

ПАРОБРОД „ДЕЛИГРАД“

Крајем 1962. године у Београду је прослављена стогодишњица савременог речног бродарства Југославије. Прослава је била везана за име једног од наших речних бродова из прошлог века, за пароброд „Делиград“. Мада „Делиград“ није био први пароброд који је запловио нашим унутрашњим водама, ни први пароброд у својини домаћих људи, узет је као предмет овог значајног јубилеја из разлога што је био први домаћи пароброд који је, преко пола столећа, обезбеђивао континуитет пловидбе под националном (српском) заставом, Дунавом и нашим унутрашњим водама, и тиме с правом заузео место пионира савременог речног бродарства Југославије.

Основни мотиви за набавку пароброда

Непосредни докази о томе чиме се руководила тадашња српска влада да баш 1862. године набави пароброд, досад нису пронађени. Међутим, посредним путем могу се извести прилично поуздане претпоставке о стварним разлозима за набавку једног, за тадашње прилике, тако значајног објекта.

У деловоднику Министарства финансија под 24.VII/5.VIII 1862. стоји забелешка о кнежевом указу за набавку пароброда: „На предлог Министарства финансија и по саслушању Министарског савета решава, да се за потребу саобраштаја набави један пароброд са 8 шлепова...“¹

Из тога би се могло закључити да је основни разлог за набавку овог пароброда била потреба за модернизацијом саобраћаја, како би се задовољиле све веће потребе за превозним средствима, које су настале услед појачане робно-новчане привреде у Србији. Чињеница да је купљен реморкер са осам шлепова, очигледно говори о томе да се мислило, у првом реду, на теретни саобраћај. Потврду овог навода налазимо и у акту Министарства финансија од 9/21.X 1862. године, којим је министар финансија тражио од Државног савета да се одобри издатак за набавку пароброда, учињен по кнежевом указу од 9/21.VII 1862. у току „ванредни околности“, у којем као разлог за набавку пароброда наводи: „како би се са тим саобраштај ускорити и олакшати могао“.²

У то време обала Саве и Дунава на српској страни, од Дрине до Тимока, износила је 502 км и повезивала је Србију са Црним морем. Сувоземни путеви су били у веома лошем стању те су, као и изградња железнице, захтевали, за тадашње финансијске прилике Србије, велика средства, која она није могла да уложи. Према томе, најбржа модернизација саобраћаја могла се постићи преко речног бродарства, набавком пароброда.

Лоше искуство са Аустријским паробродарским друштвом (Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft — DDSG), које је грубо злоупотребљавало свој монополистички положај на Дунаву и на чији рад су се српски привредници

ОГЛАСЪ.

1784

Мени е доподобилаиоу Помощиство Финанси препоручило да се побринеиъ составити друштво едно Акционеро, кои бы имати се икъе да оидати трговину и саиштиней калебу Београда и Земле посредствоиъ иякоре еднѣиъ пароброда, а позадие да набави иши пароброда кели, кои бы дабе третие уладити Дунаюиъ и Савоюиъ. Капталъ за ово предузеиъ одрежу се на 50.000 фор. ср. раздѣлкѣиъ у 1000 Ациѣи, сваки на 50. фор. у пакцигерики. Прокъиъ ваки бы се друштво ово устринут, и бу у поштанки печатати. Уткииъ поиники сво редовноиъиъ Србе да се ивиоат икде у Београду уишети у Списакъ оиакъ; и Печечателскииъ бу Финанси уполити, да у сваки Одрѣиъ пошкѣиъ свакоиъ списакъ и посредствоиъ Началниствоу Одружи позову се родолюбци на подиисѣ, Аки се посредствоиъ оиъ подиисѣ доиоикѣиъ брой Ациѣи подинше; сваки бу уиоикити свакоиъ уишеники да подожи кели поиникииъ дана, а то е 25. фор. (12. тал.) а после три месеца, веиниѣиъ отъ дана проиъиъ плаћени, и остаткииъ оид 12. талари.

У Београду 18. Маѣ 1850 год.

Печателскииъ Банкеро:
ИОНАНЪ КИЖАНДИНЪ.

СПИСАКЪ

ИТ. УИИШЕНКА НА АКЦИѢ.

Брой.	ИМЕНА И ПРЕЗИМЕНА	На колики се Ациѣи уишети.
1.	Петар Пуповић Кривошанин	4
2.	Андреј Кривошанин	4
3.	Милош Кривошанин	4
4.	Милош Кривошанин	4
5.	Бранко Кривошанин	4
6.	Бранко Кривошанин	5
7.	Милош Кривошанин	4
8.	Милош Кривошанин	4
9.	Милош Кривошанин	2

стално жалили, било је један разлог више да се Србија осамостали у речном транспорту.

Најзад, као одлучујући фактор могле су бити општедржавне, а нарочито војне потребе. Наиме, како ће се из каснијег излагања видети, „Делиград“ је све до 1888. године највећим делом обављао војни транспорт.³ Како војни транспорт има углавном поверљив карактер, то је било незгодно да се обавља преко Аустријског паробродарског друштва, поготову када се имају у виду неповољни политички односи који су владали између Аустрије и Србије. Да је набавка пароброда извршена углавном због војних потреба, види се из једне касније дискусије вођене у Народној скупштини, на којој је министар војске изјавио: „да је та лаба за војну потребу набављена и за то удешена, па се не може за путнике прекројити“.⁴

Најранији подаци о пароброду „Делиград“

Најранији податак о овом пароброду налазимо у деловоднику Министарства финансија о кнежевом указу од 9/21.VII 1862. године, који гласи:

„М. М. Обреновић књаз србски — Београд, 9 јулија 1862. На предлог Министарства финансија а по саслушању министарског савета решава, да се за потребу саобраштаја набави један пароброд-реморкер са 8 шлепова и да се за ту набавку Министарству финансија кредит код државне касе у 130.000 фринти аустријске вредности у банкнотама и 500.— дуката цесарски за трошкове око тога учинити се имајуће отвори.“⁵

Податак о овом пароброду налазимо такође у деловоднику Министарства финансија из 1862. године, у коме се говори о активности капетана Фрање Фра-

насовића, везаној за пароброд „Делиград“, и то:

— 15/27. VII 1862. године, из Галца, Франасовић јавља Министарству финансија „да је од свега готов и враћа се с лабом за 'КАЈАСЈАК'...“ (очигледно Кусјак — М. С.);⁶

— 31./VII/12. VIII 1862, Франасовић Министарству финансија „подноси извештај о купљеном за рачун правитељства нашег пароброда „Делиград““;⁷

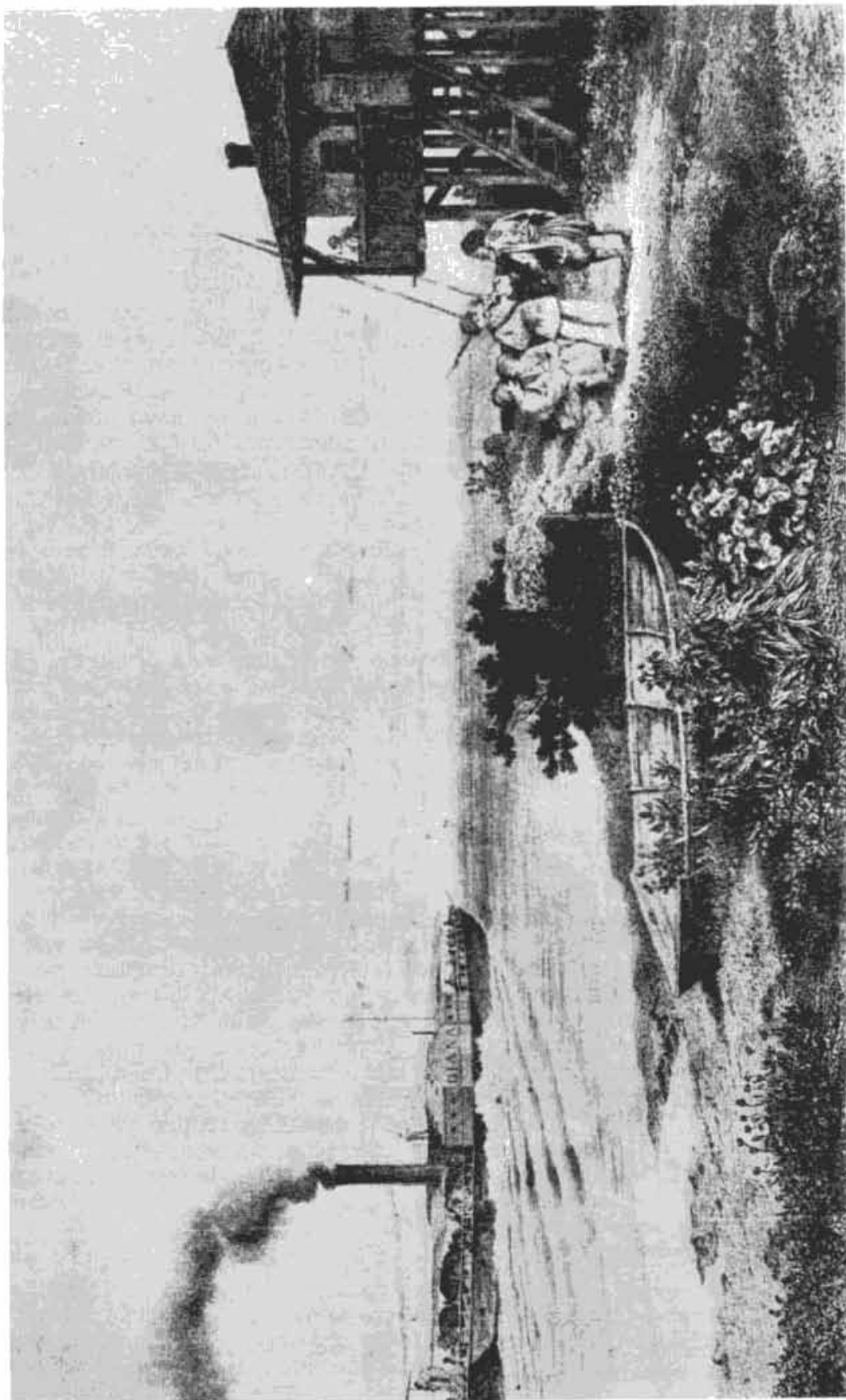
— 2/14. VIII 1862, „Г. Франасовић пренео је уговор куповине дамшифа са шлеповима на правитељство и овај акт спроведен је Казначејству. Начелнику краинском писато је да ће се исти дамшиф звати „Делиград““;⁸

— 4/16. VIII 1862, Франасовић моли Министарство финансија, да Начелство краинско изашаље чиновника који ће у Кусјак отићи да тамо сачини списак лица наодећи се при дамшифу 'Делиград', како би им се месечна плата издати могла“.⁹

Из наведених података се види да је Франасовић одиграо врло значајну улогу око куповине, преузимања и допремања пароброда у српске воде Дунава. Наиме, из његовог првог извештаја се може закључити да је пароброд преузет у Галцу, 15/27. VII 1862. године. Шеснаест дана касније, 31. VII/12. VIII, Франасовић се налази у Београду, што потврђује да је пароброд ушао у српске воде Дунава првих дана августа 1862. године и да је допловио до Кусјака.¹⁰ Из трећег извештаја произилази да је Франасовић поднео купопродајни уговор и обавестио начелника краинског округа, вероватно према ранијој одлуци надлежних органа, да ће се пароброд звати „Делиград“. Према четвртом извештају може се закључити да је постојао комплетан списак чланова прве посаде „Делиграда“ али, на жалост, тај списак није пронађен, те нам је познато само име заповедника пароброда.

Ако усвојимо претпоставку да је пароброд преузет у Галцу 15/27. VII, онда се може закључити да је српска застава на њему истакнута отприлике крајем јула 1862. године; даље, да пароброд није био предвиђен за Београд већ за

Сл. 1 — Факсимил огласа и списак уписника акција Паробродарског друштва 1850 (Сербске новине, 1850)



Сл. 2 — Пароброд „Дијана“, на Дунаву код Београда, којим је командовао Франо Франасовић пре него што је дошао у службу српске владе (Музеј града Београда)

Кусјак, што је, очигледно, било последица затегнуте ситуације проузроковане погоршаним односима са Турском (који су довели и до бомбардовања Београда), због чега је пароброд дуже време остао на доњем делу Дунава.

Поставља се питање ко је командовао паробродом од Галца до Кусјака, тј. ко је био први заповедник првог српског пароброда. Франасовић је, додуше, био бродски капетан и вероватно је да се паробродом вратио у Србију, али не као заповедник већ као стручњак одговоран за куповину и преузимање пароброда.

Доказ за горње тврђе налазимо у акту Франасовића од 14/26. VIII 1862. године у којем се каже: „Препоручено Начелству краинском да у Кусјаку изашаље свог начелника, да се увери о броју људи на пароброду, па да по поднешеном списку капетана изда плату за месец VIII о. г. и издатак на партију држи.“¹¹

Може се сматрати да је први заповедник пароброда „Делиград“, који га је спровео од Галца до Кусјака, био поморски капетан Божа Радоничић, рођен у Доброти, 1830. године. То се види и из аката општине Доброта од 22. VIII 1862. године, којим је његов отац Видо тражио пасош за свог сина Божу, у којем стоји да је Радоничићу потребан пасош „нарочито за Србију, да не би била укочена његова садашња служба“ и, даље, да се сада налази као „заповедник једног српског пароброда“.¹² Наведени подаци јасно показују да је Радоничић већ августа 1862. године био „заповедник српског пароброда“, а пошто је „Делиград“ био једини српски пароброд у то време, то је очигледно да је он био заповедник „Делиграда“. Исте године, новембра месеца, налазимо и непосредне доказе о томе. Наиме, извештај из Неготина, поднет 4/16. XI Министарству финансија, потписао је Радоничић „капетан 'Делиграда', лабе српске“.¹³

Порекло пароброда „Делиград“

Услед тога што нису пронађена ни бродска документа, ни уговор о купо-

продаји пароброда, а и штампани извори о пореклу пароброда су веома противречни, данас је тешко утврдити његово порекло и власника од кога је купљен, као и тачну годину грађења.

У Поморској енциклопедији, о овом пароброду забележено је следеће:

„... Саграђен 1851. у Француској. Имао је 275 т. и парострој од 100 КС с поривом на котаче. Године 1853. продан је Русији, а 1862. откупила га је Србија, преправила у неком руском бродоградилшту и довела у наше воде. Брод је био наоружан са два топа и у прво време коришћен за пријевоз војске и материјала. Касније је, по потреби, служио и као кнежевска јахта и као путнички и теретни брод.“

Оснивањем СБД-а 1891. држава је уступила „Делиград“ и остала пловила том друштву. „Делиград“ је доцније прерађен у путнички брод. Тако је почело потискивање страних путничких бродова и неравна утакмица противу тада свемоћног Првог аустријског паробродарског друштва (ДАСГ). „Делиград“ је корисно послужио за изградњу кадрова бродарске струке и одржао се до почетка Првог светског рата, када су га потопиле непријатељске батерије. Домало је извађен и одвучен у Пешту. У току истог рата поново је подављен на Дунаву негде у мађарским водама и више није извађен“.¹⁴

Очигледно је да је ова угледна енциклопедија црпала податке из Енциклопедије пловидбе инж. Петра Мардешића, што се види из следећег цитата:

„1862. купила је Србија у Русији први српски пароброд „Делиград“. Изгледа да је тај пароброд саграђен у Француској око 1851. године, продан Русији око 1853. где је у неком руском бродоградилшту, преправљен па затим продан српској влади.“

„Делиград“ на коме се вијала први пут српска тробојка и око 10 дереглија сачињавали су српску државну флоту. Брига о тој флоти била је поверена Министарству народне привреде. Пароброд је набављен у првом реду, да се барем

донекле спута монопол аустријског бродарства у српским водама, а друго да се кнезу, који је у то време уживао нарочиту репутацију стави на расположење удобније превозно средство. Са „Делиградом“ се кнез Милош вратио у Србију после Светоандрејске скупштине, њиме се послужио за одлазак у Цариград 1867. године; а „Делиград“ је и први српски ратни брод на пару јер је у ратовима био наоружан са два топа. Исте те 1867. године „Делиград“ је одвезао из Београда низ Дунав и последњег турског команданта Али-Риза-пашу, што је Чика Љуба Ненадовић овековечио у својој песми о „Делиграду“.

„Делиград“ је био тегљач облог типа са погоном на точкове и вршио је службу између Београда и Добре. Из Београда је превозио колонијалну, текстилну и металну робу за успутна насеља до Бердапа, а отуда је довлачио со, катран и петролејске производе из Румуније за потребе престонице и шире околине. Теглио је и дрварице са дрвом из Добре или Бердапа.

„Делиград“ је често мењао изглед према природи службе. У свечаним приликама оличен је бело и имао је изглед путничког брода, у другим приликама претворио би се у неугледан реморкер.¹⁵

Оскудни подаци наведени у раду Душана Дukiћа „Наше реке“, такође не пружају ништа ново о овом пароброду. Он, између осталог, наводи следеће:

„Први југословенски пароброд био је „Делиград“. Србија га је купила у Русији 1862 год. „Делиград“ и још десетак дрварица (тегљенице начињене од дрвета) сачињавали су тада целокупну српску државну флоту. Важно је истаћи, да је „Делиград“ био први српски и југословенски речни ратни пароброд; у ратовима он је био наоружан са 2 топа.“¹⁶

„Бродар“, једини стручни алманах из области речног саобраћаја Србије, у издању за 1910. годину, у рубрици о пловном парку Српског бродарског друштва, наводи следеће податке о „Делиграду“:

„Делиград“ путнички брод. Купљен од српске државе 1893. Махине измењене 1895. године код Мића из Елбингена. Грађен у Русији пре 55 година.“¹⁷

Уредник алманаха, Божидар Стоилковић, био је службеник Српског бродарског друштва и могао је лако доћи до бродских докумената, из којих би тачно установио где и када је брод грађен. Међутим, у алманаху стоји само да је брод „грађен у Русији пре 55 година“, што би значило 1855. године.

Исто тако, оскудне податке налазимо и у раду професора Ивана Баје „Људи на води“, где се порекло „Делиграда“ помиње у два маха, и то:

„Делиград“ први пароброд што га је имала Србија. Набављен је у Италији, где је пловио по По-у, под именом Пјаченца... На шлепу који је уз Лазин, крмар је стари барба Биби, Цозот, тј. Италијан из Кјоће код Венеције. У младости је дошао у Србију са „Делиградом“, првим паробродом што га је Србија имала, купљеним у Италији са 6 шлепова, а којим су се Турци одвезли напустивши Београд.“¹⁸

Професор Баја је син дугогодишњег заповедника пароброда „Делиград“, Божидара Баје, те би се његови наводи о пореклу пароброда могли сматрати као најверодостојнији.

Међутим, од архивске грађе до сада су пронађена два документа, која делимично разјашњавају ово питање.

У деловоднику Министарства финансија за 1862. годину, под 9/21. VII, забележено је:

„Одељење промишљености Министарству финансија — „Предлаже да се Светлом Кнезу учини предложење да се због садашње околности земље наше набави један пароброд „реморкер“ са 8 шлепова и по учињеној погодби са Агенцијом Галацког друштва „Лоида“ у Тријесту исти пароброд исплати из државне касе по погођеној цени за 130.000.—форинти аустријске вредности у банкнотама, а уједно да се одобри издатак, на овај дамшиф у 500 дуката цесарски на трошкове учинити се имајуће на исте набавке. По предлогу поступљено.“¹⁹

Из наведеног текста могло би се схватити да је пароброд набављен „због садашње околности земље“, тј. због погоршаних односа са Турцима поводом бомбардовања Београда. Међутим, пароброд је набављен „за време трајања ванредни околности“.²⁰

Пошто је 1/13. III 1888. године²¹ пароброд прешао из експлоатације Министарства војног у експлоатацију Министарства народне привреде у прилично дерутном стању, Министарство народне привреде одредило је инжењера Светозара Зорића да изврши преглед котла и машине на „Делиграду“ и о томе поднесе извештај.

У свом извештају („Извешће о прегледу машине и парнога котла на пароброду „Делиград““) који је достављен Министарству народне привреде, актом Железничког одељења Министарства грађевина од 27.I/1.II 1889, инж. Зорић, поред осталог, наводи:

„... Машина је врло старе конструкције која датира од 1836. године, подела и функција паре чине се врло неекономично, било би дакле и скупо и нецелисходно предузимати ијоле оправке. Најбоље би било или машину сасвим изменити или лађу продати ако се нађе купац са добром ценом...“²²

Резимирајући цитирану документацију можемо констатовати следеће:

— очигледно нису тачни подаци који се наводе у Поморској енциклопедији, у Енциклопедији пловидбе, у публикацији „Наше реке“ и у алманаху „Бродар“ — да је „Делиград“ купљен у Русији;

— не би се могли узети као веродостојни ни наводи у Поморској енциклопедији и Енциклопедији пловидбе да је „Делиград“ изграђен у Француској 1851, односно наводи алманаха „Бродар“ да је изграђен у Русији 1855. године;

— исто тако, ничим нису доказани подаци из наведених публикација да је „Делиград“ био наоружан са два топа и да је у ратовима служио као ратни брод. Ово тим пре што је познато да је у српско-турским ратовима 1875—1876,

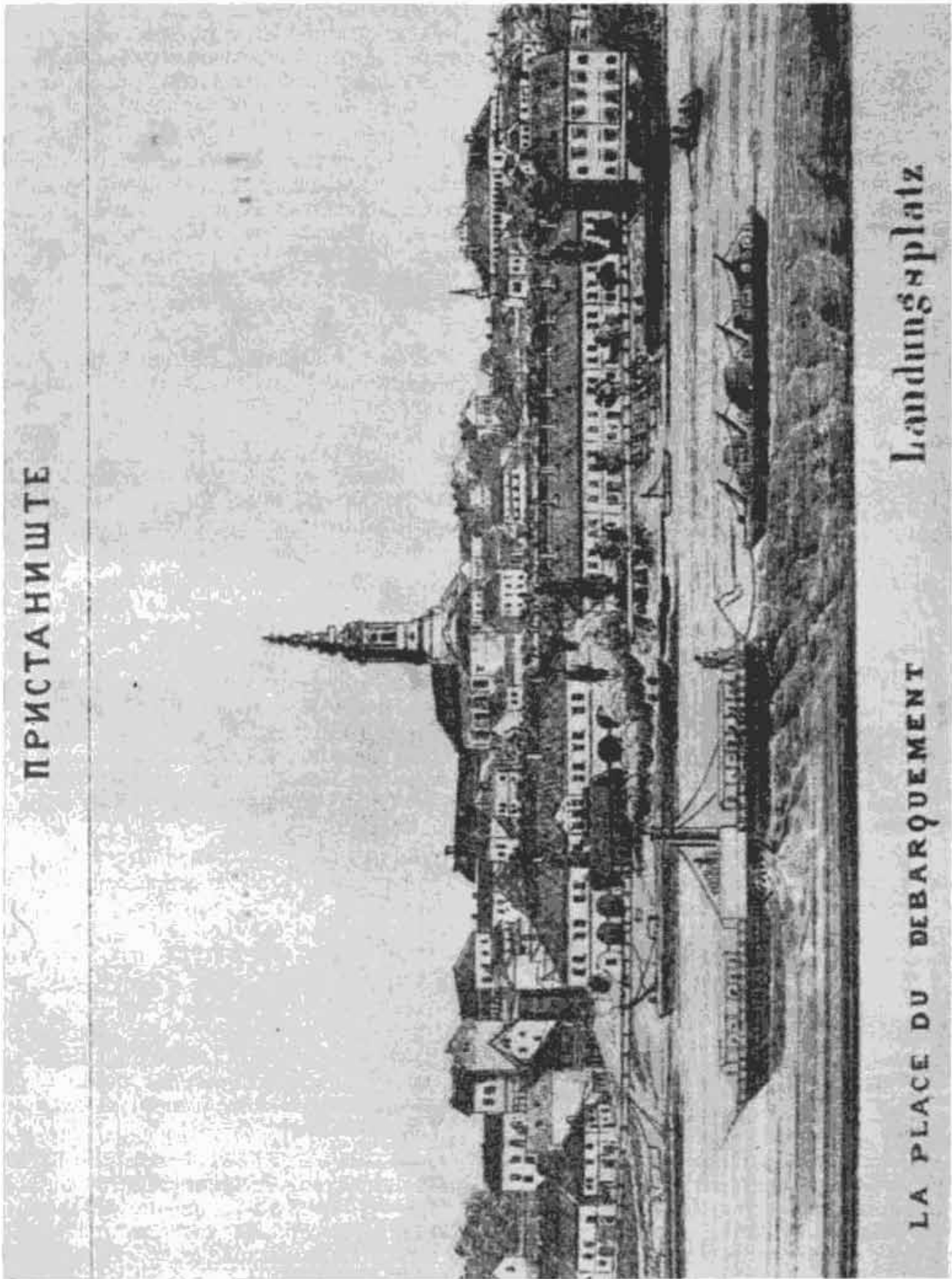
када је једино „Делиград“ долазио у обзир да буде наоружан, Дунав „неутрализован“ управо на предлог српске владе;²³

— једини досад пронађени податак иде у прилог тезе да је „Делиград“ могао бити наоружан, а то је констатација у уговору са стројовођом Хајрихом (Heinrich) из 1862. године у коме, између осталог, стоји: „Ако би се правитељствени пароброд због ратног случаја наоружати и за ратну службу употребити морао“;²⁴

— у наведеним публикацијама има и других грубих нетачности које се односе на овај пароброд, као што су: наводи у Енциклопедији пловидбе да се српска флота састојала из „Делиграда“ и „око 10 дереглија“ као и да је „брига о тој флоти била поверена Министарству народне привреде“ и да се кнез Милош послужио „Делиградом“ за одлазак у Цариград 1867. године, односно да се „Делиградом“ довезао у Србију после Светоандрејске скупштине; наводи у алманаху „Бродар“ да је „Делиград“ изграђен у Русији 1855. године; наводи у Поморској енциклопедији да је „Делиград“... „по потреби служио и као кнежевска јахта и као путнички брод“, или, наводи у публикацији „Наше реке“ да се српска флота у оно време састојала из „десетак дрварица — тегљенице начињене од дрвета“.

Међутим, „Делиградова“ флота се састојала из осам малих гвоздених шлепова, а не из „десет дереглија“, односно „тегљеница начињених од дрвета“.²⁵ Старање о овом пароброду било је најпре поверено Министарству финансија а касније Министарству војном, а не Министарству народне привреде, које тада није ни постојало (основано тек 1882, а пароброд је преузело тек 1. III 1888. године). Кнез Милош није могао путовати „Делиградом“ 1867. године у Цариград, јер је умро још 14. IX 1860. године. Исто тако није могао „Делиградом“ допловити у Србију после Светоандрејске скупштине пошто „Делиград“ тада није био ни купљен.

Из даљег излагања ће се видети да „Делиград“ није служио ни као држав-



Сл. 4 — Београдско савско пристаниште у другој половини 19. века (Србске новине, 1860)

на јакта, ни као путнички брод, већ само као реморкер; такође је очигледно да није изграђен у Русији.

Исто тако није тачно да су „Делиград“ потопиле непријатељске батерије у првом светском рату. Напротив, стоји чињеница да је овај пароброд заједно са другим српским бродовима, које су аустроугарске војне власти заплениле на почетку рата, потопила српска артиљерија у Бердапу код Оршаве почетком првог светског рата. Потврду овог навода налазимо и у писму аустроугарске Централне управе транспорта (ZTL — Zentraltransportleitung) упућеном 17. III 1918. године члану управе Српског бродарског друштва, у којем се о „Делиграду“ каже:

„Бивши српски поштански брод био је потопљен од сопствене артиљерије 18. VIII. 1914. Извађен од стране ЗТА 26. X. 1917. Извезен у Будимпештанском зимовнику Лабмањош 23. XI. 1917. у 4 часа и 20 минута.“

И бројни преживели бродари — савременици (капетан Драги Трифуновић и други) потврђују ову чињеницу.

Професор Баја се преварио у броју шлепова. Није тачно да је „Делиград“ имао шест шлепова. Тегљенице „Делиграда“ састојале су се од осам малих гвоздених шлепова носивости по 100—250 тона.

Према изложеном, документација на коју бисмо се могли ослонити по истакнутим питањима била би:

— цитирана забелешка из деловодника Министарства финансија од 9/21. VII 1862;

— цитирана забелешка инж. Зорића из 1889;

— подаци професора Баје, наведени у публикацији „Људи на води“.

Из забелешке од 9/21. VII 1862. види се да је погодба за куповину пароброда склопљена са „Агенцијом Галацког друштва Лојда“ из Трста и да је исплата извршена у аустријској валути. Из тога би следио закључак да пароброд ни у ком случају није могао бити купљен у Русији.

Инж. Зорић наводи да је „машина врло старе конструкције, која датира од 1836. године“, што говори да „Делиград“ спада међу најстарије пароброде у Европи и да је машина вероватно грађена у Енглеској.

Наиме, први пароброди били су дрвене конструкције, које су биле кратког века. Вероватно да је и машина „Делиграда“ (машине су тада искључиво грађене у Енглеској) изменила неколико корита док није уграђена у гвоздено корито, са којим је српска влада купила тај пароброд.

Констатацију професора Баје — да је „Делиград“ „набављен у Италији, где је пловио на По-у под именом Пјаченце“ — требало би сматрати тачном, пошто је он син заповедника брода „Делиграда“, Божидара Баје, преко кога је могао добити сасвим поуздане податке о провенијенцији пароброда.

У прилог ове тезе иде и чињеница да је на пароброду и шлеповима међу члановима посаде било доста Италијана.

Извесне околности иду у прилог претпоставки да је пароброд могао бити изграђен у Трсту и да је при купопродаји посредовао Христифор Апујић или Христифор Б. Поповић, вероватно Србин из Трста. Наиме, на ту претпоставку упућују следеће забелешке из деловодника Министарства финансија из 1865. и 1866. године:

— 13/25. V 1865. Христифор Апујић — Тријест Министарству финансија — „Извештава г. Франасовића да је примио послати новац 624 фр. 48 кр. сребра, за ствари набављене за потребу државног пароброда „Делиграда““;²⁶

— 24/II / 8/III 1866. Ф. Франасовић Министарству финансија — „моли, да ствари за пароброд „Делиград“ наодеће се при Бумруку Београд, послате од Апујића из Тријеста бесплатно од Бумрука доћи може“;²⁷

— 23 IV / 7. V 1866. Христифор Б. Поповић из Тријеста Министарству финансија — „Јавља да је примио 498 фор. и 70 крајц. аустр. вредности за набављене ствари принадежеће пароброду „Делиград““.²⁸

Техничке карактеристике пароброда²⁹

	м
Дужина	58,00
Ширина	7,10
Висина	2,30/6,10
Празан газ	0,95 — 1,15 — 1,30
Носи угља	35 т
Макс. број путника	700.—
Тона робе	5.—
Брзина (низв. са 35% пуњ. у цил. (узв. са 45% пуњ. у цил. (са вучом 4 шл. са 1.600 т	22 км 15 км 4 км
Машина лежећа компаунд	
номинално	КС 100
индицираних	450
Ради са притиском од 9 атм.	
Гроши угља на час	600 кг
Запремина тона	275

„Делиград“ је био тегљач облог типа са погоном на котаче.³⁰

Техничке карактеристике теретњака пронађене су тек у подацима Српског бродарског друштва. Из њих се види да је шест теретњака, које је ово друштво преузело од државе 1893. године, имало следеће техничке карактеристике:

2 теретњака	38 × 4,0 м	по 120 тона
2 теретњака	38 × 4,5 м	по 150 тона
2 теретњака	42 × 6,0 м	по 250 тона

Ови теретњаци су преузети под бројевима 5, 6, 7, 8, 9 и 10, а у Српском паробродарском друштву су добили бројеве 104, 105, 106, 107, 250 и 251.³¹

Шлепови 1 и 2 били су од по 120, а 3 и 4 од по 150 тона носивости и називани су „мали шлепови“. Шлепови 5 и 6 били су носивости по 250 тона и звали су их „велики шлепови“. Нисмо могли установити када су расходована преостала два шлепа и које су били носивости. Ако претпоставимо да су били по 250 тона, произашло би да је „Делиград“ имао 1540 тона товарног простора или 15,4 тоне на КС.³²

Први дани „Делиграда“ под српском заставом

Из прилично оскудне документације сазнају се само извесни детаљи о првим данима овог првог српског пароброда под српском заставом.

Према извештају Фрање Франасовића од 4/16. VIII 1862, пароброд је првих

дана августа исте године доспео до Кусјака, где се веома дуго задржао.³³ Ког дана је пароброд приспео у Кусјак, није се могло установити.

На предлог Франасовића Министарство финансија је 14/26. VIII 1862. године издало налог Начелству краинског округа „да у Кусјаку изашаље свог начелника и да се увери о броју људи на пароброду . . .“³⁴

Дана 22. VIII/3. IX 1862. године, Одељење промишљености Министарства финансија „предлаже да се Начелнику краинском пошаљу у кутију изрезана од жутог бакра слова за правитељствени пароброд, која ће се тј. име „Делиград“, једно с једне а друго с друге стране брода утврдити; која слова да начелство господину капетану преда да их утврдити даде.“³⁵

Име „Делиград“ први пут се помиње у Франасовићевом извештају од 2/14. VIII 1862. године.

Међутим, нисмо могли установити ко и када је одлучио да се пароброд зове „Делиград“. Очигледно је, пак, да је пароброд добио име по славним бојевима са Турцима на Делиградском шанцу 1806, 1807. и 1809. године, што истиче велику важност овог објекта за тадашњу Србију.

О догађајима у току августа 1862. године налазимо још два податка у деловоднику Министарства финансија:

У забелешци од 27. VII/8. VIII 1862. стоји: „Одељење государско позива одељење казначејства да издатак од 3.300 гроша Начелства округа краинског исплати за превоз угљена са државним паробродом.“ И даље, 2/14. VIII стоји: „Одел правитељски позива Одељење казначејства да приложени у оригиналу акт о куповини пароброда (реморкера) „Делиград“ са 8 шлепова прими и у каси одложи.“

Дана 26. VIII/7. IX 1862. године Начелство округа краинског пише Министарству финансија и „спроводи рачун о издатој плати и рани капетану, машинистима и осталим служитељима на пароброду Делиграду и то у име плате 430

фл. 10 кр а у име ране 266 фл 2,5 кр, свега 696 фл 12,5 кр сребра". Под 17/29. IX, исте године, „враћен је рачун Начелству краинском са препоруком да по рачуну издатак у расход прикаже".³⁶

У деловоднику Министарства финансија, 30. VIII/11. IX 1862. године, стоји: „Одељење главног казначејства. Предлаже да се издата сума од 23.112.— дуката цесарски 10 цв. и 12 крајц. сребра за набављени по височајшим решенијама од 9. и 16. јулија 1862. Ф — НО 3180 и 3182 пароброд названи „Делиград“ у изванредни расход државни за 1862. годину заведе, а документа односећа се на право притјажевања овог пароброда на сохрањење оставе.“

У међувремену се Министарству финансија обраћају људи који траже запошљавање на пароброду „Делиград“. О томе постоје две забелешке у деловоднику Министарства за 1862. годину, и то:

— Михаил Петровић, Приморац пише Министарству финансија 9/21. IX 1862. и „моли да се прими за крманоша на пароброду српском“;³⁷

— дана 15/27. IX 1862. године, Борђе Јордачевић и Тома Нинић из Текије обраћају се Министарству финансија с молбом „да се приме за крманоше пароброда српског, јер су тој струци вешти“;³⁸

— Јон Чоња из Д. Милановца пише Министарству финансија, 10/22. X 1862. године, и „моли да га Министарство постави за думанцију на српском дамшифу“.³⁹

Из следећих докумената сазнајемо извесне детаље о трошковима везаним за овај пароброд у његовим првим данима под српском заставом:

Дана 31. VIII/12. IX 1862. године донет је указ кнеза Михаила о кредиту за трошкове „Делиграда“ од 1/13. VIII до 31. X/12. XI 1862. године, који гласи:

„Михаил М. Обреновић III По милости Божјој и вољи народа Књаз Србскиј На предлог Нашег Министра финансија решили смо и решавамо:

Да се на трошкове за обдржавање пароброда „Делиград“ са шлеповима за

време од 1 Августа до конца Октобра ове године, Нашем Министру финансија отвори кредит од 48.000.— гроша порезки код државне касе, и то из суме одређене на изванредне трошкове целог правитељства. Наш Министар финансија нека изврши ово решење. М. М. Обреновић.“⁴⁰

Министарство финансија је 22. IX/4. X 1862. обавестило Начелство округа краинског:

„На предлог Министра финансија, одобрено је височајшим решењем од 31. пр. м. да се на трошкове за обдржавање пароброда „Делиград“ са шлеповима, за време од 1 Августа до конца м. Октобра ове године отвори кредит од 48.000 гроша порезкиј.“

С тога се Начелству томе на основу горњег решења препоручује, да оно горњу суму од 48.000.— гроша порезкиј, рачунајући од 1. Авг. до 1 Новембра т. г. на обдржавање реченог пароброда из касе своје изда, и тај издатак да покаже у изванредном издавању свог рачуна за рач. 1862. годину који ће му се овде признати.“⁴¹

Исто Министарство издаје, 7/17. X 1862. године, по истом предмету нови налог Начелству краинског округа, који гласи:

„На рачун оне суме од 48.000 гроша порезкиј, за коју је Мин. финансија под 22. пр. м. К Но 3814 томе Начтву писало, да да на обдржавање пароброда „Делиград“ изда, издало је Мин. финансија Француско-српском друштву 1829. гроша и 4 паре порезки за камени угљан потребан за тај пароброд.“

С тога се Начтву томе у сојузу горњег предписа овим препоручује, да оно на обдржавање истог пароброда изда из касе своје само онај кусур, кон преко ове издате суме претиче, а то је 46.170.— гроша и 36 пара порезкиј.“⁴²

У току октобра 1862. године, налазимо још два важна акта највиших органа која се односе на „Делиград“:

Министар финансија поднео је 9/21. X 1862. године Државном савету следећи предлог:

„За време трајања ванредни околности у Отчеству нашем, Светлиј Књаз на предлог мој благоволио је следећу издатку височајша одобрити, за које ја имам чест молити Државниј Совет, да ми такође усвоити изволи и то:

2. Решењем од 9 јулија 1862. КНо 3180 да се изда за набавку пароброда и осам гвоздени шлепова 130.000 фор. аустријске вредности, и до 500 дуката царских за трошкове кои су се имали чинити око те набавке, како би се са тим саобраштај ускорити и олакшати могао.

3. Решењем од 16 јулија 1862. КНо 3102 да се изда за набавку угљена за истиј пароброд 3900 фор. аустријске вредности. На ову је целъ по поднешеном доцније рачуну учињен издатак од 3.967 фр. и 94 кг. аустр. вредности, јер се тај мањи сувишак није предвидети могао.

10. Решењем од 31. VIII 1862. КНо 3814 да се изда 48.000.— гроша порескиј на трошкове за одржавање пароброда од 1. VIII до 1. XI 1862“.⁴³

Цитирани предлог министра финансија, под 10/22. X 1862. године, усвојно је Совет својом одлуком, која гласи:

„Г. Министру финансија. Имам част извести вас, да је државниј Совет по предлогу вашем од јучерашњег КНо 4290 накнадно одобрио издатку, кои су за време трајања ванредног у земљи нашој стања по највишим решењима учињени и то:

1. За набавку пароброда и осам гвоздених шлепова издати 130.000 фор. аустријске вредности и до 500 дуката царских на трошкове, који су се имали чинити око те набавке.

2. За набавку угљена за истиј пароброд издати 3.968 фор. и 94 кр. аустр. вредности.

9. На трошкове за одржавање пароброда од 1. VIII до 1. новембра о. г. 48.000.— гроша порес...“⁴⁴

Управитељ строја, неки Турн, који је са бродом дошао у Србију, вероватно се убрзо вратио, тако да је брод остао без машинисте.

Овим проблемом морали су се позабавити Министарство финансија, Совет

и сам кнез, што се види из следеће документације.

Дана 9/21. X 1862. године Министарство финансија пише Совету:

„За правителствени пароброд „Делиград“ нужно би било наћи за I маш. једно лице колико је могуће способно и поуздано. Ја сам једно лице за ту целъ нашо, за ког држим, да има у пуној мери својства, која се за ову службу изискују. То лице није се хтело другаче склонити ступити у нашу службу, него под условима, који су изложени у пројекту уговора који имам част овде под ./ приложити.

Подносећи овај пројект уговора Државном совету на разматрање, молим да изволи решити:

1.) Да се Мин. фин. власти да може примити једно лице у држ. службу као I маш. за пароброд „Делиград“, под условима изложеним у поменутом пројекту уговора.

2) Да се како плата, I маш. припадне од дана закључења уговора па до конца ове рачунеће године тако и они 500 фонтини сребра или 3000 гроша пореских који му се има издати по другој тачки предл. уговора као накнада за његов улог у пенз. фонд дунавског пароброд. друштва може издати и то из кредита највишим решењем од 31. VIII о.г. одобреног на трошкове за одржавање пароброда „Делиград“ до конца ове рач. године, а из суме за изванредне трошкове целог правителства.

Напослетку имам част приметити да је плата овог маш. стављена у пројект буџета за наступајућу рач. 1863. годину.“

Под бројем 13/25. X 1862, Државни совет са потписом потпредседника, главног секретара Министарства финансија и кнеза Михаила, донео је следеће решење у вези са предлогом Министарства финансија:

„Овлашћује се исти Мин., да може у држ. службу примити једно лице као I маш. за пароброд „Делиград“ с годишњом платом од 1680 фор. сребра и да му Правителство Сербско накнади они 500

ф.ср., који је он у касу пенз. фонда Дун. пар. др. заиста платио.

Други услови уговора, који ће се закључити са овим лицем, да буду основани према потреби и интересима држ. службе но с тим да између осталог нарочито буде: да се то лице када по Правитељству престане потреба држати га у служби, свагда и у свако време може се исти одпустити с накнадом највише једногодишње његове плате.

Да се како плата, том машинисти припадне од дана закљ. уговора па до конца ове рач. год. тако и оних 500 фор. ср. или 3000 гр. пореских.⁴⁵

Нарочито је карактеристичан сам текст уговора са машинистом Хајнрихом, који гласи:

„Уговор који је између Кнежевско сербског Мин. финансија у име Правитељства сербског с једне стране и Хаинриха Фрање машинисте, с друге на следећи начин закључен:

1) Правитељство србско прима г. Хаинриха Фрању у државну службу за шест година, као првог машинисту на државном пароброду са годишњом платом од 1680 форинти сребра т.к. (слов), која ће му се месечно на 140 форинти сребра исплаћивати;

2) Како г. Фрања у ову службу ступио буде, правитељство ће му србско надокнадити они 500 форинти сребра, које је он у касу пензионог фонда Дунавског паробродарског друштва уплатио, почем он претходно докаже да је исти улог друштву заиста платио.

3) Ако би се правитељствени пароброд због ратног случаја наоружати и за ратну службу употребити морао, то ће се онда за време рата г. Хаинрих Фрањи јоште једна трећина од његове систематичне плате одредити као додатак.

4) За време подужег беспосленог лежања брода и при другим преким потребама може Правитељство услуге г. Фрање у каквој правитељственој машинској радионици употребити и г. Фрања биће обавезан у истој радионици радити и послове који његовој способности и рангу одговарати морају точно израђивати.

5) Примајући г. Фрања накнаду за оних 500 форинти сребра свог улога у

пензиони фонд одриче се сваког права на државну пензију.

6) Ако би се г. Фрања у току ове службе разболео неће му се плата његова умањити, но трошкове за лечење сам ће сносити. Али ако би он рањен био у рату, онда ће се он лечити о трошку државном и према квалитету ране одобриће му се накнада при отпуштању из службе.

7) За цело време службе дужан ће бити г. Фрања поверену му службу тачно, уредно и савесно извршавати и државне интересе хранити, а особито са добром као и дужност, као што се од државног службеника очекује, одликовати се. Па зато ако би се у противном што овому доказало, Правитељство србско задржава себи право противу г. Фрање по закону непосредно административним, или судским путем, онако како и противу сваког књажевског сербског чиновника мере подузети.

8) Г. Фрања обавезује се за време своје службе обавезно законе србске поштовати и по истима се управљати.

9) Уговор овај са обе стране потписан добија силу када Хаинрих у србску службу ступи.

10) За већу вероватност истављена су два једногласна уговора, од којих ће се један хранити при Министарству финансија а други ће остати при Фрању.

11) Пре истека шестогод. рока дужна ће бити једна страна другој на шест месеци раније отказати, које ако се пропусти учинити уговор ће за даљих шест мци важити.⁴⁶

У решавању административних, техничких и кадровских проблема који се односе на брод, прошло је лето и приближава се зима, па се поставило и питање зимовања „Делиграда“.

Из наредних забележака деловодника Министарства финансија виде се још неки детаљи везани за овај пароброд.

Под бројем од 30. X/12. XI 1862. године Начелство краинског округа пита Министарство финансија „оће ли стражаре зимус задржати на чување пароброда или не“.⁴⁷

Није пронађен одговор Министарства, те се није ни могло сазнати о каквим се стражарима ради.

Међутим, 27. XI/9. XII 1862. године, Министарство војно јавља Министарству финансија: „да је наредио да једна чета Црногораца из 45 људи крене за Брзу Паланку поради чувања на Дунаву наодећег се правитељственог дамшифа и по томе моли да извести министар г. Франасовића да такову прими и исту на наведену целъ употребљује.“ Дана 25. XI/8. XII 1862. године Франасовићу је издат налог за „настављење преко Начелника краинског“.⁴⁸

Из цитираних докумената се види да је пароброд био под војном стражом и да је веома брижљиво чуван; да се у вези са паробродом Министарство војно први пут јавља тек 27. XI/8. XII 1862. године, и то не као министарство које би имало неких ингеренција око пароброда већ као орган који је, по службеној дужности, пружио потребно обезбеђење државне имовине.

Дана 4/16. XI 1862. године, капетан Радоничић, заповедник лабе „Делиград“, телеграфском депешом јавља „да ће послати копију рачуна, даље, да 6 морнара одлазе и, напослетку, да ће машиниста Турн гледати ако је могуће да друге нађе.“ Под 6/18. XI 1862. издат је налог Начелнику краинском „да друге момке нађе“.⁴⁹

Преко ове депеше поново се појављује капетан Радоничић у својству заповедника брода „Делиград“ а истовремено се сазнаје да је први машиновођа на „Делиграду“ био неки Турн, који је дошао паробродом у Србију и да се по сада, вероватно страни држављани, почела разилазити чим је пароброд почео пловити под српском заставом.

Капетан Радоничић се јавља 6/18. XI 1862. Министарству финансија депешом из Неготина и пита „где ће лаба Делиград зимовати, јер зима настаје“.⁵⁰

Дана 18. XI/10. XII 1862. године начелник краинског округа јавља Министарству финансија „да је за пароброд правитељствени одредио станицу спрћу поште и Црквишта и да је издао наредбу да се место прочисти“.⁵¹

Дана 30. XI/12. XII 1862. године капетан Радоничић извештава Министар-

ство финансија „да није могао остати дуже с лабом код Кусјака, па се преместио у Брзу Паланку и јавља како му је г. Франасовић јавио да му је повишена плата од 60 на 80 форинти месечно“.⁵²

У вези са наведеним писмом капетана Радоничића, Одељење промишљености Министарства финансија, 15/27. XII 1862. године, „предлаже писати Начелству краинском да код Брзе Паланке избере згодно место на коме би пароброд правитељствени „Делиград“ зимовати могао, па кад изабере да овамо јави“. Под бројем од 24. XII 1862/5. I 1863. обавестио је начелник Министарство финансија „да је капетан с лабом и шлеповима због леда отишао у Брзу Паланку“.⁵³

У међувремену 10/23. XII 1862. године, капетан Радоничић је обавестио Министарство финансија „да од синоћ иде лед низ Дунав и да ће по дужности с паробродом и шлеповима отићи у Брзу Паланку“. Под датумом 24. XII 1862/5. I 1863. разведено: „Јавити му да иде тамо г. Франасовић“.⁵⁴

Опстанак пароброда у државној режији долази у питање

У току читаве наредне, 1863. године, пароброд се неискоришћен налази на Доњем Дунаву. Капетан Радоничић подноси оставку а влада констатује да је потребно извршити озбиљне оправке на пароброду. Све то, и друге околности, имало је за последицу да Министарски савет, крајем године, донесе одлуку да се брод изда у закуп неком друштву.

За овај период постоји следећа документација:

Министарство војно јавља 6/18. III 1863. године, Министарству финансија да је „престала потреба да цела чета чува правитељствени пароброд „Делиград“ у Брзој Паланци, па је наредио да само њих 10 остану од чете а остали да иду у Неготин...“.⁵⁵

Дана 13/25. IV 1863, Божа Радоничић, капетан „Делиграда“, моли Министарство финансија: „да му се изда за 8 месеци потпуна плата I капетана што је

такову на пароброду „Делиград“ изврши-
вао и да му се да 3 месеца антиципандо
заједно са дозволом, да може службу
оставити“. Дана 22. IV/4. V 1863. године
Министарство финансија је предложило
Совету „да му се изда плата до 1. V т.г.
и 25 дуката цесарских заједно са дозво-
лењем, да може службу оставити“.

Дана 27. IV/9. V 1863. године, донет је
указ кнеза „да се Мин. финансија овла-
сти да може из кредита овогодишњег
буџета, одређеног на плату II капетана
лађе „Делиград“, издати 25 дуката у име
одпратне награде Божи Радоничићу, ко-
ји се по жељи одпушта из службе“. О
овом решењу обавештени су Радоничић
и Одељење Казначейства, 30. IV/12. V
1863.⁵⁶

Одељење промишљености обавестило
је 29. IV/11. V 1863. Одељење Казначей-
ства „да се Божа Радоничић, који је био
узет, те је на пароброду „Делиград“ од-
прављао дужности капетана, одпуштен
из службе по својој жељи и плаћа ће му
се издати до конца т. мца, а по највишем
решењу од 17. т.м. у име одобрене на-
граде и 25 дуката цесарских из кредита
буџетом одређеног на другог капетана
речене лађе“.⁵⁷

На решење о висини плате Радони-
чић је, 2/14. V 1863. године, поднео кне-
зу жалбу „што је из службе одпуштен,
што му је мала награда одређена на ње-
гово захтевање и што му се није пла-
тило 600 талира, па моли за благонакло-
ности и праведније решење“. Радоничи-
ћева молба је одбијена 4./16. V 1863.
године.⁵⁸

Чим је капетан Радоничић поднео
оставку, Министарство финансија је до-
било две понуде за радно место капета-
на на пароброду „Делиград“ и то:

Дана 2. V 1863. Никола Бурчић из Бо-
ке Которске „Подносећи 3 прилога своје
науке о водопловству и службе, моли да
буде примљен за капетана на правитељ-
ственом пароброду“. По овој молби раз-
ведено је, 25. V/6. VI 1863. године, у де-
ловоднику следеће решење: „Не може се
примити кад неће да постане српски
грађанин. Писати г. Ристићу у Цариград
да нађе једног.“⁵⁹

Дана 26. VII/7. VIII 1863. године Љу-
бисав Пупић: „Подносећи 2 прилога на

талијанском језику, моли да буде прим-
љен за капетана II класе на „Делигра-
ду“.⁶⁰ И ова понуда је одбијена из не-
познатих разлога.

Начелство краинског округа обаве-
стило је 19. VIII/31. VIII 1863. Министар-
ство финансија о трошковима „Дели-
града“ у 1862. и у 1863. години. Према
том извештају укупни трошкови паро-
брота у 1862. години износили су
18.928.— гроша (за 5 месеци, VIII—XII),
а у 1863. до 1. VIII, дакле за седам ме-
сеци, 25.137 гроша.⁶¹

Дана 30. IX/12. X 1863. године Мини-
старски савет је донео одлуку да се па-
роброд изда у закуп неком друштву. Ова
одлука гласи:

„1 — Министар финансија предла-
же, да се пароброд „Делиград“ прода и
то или каквом србском друштву или ен-
глеској компанији, било за готове новце
или краћу одплату, и то на том побуђе-
њу, што правитељство није извесно, ка-
да ће пароброд на целу, за коју га је ку-
пило, моћи употребити, а давши га ком
друштву овог рода може га свагда на
своје расположење узети, без да мора
за њега трошити.

— Предлог би усвојен, и почем га
је и књаз одобрио на извршење, препоручен,
напослетку и с том изменом да
га које друштво употребљава и трошкове
и оправке сноси, давши гаранцију за
штету.“⁶²

Према овом решењу пароброд није
био издат ником на коришћење већ је и
остао неискоришћен на Доњем Дунаву.

Међутим, пронађени су подаци из ко-
јих се види да су Енглези били заинте-
ресовани за „Делиград“.

Представници једне енглеске компа-
није и бродовласници енглеског бродар-
ства на Дунаву Едвард Брукс (Edward
Brookes) и Џон Кернс, (John Kearns),
обратили су се 1/13. IX 1863. Министар-
ству финансија с молбом „да им Прави-
тељство позајми 4 шлепа за пренос угље-
на, а они ће одговарати за сваку штету“.
Министарство је одговорило да им шле-
пове не може позајмити пошто су му по-
ребни, али да је „Правитељство намер-
но и продати их“.⁶³

Писмом од 11/23. VIII 1864. године, иста компанија моли Министарство финансија да јој „за новце позајме на 3 месеца 2 шлепа од „Делиграда“ да може угаљ донети, нешто угља за лађу доле спустити може и да јој се ставе на расположење два машинисте и један корманош с „Делиграда““.⁶⁴

Писмом од 1/13. X 1864. године, Компанија пита министра финансија да ли дозвољава да „Делиград“ превуче до Линца њене лађе „Гарен“ и „Бегос“.⁶⁵

Агент овог друштва, писмом од 7/19. XII 1864, моли позајмицу 150 q угља од државног пароброда „Делиград“ и да се одреди машиниста који ће отпловити с лађом до Пеште. Министарство финансија је одговорило да је Франасовићу дат налог за угаљ, и да је машинисти дозвољено одсуство.⁶⁶

Напокон писмом од 13/26. V 1865, секретар Компаније, између осталог „тражи да му Правитељство прода пароброд „Делиград“ са свима шлеповима и осталим прибором и моли за одговор“.⁶⁷

Новембра 1865. године, српска влада је са овом компанијом закључила уговор о оснивању друштва „за пловидбу на Дунаву, Сави и споредним рекама...“⁶⁸, о чему ће бити говора у каснијем излагању.

Дана 4/16. X 1863. године, министар финансија је поднео предлог Државном савету да се повећа кредит за оправку пароброда „Делиград“. Тај предлог гласи:

„Буџетом за текућу рачунску годину одређено је на оправку државног пароброда „Делиграда“ 18.000.— гроша порески.

До почетка месеца августа издата је сва сума овог кредита на оправку пароброда и његови шлепова, и још преко тога више 539 гроша и 25 пара порески. Од набављеног из ове суме разног материјала остало је много још неупотребљено, који стои у магацину на расположењу. Осим споменутог суме има се до нове рачунске године издати за наручени материјал, потребан за оправку пароброда, још 400 гроша порески; и тако кад се ове две суме узму, т.ј. она, која је више потрошена, и она, која ће се

још издати, треба свега 939 гроша и 25 пара порески да се одобри по овој партији, а по осталим партијама биће знатни уштеда.

Зато имам част предложити државном Савету на решење:

Да се из кредита на угаљ државног пароброду „Делиграду“ овогодишњим буџетом одређеног може издати недостајући 939 гроша и 25 пара порески к партији одређеној за оправку истог пароброда.“⁶⁹

Државни савет и кнез одобрили су овај предлог министра финансија. Одлука гласи:

„По предлогу Министра финансија од 4 тек. мца КНо 4855 решено је:

Овлашћује се истиј Министар, да може из кредита на угаљ државног пароброду „Делиграду“ овогодишњим буџетом одређеног издати недостајући 939 гроша и 25 пара порески к партији одређеној на оправку истог пароброда.“⁷⁰

Дана 13/25. X 1863. године, Рачуноводство „Делиграда“ пише Министарству финансија:

„подноси квите у име примљене плате персоналу и на рачуне трошкова у 1863. г. и то:

III	8.385	гроша
IV	18.536	„
V	9.833	„
VI	12.532	„
VII	8.507	„
VIII	12.223	„
IX	7.416	„
X	9.897	„
XI	7.004	„
XII	6.546	„

С в е г а 100.879 гроша

и „враћа 100 дуката цесарских изузетих на своје почастне трошкове“.⁷¹

С т в а р н и п о ч е т а к р а д а б р о д а

Овај пароброд, за који је у току протекле две године донето више одлука Министарског савета, Савета и кнеза, са

радом је отпочео тек 1864. године, дакле, након готово две године пошто је стављен под српску заставу.

За овај период постоји документација искључиво из извода деловодника, и то:

Александар Познановић пише Министарству финансија 5/17. III 1864. године: „Моли се за капетана на пароброду „Делиград“.“ По овој молби, Министарство финансије је 16/28. III 1864. године, донело следећу одлуку: „Да се прими, плата му, која ће 7200 гроша порески износити од 13. о.м. одпочне издавати но Правитељство се ништа не обавезује.“⁷²

Дана 17/29. III 1864. године, Административно одељење извештава Главно казначејство „да је на празно место капетана пароброда правитељственог („Делиграда“) примљен Александар Познановић привремено у службу за капетана истог, с годишњом платом од 600 талира, и препоручује му да г. Познановићу од 13. т.м. а из кредита одређеног овогодишњим буџетом припадајућу плату издаје“.⁷³

Пошто је капетан Познановић ступио на дужност 13/25. III 1864. а капетан Радоничић отишао из службе почетком маја 1863. године, значи да је брод једно време био без капетана.⁷⁴

Франасовић подноси 17/19. IV 1864. године Министарству једну „тескеру“ (признаницу) „по којој је аустриска власт наплатила за стајање „Делиграда“ правитељственог пароброда код Базјаша 1 форинт и 19 хелера сребра“. Предлаже да се слична такса уведе и за пристајање њихових бродова у нашим пристаништима. Из ове забелешке се види кретање „Делиграда“ од како је дошао под српску заставу. Исто тако, даље се види да је брод тек 1864. године прошао кроз Бердап.

Из следећег податка види се да је „Делиград“ почео да ради, мада није усвојен захтев Министарства грађевина за превоз шљунка.

Наиме, 7/19. VII 1864. године, Министарство грађевина обавестило је писмом Министарство финансија:

„Шиљући известије Начелства београдског, којим ово захтева пароброд „Делиград“ са шлеповима, да на истима донесе шљунак из округа шабачког ради насипања друмова у своме подручју, изјављује уједно своје мњеније, да исто захтевање усваја.“ Министарство финансија донело је 31. VII/12. VIII 1864. године следећу одлуку: „Да није нашло за уместно одобрити да се на шлеповима правитељственим шљунак носи ради грађења друма крај Саве.“⁷⁵

Министарство је овај захтев одбило вероватно зато што је за „Делиград“ већ имало закључене друге послове (са Министарством војске).

Дана 10/22. III 1864. Министарство војно се обратило Министарству финансија с молбом „за наредбу да правитељствени пароброд „Делиград“ са шлеповима своим превуче она дрва која је начелник Пожаревачки са трговцима неким закључио за војну потребу“.⁷⁶

Ово би се могло сматрати као први уговор-закључак о транспорту од времена доласка „Делиграда“ под српску заставу.

Из наредних података види се обим овог транспорта и цена по којој је превоз вршен.

Дана 13/25. VII 1864. године, Франасовић извештава Министарство финансија „да се је свршио превоз дрва преко нашег пароброда 3.142,5 фати, и да се за вишак који није за војску — касарну потребан, обрати г. Министру преко начелника среза у Голупцу који ће му иста предготовити“.⁷⁷

Из наведеног податка се види да је први транспорт у Србији „Делиград“ обавио у пролеће и лето 1864. године, на релацији Голубац—Београд и да је превожено огревно дрво за Министарство војно. Из овог материјала би се могло закључити да је „Делиград“ први пут дошао у Београд у пролеће или лето 1864. године.

Међутим, врло је карактеристично да у штампи, ни те ни ранијих година, нисмо могли пронаћи никаквих вести о првом доласку „Делиграда“ у Београд. Просто је несхватљиво да један тако важан догађај уопште није забележен у

штампи. Штавише, у штампи нису пронађени никакви подаци о „Делиграду“ све до деведесетих година прошлог века, када је „Делиград“ отпочео јавни саобраћај, те га је у вези с тим штампа популарисала.

Из писма Франасовића од 30. VII/11. III 1864, упућеног Министарству финансија, види се „да за превоз дрва Министарства војног има се од истог наплатити 15.787^{15/40} гроша порески и да је кредит за пароброд „Делиград“ сав истрошен па моли за кредит до краја октобра 1800 гроша порески“.⁷⁸

Из претходна два извештаја Франасовића може се утврдити цена за превоз огревног дрвета на релацији Голубац—Београд, која је у конкретном случају изнела око 5 гроша хват (15.787:3.142). О раду пароброда у 1864. години пронађени су и следећи подаци:

Дана 19. IX/1. X 1864, начелник округа пожаревачког јавља Министарству финансија „да ће до 4 дана на обалу Дунава пренети 480 фати дрва за огрев канцеларији у Београду и по томе да иде пароброд „Делиград“ са 8 шлепова“.⁷⁹

Франасовић моли, 30. IX/12. X 1864. године Министарство финансија „да му се исплати 2880 гроша за дрва што је превезао пароброд „Делиград“ разним министарствима“.⁸⁰

Најзад, 30. XII 1864/11. I 1865, рачуноводство „Делиграда“ подноси Министарству финансија „квите за примљен новац за плате служитеља свои као и разни трошкови, на дрва“:

I . . .	6.677	гр. пор.	VII . . .	10.607	гр. пор.
II . . .	6.505	„	VIII . . .	8.776	„
III . . .	17.506	„	IX . . .	18.120	„
IV . . .	11.641	„	X . . .	9.110	„
V . . .	9.082	„	XI . . .	5.719	„
VI . . .	8.936	„	XII . . .	5.473	„

или укупно у 1864. години 118.152 гроша пореских.

У експлоатацији Министарства финансија брод је остао до 1/13. IV 1866. године када је, решењем Совета и кнеза, прешао у експлоатацију Министарства војног.⁸¹

За преостали период експлоатације брода у режији Министарства финанси-



Сл. 5 — Дугогодишњи заповедник „Делиграда“, капетан Мирко Бурџ (Приватна збирка)

ја, изнађена је следећа документација, и то углавном изводи из деловодника:

Министарство војно обраћа се 12/24. II 1865, Министарству финансија: „Иште пароброд „Делиград“ за 3 шлепа за пренос неки муниција из Крагујевца у магацин Косовац и у магацин код Гамзиграда.“ Министарство финансија је, 18. II/2. III 1865. године, по овом захтеву решило: „Може се муниција пренети и у том смислу писати коме надлежи.“⁸²

Дана 17/29. IV 1865. године, Франасовић тражи од Министарства финансија, преко буџетом одобрене суме, још 34.000.— гроша „за набавку момчади на пароброду државном „Делиграду“ и угла потребног“.⁸³

Кнез пише Министарству финансија 4/16. V 1865. године и: „Саопштава високајше решење издано у договору са Со-

ветом којим се Министар финансија овлашћује да може из суме буџетом за тек. рачунску годину одређене, на ванредне потребе, издати 31.000.— гроша порески на подмирење потреба државног пароброда „Делиград“ до конца године.“⁸⁴

Пароброд „Делиград“ јавља Министарству финансија, 30. X/11. XI 1865: „да Министар војни има 25.853 гроша порески платити главној каси за превоз у прошлој рачунској години.“⁸⁵

Истог датума администрација пароброда јавља Министарству финансија: „да Топчидерско заведење има дати у касу државну 616 гроша за узети 219 центи угља.“⁸⁶

Плате посаде и остали трошкови „Делиграда“ у 1865. години изнели су 104.635.— гроша порески и то:

I	7.395.—	VII	19.170.—
II	5.951.—	VIII	8.157.—
III	6.045.—	IX	8.373.—
IV	6.404.—	X	8.502.—
V	11.663.—	XI	6.942.—
VI	9.784.—	XII	6.249.— ⁸⁷

Дана 11/23. III 1866. године, министар војске обраћа се писмом Министарству финансија: „Моли да му се пароброд „Делиград“ са шлеповима, по његовом споразуму, стави на расположење и пошаље извод буџета“. Министарство финансија је одговорило 21. III/7. IV 1866. године: „По решењу Државног савета предаће се пароброд „Делиград“ Министарству војном на расположење, а тако и буџет на овог одређен под управу.“⁸⁸

Министар финансија, К. Цукић, поднео је, 21. III/2. IV 1866. године, Државном савету следећи предлог и образложење за предају пароброда Министарству војном:

„Државниј пароброд „Делиград“ по највише је до сада употребљавао г. Министар војниј за пренос различни ствариј потребни за војне цели а и унапредак ће га по тому требати.

По овоме би најприличније било, да се речениј пароброд са шлеповима и свима осталим стварима, које истому пароброду припадају и уступи сасвим г. Министру военом, те да он с овиме

располаже, као што сам се ја с њиме о томе и споразумео, па потоме да се и сви кредити, кои су у буџету Министарства финансија за текућу 1866. рачунску годину одређени за овај пароброд пренесу на Министарство војено.

И тако имам част предложити Државном Совету на одобрење:

Да се сви кредити, кои су у буџету Министарства финансија за текућу 1866. рачунску годину стављени за пароброд „Делиград“ избројани од броја 149 до 163 закључно, пренесу на Министарство војено, под управу кога ће и речениј пароброд прећи.“

На овај предлог, датиран 30. III/11. X 1866. године, Државни савет донео је следећу одлуку:

„Државниј Совјет. По предлогу Министра финансија од 21. ов. месеца А Но 1406 решио је:

„Да се сви кредити, кои су у буџету Министарства финансија за текућу 1866. рачунску годину стављени за пароброд „Делиград“, избројани од броја 149 до 163 закључно, пренесу на Мин. војено, под управу кога ће и речениј пароброд прећи“. Председник Совјета.⁸⁹

Овај предлог одобрио је кнез М. М. Обреновић, својим решењем од 1/13. IV 1866. године.

У деловоднику Министарства финансија под датумом 6/18. X 1866, стоји забелешка: „По височајшем решењу предаје се пароброд „Делиград“ Министарству војном . . .“⁹⁰

Под истим датумом Административно одељење упутило је Министарству финансија писмо следеће садржине:

„Извештава да је пароброд „Делиград“ са стварима овоме припадајућим са изводом кредита кои је буџетом за т.г. рач. 1866. одобрен на издржавање персонала и за остале издатке кои би се имали чинити на обдржавање истог пароброда г. Мин. војном предата на расположење, због чега позива ово одељење да унапредак остатак буџетом кредита изађе г. Мин. војном.“⁹¹

У вези са примопредајом пароброда постоје још два податка, и то:

Дана 4/16. VII 1866, Франасовић јавља Министарству финансија: „да је пароброд и шлепове предао по наредби г. Дим. Караџићу капетану“; а 5/17. VII 1866. министар војске одговара Министарству финансија да је „одредио у комисију ради инвентарисања пароброда капетана г. Дим. Караџића и да су ствари по инвентару предате капетану и машинисти“.⁹²

За три месеца експлоатације „Делиграда“ у оквиру Министарства финансија у 1866. години, трошкови пароброда су изнели 33.328.— гроша пореских.⁹³

Према томе, укупни трошкови пароброда од његовог доласка под српску заставу тј. од 1. VIII 1862. до 1. IV 1866. године, изнели су пореских гроша, и то:

1862.	51.708.—	(за 5 месеци)
1863.	100.879.—	(за 10 месеци)
1864.	118.152.—	
1865.	104.635.—	
1866.	33.328.—	

Насупрот овим трошковима укупан приход „Делиграда“ за то време износио је само 26.417.37 гроша.

Кадрови

Далматинац Франа Франасовић спада у ред пионира савременог речног саобраћаја у Србији. Он је прво квалификовано лице у области речног бродарства у служби српске државе.

Ближи подаци о томе где и кад је Франасовић рођен, где је стекао квалификације за капетана брода, нису пронађени.

О личности Франасовића сазнајемо из следећих података:

Митровачки Бумрук обавестио је 5/17. V 1858. Министарство финансија да је 5/17. V 1858. године у Митровици пристао „Дамшиф Дијана на коме је капетан Франа Франасовић“.⁹⁴

То би, заправо, у нашим изворима био први податак о Франасовићу, из кога се види да је он 1858. године био заповедник брода „Дијана“ код Аустријског паробродарског друштва (ДАСГ).

Дана 12/24. III 1860. „Франа Франасовић аустр. поданик, родом из Далма-

ције — Мин. унутрашњих дела, моли да се прими у Србско сажитељство“.⁹⁵

У деловоднику Министарства унутрашњих дела стоји забелешка, заведена под 22. III/3. IV 1860, о кнежевом указу број 881 од 18. III: „Одобрава, да се аустријски поданик Франа Франасовић, родом из Далмације, изузетно од § 44 Закона Грађ. у србско сажитељство прими“.⁹⁶

Имајући у виду да је капетан Марко Бурић веома дуго чекао да добије српско држављанство, може се закључити да је личности Франасовића придавана изузетна важност, с обзиром да му је држављанство признато у веома кратком року и то чак мимо важећих прописа.

Новије податке о личности Франасовића налазимо у његовој молби упућеној кнезу 9. IX 1860. године, којом је тражио службу. Франасовић ту наглашава да су кнезу лично познати разлози због којих је напустио службу ДАСГ-а и да је „од детињства до најзрелијих година свог живота, знања и вештину морепловства црпио и набавио“, тако да данас може „у тој струци као и у трговачкој не од мале ползе бити . . .“.⁹⁷

Из овог податка могло би се закључити да је Франасовић, у ствари, био поморски капетан, тј. један од оних наших капетана — примораца који су били пионери овог звања код Аустријског паробродарског друштва.

Дана 18/30. X 1860. године „Представништво Књажеско, по заповести Његове Светлости, шаље Попеч. финансије на даљи поступак приложеној /./ молбу Фране Франасовића, кои моли, да му се да државна служба“.⁹⁸

Министарство финансија спровело је Франасовићеву молбу Совету, 26. X/7. XI 1860. године. У спроводном акту се, поред осталог, каже да је Франасовић „капетан од марине“, који је „по жељи Блаженопочившег књаза Милоша службу у Аустрији с платом од 1800 форинти“ напустио.

Образлажући потребу да се Франасовић прими у државну службу, Министарство финансија наглашава: „Франасовић дакле остављен нам је као аманет од блаженопочившег Књаза. Једно да-

кле од призрења предпоменутог; друго шта правитељство наше потребује једно лице као што је капетан Франасовић, које ће се употребити да пази на лађе друштва Француско-Србског, и контролира рачуне пловидбе лабарске за које правитељство наше јемствовало је интерес од 5 на сто на капитал од два милиона франака и за које контролирање наше правитељство способно лице нема; а треће што често речени Франасовић може се и за друге по струци трговине и пловидбе река наши тичући се послове као вештак за мњеније упитати и употребити.“

Сходно томе, Министарство финансија је предложило да се Франасовић прими у државну службу „као чиновник по особеним порученијама с платом годишњом од 500 талира...“⁹⁹

Датиран 10/22. XI 1862. године, донет је указ М. М. Обреновића, број 285, који гласи:

„Уважавајући предлог Попечитељства финансије од 26 пр. м. П. Но 4648 и соглашавајући се с мњенијем Савета од 3 тек. Но 306 Ја одобравам: да се званије изванредног чиновника у Попеч. финансије привремено установи с годишњом платом од 500 талира. Исто тако, на основу закона од 25. Маја 1855. год. в. Но 552, одобравам: да се Фрањо Франасовић приморски Србин, за указану службу преставити и примити може. Решење ово овлашћено је да изврши попеч. финансије. М. М. Обреновић“¹⁰⁰

Пошто је положио заклетву и примио декрет Франасовић је добио препоруку Министарства финансија за Београдски Ђумрук да му обезбеди канцеларију и „да му у извршавању његови послова на руци буде, да би могао pazити на лађе Француско-србског друштва и контролирати рачуне пловидбе лабарске“¹⁰¹

Ближи подаци о статусу Франасовићевог звања виде се из писма Министарства финансија од 19/31. X 1860. године, упућеног Београдском Ђумруку, у којем се, између осталог, каже да ће Франасовић имати „пребивалиште при Ђумруку

Београдском, а стајаће непосредно под налозима Попечитељства финансије...“¹⁰²

Из цитираних докумената види се да је Франасовић био у личним везама са кнезом Милошем (које је успоставио вероватно за време бављења кнеза Милоша у Румунији), да је по струци био поморски капетан („капетан од марине“) и да његово радно место представља, у ствари, посебно надлештво, тј. прво надлештво у Србији које се бавило питањем речног саобраћаја.

У том својству Франасовић је обављао и све послове везане за куповину, пријем и допрему „Делиграда“, као и све послове око организације службе искоришћавања тог брода, о чему је било говора у претходном излагању.

У погледу личности Франасовића и његових функција наводе се још следећи подаци.

Из рачуна путних трошкова од 4/16. IV 1863. године, види се да је Франасовић путовао бродом „Делиград“ од Београда до Кладова ради „надзирања при поласку државног пароброда преко Бердапа“¹⁰³

Дана 14/26. VI 1863. године обавестио је Франасовић Министарство финансија да је дознао „с поуздане стране, да је на пароброду енглеско-српском казан покварен, па с тога да треба мотрити на еспапе и људе“¹⁰⁴

Године 1863, 2/14. VII, Франасовић је поднео предлог Министарству финансија да се уклоне бројне воденице код Раче „да не би дошло до сукоба са пловидбеним друштвом, јер оне штету чине“¹⁰⁵ а 16/28. IX 1863. године поднео је министру финансија предрачун трошкова пароброда „Делиград“¹⁰⁶

Дана 15/27. II 1864. године, Франасовић се обратио Министарству финансија с молбом да се за капетана „Делиграда“ постави његов син, „кој одавно служи као први капетан при дунавском друштву“. Министарство финансија ставило је на ову молбу забелешку: „неће се међутим још капетан постављати, зато у акта“¹⁰⁷

Административно одељење обавестило је 6/18. XI 1865. Министарство финансија да је указом од 1/13. XI 1865.

при Министарству финансија — у Одељењу административном — постављен Фрањо Франасовић „за референта по струци пловидбе“.¹⁰⁸

Према подацима Календара са организационом шемом Краљевине Србије, Франасовић се до 1869. године води као „референт по струци пловидбеној при“ Министарству финансија.

„Делиград“ у експлоатацији Министарства војног

У пролеће 1867. године „Делиград“ је извршио једну историјску мисију о којој је сачуван писани споменик савременика са самог брода.

Реч је о бродском крмару Јовану Димитријевићу, који је, поводом предаје српских градова и одласка последњих турских посада из њих, оставио „Споменик“, који се чува у музеју Крајине у Неготину, а који гласи:

„Да сам ја доле потписани са господином капетаном Александром Позновићем, родом из Далмације и г. контролором Светозаром Протићем из Србије 24. марта и 24. априла 1867. године на српском пароброду „Делиграду“, после предаје у руке Србима Београда града, сву турску војску у турску земљу Рушчук на вечито одвезао, које свима сродницима и пријатељима на вечити спомен издајем“.

О крмару Јовану Димитријевићу нису још пронађени ближи подаци. Из акта Франасовића од 4/16. VIII 1867. године, једино се види да су у то време на броду као крмари били Гордаћ Глигоријевић из Текије и Јован Димитријевић из Доњег Милановца.¹⁰⁹

Инспирисан овом историјском улогом пароброда, Љубомир Ненадовић је испевао узбудљиве патриотске стихове под насловом „Делиград“:

„Делиграде, Делиграде,
Што низ тихи Дунав пловиш
И немиле наше госте
Из премиле земље носиш.
Плови брзо, плови брзо
До у Црно ладно Море,
И тамо их све стовари
С таласима нек се боре.



Сл. 6 — Први крмар пароброда „Делиград“, Јован Димитријевић (Покрајински музеј, Неготин)

И кажи им на растанку
Разговетно, полагао,
Да је твоје име крвљу,
Њином крвљу окупано.
И да тебе Срби зваше:
„Зајажалта турске силе“
Када су се војске наше
За слободу српску биле.
Преко тебе они негда
Ову земљу поплавише
Суђено је те је опет
Преко тебе оставише.
И кажи им да се нису
Утишале наше жеље,
Докле год они газе
Немањића лепе земље.
Поклони су ово чудни
Преко срца што нам даше;
Још се нисмо намирили,
Јоште много има наше.
Јоште су нам они дужни,
Све рабоше ми имамо;
Доћи ћемо на Косово
Да се тамо рачунамо.
Ми памтимо од Косова
Шта је годе било зла,
И како је српска земља

У ланцима уздисала.
 Ми имамо наше гусле
 Од Косова што нам гуде,
 Ми имамо тешке ране
 За осветом које жуде".¹¹⁰

Идеја, да се пароброд прода или на неки други начин отуђи, која је настала за време експлоатације брода у оквиру Министарства финансија, остала је и даље када је брод прешао у експлоатацију Министарства војног.

Дана 13/25. V 1867. године, Министарство војно обавестило је Министарство финансија да трговац и бродовласник из Будимпеште, Павле Луценбахер (Luczenbacher Pál), тражи да му се под одређеним условима изда у закуп пароброд „Делиград“, с тим да се обавезује да пароброд употребљава и за потребе државе. Прослеђујући захтев Луценбахера, Министарство војно се сагласило да се пароброд изда у закуп и замолио Министарство финансија да поведе преговоре и закључи уговор с тим да закупца обавезе да дрво за државне потребе превози по ценама по којима се дрво дотада превозило.¹¹¹

Нису познати разлози због којих није дошло до издавања брода под закуп.

У лето 1867. године, обратила се Министарству финансија фирма Етаблимента техника из Ријеке с предлогом да купи „Делиград“ и изгради јахту за кнеза. Министарство финансија је одговорило, 5/17. VIII 1867. године, да је сагласно да се пароброд прода са свих 8 шлепова, али да се о јахти не могу водити преговори док се кнез не врати.¹¹²

Поменута фирма овластила је неког Динелија (Dinelli) из Оршаве да за њен рачун о овом послу преговара са Министарством финансија. До закључења уговора није дошло услед тога што је Министарство финансија тражило 16.000.— дуката, а фирма је нудила само 65.000.— 70.000 форинти.¹¹³

За наредне две године, тј. за 1868. и 1869, готово нема никаквих података о овом пароброду, осим акта Министарства војног, упућеног 20. I/1. II 1869. Министарству финансија, којим се тражи да Франасовић прегледа једну лабу, ко-

ју Министарство војно намерава да купи за превоз дрва из Добре.¹¹⁴

Из овог периода пронађена је забелешка у деловоднику Министарства иностраних дела, датирана са 4. VII/16. VII 1868, из које се види да је на „Делиграду“ био неко време капетан Јосип Дил из Пеште.¹¹⁵

У току 1870. поново се јавља проблем техничког стања пароброда. У вези с тим Министарски савет је донео следећу одлуку:

„2 — На предлог истог Министра (Мин. војни) решено је: да се пошаље у Пешту Александар Николић по послу оправке државног нашег пароброда и шлепова и да му се изда дијурна по 1,5 дукат цесарски дневно, и подвозни трошак по рачуну.“¹¹⁶

Крајем исте године проблем овог брода поново се поставља пред највише органе. Наиме, Одбор за привреду Народне скупштине поднео је предлог „да се лаба „Делиград“ прекроји и за пловидбу удеси“. Одбор је стао на становиште да је пароброд неискоришћен, те да би целисходније било да се реконструише у путнички брод и почне да привређује.

Овом предлогу одбора успротивио се министар војске наводећи: „да је та лаба за војну употребу набављена и за то удешена, па се не може прекројити за путнике, него се само казан може изменити и тиме за возитбу еспапа боље удесити“.

Председник скупштине је предложио да се казани измене „да може лаба и јевтиније и боље послужити и за војне потребе, а кад те потребе нема, онда да не стоји узалуд, него да друге послове врши, којима ће моћи не само трошкове подмиривати него, и неки приход народној каси давати“.

На крају дискусије Скупштина је одлучила „да се казан лабе „Делиград“ измени“. ¹¹⁷

Наредне, 1871. године, Скупштина је поново разматрала питање „Делиграда“ и том приликом одлучила да се овај пароброд прода. Ова одлука је донета на основу мишљења скупштинског финансијског одбора, које гласи:

„Прегледавши Одбор финансијски законски предлог, да се наш државни пароброд „Делиград“ са шлеповима прода, зато што би требало много потрошити да се оправи, па да и даље служити може, мњења је, да се влада одобри, да исти пароброд прода, на начин, како она набе да ће најкорисније за државну касу бити“.

У дискусији о овом питању један број посланика није био сагласан са овом продајом с обзиром да су свега годину дана раније учињени знатни издаци за оправку брода, док су остали продају условљавали куповином другог одговарајућег пароброда. На крају Скупштина је донела одлуку да се пароброд прода.¹¹⁸

Оправка, која се помиње у овој дискусији, извршена је 1870. године у Пешти. Том приликом „Делиград“ је до Пеште дошао са „приватним еспапом и раном“ и на том путу зарадио 14.296.— гроша и 36 пара. Ово је, вероватно, било прво путовање „Делиграда“ у иностранство на горњем Дунаву.¹¹⁹

Оправка, која је извршена 1870. године, била је мањег обима, те је пароброд и даље био у прилично лошем техничком стању. Узимајући у обзир ту околност и чињеницу да се одлука о продаји није могла реализовати, одлучено је да се пароброд генерално оправи.

Наредне две године пароброд је био у Пешти на оправци о чему постоји следећа документација:

Дана 26. XII 1872/7. I 1873. закључен је уговор о оправци пароброда „Делиград“ између Министарства војске и Ј. Хартмана, градитеља бродова и машина из Будимпеште.

Према том уговору оправка пароброда кошта 21.508.— форинти.¹²⁰

Према извештају мајора А. Николића од 25. III/6. VIII 1873. пароброд је требало да буде готов до краја месеца јула 1873. године.¹²¹

Из расхода за 1873. годину види се да је за оправку пароброда од 1/13. XI 1872. до 1/13. XI 1873. утрошено 116.926 гр. Даља документација која се односи на ову оправку:

„I — На предлог Министра војног одобрено је: да се Капетану државног пароброда „Делиград“ Марку Бурићу и Машинисти истог пароброда Хајнриху Фрају, који ће ићи и бавити се у Новој Пешти ради оправке овог пароброда, може издати дневно по 48 гроша чарш. свакоме, и то од дана доласка у Нову-Пешту, до дана поласка из исте“ (Седница од 10. II 1873. у Београду, под посредништвом Књаза).¹²²

„На предлог Министра војног Министарски савет решава: да се мајор Александар Николић пошаље у Пешту, да са стручном тамо састављеном комисијом прими оправљен државни пароброд „Делиград“. Дијурне за тај пут одређује му се 3 дуката на дан“.¹²³

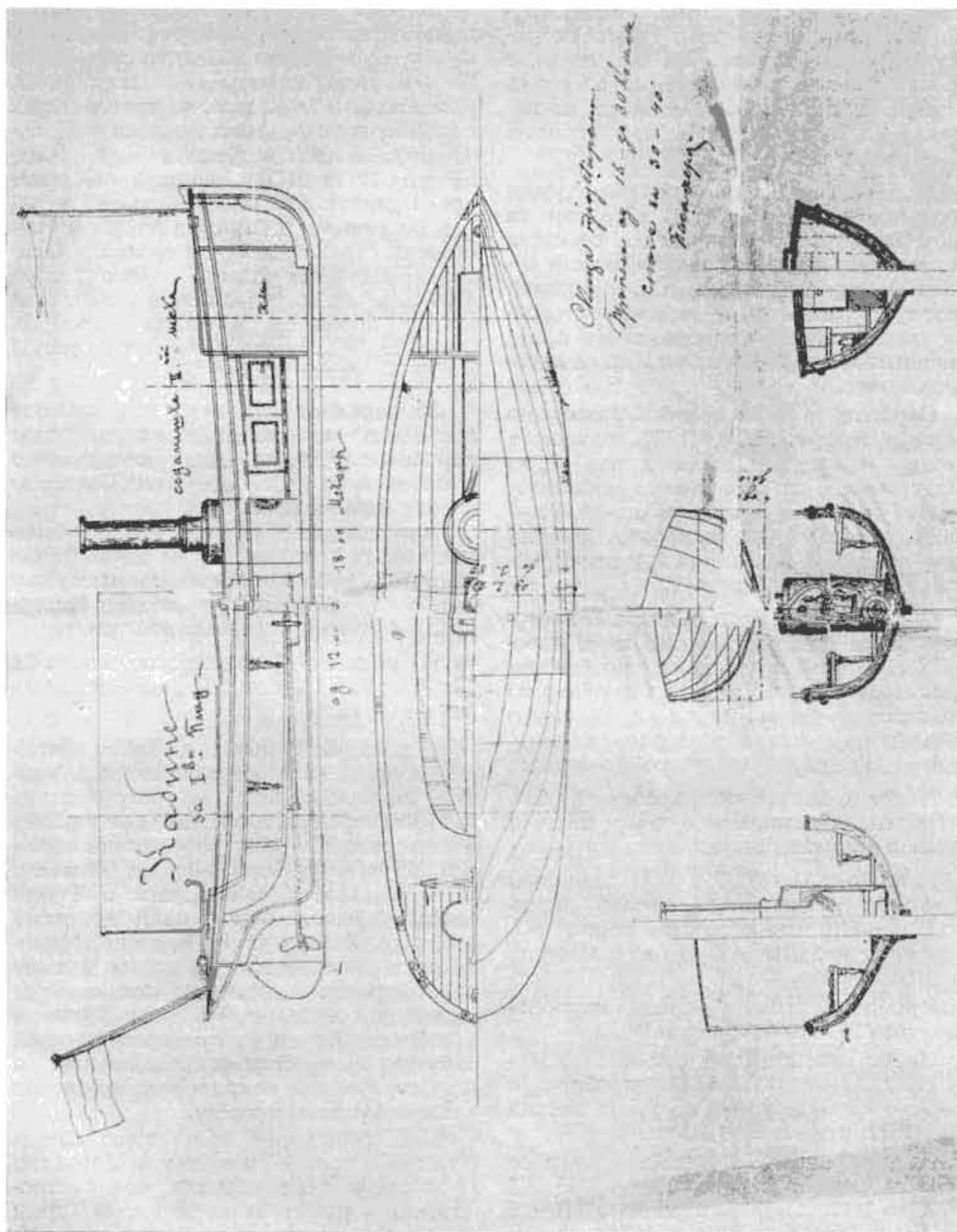
За наредних неколико година нису пронађени никакви подаци о раду овог пароброда, нити веродостојни подаци о томе какву је улогу „Делиград“ одиграо у рату 1876. године.

Међутим, како је у том периоду било више историјски значајних догађаја везаних за Дунав, у наредном излагању даје се преглед документације о ситуацији на Дунаву за време овог рата.

На седници Министарског савета од 19. VI/1. VII 1876. године, донета је следећа одлука:

„Узимајући у обзир, да би се непријатељствима на Дунаву спречила Дунавска пловидба, што би озлојеђивало Аустро-Угарску, узимајући даље у обзир и нашу потребу да на тој граници поред Дунава не буду борбе, јер ми би могли само Адакале бомбардовати а Турци својом дунавском целу нашу дунавску обалу од Радујевца до Бердапа, Министарски савет реши: да се на Дунаву па ни против Адакале не напада осим ако Турци нападну или побу Дунавом с војском. Па да се предузму мере за одбрану од турског изненадног напада и за спречавање покушаја да војску на лабама Дунавом превезу.“

Министар војни да по томе нареди шта треба војном смотрењу, а Министар иностраних дела да ради код аустро-угарске и румунске владе да ни Турци на Дунаву не предузимају никакав војни покрет.“¹²⁴



Са. 7 — Цртеж пароброда Првог српског локалног бродарског друштва (Државни архив СР Србије)

О овом питању расправљано је на још неколико седница Министарског савета.

Тако се у записнику са седнице од 21. VI 1876, између осталог, каже:

„Прочита се депеша Петронијевића да је на захтевање Румунске Порте одговорила да ће на Дунаву од ушћа Тимока до Адакале флотилом одржавати само везу са Адакалом, а неће нападати са Дунава, него ће поштовати неутралност те реке, па тражи одговор пристаје ли српска влада на то.“

У истом записнику даље се наводи:

„Прочита се депеша Министра уз Књаза од данашњег под No 988, да Књаз одобрава предлог Министарског савета, односно неутралности Дунава. Но пошто Турцима није веровати, то се ипак има продужити осигурање обале Дунавске од могућих опасности...“

Из 1876. године интересантне су још неке одлуке Министарског савета о проблемима речног саобраћаја.

На седници од 27. VI 1876. године закључено је:

„Због осетне потребе у средствима за пренос Дунавом и Савом војске, убојног материјала и рањеника усвојен је предлог Мин. војног, да узме под криву лађу Колумбус.“

Поводом интервенције Румунске владе за неутрализацију Дунава, из записника са седнице Министарског савета од 30. VI 1876. године, види се следеће:

„Саопштена депеша Петронијевића да Турска пристаје на неутралност Дунава а Румунија обавезала се за то опет давати рану Адакали а не пропуштати оружје.“

Карактеристичан је податак из овог рата, који се односи на минирање Дунава на Бердапу од стране српске војске. У записнику са седнице од 9. VIII 1876. године налазимо о томе следеће податке:

„Саопштена депеша Команданта Кладовског о мишљењу Клерића и Лозанића о торпетима потопљеним код Брзе Паланке, код Корбова и код Сипа, свега 28 комада 6 метара испод површине воде, неће али може и без додира пукнути, ако се нитро-глицерина одвоји од динамита. Наредити да се дигне, за време због опасности за неутралне лађе.“

Ово би се могло сматрати као прво минирање Дунава од стране српске војске.

О даљем развоју ствари око Дунава налазимо податке у записнику са седнице од 27. VII 1876, у којем се констатује да су аустро-угарски конзул и румунски министар спољних послова обавестили српску владу, „да је порта званично саопштила... да турски ратни пароброди неће уз Дунав пловити даље од Тимока“, односно „да ће Турска поштовати неутралност Дунава ако Срби не нападају на Адакале“.

„... Министарски савет према оваквом званичном саопштењу Аустро-Угарске и Румунске реши: да се дигну и више не међу торпете на Дунаву и војне спреме за заштиту Дунава осем посаде за Кладово потребне, да се употребе на другом месту где су нужне“.

У вези са „Делиградом“ постоје подаци о резервној војној болници која се налазила на једном од „Делиградских“ шлепова, и о одлуци Министарског савета да се купе два гвоздена шлепа за „Делиград“.

О овој болници писао је др Владимир Станојевић у чланку: Најстарије болнице у Београду, објављеном у Голишњаку града Београда VII књига:

„Београд је за време рата 1876. године видео и прве наше устројене резервне војне болнице. Једне су биле наше, друге стране, и то руске и једне и друге створене и издржаване о трошку добровољних прилога и поклона. Међу њима се на сваком пристаништу виђао и шлеп на чијем крову је била саграђена дашчана барака са постељама и кухињом. Тај шлеп је служио за превоз наших рањеника и болесника из Смедерева до Београда. Ти рањеници и болесници прево-



Сл. 8 — Анте Алексић, један од првих дубиолога у Србији (Архив Српске академије наука)

жени су са бојишта код Алексинца и Делиграда до Смедерева на првим нашим ратним санитарским колима са коњском запрегом.¹²⁵

Уз напис су дата и два фотоса: „Барака на шлепу (санитетски брод) из рата 1876. године. Музеј срп. лекарског друштва“; и „Унутрашњи изглед баракe на шлепу (санит. брод) из рата 1876. Музеј срп. лек. друштва“.¹²⁶ Из првог фотоса се види да је болница била смештена на шлепу, који се водио под бројем 4.

Судећи по горњим подацима, могло би се констатовати да је „Делиград“ у рату 1876, поред превоза војске и војног материјала, превозио и овај шлеп-болницу.

Из тог времена потиче и следећа одлука Министарског савета:

„Усвоји се предлог Министра војног под I No 1715 од 21. V 1876. о томе: да се купе два гвоздена шлепа за „Делиград“ за 4300 дуката на основу законодавне одлуке од 18. Децембра 1875. и 13. Октобра 1875. и остави се Министру војном да то саопшти Одбору скупштинском.“¹²⁷

У јесен 1878. године Министарство војно обратило се Министарству финансија за мишљење да се „Делиград“ употреби за превлачење „еспаса наших трговаца поред српске обале“. Министарство финансија заузело је становиште „да пароброд „Делиград“, због слабости казана за сада не може да чини велика путовања, па да за то приватне еспасе не може преносити“.¹²⁸

Међутим, питање увођења „Делиграда“ у јавни саобраћај тиме није било скинуто с дневног реда. Дана 26. VII/7. VIII 1879. Министарство војно обраћа се Министарству финансија са захтевом, да се одреде два члана комисије, којима ће оно придодати још два, да испитају „какав би значај и задатак имао будући српски пароброд, и како би се повољно решило питање о пловидби истога за подмирење трговачких потреба, јер је намеран да учини предлог скупштини...“¹²⁹

Дана 3/15. IX 1879. године Министарство војно доставило је Министарству финансија извештај ове комисије, у којој су били и представници трговачких кругова.¹³⁰

Извештај комисије није пронађен. Међутим, судећи по даљем развоју ствари, може се закључити да комисија није дала повољно мишљење о могућности употребе „Делиграда“ за јавни саобраћај.

Из стенографских бележака Народне скупштине види се да је постојао предлог Министарства војног да се „Делиград“ са 5 шлепова прода и купи нов пароброд од 85—90 КС са 4 нова шлепа, за шта је потребно око 265.000.— динара, док би оправка „Делиграда“ коштала 120.000.— динара.¹³¹

У дискусији у Народној скупштини одлучено је да се „Делиград“ прода и купи нов пароброд.¹³²

Коначну одлуку о овом донео је кнез Милан Обреновић указом од 13/25. XII 1879. године, који гласи:

„Милан М. Обреновић IV, по милости Божијој и вољи народа Књаз српски — Народна Скупштина решила је и Ми смо одобрили и одобравамо:

Овлашћује се Министар војни, да може купити за државну потребу нов пароброд (Yacht-y) од 90 коњских снаги са 4 нова шлепа, и да за то може издати из државне благајне 265.000.— динара. Даље,

Овлашћује се, да може продати државни пароброд „Делиград“ са старим шлеповима и за — њ добивени новац унети као приход у државну благајну.

Наши Министри, војни и финансија, нека изврше овај указ.“¹³³

У току 1880/1881. године, о „Делиграду“ се у више махова дискутовало у Народној скупштини, поводом интерпелације и разних предлога за решење његовог питања.¹³⁴

Због свега тога уследила су два нова кнежева указа о решавању даље судбине пароброда.

Указом од 15/28. IV 1881. године, преиначен је претходни указ што се види из следећег текста:

„Милан М. Обреновић по милости Божијој и вољи народа — Књаз Српски. — Народна скупштина решила је и Ми смо одобрили и одобравамо:

Да Министар војни може продати пет малих старих шлепова као посве непотребних, на начин и по цену, коју би Министар војни као најповољнију за државну касу нашао, јер оправка тих шлепова не би стојала у сразмери према њиховој садањој вредности, а да у место набаве нове лабе може садањи државни пароброд, „Делиград“ оправити и место старих четири нова шлепа мала набави, — све то из већ одобреног кредита од 265.000 динара.“

Наши Министри војни и финансија нека овај указ изврше.“¹³⁵

У вези са овим указом Министарски савет је донео следећу одлуку:

„III — На предлог Министра војног би решено: да се изашаје у Пешту г. пуковник Александар Николић да се споразуме с Управом радионице паробродског друштва о оправци државног пароброда „Делиград“.“¹³⁶

После тога „Делиград“ је оправљен у Пешти, што се види из следеће одлуке Министарског савета:

„IV — На предлог Мин. војног би решено: да се капетану и двома маш. „А“ изда накнада по три динара дневно и то машинистима од дана када су с лабом у Пешту дошли па до доласка у Бгд, а кап. који је у Пешти и даље, остао, да се издаје по 10 дин., докле се год тамо бавио буде, од дана доласка у Пешту. Оволико ће се издавати и у будуће када капетан лабе или машиниста, по послу оправке, у Пешту одлазили буду.

V — На предлог Мин. војног би решено: да се г. пук. А. Николића испл. 199 фор. и 95 кр. за пут у Пешту поводом оправке пароброда „Делиград“.“¹³⁷

Најзад, о овом питању донет је 24. VI/6. VII 1882 и трећи указ, који гласи:

„Ми Милан Први по милости Божијој и вољи народа Краљ Србије — Народна Скупштина решила је и Ми смо одобрили и одобравамо:

Да Министар војни може у овој 1882. рачунској години, из државне благајне изузети и утрошити 265.000 динара, на оправку пароброда „Делиград“ и набаву четири нова шлепа, која је сума одобрена указом од 15. Априла 1881 год. I No 516. па није у 1881 рачунској години изузета.

Наш Министар војни и Финансија нека овај указ изврше.“¹³⁸

У току 1884. године израђен је од стране комисије нацрт „правила прописаних за брод „Делиград“.“¹³⁹ У изради ових правила учествовао је и капетан пристаништа. Њихов текст није пронађен, те се не може ни рећи шта су у ствари, садржавала.

У току 1885. поново се јавља идеја о увођењу „Делиграда“ у јавни саобраћај. Наиме, Министарство војно обратило се Министарству народне привреде с молбом, да се израде правила и тарифа за пароброд „Делиград“ „који је Мин. војно намерно да пусти у саобраћај.“¹⁴⁰

Међутим, до успостављања јавног саобраћаја није ни овог пута дошло, пошто је оправка „Делиграда“ поново постала актуелна.

За разлику од свих досадашњих оправки, које су вршене у иностранству, ова оправка је извршена у државној радионици скела на Чукарици. То је прва оправка пароброда извршена у домаћој радионици.

Пошто ова оправка „Делиграда“ представља прве кораке у области модерне бродоградње у Србији, то јој се у овом излагању даје посебно место.

Ствар са овом оправком отпочела је писмом Краљевско-српског Министарства војног, упућеног Министарству финансија 1/13. VI 1885. које дословно гласи:

„На државном Пароброду Делиград, његовим Шлеповима и Штеку, нужно је извршити оправке, које су означене у под /. приложеној копији предрачуна комисијом сачињеног.

Све ове оправке, најбоље ће бити извршене у лабарској радионици са којом располажете; Па, с’тога част ми је предложити вам да изволите одобрити да се оне у тој радионици изврше.

Уз одговор ваш по овој ствари, молим вас да ми повратите и приложену копију предрачуна, у коју се имају унети цене за које се предрачунске оправке у подручној вам радионици извршити могу.

Примите Господине Министре и овом приликом уверење мог особитог поштовања“.¹⁴¹

Поводом овог захтева Министарство финансија је наложило Београдској царинарници, при којој се налазио капетан пристаништа Леонид Арменулић, који је истовремено био и управник државне скелске радионице, да поднесе

извештај са мишљењем о могућности ове оправке.

Извештај капетана пристаништа Арменулића гласи:

„Државна лабарска радионица која се под мојом управом налази, не само да се може примити израде оправака на државном пароброду „Делиград“, шлеповима и штегу, онако како је у појединим позицијама предрачуна означено већ шта више потписати сматра да би и све друге оправке овога рода требало давати једино државној радионици на израду а никако пак појединим предузимачима па још мање и страним радионицама. За ово пак ево разлога.

Поједини предузимачи као и стране радионице при примању оваквих оправка наплаћују се врло скупо, па и поред добре наплате врло често испадне им посао по све хрђав док у државној радионици оправке се морају извршити у свему добро а што је главно држава има да плати само потребан материјал и ништа више, јер мајстори у радионици имају своју систематичну плату“.¹⁴²

Већ 1/13. X 1886. Министарство финансија обавестило је Министарство војно о завршеној оправци шлепа број 1 и његовог чамца и „понтона и направе новог моста делиградског штека“.¹⁴³

Дана 20. XII 1886/1. I 1887. године била је завршена ова оправка.¹⁴⁴ Оправка је коштала 32.096.93 динара.¹⁴⁵

Из следећег извештаја капетана Арменулића од 15/27. I 1887. године виде се обим и врсте оправки извршених на појединим објектима:

„Оправка Делиграда и његових шлепова!

Шлепови Но 1, 2, 3, 4, 5 калафатирани и измењено све што је труло било и офарбано што је нужно било.

Шлеп Но 6. Сва дрвенарија фердек, кабине, патоси, реквизите све ново.

Делиград сав реновиран и све што је труло било измењено кабине, канабета, тапацирски посао и све што је за оправку било.

6. чамаца шлепарски сасвим нови са изузетком неки егија, чамац Делиградски такођер оправљен и офарбан.

Понтон (Штер) дрвен извучен на суво сав калафатиран што је труло било измењено је, утврђен је, снабдевен са новом ћупријом улазном.

Поред свега горњег израђеног од набављеног по рачунима налази се у Државној радионици следећи материјал као остатак и то:

Смоле, катрана, кучине, за калафатирање растови и борових планака, Ексерра, фарбе и т. д.: у вредности до 2.500 динара што ће служити за мање оправке за свију шлепова по потреби и на самом Делиграду, горњи Материјал лежи на расположењу Министарства Војног¹⁴⁶.

Мишљење о квалитету ових радова изнето је у извештају комисије од 22. IV/4. V 1887. године, коју је одредио министар војске за преглед и пријем извршених радова. У овом извештају, поред осталог стоји:

„Што се тиче каквоће саме израде комисија има ово приметити:

1, Лаба и Шлеп No 6 израђени су добро и солидно како у погледу фарбања и декорисања, тако и у погледу измењене дрвенарије.

2, Остале оправке на осталим Шлеповима, Штеку и Ћуприји не можемо препоручити као добру и солидну или да је мајсторски израђено, нарочито у настављању распони гредица фердека, јер су ови наставци намештени противно свим техничким правилима, јер наставци ових гредица не леже на подпорама већ просто висе; са овим је издржљивост фердека ослабљена.

3, Што се тиче каквоће дрвета и ово није најбољег квалитета, већ више изгледа да је граба доста стара и да је дуже времена стајала на отвореном пољу. За измену појединих парчади употребљено је таково дрво кога би издржљивост била једновремена са осталом неизмењеном грабом, дакле дрво је лошије ударено што и сам капетан пристаништа признаје. Ово се јасно види на



Сл. 9 — Капетан Божа Баја, последњи заповедник пароброда „Делиград“ у експлоатацији српске државе (Из приватне збирке породице Баја)

Ћуприји штека од које је граба већ почела трулити и пуцати, да је граба лошијег квалитета набављена показује и сама претекла граба, која је набављена једновремено са осталом за ову цељ.

4, У број надница ми смо урачунали само оне погођених надничара а по казивању персонала лабеног фарбање, минирање и решкетирање извршено је већим делом са персоналом лабе и шлепова, а овај је и у другим пословима имао свог удела у оправкама као помагачи¹⁴⁷.

После завршених радова, Министарство војно је поново (1/13. XI 1887) поставило питање пуштања „Делиграда“ у јавни саобраћај, али ни тада до тога није дошло.¹⁴⁸



Сл. 10 — Виктор Комесаровић

Крајем исте године Министарство војно и Министарство народне привреде разматрали су предлог заповедника „Делиграда“ да се за пароброд изгради зимовник више Аде Циганлије.¹⁴⁹

Истовремено отпочели су и преговори између Министарства војног и Министарства народне привреде о преношењу пароброда „Делиград“ у надлежност Министарства народне привреде.

О стварној временској количини рада пароброда налазимо свега један ближи податак из којег се види, да је брод у 1887. години имао свега 550 часова путовања.¹⁵⁰

У раздобљу од 1866. до 1887. године, докле је „Делиград“ био у експлоатацији Министарства војске, сачувано је веома мало података о кадровима и животу и радним условима посаде овог брода.

За време експлоатације брода у оквиру Министарства војног као заповедник брода јавља се капетан Марко Бурић, који је команду брода преузео 13/25. V 1868. године.¹⁵¹

За другог машинисту постављен је Светозар Ристић 16/28. VI 1873. године.¹⁵²

У овом периоду администратори брода били су инжењерски официри и то:

— 1880/82. инж. потпоручник Милош Козаковић;

— 1883/84. инж. потпоручник Петар Зарубац; и

— 1885/88. инж. поручник Живко Колинац.¹⁵³

У Министарству финансија, за старање о пароброду био је задужен Франасовић, а у Министарству војном инжењерски официр Александар Николић.

Од повластица особље брода је имало право да бесплатно превози своје ствари, храну и пиће.¹⁵⁴

Ближи услови живота и рада посаде брода у овом периоду нису познати.

„Делиград“ у надлежности Министарства народне привреде

На заседању Народне скупштине од 3/15. III 1890. прочитано је образложење Министарства народне привреде о потреби повећања кредита за плате и трошкове пароброда „Делиград“, из којег се истовремено види на који начин и када је „Делиград“ прешао у надлежност Министарства народне привреде.

Ово образложење гласи:

„Државни пароброд „Делиград“, који је до 1. III 1888. г. био под управом Мин. војног, прешао је поменутог дана по споразуму Мин. народне привреде и Мин. војног, под управу Мин. народне привреде“.¹⁵⁵

У вези са преласком пароброда у надлежност Министарства народне привреде, ово Министарство је 1/13. III 1888. године упутило Министарству финансија захтев следеће садржине:

„Господине, — Управа са државним паробродом „Делиградом“ прешла је од

данас у моје руке, и ја сам намеран, да тај пароброд пустиш што пре дуж наше обале у саобраћај; а нарочито пак за пренос трговачке робе.

Но, како је § 121-им устројства Ђумручког и изменом његовом од 10. Јануара 1879. год. условљено, да сва роба, која се преноси Савом и Дунавом из једног места Србије у друго, подлежи царинској експедицији меснога превоза, — да је дакле потребно, да се за такову робу подноси дотичној царинарници провозна декларација, то ми част замолити вас, да изволите наредити, да ова царинска манипулација отпадне за ону робу, коју државни пароброд „Делиград“ превози.

Ово моје тражење оснивам на другом ставу расписа Министра финансија од 25. фебруара 1864. године А Број 1053, где је изриком речено ово:

„Но кад пароброди иду само српском обалом, не подвргавају се визитацији ни људи ни еспапи, почем плаћању царине не подлеже, и да се никаква експедиција не врши.“

Ја вас, Господине, молим, да ме о резултату ваших наређења односно овог предмета изволите што пре известити, како бих могао издати на јавност спремљена обртна правила и ценовнике, којих се има пароброд „Делиград“ у своје саобраћају придржавати.

Примите, Господине Министре, уверење мога одличног поштовања.¹⁵⁶

На овај захтев Министарство финансија је 26. III/7. IV 1888. издало царинарницама распис, који гласи:

„Госп. министар народне привреде, јавља ми да је државни пароброд „Делиград“ ступио већ у саобраћај дуж наше обале Саве и Дунава и да је поставио за задатак поред возидбе путника, поглавито још и пренос трговачке робе из једног места Србије у друго.

Пошто „Делиград“ овом возидбом неће додиривати страну обалу, то саопштавајући ово и царинарници, препоручујем јој да се у овим приликама придржава 2 става тач. 56 расписа за извршивање закона о устројству Ђумрука од 25 фебруара 1864. Но 1053

(Зборник царин. I стр. 253), те по томе да такву робу не подвргава никаквој царинској експедицији“.¹⁵⁷

У пролеће 1888. године извршена је примопредаја брода, у којој се као представници Министарства народне привреде појављују капетан пристаништа Леонид Арменулић и инж. Св. Зорић.

Примопредаја је отпочела 17/29. II 1888,¹⁵⁸ а завршена је 29. II/12. III 1888.¹⁵⁹

Одмах после примопредаје приступљено је озбиљним припремама за увођење „Делиграда“ у јавни саобраћај.

Израђен је ценовник (тарифа) превоза путника и пртљага, који је објављен у Српским новинама;¹⁶⁰ издат је налог свим среским и окружним начелствима и царинарницама да објаве увођење „Делиграда“ у јавни саобраћај и прикупе и доставе податке о количини робе која би дошла у обзир за превоз; објављен је у Српским новинама ред пловидбе „Делиграда“ са почетком од 9/21. III 1888. године.¹⁶¹ и ред пловидбе за Забрежје и Шабац са важношћу од 18/30. V 1888. године;¹⁶² импровизовани су на Сави пристаниште, магацин, стовариште угља и стовариште материјала и предузете су многе друге организационе мере за рад овог пароброда.

У погледу царинења дат је предлог Министарству народне привреде да се одреде царински чиновници који ће „примати робу и предавати и од пошљаца наплате вршити.“¹⁶³

Нешто касније администрација брода предложила је да се у Радујевцу и Михајловцу поставе агенти, који би радили уз одређену провизију од возарине.¹⁶⁴

Исте године прописан је формулар војног товарног листа, набављена је бродска аптека и заведена је евиденција потрошње угља на броду.

Судећи по свему, пароброд је у току те године обављао делимично мешовиту службу до Радујевца, са повременим одласком до Шапца, при чему је већи део времена провео у чистој теретној служби.

Ближи подаци о раду брода у 1888. години нису познати, пошто нису пронађени ни дневник ни рапорти брода. Познато је само, да је брод те године имао око 850 часова путовања.¹⁶⁵

За 1889. годину пронађени су скоро сви рапорти брода, те је рад брода у тој години могуће пратити прилично детаљно.

Рапорти су подношени од стране заповедника непосредно министру народне привреде и обухватали су детаљне податке о утрошку фонда времена и о свим важнијим догађајима, радњама, вучи и товарима.

Из расположиве документације види се да је пловидба пароброда на линији Београд — Добра, са 6 празних теретњака, натраг са теретом трајала 50 часова и да је на час ефективне пловидбе трошено 8,5 q ораовичког или 11 q добрањског угља.¹⁶⁶ У 1888. години угљ је лиферовао неки Андра Марјановић из Параћина, по цени од 1,50 динара q. Утрошак је износио 10—15 вагона месечно.¹⁶⁷

У току године вршени су технички прегледи и мање поправке на пароброду и теретњацима. Наиме, због техничког стања пароброда доведено је у питање његово пролажење кроз Бердап. Пове-

дом тога инж. Зорић је извршио технички преглед пароброда и установио да „при доброј вољи персонала и при повољном водостају“ пароброд може да пролази кроз Бердап.¹⁶⁸

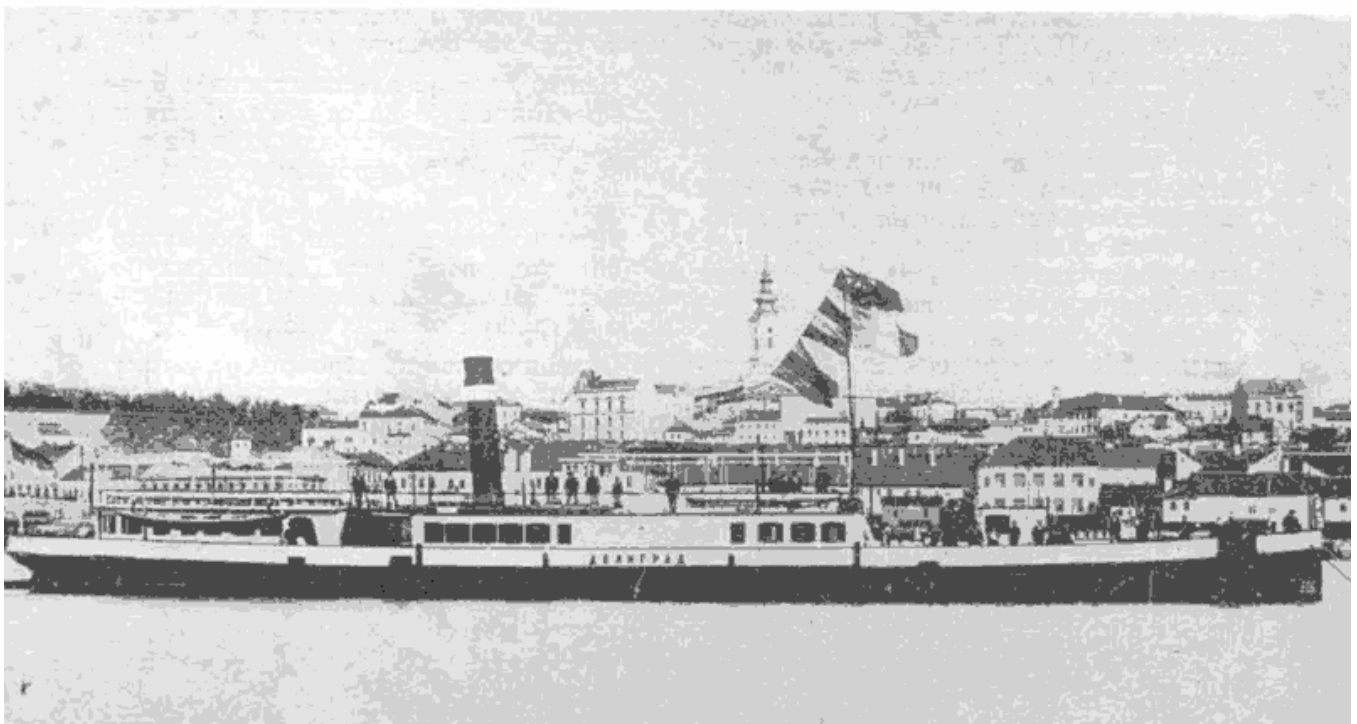
Пароброд је до краја маја путовао на линији Београд — Радујевац, а после тога само до Дobre и то искључиво у теретној служби са повременим узгредним превозом путника.

Главни предмет превоза у 1889. години било је дрво из области Дobre и Брњице за Министарство војно, за које је те године пренето 18.400 м³.¹⁶⁹

Понуду „Српског индустријалца“ из Радујеваца за превоз 2500 т. угља за Београд Министарство народне привреде је одбило 14/26. X 1889. под изговором да пароброд није способан за пролаз кроз Бердап.¹⁷⁰ Са истим образложењем одбијена је и понуда Феликса Кона из Пеште, за превоз 1200 т. угља из Радујеваца до Београда.

У 1889. години администрација брода затражила је од Министарства народне привреде, да се према нацрту формулара штампају товарни листови на српском језику, будући да је „Делиград“ до сада употребљавао товарне листове аустријског, мађарског односно француског паробродарског друштва.¹⁷¹

Сл. 11 — Пароброд „Делиград“ после реконструкције 1895 (Музеј града Београда)



Да ли је тада дошло и до штампања тог обрасца товарног листа и како је тај образац изгледао, није познато.

У току 1889. пароброд је имао 850 часова ефективног путовања.

У следећој табели даје се преглед неких цена превоза у време почетка рада пароброда у јавном саобраћају.

ПРЕГЛЕД

неких цена за превоз робе државним паробродом 1888/89. год.

Врста робе	Мера	Релација	Цена дин.
Пшеница	q	В. Градиште—Кусјак	0,65
Дуге за бачве	q	Београд—Радујевац	1,60
Дрво	m ³	Молдава—Београд	1,25
Дрво	m ³	Добра—Београд	1,20
Угаљ	t.	Кључ—Београд	4,00
Пиљарлук	t.	Кључ, Добра—Београд	9,60
Вино	q	Радујевац—Београд	2,00
Угаљ	t.	Кључ—Смедерево	3,00
Угаљ	t.	Кључ—Београд	3,50

После доношења Закона о Српском бродарском друштву (1890. године) и спроведених измена у руководству пароброда, учињен је покушај да се ранији, прилично бирократски начин пословања овог пароброда, замени еластичнијим комерцијалним пословањем.

За нови дух у пословању показали су нарочити смисао, како нови заповедник брода Божидар Баја тако и контролор С. Николић. Сем тога, и само Министарство народне привреде је омогућило пароброду једноставнији начин пословања, проглашавајући га „посебним надлештвом“.

Пошто је 1888. године отпочело рад и тзв. Прво српско паробродарско друштво, које је са три мала пропелера успоставило путнички саобраћај на линији Београд — Земун и Београд — Панчево, то су „Делиград“ и поменуто друштво имали да буду претходница правом великом српском бродарском друштву, у које су се полагале велике наде.

Међутим, лоше техничко стање пароброда у знатној мери је ометало ова настојања, тако да и даљи резултати рада брода нису могли бити задовољавајући.

Исто тако, Аустријско паробродарско друштво (ДДСГ), уверивши се да је Србија одлучно решила да успостави

своје паробродарство, предузело је све мере, да осујети ову намеру Србије. Последница ове непријатељске делатности ДДСГ-а била је, да се поменуто Српско бродарско друштво морало ликвидирати 1889. године и своје бродове уступити Аустријском паробродарском друштву.

У току преостале четири године, до предаје брода новооснованом Српском бродарском друштву (1893), учињени су даљи напори да се одржи српска застава на Дунаву, како се не би прекинуо ток догађаја на самом почетку већ озбиљно предузетих мера за оснивање једног јачег и комплетног паробродарског друштва.

Почетком 1890. године контролор брода С. П. Николић поднео је Министарству народне привреде предлог да се брод оправи како би могао пролазити кроз Бердап, као и детаљно разрађен план за правилно искоришћавање брода.

Контролор Николић је у свом плану предложио да „Делиград“ преузме транспорт соли из Верчерове, (пошто је држава преузела монопол соли и транспорт дрвета из Добре за Београд.

На почетку 1891. године брод је већ био у таквом стању да се са његовим радом скоро није више могло рачунати. Неки шлепови су дати у закуп ДДСГ-у, а неки су превлачени реморкерима Мађарског железничког паробродарског друштва.

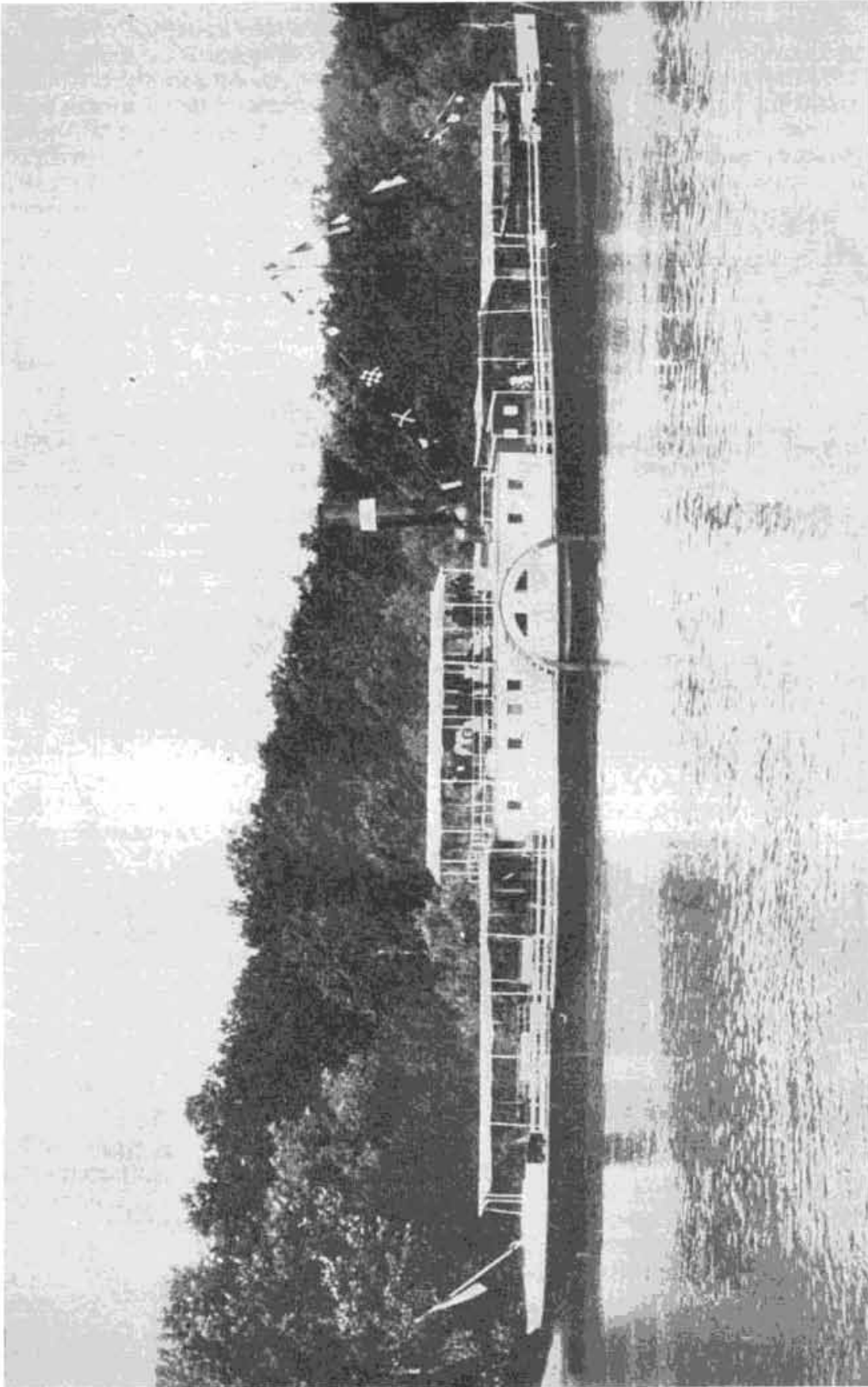
Због таквог стања, Министарство народне привреде образовало је комисију стручњака, на челу са професором Високе школе, инж. Зорићем, која ће извршити преглед пароброда и предложити потребне мере.¹⁷²

Поред разних других идеја за решење питања техничког стања брода, постојала је и идеја, да се у Бечу поручи нова машина за пароброд.¹⁷³

Међутим, остало је на томе да се пароброд привремено оправи како би послужило још годину-две, у ком циљу су набављени неки машински делови у Пешти.¹⁷⁴

Тако је углавном прошла 1891. година у изналажењу провизорног решења за оспособљење брода.

У току 1891. године пароброд је развио живу активност у чему је добио



Сл. 12 — Пароброд „Мачва“, први брод Српског бродарског друштва (Државни архив СР Србије)

озбиљну подршку штампе и велике симпатије јавности.

Популарисање рада пароброда у 1891. години отпочео је Трговински гласник, који је под насловом „Пловидба „Делиграда““ донео следећи напис:

„С поуздане стране дознали смо, да је г. Министар народне привреде одобрио, да од сада пароброд „Делиград“ путује редовно и пристаје на свим нашим паробродским постајама дуж Саве и Дунава. А сем тога путоваће „Делиград“ и Горњим Дунавом више Б. Пеште ако се за то укаже потреба.

Поводом тарифа утврђене су цене за пренос путника и робе, које су јефтиније од цена Дунавског и Мађарског железничког паробродарског друштва“.¹⁷⁵

Поводом узнемирујућих вести Аустријског паробродарског друштва (ДДСГ), да је „Делиград“ неисправан и за пловидбу неспособан, заповедник брода Божидар Баја, дао је изјаву, која је објављена у Трговинском гласнику, у којој каже да ће „Делиград“, како је то објављено и у Српским новинама, почев од 3. VII 1892. године отпочети редовну пловидбу на линији Београд — Смедерево — Дубравица, трипут недељно. Брод ће вршити превоз робе и путника по ценама нижим од превозних цена ДДСГ-а.¹⁷⁶

Из следећег чланка види се, да је „Делиград“ свој рад у јавном саобраћају отпочео почетком јула 1891. године:

„Још који дан, па ће се навршити 2 месеца, како српски краљевски државни пароброд „Делиград“ који путнике и робу од Београда до Смедерева и Дубравце и обратно... вози.“ У чланку се даље наводи, да је, услед снижене цене а и због патриотских осећања, одзив путника веома велики, али са робом не стоји добро, пошто трговци и шпедитери, због посебних повластица (рефакција), које им даје ДДСГ, још увек своју робу возе страним бродовима. На крају, писац чланка, капетан Баја, констатује да ће „Делиград“ од почетка септембра проширити своју линију до Великог Градишта на Дунаву и до Забрежја на Сави.¹⁷⁷

Из уводника објављеног у Трговинском гласнику сазнају се многе појединости о раду „Делиграда“ као претходнице Српског бродарског друштва.

У уводнику се констатује да идуће (1893. године) отпочиње свој рад Српско бродарско друштво, поводом чега се скреће пажња на опасност акције ДДСГ-а за ометање опстанка друштва.

Истиче се улога „Делиграда“, ветерана модерне пловидбе у Србији, „заслужног не само на пољу саобраћајне радње наше, него и на пољу ослобођења и независности...“.

Откако је брод отпочео пловидбу, покрива све своје расходе и обезбеђује још чист приход од 4—5.000 динара месечно и мимо тога, „што му се од стране суседних паробродарских друштава чине свакојакe сметње“.

„... Вредно је напоменути, како скоро увек поред „Д.“ јури као жаребе, тако рећи без иједног путника и колета робе, пароброд Аустријског пар. друштва „Германија“, пристајући успут на станицама тек само форме ради“.

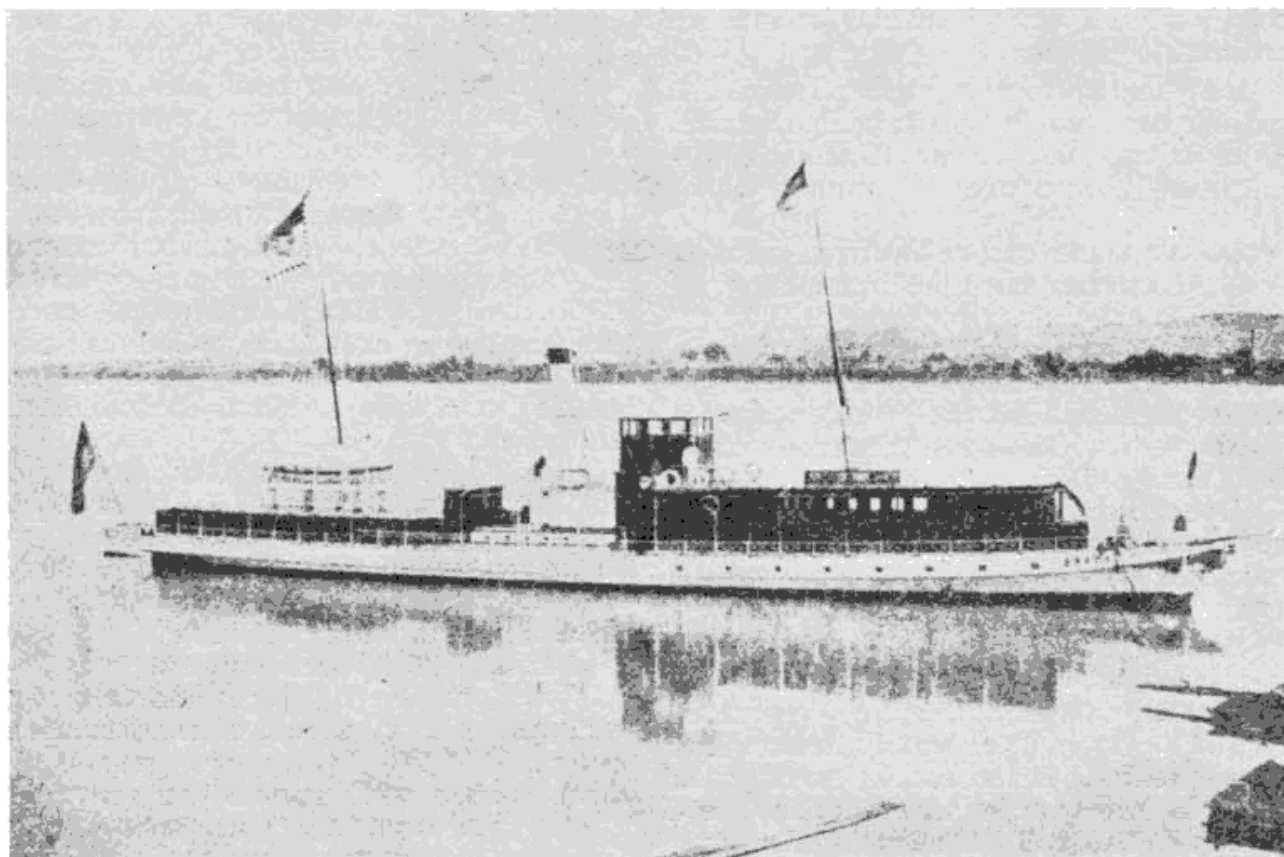
На крају писац чланка одаје признање управи пароброда од које је потекла идеја „да се једини српски брод стави на службу нашем трговачком и путничком свету све до редовне пловидбе нових српских бродова“.¹⁷⁸

Поводом отварања пловидбене сезоне у 1893. години у Трговинском гласнику објављена је вест која гласи:

„Државни пароброд „Д“ отпочеће крајем овог месеца своју редовну пловидбу, за пренос путника и трговачке робе на свим постајама дуж српске обале Саве и Дунава. А по потреби за пренос трговачке робе пловиће „Д“ горњим и доњим Дунавом до Б. Пеште, Беча, Галца и Савом до Сиска“.¹⁷⁹

Дана 23. VII/5. VIII 1893, управа Српског бродарског друштва обратила се Министарству народне привреде с молбом да се Српском бродарском друштву уступи „Делиград“.¹⁸⁰ О овом захтеву донео је вест и Трговински гласник.¹⁸¹

Министар народне привреде поднео је, 4/16. VIII 1893, Народној скупштини предлог да се брод уступи Српском бродарском друштву.¹⁸² Предлог је усвојен 8/20. VIII 1893. године.¹⁸³



Сл. 13 — Српска државна јахта „Драга“ 1902 (Саобраћајни гласник, 1902)

Мешовита комисија Министарства народне привреде и Српског бродарског друштва извршила је 21. VIII/2. IX 1893. процену пароброда и о томе поднела извештај Министарству народне привреде.

Дана 14/26. IX 1893. године Српско бродарско друштво је обавестило Министарство народне привреде да му је доставило 120 комада акција од по 500 динара за откуп „Делиграда“ и замолило да се одреди лице које ће друштву предати пароброд.¹⁸⁴

Ближе податке о овом догађају налазимо у првом штампаном годишњем извештају о раду управе Српског бродарског друштва од 1891—1893. у којем стоји:

„Управни одбор обратио се писмом својим од 23. VI 1893. године г. Министру народне привреде с молбом да по-

дејствује да се државни пароброд „Делиград“ са 6 шлепова и целим прибором уступи овом друштву у својину.

Г. Министар поднео је акт Народној скупштини која је решила, да се поменути пароброд и шлепови са свим припадностима уступи Српском бродарском друштву по процени, и држави да се на име накнаде да одговарајући број акција Српског бродарског друштва.

У комисију за процену ушли су са стране друштва: Љуба Клерић, Коста Главинић, проф. Високе школе и Влада Марковић, жел. инспектор; а са стране државе: Љуба Новаковић, начелник Министарства народне привреде, Тоша Селековић, шеф техничког одељења општине Београд и Б. Баја, капетан „Делиграда“.

Комисија је утврдила да ова имовина вреди 60.000 динара, које је Управа

у акцијама положила благајни Министарства народне привреде и 1. X 1893. године примила „Делиград“ са шест гвоздених шлепова и једним дрвеним понтоном „са свим осталим принадлежностима.“¹⁸⁵

О предаји овог брода др Иван Баја забележио је следеће:

„Када је основано Српско бродарско друштво, 1892. године, држава је томе друштву уступила „Делиград“ и његових 6 шлепова. Тада је „Д“ у Линцу, у Аустрији, преправљен у путнички брод, у старо корито смештена је нова машина. Тако преправљен „Д“ је превозио путнике, Дунавом и Савом, све до Првог светског рата, када је 1914. године потопљен.“¹⁸⁶

У погледу стања преузетог пароброда „Делиград“ у извештају Управе Српског бродарског друштва констатовано је:

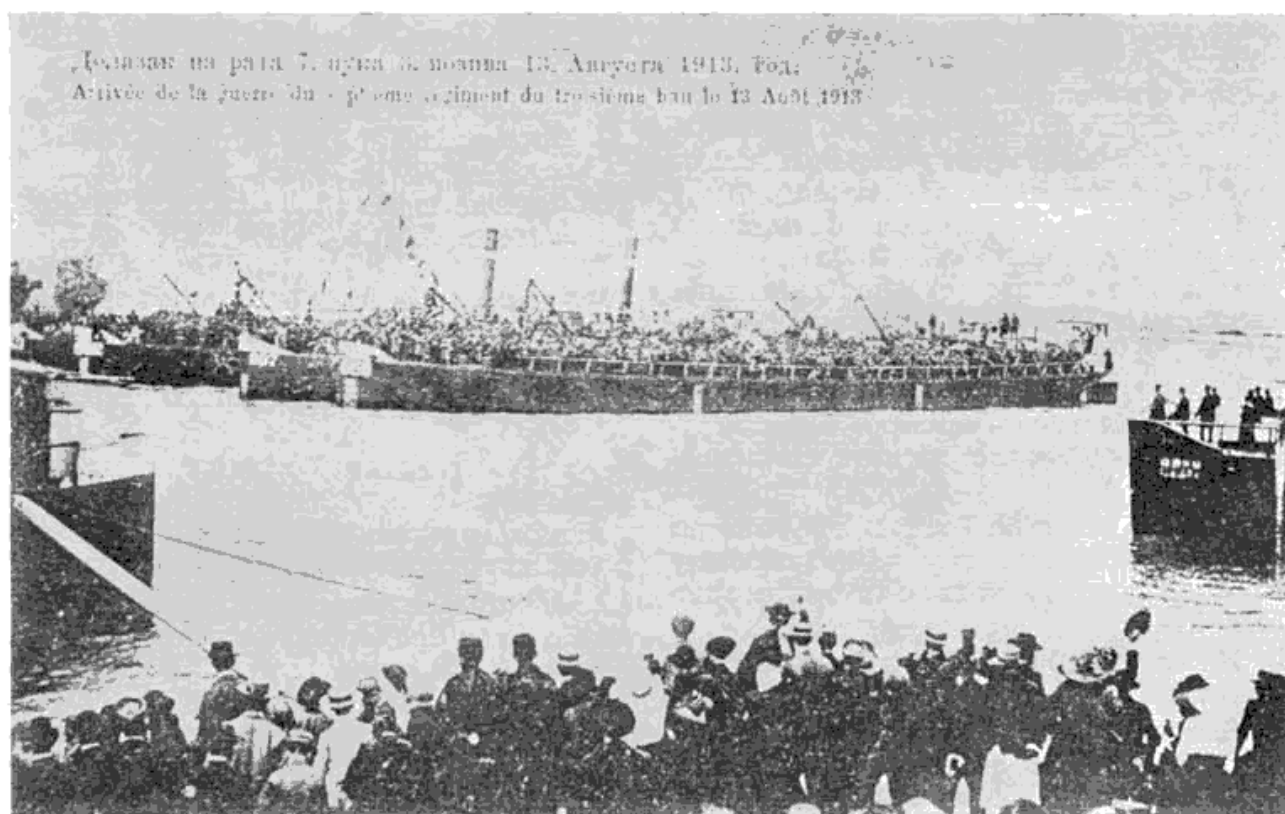
„На „Делиграду“ су машина, казани, котлови и точкови дотрајали, те их треба мењати.“¹⁸⁷

Даљи подаци о овом пароброду у 1893. години нису изнађени, изузев следеће вести о улози „Делиграда“ приликом доласка „Мачве“, првог пароброда Српског бродарског друштва:

„Данас просеца таласе српског Дунава први пут брод нашег бродарског друштва, који ће под српским стегом преносити трговачку робу лаким валима брзе Саве и тихог Дунава. Данас је на путу за Београд „Мачва“, којој је изашао у сусрет наш седи „Делиград“, да је радосно предусретне и још топлије поздравиле добродошлицом.“¹⁸⁸

То је, вероватно, била последња пловидба „Делиграда“ као државног брода. Мада у периоду експлоатације брода у оквиру Министарства народне при-

Сл. 14 — Бродови Српског бродарског друштва у балканским ратовима (Државни архив СР Србије)



вреде (1891—1893) имамо нешто више података о животним и радним условима посаде, ти подаци нису довољни за дубље сагледавање положаја бродара у то време.

Међутим, из неколико докумената може се добити макар површна представа о статусу посаде овог пароброда.

Ложачи брода обратили су се, 14/26. VI 1889. године, Министарству народне привреде колективном молбом у којој кажу:

„На свима другим Лабама без разлике ложачи су боље награђени због њиховог тешког рада, него што смо ми на „Делиграду“ јер осим ове плате од 73 динара немамо више никаквих додатака, а међу тим сви смо оптерећени са фамилијом, и када лаба путује имамо подједнак трошак од ове наше плате на две стране.

Па пошто Лаба „Делиград“ сада престано путује нећемо имати ни најнужније потребе да подмирујемо, а сваки ложач ако се добро не рани не може ту службу ни вршити.

Ложачи на „Делиграду“ имали су до пре осам година по седам дуката месечне плате кад је рана, квартир и све у пола јевтиније било но данас, па им је тада смањено на 73 динара месечно. Стога најпокорније молимо Г. Министра да изволи подјествовати, да нам се даде бар стара плата од 84 динара коју смо пре имали да би се могли одржати у служби, да не пропадамо заједно са фамилијама нашим, јер овако нам није могуће одржати се на Државном Пароброду „Делиграду“.

Овакову молбу већ смо једном поднели Г. Капетану Пароброда „Делиграда“, за коју држимо да није била подкрепљена.

Надамо се да ће Господин Министар Народне привреде ову нашу скромну молбу уважити, и наше бедно стање побољшати.“¹⁸⁹

На ову молбу одобрена је ложачима повишица од 73 на 80 динара месечно.

Какав је био материјални положај ложача најбоље се види из поређења њихове плате (73 динара) и плата маши-

новоће (240, односно 360 динара) који се, такође, жали на своју плату.

Наиме, у жалби упућеној 1889. године Министарству народне привреде, машиниста Ристић између осталог каже: „но како сам ја у овој служби био као неуказни, то нисам могао осигурати своју породицу, да би ова по смрти мојој имала средства за живот, а плата моја коју имам није била таква да би од исте што уштедети могао, као што је мој претходник имао“.¹⁹⁰ Због тога машиниста Ристић је том приликом поднео оставку.

Сем плате особље брода није имало никаквих примања, изузев шлепарског особља, које је у четири зимска месеца примало по 1 м³ дрва.¹⁹¹

Године 1892. заповедник брода моли Министарство народне привреде да подејствује код Министарства грађевина, у чијој је надлежности била железница, да се бродском особљу одобре бесплатне железничке карте за линију Смедерево — Београд и обратно.¹⁹² Није познато да ли је овај предлог усвојен.

Последњих година плате посада биле су следеће:

	Динара месечно
— Заповедник брода	375.—
— Машиниста	300.—
— Бродски крмар	100.—
— Контролор	125.—
— Ложач	80.—
— Крмар шлепа	83.—
— Морнар	73.—

У наредном прегледу дају се изнабени подаци о члановима посаде „Делиграда“ у времену од 1888. до његовог преласка у Српско бродарско друштво, 1893. године.

У 1894. години Трговински гласник је донео вест да је Управа Српског бродарског друштва решила да набави нову машину и котлове за „Делиград“.¹⁹³

Међутим, из извештаја о раду управе Српског бродарског друштва у 1894. години, види се да је друштво код Народне банке узело зајам од 200.000 динара, ради финансирања реконструкције „Делиграда“ у „модерну путничку лабу“ и за изградњу једног боксера.

ПРЕГЛЕД

Људи који су радили на „Делиграду“ или се помињу у вези са радом на овом пароброду од 1888. до 1893.

Ред. бр.	Презиме и име	Звање	Датум	Предмет
1	инж. поручник Живко Колинац	контролор	8/20. I 1888	Молба МНП да буде примљен за контролора брода
2	Ст. Костић	преглед. робе	18. II/1. III 1888.	Одређен за контролора брода
3	Светозар Ристић	машиниста		Постављен за првог маш. брода
4	Александар Теодор	капетан	15/27. VIII 1888.	Моли да буде постављен за капетана „Делиграда“
5	Тома Нинић	„калауз“ лоц	1889.	Помиње се у рапорту
6	Коста Ракић	крм. шлепа 5	1889.	Помиње се у рапорту Умро
7	Мијајло Алексић	крм. шлепа	1889.	Помиње се у рапорту
8	Никола Вељковић	контролор	1889.	Помиње се у рапорту
9	Марко Алексић	кувар	1889.	Помиње се у рапорту
10	Јован Борђевић	капетан	29. XI/11. XII 1888.	Моли да буде постављен за капетана „Делиграда“
11	Јован Ураториј	капетан	29. XI/11. XII 1888.	Моли да буде постављен за капетана „Делиграда“
12	Сава Манојловић	крм. шлепа	11/23. X 1888.	Повећана плата од 73 на 83 дин. месечно
13	Јован Поповић	агент	1889.	Помиње се као агент у Михајловцу
14	Алекса Михајловић	трговац	1889.	Помиње се као агент у Кладову
15	Стеван Радуновић	агент	1889.	Помиње се као агент у Радујевцу
16	Мијајло Петровић	крм. шлепа	1889.	Отпуштен
17	Вељко Јовановић	„Лаћ. матроз“	1889.	Постављен за шл. крмара
18	Јован Румац	морнар	1889.	Постављен за шл. крмара
19	Марко Бурић	капетан	1889.	Капетан „Делиграда“
20	Светозар Ристић	машиниста	1889.	Оставка на службу
21	Борбе Петковић	машиниста	1889.	Молба за службу на „Делиграду“
22	Јеврем Борђевић	машиниста	1889.	Молба за службу на „Делиграду“
23	Јован Флери	машиниста	1889.	Молба за службу на „Делиграду“
24	Светозар Станковић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
25	Гаврило Буљугић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
26	Иван Борђевић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
27	Живко Стокановић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
28	Јован Маричић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
29	Андрија Цветковић	ложач	1889.	Молба за повишицу плате
30	С. П. Николић	контролор	1889.	Помиње се као контролор брода
31	К. Н. Фармаћ	контролор	1889.	Помиње се као контролор брода
32	Марко Бурић	капетан	14/26. III 1890.	Указ о пензионисању
33	Божидар Баја	капетан	14/26. III 1890.	Преузео команду „Делиграда“
34	Јохан Шмит	машиниста	28. III/9. IV 1890.	Постављен за маш. „Делиграда“
35	Виктор Комесаровић	машиниста	24. VI/4. VII 1890.	Преузео дужност маш. „Делиграда“
36	Павле Вуксановић	I крмар	1890.	Помиње се као I крм. „Делиграда“
37	Стева Мијајловић	помоћ. капет.	1890.	Помиње се као помоћ. кап. „Делиграда“
38	Стеван Радуловић	агент	1891.	Помиње се као агент
39	Јован Динуловић	II бр. крм.	1891.	Помиње се као II бр. крмар
40	Јосип Румац	шл. крмар	1892.	Постављен за брод. крмара
41	Јосиф Зарић	крмар	1892.	Жалба због отпуста из службе
42	Коста Фармаћ		1892.	Молба за службу контролора
43	Леонид Арменушић	кап. прист.	1892.	Молба за место кап. на „Делиграду“
44	А. Пиомен	капетан	1892.	Молба за место кап. на „Делиграду“
45	Влад. Радојевић	ложач	1893.	Помиње се као ложач
46	Тоша Марковић	кувар	1893.	Молба за повишицу плате
47.	М. Луковић	контролор	1893.	Помиње се као контролор

Бродарски Патент.

Кандидат за француза на мажи и жена
Манасије М. Сиврачковић, рођен у Забаву
 у Београду Градској 29. марта 1881. го. контралој Францосе Бродар-
 ске удруживања, пред италијански француски одређеним решеним изврш-
 еом 3. јуна 1906. Шер 3086, и 24. јуна 1906. Шер 3290, а сасрјужне пра-
 вима за пољимаху италијана за француза на мажи и жена од 1. децембра
 1896. Шер 3709, италијански на основу француске о италијана за
 француске 10/22 фебруара 1858. го. изврш. Београд. Београд. Београд.

урађеним у срп. и у Бродарски, да може управ-
 лати паробродом димљави, Дубава и паробродом српског.

Према коме је на основу италијанске о италијана
 италијана, Београд и Београд, Београд, 10. априла за италијанске италијана за
 француза на мажи и жена и француски италијана, изврш. и овај патент,
 сасрјужне италијана и француски италијана италијана француски фран-
 цуски Манасије М. Сиврачковић, италијана је италијанске
 италијана за француски да ће италијански италијана у управленим са
 италијански италијански и италијански, француски и италијански француски
 италијански и италијански на срп. и француски у управленим, и да ће италијански
 италијански италијански француски о италијана на француски и француски,
 италијански италијански и италијански и италијански италијански.

Напомена су у овом случају италијански је италијански италијански
 италијански италијански италијански и италијански италијански.

Шер 3499.
 10 јула 1906.
 Београд.



Министар
 Народне Трговине,
 Н. Милошевић

Својеручно.

Исте године постигнута је погодба са једном фирмом из Линца, да се на „Делиграду“ измене котлови и машина и овај реконструише у сигуран путнички пароброд. Ови радови су уговорени за цену од 79.500 динара.¹⁹⁴

Обновљени „Делиград“ се вратио у Београд крајем 1895. године поводом чега је у уводнику Дневног листа донета следећа вест:

„Данас се враћа ‚Делиград‘ нова лађа. ‚Делиград‘ се враћа не више као изнемогао старац, већ као млад и здрав момак. Добро нам дошла у српске воде ти лађо наша! Добро нам дошао ти сведоче времена нашег ослобођења! Високо нека се данас залепрша српска тробојка и краљев грб на катарци твојој, јер је име твоје, већ записано у историји Краљевине Србије, а ти ћеш бити ако Бог да и сведок онога дана када Српско бродарско друштво постане господар целе српске обале од Тимока па до ‚ладне Дрине‘...“¹⁹⁵

Од тада па све до 1914. године „Делиград“ је остао у власништву Српског бродарског друштва и као путнички пароброд одржавао линију Београд—Радујевац.

Табела приказује искоришћење фонда времена брода „Делиград“ онако како је вођено у Српском бродарском друштву:

Година	Путовања	Задржавања дана	Оправке	Зимовање
1904.	249	46	38	33
1905.	254	35	76	—
1906.	291.	39	35	—
1907.	284	22	14	45
1908.	293	44	14	15
1909.	274	30	26	35
1910.	201	26	138	—
1911.	288	44	20	13
1912.	260	39	45	22
1913.	279	13	7	66
Свега	2.673	338	413	229
Просек	267,3	33,8	41,3	22,9 ¹⁹⁶

Сл. 15 — Факсимил дипломе бродског капетана, једне од првих диплома те врсте издатих у Србији (Приватна збирка породице Стефановић)

Брод је завршио као жртва првог светског рата.

Ближе податке о овој катастрофи налазимо у неким нашим, мађарским и аустријским изворима.

Аустријско министарство рата, писмом од 17. III 1918. године, обавестило је члана управе Српског бродарског друштва, Михајла Илића, о стању бродова Српског бродарског друштва у аустроугарским водама. У том извештају о „Делиграду“ каже: „Бивши српски поштански брод био је потопљен од сопствене артиљерије 18. VIII 1914. године. Извађен од стране ЗТА (Централна управа транспорта — М. С.) 26. X 1917. године. Извезан у будимпештанском зимовнику Лабамањош 23. XI 1917. године.“¹⁹⁷

Бродски капетан Шиба Јанош, у свом раду објављеном 1931. године под насловом „Речни бродови у светском рату“, поводом „Делиграда“ пише:

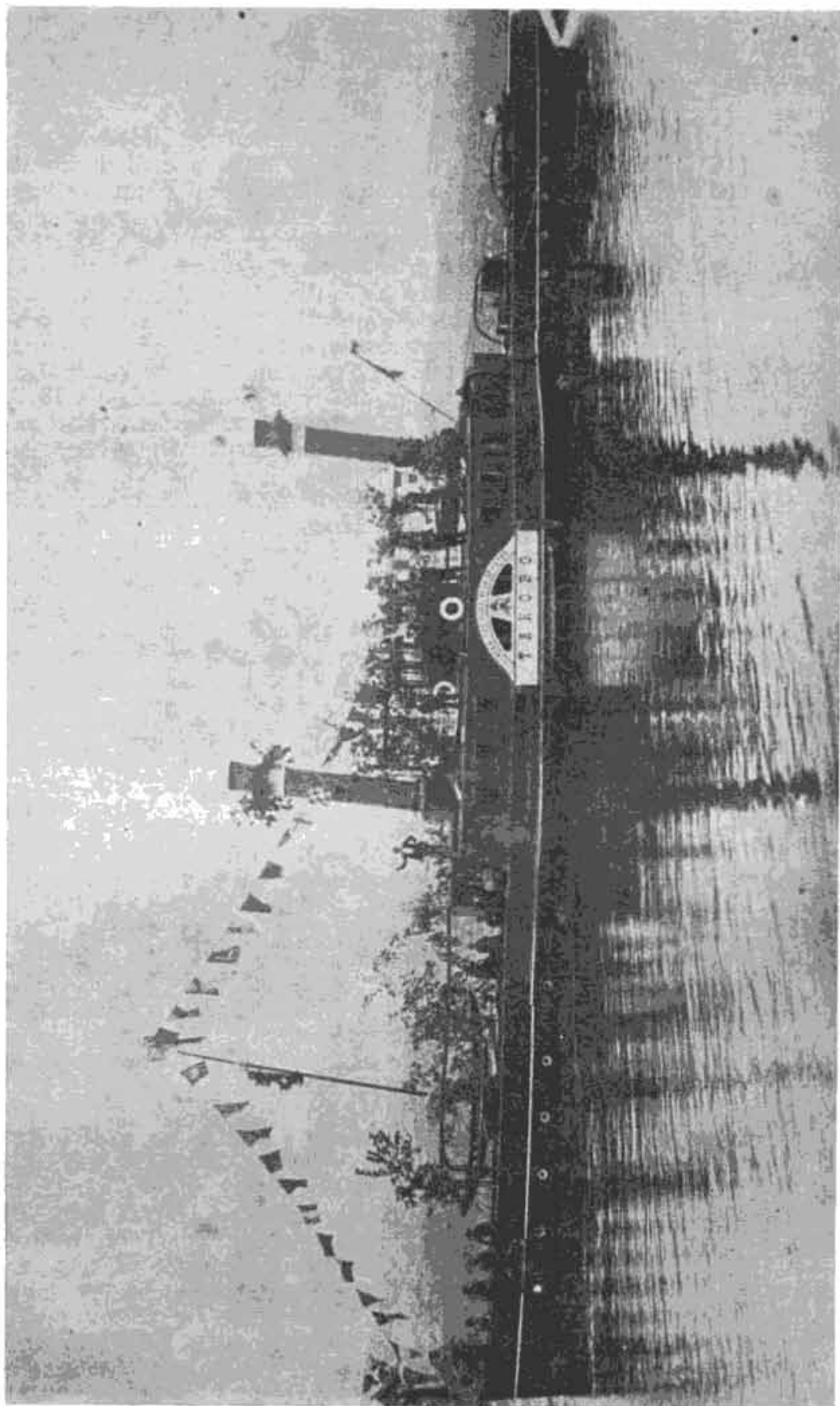
„У истом времену (августа 1914. године) у Старој Молдави мађарска жандармерија уз помоћ особља, са тамо стојећих мађарских бродова ухватила је и заробила српске парне бродове ‚Крајину‘, ‚Делиград‘ и ‚Шумадију‘, после чега је МФТР на исте укрцао своје особље.“¹⁹⁸

О овоме др Иван Баја у једном свом напису каже:

У почетку рата био је потопљен, затим извађен и одвучен у Пешту, где је опет потонуо. Нашао је себи гроб у Мађарској као многи наши ратници. Тако је завршио историјски ‚Делиград‘ који је Турке одвео из Београда и коме је Љубомир П. Ненадовић певао.“

Шта је даље било са овим бродом и како је он коначно завршио није тачно установљено. Представници Српског бродарског друштва одлазили су после рата у Пешту и, вероватно, због лошег техничког стања брода нису хтели да га преузму, па је током времена исечен у старо гвожђе.

Данас ниједан наш брод не носи име старог ветерана.¹⁹⁹ До другог светског рата био је још један „Делиград“.



Сл. 16 — Брод „Таково“, једини који је у првом светском рату успео да се спасе испред непријатеља и склони у руске воде. Снимљен у Великом Градишту 1. маја 1920. приликом повратка у земљу (Музеј речног бродарства)

Био је то „Барош“, дотрајао реморкер на точкове од 550 КС изграђен у Пешти 1889. године, који је као ратни плен из првог светског рата ушао у састав југословенског пловног парка.

Брод је био у распреди у Бежанијском зимовнику и служио је као радионичка менза, а 1926. године је продат бродарству Блажек и генерално оправљен. Од тада, па до априла 1941. године, пловно је као реморкер под именом

„Делиград“ на средњем делу Дунава. Априла 1941. године посада га је потопила да не би пао непријатељу у руке. У току рата брод је извађен и преправљен у теретњак; 1948. године је генерално оправљен и данас се налази у саставу пловног парка ПИМ-а као теретњак ПИМ-45503.²⁰⁰ Ово је било потребно истаћи с тога што су многи, чак и сами бродари, мешали стари „Делиград“ са овим „Делиградом“.



Сл. 17 — Аустроугарски бродови потопљени код Оршаве у првом светском рату као одмазда за мучку заплену српских бродова (Државни архив СР Србије)

НАПОМЕНЕ

- ¹ Архив НРС, Попечитељство финансија, VII, 180/1862 (3180 — деловодник).
- ² Совет, 420/1862.
- ³ Министарство народне привреде, бр. 708/1888, нефасцикулирана акта.
- ⁴ Протокол Народне скупштине, 1860, 245.
- ⁵ Архив НРС, Попечитељство финансија, исто.
- ⁶ Исто, VII, 19/1862.
- ⁷ Исто.
- ⁸ Исто.
- ⁹ Исто.
- ¹⁰ Кнежева канцеларија, Неготинска нахија, XIX, 494, 560/1837. Пристаниште Кусјак помиње се још 1837. године у писму Кнежеве канцеларије од 18/30. VI 1837, упућеном команданту дунавско-тимочком у Неготину, у којем му се препоручује да „настоиницима камарашије“, који намеравају у Кусјаку и Фетисламу „три магазе да подигну, буде у свему при руци.
- Из писма команданта дунавско-тимочког од 5/17. X 1837, упућеног кнезу Милошу, види се да је со, која је долазила из Влашке, без карантина на граници директно довожена у Кусјак и истоварена у магацине.
- Према томе, долазак и касније задржавање пароброда у Кусјаку има своје оправдање утолико што је Кусјак тада био важно пристаниште и центар трговине сољу у Србији.
- ¹¹ Попечитељство финансија, III, 19/1862.
- ¹² Државни архив, Котор, О.Д. XXIX, 253.
- ¹³ Попечитељство финансија, исто.
- ¹⁴ Поморска енциклопедија, св. 2, 418.
- ¹⁵ Енциклопедија пловидбе, П. Мардешин, 579/580.
- ¹⁶ Душан Дуккић, „Наше реке“, 70.
- ¹⁷ „Бродар“, V/1910, 102/103.
- ¹⁸ Иван Баја, „Људи на води“, 27, 126.
- ¹⁹ Попечитељство финансија, исто.
- ²⁰ Совет, 420/1862.
- ²¹ Министарство финансија, бр. 665/1888, нефасцикулирана акта.
- ²² Министарство грађевина, бр. 1618/1889, нефасцикулирана акта.
- ²³ Записници седница Министарског савета Србије, 1862—1898, 192.
- ²⁴ Попечитељство финансија, VI, 73/1862.
- ²⁵ Совет, 420/1862.
- ²⁶ Министарство финансија, XI, 83/1865.
- ²⁷ Попечитељство финансија, II, 81/1866.
- ²⁸ Исто, IX, 117/1866.
- ²⁹ „Бродар“, V/1910, 102—103.
- ³⁰ Енциклопедија пловидбе, 579/580.
- ³¹ Годишњи извештај о раду Српског бродарског друштва, 1891—1893, Музеј речног саобраћаја.
- ³² Министарство народне привреде, бр. 408/1890, нефасцикулирана акта.
- ³³ Попечитељство финансија, III, 19/1862.
- ³⁴ Исто.
- ³⁵ Исто.
- ³⁶ Исто.
- ³⁷ С. Станојевић, Народна енциклопедија, 574.
- ³⁸ Министарство финансија, исто.
- ³⁹ Исто, III, 19/1862.
- ⁴⁰ Исто, IX, 9/1862.
- ⁴¹ Исто.
- ⁴² Исто.
- ⁴³ Совет, 420/1862.
- ⁴⁴ Исто.
- ⁴⁵ Попечитељство финансија, VI, 73/1862.
- ⁴⁶ Исто.
- ⁴⁷ Исто, III, 19/1862.
- ⁴⁸ Исто.
- ⁴⁹ Исто.
- ⁵⁰ Исто.
- ⁵¹ Исто.
- ⁵² Исто, V, 181/1862.
- ⁵³ Исто, III, 19/1862.
- ⁵⁴ Исто.
- ⁵⁵ Исто.
- ⁵⁶ Исто, IV, 84/1863.
- ⁵⁷ Министарство финансија, I, 27/1863.
- ⁵⁸ Попечитељство финансија, IV, 84/1863.
- ⁵⁹ Исто, VI, 1/1863.
- ⁶⁰ Исто, VII, 72/1863.
- ⁶¹ Министарство финансија, X, 1/1863.
- ⁶² Записници седница Министарског савета Србије од 1862—1898; седница од 30. IX 1863.
- ⁶³ Попечитељство финансија, VIII, 15/1863.
- ⁶⁴ Министарство финансија, бр. 4186/1864, нефасцикулирана акта.
- ⁶⁵ Исто, XIV, 73/1864.
- ⁶⁶ Исто, XIV, 178/1864, 1865.
- ⁶⁷ Исто, XIV, бр. 2436/1865, нефасцикулирана акта.
- ⁶⁸ Србске новине од 23. XI 1865, 131.
- ⁶⁹ Совет, 406/1863.
- ⁷⁰ Исто.
- ⁷¹ Министарство финансија, X, 1/1863.
- ⁷² Исто, IX, 117/1864.
- ⁷³ Исто, I, 43/1864.
- ⁷⁴ Писмо Поморског музеја, Котор, 1960. Капетан Александар Познановић рођен је 30. III 1817. године у Ратишевини код Херцег-Новог од оца Васа, поморског капетана. Умро је 26. II 1880. године у Цариграду, као поморски капетан.
- Познановић је био у служби српске државе као заповедник „Делиграда“ од 13/25. III 1864. до 13/25. III 1868. године, када му је из непознатих разлога престала служба.
- Под командом Познановића „Делиград“ је 24. IV/6. V 1867. године одвезао из српских градова последње турске посаде.
- ⁷⁵ Министарство финансија, XVII, 74/1864.
- ⁷⁶ Исто, VII, 18/1864.
- ⁷⁷ Исто.
- ⁷⁸ Министарство финансија, XII, 150/1864.

- ⁷⁹ Исто, VIII, 18/1865.
⁸⁰ Исто.
⁸¹ Исто, VII, 51/1866.
⁸² Исто, II, 29/1865.
⁸³ Исто, IV, 113/1865.
⁸⁴ Исто, IV, 193/1865.
⁸⁵ Исто, XIV, 62/1865.
⁸⁶ Исто, XII, 79/1865.
⁸⁷ Исто, XII/1865, нефасцикулирана акта.
⁸⁸ Исто, VII, 51/1865.
⁸⁹ Совет, 95/1866.
⁹⁰ Министарство финансија, VII, 51/1866.
⁹¹ Исто, IX, 117/1866.
⁹² Исто, VII, 51/1866.
⁹³ Исто.
⁹⁴ Исто, 1864, П. Ф. III, 44 (1452 — деловодник).
⁹⁵ Министарство унутрашњих дела, бр. 1782 деловодник.
⁹⁶ Исто, бр. 2145 — деловодник.
⁹⁷ Министарство финансија, 1860, П. Ф. VII, 149.
⁹⁸ Исто, 1860, Ф. VII, 149 (4648 — деловодник).
⁹⁹ Исто, 1860, П. Ф. VII, 149.
¹⁰⁰ Исто, П. Ф. 1860, VII, 149.
¹⁰¹ Исто, 1860, П. Ф. VII, 149 (1581 — деловодник).
¹⁰² Исто.
¹⁰³ Исто, 1863, К. Ф. — бр. 1161 — деловодник.
¹⁰⁴ Исто, 1863, П. Ф. XI, 190 (бр. 3066 — деловодник).
¹⁰⁵ Исто, 1863, П. Ф. без сигн. (бр. 3315 — деловодник).
¹⁰⁶ Исто, 1863, П. Ф. VIII, 104 (бр. 4855 — деловодник).
¹⁰⁷ Исто, 1863, П. Ф. VIII, Р. No. 135.
¹⁰⁸ Исто, 1865, К. Ф. VII, 94 (бр. 3852 — деловодник).
¹⁰⁹ Исто, XII, 20/1867.
¹¹⁰ Б. Баја, Људи на води, 126.
¹¹¹ Министарство финансија, X, 174/1867.
¹¹² Исто, XII, 10/1867.
¹¹³ Исто.
¹¹⁴ Исто, I, 122/1868.
¹¹⁵ Исто, IX, 7/1868.
¹¹⁶ Записници седница Министарског савета Србије 1862—1898, 75.
¹¹⁷ Протоколи Народне скупштине, седница од 16/28. X 1870, 245.
¹¹⁸ Исто, бр. 174, 487.
¹¹⁹ Стенографске белешке Народне скупштине 1871, 475.
¹²⁰ Министарство војно, 167/1874, нефасцикулирана акта.
¹²¹ Исто, 50880/1874, нефасцикулирана акта.
¹²² Исто.
¹²³ Записници седница Министарског савета Србије 1862—1898, 99, седница од 10/22. II 1893, 99.
¹²⁴ Исто.
¹²⁵ Др Владимир Станојевић, Најстарије болнице у Београду, Годишњак града Београда, књ. VII, 1960, 187/188.
¹²⁶ Исто, 190.
¹²⁷ Записници седница Министарског савета Србије 1862—1898, седница од 22. V/2. VI 1876, 176.
¹²⁸ Министарство финансија, IX, 102/1878.
¹²⁹ Исто, XII, 110/1879.
¹³⁰ Исто.
¹³¹ Стенографске белешке Народне скупштине Србије 1879/80, 362/364.
¹³² Исто, 796.
¹³³ Поклони и откупи, кут. 13, бр. 78.
¹³⁴ Стенографске белешке Народне скупштине 1880/81, 945, 1360/69 и 1773.
¹³⁵ Поклони и откупи, исто.
¹³⁶ Записници седница Министарског савета 1862—1898, седница од 2/14. X 1881, 398.
¹³⁷ Исто.
¹³⁸ Поклони и откупи, исто.
¹³⁹ Деловодник Капетаније пристаништа бр. 2 од 14/26. II 1884.
¹⁴⁰ Попечитељство финансија, VII, 126/1885.
¹⁴¹ Министарство финансија, I 76/1889.
¹⁴² Исто.
¹⁴³ Исто.
¹⁴⁴ Исто.
¹⁴⁵ Исто.
¹⁴⁶ Исто.
¹⁴⁷ Архив НРС, Министарство народне привреде, бр. 1223/1888, деловодник.
¹⁴⁸ Исто, бр. 2281/1887.
¹⁴⁹ Исто, бр. 3677/1887.
¹⁵⁰ Исто, бр. 2573/1887.
¹⁵¹ Исто, бр. 2031/1890.
¹⁵² Исто, бр. 2820/1889.
¹⁵³ Архив НРС, Календар са шематизмом за 1880—1888.
¹⁵⁴ Министарство народне привреде, бр. 1223/1888, деловодник.
¹⁵⁵ Стенографске белешке Народне скупштине 1890, 3188/89.
¹⁵⁶ Министарство народне привреде, бр. 665/1888, нефасцикулирана акта.
¹⁵⁷ Министарство финансија, бр. 791/1888, нефасцикулирана акта.
¹⁵⁸ Министарство народне привреде бр. 402/1888, нефасцикулирана акта.
¹⁵⁹ Исто, бр. 632/1888.
¹⁶⁰ Исто, бр. 709/1888.
¹⁶¹ Исто, бр. 708/1888, деловодник.
¹⁶² Исто, бр. 1615/1888.
¹⁶³ Исто, бр. 666/1888.
¹⁶⁴ Исто, бр. 2740/1888.
¹⁶⁵ Стенографске белешке Народне скупштине 1890, 3188/89.
¹⁶⁶ Министарство народне привреде, бр. 4064/1889, деловодник.
¹⁶⁷ Исто, бр. 1595/1898.
¹⁶⁸ Исто, бр. 4015/1889.
¹⁶⁹ Исто, бр. 4659/1889.
¹⁷⁰ Исто, бр. 4300/1889.
¹⁷¹ Исто, бр. 4425/1889.
¹⁷² Министарство народне привреде бр. 1890, нефасцикулирана акта.
¹⁷³ Исто, бр. 3087/1891.
¹⁷⁴ Исто, бр. 3008/1891.
¹⁷⁵ Трговински гласник, бр. 67, 20. VI 1892, 2.

- ¹⁷⁶ Исто, бр. 74, 4. VII 1892, 3.
¹⁷⁷ Исто, бр. 84, 1. IX 1892, 3.
¹⁷⁸ Исто, бр. 103, 22. IX 1892, 1.
¹⁷⁹ Исто, бр. 21, 18. II 1893, 3.
¹⁸⁰ Министарство народне привреде бр. 2785/1893, нефасцикулирана акта.
¹⁸¹ Трговински гласник, бр. 79, 10. VII 1893, 3.
¹⁸² Министарство народне привреде бр. 3510/1893, нефасцикулирана акта.
¹⁸³ Исто, бр. 3562/1893.
¹⁸⁴ Исто, бр. 1893, деловодник.
¹⁸⁵ Извештај управе Српског бродарског друштва II збору акционара о раду, од 25. VIII 1891, до 31. XII 1893.
¹⁸⁶ Иван Баја, *Људи на води*, 126.
¹⁸⁷ Извештај управе Српског бродарског друштва II збору акционара о раду од 25. VIII 1891, до 31. XII 1893.
¹⁸⁸ Трговински гласник, бр. 80, 13. VII 1893.
¹⁸⁹ Министарство народне привреде бр. 2730/1889, нефасцикулирана акта.

- ¹⁹⁰ Исто, бр. 2820/1889.
¹⁹¹ Исто, бр. 3908/1889.
¹⁹² Попечитељство финансија. бр. 4173/1892, нефасцикулирана акта.
¹⁹³ Трговински гласник, бр. 25 од 26. II 1894.
¹⁹⁴ Извештај о раду Српског паробродског друштва 1894.
¹⁹⁵ Дневни лист, бр. 247 од 13. XI 1895, 1.
¹⁹⁶ Годишњи извештаји о раду Српског бродарског друштва, 1904—1910.
¹⁹⁷ Писмо аустријског министарства рата од 17. III 1918.
¹⁹⁸ Siba János, *Folyami hajók a világhabogubán*, 14.
¹⁹⁹ Крајем 1962. г. поводом стогодишњице Савременог речног бродарства Југославије, један од првих гурача добио је име „Делиград“.
²⁰⁰ Милован Борбевих, рукопис Беографије бродова југосл. заставе.

LE CARGO «DELIGRAD» A L'OCCASION DU CENTENAIRE DE LA NAVIGATION FLUVIALE CONTEMPORAINE EN YOUGOSLAVIE

M. Savin

A la fin de l'année 1962 à Belgrade a été célébré le centenaire de la navigation fluviale contemporaine en Yougoslavie. Cette célébration a été liée au premier cargo «Deligrad», que le gouvernement Serbe a acheté en 1862, afin de moderniser et de faciliter le transport.

Déjà a l'époque du règne turc et autrichien, dans les régions habitées par les peuples yougoslaves, il y avait, avant l'acquisition de «Deligrad» des tentatives des gens du pays, à plusieurs reprises, d'organiser une navigation fluviale. Cependant seul «Deligrad» a réussi à naviguer constamment sous le pavillon serbe et il a assuré ainsi son placement définitif sur le Danube.

Avec l'achat de ce cargo la Serbie semi-vasale a pris sa place parmi les pays-pionniers de la navigation moderne sur le Danube et elle a montré de cette manière, relativement tôt le sens et le désir pour du progrès technique.

En raison des difficultés que l'Autriche faisait à la Serbie pour maintenir le mono-

pole de son pavillon sur le Danube, un développement plus important de la navigation en Serbie n'a pu être atteint que vers la fin du siècle dernier.

On ignore encore aujourd'hui quand et où ce cargo a été construit ni de qui l'a-t-on acheté. D'après une hypothèse il aurait été acheté en Italie et il aurait été construit en 1836, on pourrait donc considérer «Deligrad» comme un des premiers vapeurs en Europe.

La quille avait 58 m. de longueur, 7, 10 m. de largeur et 2.30 de hauteur et la machine était de 100 CV nominaux et de 540 CV indiqués.

Le cargo était un remorqueur du type cylindrique à 8 soutes en fer de capacité de 130 à 250 tones. Le cargo a été payé 130.000 florins autrichiens.

«Deligrad» est entré dans les eaux côtières serbes du Danube, sous le pavillon Serbe, en 1862. Il a reçu le nom en souvenir des combats avec les Turcs dans les

tranchées de Deligrad du temps de la première insurrection serbe.

Le premier capitaine de «Deligrad» était Boža Radoničić, officier naval de Dobrota (Bouche de Kotor).

A cause de l'aggravation des relations avec les Turcs, du mauvais état technique du cargo, des difficultés avec le personnel et d'autres problèmes, le cargo est resté longtemps dans la partie inférieure du Danube. Le gouvernement a enfin décidé de vendre le cargo et une compagnie anglaise a montré de l'intérêt, mais la vente n'a pas été réalisée.

Au mois de mars 1864 un autre capitaine, Aleksandar Poznanović, a été engagé à la place de Radoničić, qui a quitté son poste au mois de mai 1863 et le cargo a recommencé enfin à naviguer.

Au début il relevait de la compétence du Ministère des Finances, et à partir de 1866 il est passé dans l'exploitation du Ministère de la Guerre, pour lequel en général il effectuait le transport et avant et après ce changement.

Les travaux administratifs et techniques liés à ce cargo étaient sous la compétence du capitaine maritime Franjo Franasović, qui a été nommé, par le décret du Prince, employé extraordinaire pour les questions navales près du Ministère des Finances.

Au printemps 1867 le cargo a exécuté une mission historique en emmenant les troupes des dernières garnisons turques, des villes Serbes. Cet événement a été mis en vers par le poète Ljubomir Nenadović, dans son poème «Deligrad».

Malgré les réparations faites en 1870 à Budapest son état technique n'était pas meilleur. De là vient de nouveaux l'idée de le vendre ou de le louer, et d'acheter un yacht pour le Prince, ou bien de le transformer en paquebot. Enfin la décision est prise de faire une réparation générale du cargo, ce qui a été fait, en 1873 à Budapest, la dépense est montée à 116.926 sous.

Etant donné que Danube a été proclamé neutre dans les guerres serbo-turques, en 1876, «Deligrad» a été chargée du transport et du service de la santé.

En automne 1878 le Ministère de la Guerre a proposé que le paquebot soit mis en service du transport public, mais ce n'est pas arrivé. Un an plus tard par le

décret du Prince, le cargo a été vendu, avec ses cinq remorques, et à sa place un nouveau yacht et quatre nouvelles remorques seront achetés pour une somme de 265.000 dinars.

En 1881, le décret a été changé: les cinq remorques de Deligrad seront vendues, mais Deligrad même sera réparé et quatre nouvelles remorques achetées. Tous ceci dans le cadre du crédit, déjà accordé de 265.000 dinars.

Après l'échec des réparations à Budapest, il a été décidé que le bateau sera réparé dans les Chantiers d'Etat à Čukarica. En 1887 les travaux sur «Deligrad» et ses remorques ont été terminés.

Au printemps 1888 le navire passe de la compétence du Ministère de la Guerre à la compétence du Ministère de l'économie nationale, c'est cette même année que «Deligrad» a commencé le service du transport public tout le long de la rive Serbe, sur le Danube et la Sava, après des préparatifs sérieux: un tarif de transport a été établi un indicateur des heures de navigation de Zabrežje à Šabac a été publié, des ports ont été improvisés sur la Sava ainsi que des remises, des entrepôts de charbon et de matériel, etc.

Le paquebot effectuait une navigation régulière sur la ligne Belgrade—Radujevac, et par intermittance celle de Šabac à Zabrežje.

Après la promulgation de la Loi sur la Société Serbe de navigation en 1890, une tentative de commercialisation a été faite, le nouveau commandant Djaja et le contrôleur Nikolić y ont contribué considérablement en établissant un plan de travail du bateau aussi bien que le règlement sur les devoirs de l'équipage.

Avec le transfert de «Deligrad» dans la compétence du Ministère de l'Economie publique, le travail de la Première compagnie Serbe de navigation locale commence le travail avec trois petits navires sur les lignes Belgrade—Zemun et Belgrade—Pančevo. De cette manière «Deligrad» et ces trois petits bateaux deviennent les précurseurs de la première Compagnie nationale de navigation, et on fondait sur elle de grandes espoirs.

Cependant, ayant vu la fondation de navigation en Serbie, les autorités autrichiennes et la Société de navigation autrichienne,

entreprennent des mesures pour empêcher la réalisation des intentions de Serbie. Ils créent des difficultés à la Première Société de navigation serbe, et à la fin de 1889 la Société a été obligée de liquider et la Société autrichienne a acheté ses navires.

Etant donné la liquidation de cette Société et le mauvais état technique de «Deligrad», à cette époque de grands préparatifs pour la fondation d'une nouvelle société de navigation, le danger que le pavillon Serbe disparaisse du Danube est très grand et les actions pour la fondation de l'entreprise baissent.

Une grande attention est consacrée alors à Deligrad et la presse démentit la campagne de la Société de navigation autrichienne qui a fait courir le bruit que Deligrad n'est plus en mesure d'assurer la navigation.

Dans les années 1891 et 1892, malgré toutes les difficultés et malgré une grande concurrence, Deligrad a quand même continué sa navigation.

L'année suivante l'Etat a cédé «Deligrad» à la première Société privilégiée de la navigation nouvellement fondée. En 1893 complètement épuisé et avec des efforts suprêmes le vieux «Deligrad» est sorti au devant du premier navire de la nouvelle Société «Mačva» — afin de l'accueillir joyeusement avec la bienvenue chaleureuse. Ainsi, «Deligrad» malgré de nombreux obstacles et difficultés a réussi à assurer la continuité du pavillon national sur le Danube, et avec cela il avait le droit à la place de pionnier de la navigation fluviale contemporaine en Yougoslavie.

En 1895 à Lintz «Deligrad» est reconstruit dans le cadre de la nouvelle Compagnie et il devient un paquebot moderne, qui avec d'autres navires a continué la lutte pour l'affirmation du pavillon national sur Danube.

Au début de la Ière Guerre mondiale «Deligrad» a été pris par l'armée austro-hongroise dans «les Portes de Fer» où il a été coulé. Pendant la guerre il a été retiré de l'eau et trainé à Budapest où sa trace se perd.

A l'occasion de la célébration du centenaire, un des remorqueurs des plus modernes de la navigation fluviale Yougoslave a reçu son nom. «Deligrad», qui a représenté une étape révolutionnaire dans le développement de la navigation fluviale, a reçu un

successeur digne de ce nom dans le nouveau «Deligrad» qui représentera à son tour une nouvelle étape révolutionnaire dans la navigation fluviale de la Yougoslavie.

Illustrations dans le texte :

- Fig. 1 — Faximilé de l'annonce et la liste des actionnaires de la Compagnie de Navigation en 1850 (*Serbske novine*, 1850)
- Fig. 2 — Le vapeur «Diana» sur le Danube près de Belgrade, commandé par Franjo Franasović avant que ce dernier soit entré au service du Gouvernement Serbe (Musée de la ville de Belgrade)
- Fig. 3 — Faximilé de la lettre de la Compagnie de navigation française datée de 1860 (*Serbske novine*, 1860)
- Fig. 4 — Le port de Save à Belgrade au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle (*Serbske novine*, 1860)
- Fig. 5 — Capitaine Mirko Djurić commandant de «Deligrad» durant de longues années (coll. privée)
- Fig. 6 — Jovan Dimitrijević, premier quartier-maître du vapeur «Deligrad» (Musée Régional de Negotin)
- Fig. 7 — Croquis du vapeur de la Première compagnie serbe de navigation locale (Archives de la Rép. de Serbie)
- Fig. 8 — Ante Aleksić, un des premiers dubilogues en Serbie (Archives de l'Académie serbe de Sciences)
- Fig. 9 — Capitaine Boža Djaja, dernier commandant du vapeur «Deligrad» exploité par l'Etat serbe (coll. particulière de la famille Djaja)
- Fig. 10 — Viktor Komesarović
- Fig. 11 — Vapeur «Deligrad» après la reconstruction en 1895 (Musée de la ville de Belgrade)
- Fig. 12 — Vapeur «Mačva» premier bateau de la Compagnie serbe de navigation (Archives de la Rép. de Serbie)
- Fig. 13 — Yacht «Draga», appartenant à l'Etat serbe, en 1902 (Messager des transports, 1902)
- Fig. 14 — Navires de la Compagnie serbe de navigation au cours des guerres Balkaniques (Archives de Rép. de Serbie)
- Fig. 15 — Faximilé du diplôme du capitaine de bateau, un des premiers diplômes du genre délivrés en Serbie (coll. particulière de la famille Stefanović)
- Fig. 16 — Vapeur «Takovo», le seul qui ait réussi à se sauver devant l'ennemi au cours de la première guerre mondiale et à entrer dans les eaux russes. Photographié à Veliko Gradište le 1er mai 1920, au retour dans le pays (Musée de la Navigation Fluviale)
- Fig. 17 — Bateaux austro-hongrois coulés près de Orsau au cours de la première guerre mondiale à charge de revanche pour l'embargo des bateaux serbes (Archives de la Rép. de Serbie)