

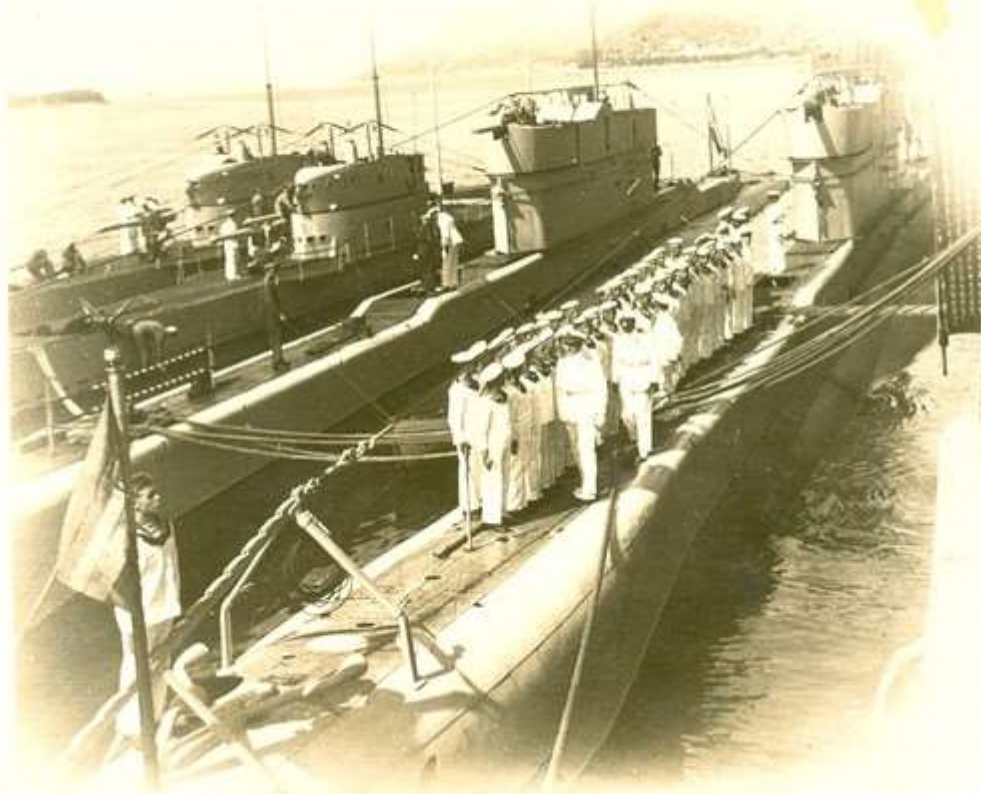
Бошко Антић

Контраадмирал у пензији,

бивши начелник Школе националне одбране Војске Југославије



Девет деценија од стварања Подморничке флотиле Краљевине Југославије



30.04.2018. год.

Био је 8. април 1928. када су се на хоризонту пред Боком Которском појавили обриси великог теретњака кога су следиле две мале силуете. И док су се дуго исчекиване лађе приближавале свом крајњем одредишту, гомиле мештана појуриле су да свечано дочекају нови понос младе државе. Тог историјског дана, уз мол тиватског Арсенала пристале су уз пратњу матичног брода „Хвар“ две подморнице на чијим торњевима су се вијориле војнопоморске заставе Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Тог дана, створен је један од елитних видова Југословенске војске – Подморничка флотила. Ово је прича о људима и бродовима који су је чинили

Бошко Антић

СТВАРАЊЕ ФЛОТИЛЕ

Формирањем заједничке државе Јужних Словена након завршетка Првог светског рата, и поред значајне оперативне основице, испочетка се поклањало јако мало пажње развоју поморства. Разлози за то лежали су како у чињеници да је држава била осиромашена и уништена ратним разарањима тако и захваљујући конзервативним струјама у државном и војном врху, који су чврсто заступали ставове да војска треба да води рат на копну, а не на мору, те су с неповерењем гледали на идеју развоја новог рода оружаних снага – ратне морнарице. Овакве ставове подстицале су и тежње великих сила да у корист Италије, онемогуће стварање респективне поморске силе на источној обали Јадрана, што је и резултирало неправедном поделом поражене аустроугарске флоте. Међутим, већ у првој половини двадесетих година долази до заокрета у доктрини развоја и опремања југословенске војске, која је произвела бројне дискусије на тему улоге, формирања, опремања и развоја војнопоморских снага Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Велику улогу у томе одиграли су истакнути појединци и организоване групе, попут „Јадранске страже“ који су јавним дебатама и пропагандним деловањем подстицали развој поморске свести, очување поморске традиције и сакупљање новчаних средстава за финансирање школовања поморског кадра, набавку опреме и бродова за потребе Морнарице.

Највећи проблем у почетку није био у непостојању адекватних бродова и опреме, већ у недостатку кадрова и система школовања и обуке. Због тога је током 1919. и 1920. године у новоформирану Морнарицу Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца примљено укупно 56 поморских официра, 70 поморских подофицира и 111 подофицира осталих морнаричких специјалности, који су током Првог светског рата служили на бродовима аустроугарске ратне морнарице. Тако је формирано језгро састава који је имао задатак да школује прву генерацију југословенских помораца.

Године 1925. интензиван је рад на развоју поморских снага, те је у Народној скупштини усвојен документ о заштити обале на Јадрану, који је представљао основу за планирање и изградњу Морнарице. Команда Морнарице је 1. маја 1925. изнела предлог програма за изградњу Флоте. Програм је верификован у Народној скупштини, марта 1926. године, након излагања министара војног, генерала Душана Трифуновића. Тада је изгласан десетогодишњи зајам за опремање Морнарице, у склопу кога су одобрена буџетска средства у износу од 700 милиона тадашњих динара, тј. око 2.536.000 фунти стерлинга. Највећа новина у програму опремања Флоте била је то, што је од наведене суме 458.000 фунти стерлинга било намењено за куповину две подморнице

Међу бившим аустроугарским официрима који су примљени на службу у Морнарицу Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца налазило се и неколико искусних подморничких официра - Јанко Кршњави, Владимир Пфајфер, Мирослав

Штурмбергер, Иван Улмански, Славомир Томић, Богослав Ерн... Ова група људи добила је задатак да припреми терен за пријем првих подморница и организује нови вид поморских снага – Подморничку флотилу. Већ у јесен 1924. на подморничарску обуку у вишој школи за торпедисте у Тулону у Француској, послати су млади поручници Плајвајс и Мартинец. Након завршетка курса, заменила их је друга група југословенских официра, а Плајвајс и Мартинец су пребачени на курс подводне навигације у истој школи. Завршетком обуке у Француској, ова двојица су постали први подморнички официри које је произвела југословенска Краљевска морнарица. Крајем 1925. стручну школу за подморничаре у Тулону завршила су још четири Југословена. Након завршетка школовања, сви су наставили практичну обуку, укључени неколико месеци на француским подморницама, да би почетком 1926. године били враћени у домовину.

У међувремену, при Одељењу за Морнарицу формирана је комисија за набавку нових подморница. Од почетка је постојала дилема, дали подморнице купити у Француској или у Великој Британији. Официри који су се школовали у Француској имали су прилику да детаљније проуче њихове подморнице, па су на основу тога саставили извештај у коме су изнели замерке на квалитет француских дизел-мотора, али су дали свој глас набавци француских бродова, под условом да се у њих уграде немачки мотори. И поред тога, пресудила је одлука тадашњег министра финансија Милана Стојадиновића, да се подморнице купе у Великој Британији, што је правдао тиме да су Британци дали много повољније услове кредитирања. Понуђене су две подморнице „Типа Л“, чија је изградња отпочела још крајем Првог светског рата, под ознакама Л-67 и Л-68, али је обустављена 1919. године због завршетка рата. Уговор је закључен са бродоградилштем „Месерс Армстронг-Вхитвортх“, Невцастле, за цену од 458.000 фунти стерлинга. Поручник бојног брода Богослав Ерн формирао је комисију која је добила задатак да отпутује у Велику Британију, да надгледа изградњу и прати динамику радова. Претходно, извршена је селекција посада за обе подморнице, те је људство упућено у Велику Британију да се пре поринућа нових бродова упозна са истим у саставу Британске краљевске морнарице.

Паралелно са почетком градње у Великој Британији, од Дубровачке пловидбе откупљен је трговачки брод „Солун“, који је одмах упућен у Арсенал у Тивту где је преграђен у брод матицу за подморнице. Овај брод изграђен је 1896. у Великој Британији, у бродоградилшту „Сир Јас. Лаинг & Сонс, Лтд“, Соундерланд, као теретни брод под именом „Умтали“. Након завршетка реконструкције у Тивту, преименован је у „Хвар“. Имао је депласман 3.600 тона и максималну брзину 12 чворова (12 наутичких миља на сат). Није био наоружан. Крајем 1927. „Хвар“ је запловио према Невцастлеу, са задатком да преузме нове подморнице и допрати их у Отаџбину.

Прва подморница поринута је 16. јула 1927 под именом „Храбри“ и ознаком „1“, а неколико дана иза ње, и друга под именом „Небојша“ са ознаком „2“ је спуштена у море. Обе подморнице су, након неколико пробних вожњи, предате југословенским посадама, половином октобра 1927. године. Посаде су наставиле

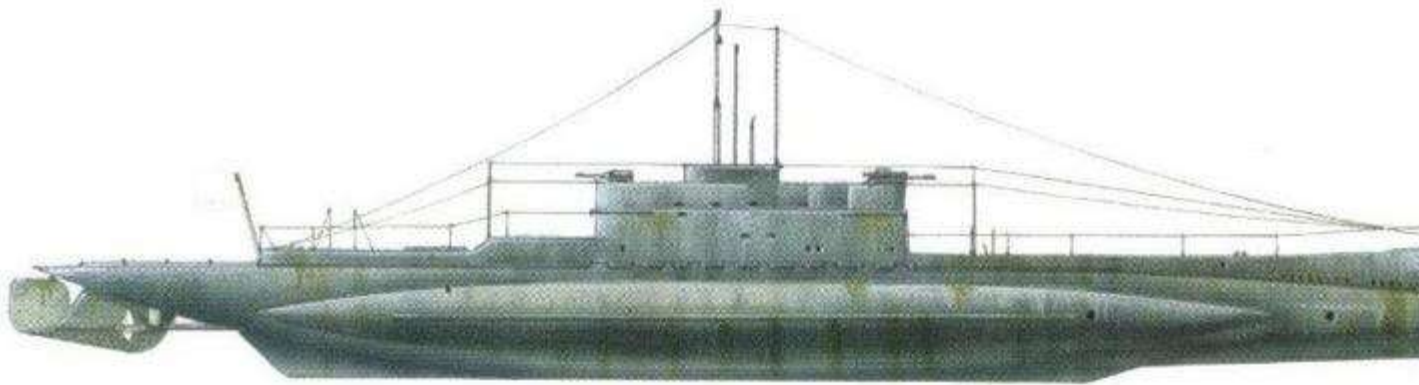
са пробним вожњама и обуком до краја исте године, заронивши неколико пута до дубине од 45 метара. Још пре доласка у домовину, оба брода су уписана у флотну листу Морнарице Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца актом Пов. М. Бр. 1192/0 од 15. марта 1928. године. Истовремено, као борбени комплет, наручена су 24 торпеда и залихе муниције за топове 102 мм које је по приспећу укрцао матични брод „Хвар“.

Завршетком пробних вожњи, и након обављених припрема „Храбри“ и „Небојша“ у пратњи матичног брода „Хвар“ испловили су према Јадрану. Састав се морао непланирано задржати на Гибралтару, јер је на једној од подморница дошло до квара на осовинском воду. Коначно, 8. априла 1928. године упловили су у Тиват где су свечано дочекани од стране војних и цивилних званичника и хиљада мештана Боке Которске. Званичним примањем у састав Морнарице формирана је Прва подморничка група, коју су чиниле подморнице „Храбри“ и „Небојша“ и брод матица „Хвар“. Први заповедник јединице био је Јанко Кршњави.

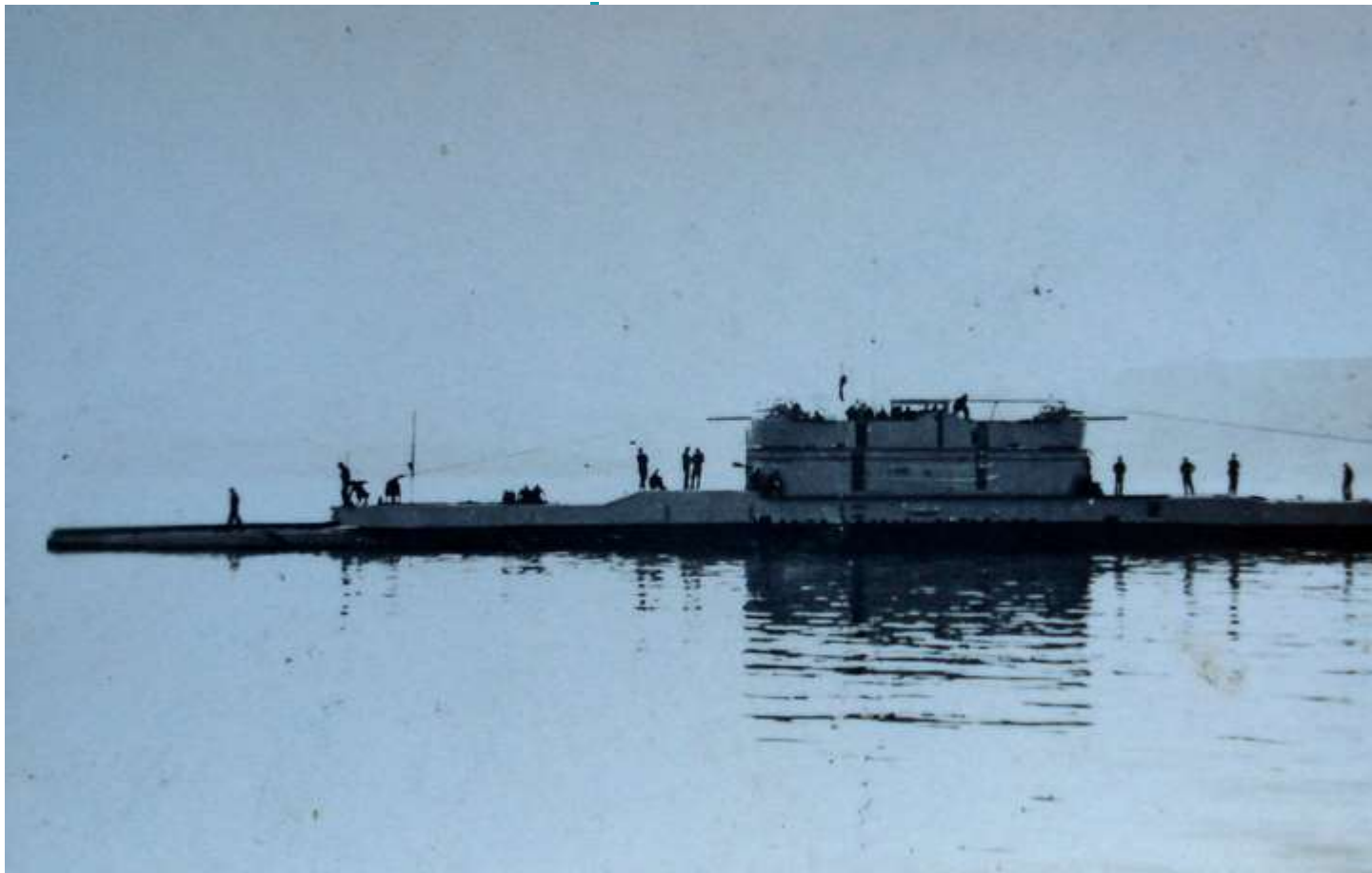
ТАКТИЧКО-ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ

Подморнице „Храбри“ и „Небојша“ су међу последњим изграђеним подморницама „Типа Л“. С обзиром на чињеницу да је изградња бродова за Британску краљевску морнарицу била прекинута 1919. године због завршетка рата, и настављена након релативно дуге паузе, по наруџбини Морнарице Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, бродови се делимично разликују од стандардног “Типа Л”, које су се задржале у саставу Роуал Наву до касних 30-тих година.

Конструкција је била стандардна двотрупна. Унутрашњи труп под притиском, служи за смештај посаде, уређаја за навигацију и управљање, погона и торпедног наоружања. Подељен на осам водонепропусних одсека. Од прамца према крми, то су били: торпедни одсек, предњи подофицирски одсек, официрски одсек, просторија за радио-станицу и хидрофон, бродски оперативни центар (БОЦ), машински одсек, електро-моторни одсек и крмени подофицирски одсек. Спољашни труп даје хидродинамичку форму броду и служи за смештај опреме и осталих уређаја. Ту су смештени поред осталог танкови горива и компримованог ваздухом под притиском од 180 бара, за пирење баластних танкова. Торањ подморнице постављен је стандардно на средини уздужне линије и служи као командни мост и извиђачко место у надводној вожњи, за смештај антенске опреме и перископа. Висина перископа у извученом положају износи шест метара. Подморница је имала укупно три независна перископа, уређај за подводну везу, радио-телеграфску опрему, хидрофон и пратећу опрему за подводну локацију. На торњу се налазило и главно артиљеријско наоружање.



Подмирница „Храбри“



Подморница „Небојша“

Депласман је износио 990/1182 тона, дужина 70,2 метра, ширина 7,1 метара, а газ при стандардном депласману четири метра. За површинску вођњу користила су

се два дизел мотора “Диесел-Вицкерс” снаге по 895 киловата (1.200 коњских снага), којима је развијана максимална брзина од 15,6 чворова. Приликом роњења, погон су обезбеђивала два електро-мотора укупне снаге 1.194 киловата (1.600 коњских снага), којима је постигнута максимална подводна брзина од 10 чворова. Оперативна дубина роњења износила је 50 метара, а максимална дозвољена 60 метара. Подморница је имала аутономију од 5.600 наутичких миља (једна миља има 1.852 метра) при економској брзини од осам чворова на површини, односно наутичких миља при брзини од пет чворова под водом. Брзина зарањања била је око 60 секунди. Наоружање се састојало од шест торпедних цеви калибра 533 мм са укупно 12 торпеда у борбеном комплету (шест у цевима и шест резервних), два топа калибра 102 мм и једног противавионског митраљеза 12,7 мм. Топови 102 мм били су постављени високо изнад водене линије што је нарушавало стабилитет у надводној вожњи. Почетком 30-тих година, у Арсеналу у Тивту, извршена је реконструкција торњева, приликом чега су топови спуштени у ниво плаубе

НОВЕ ПОДМОРНИЦЕ

Формирање Прве подморничке групе био је тек први корак ка изградњи поморских снага и Флотиле подморница као њене стратешки важне компоненте. Иако су биле новосаграђене јединице „Храбри“ и „Небојша“ су ипак припадале епохи Првог светског рата и у неким карактеристикама су заостајале за послератним решењима. Још у време уговарања куповине подморница у Великој Британији, Министарство Војске и Команда Морнарице, у склопу програма изградње поморских снага, покренуло је дефинисања тактичко-техничких захтева захтева за изградњу две модерне подморнице за потребе Морнарице Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Министарство финансија одобрило је нови кредит у износу од 300 милиона динара, од којих је 100 милиона било намењено за набавку потребног морнаричког наоружања, а преосталих 200 милиона усмерено је на куповину још две подморнице. Захтеване карактеристике дефинисане су на основу искустава које су југословенски официри прикупили током школовања у Француској 1925/26. године. Као почетна смерница, узета је француска подморница типа “Сирене” – депласмана 600/770 тона, брзина 14/9,5 чворова, аутономије у површинској вожњи 3.500 наутичких миља брзином од 10 чворова, односно 90 наутичких миља при подводној вожњи брзином од пет чворова. “Сирене” је била наоружана са седам торпедних цеви 550 мм, једним топом 100 мм и три противавионска митраљеза, а посада је бројала 40 људи. За француску Морнарицу, између 1925. и 1927. године, изграђено је укупно 11 подморница овог типа. Током обуке и укрцања у Тулону, југословенски официри имали су прилику детаљно се упознати са овим типом подморнице.

На међународном конкурс који је расписан, учествовало је чак 20 понуђача – бродоградилница из Француске, Велике Британије, Холандије, Шведске, САД, па чак и једна бродограђевинска компаније из Јапана. Након разматрања понуда, избор је пао на бродоградилнице “Цхантиерс де ла Лоире”, Нантес, и поручене су

две подморнице конструктора Симонот-а. Симонот је у то време био један од најзначајнијих француских конструктора подморница, и поред неколико типова које је пројектовао за француску ратну морнарицу, његове подморнице грађене су и за ратну морнарицу Летоније – две мале подморнице типа “Спидола” (392/514 тона) и за ратну морнарицу Грчке – четири подморнице типа “Тритон” (780/960 тона). Цена изградње биле је 160 милиона тадашњих динара. Унапред су одређена имена – “Смели” и “Осветник”.

“Смели” је поринут 1. децембра 1928. године, а “Осветник” 14. фебруара 1929. године. Током пролећа и лета 1929. године вршене су пробне вожње, најпре површинске по Лоари, а потом и на отвореном мору пред Сент Назером и Брестом, где су успешно извеле и прва роњења. Сво време, у пробним вожњама су учествовале мешовите француско-југословенске посаде, а наши подморничари су се постепено упознавали са новим бродовима. Крајем августа 1929. године “Смели” и “Осветник” су испловили из Нанта и кренули пут Тулона, а потом су се упутиле у Сент Троpez. У Сент Троpezу их је дочекао поручник бојног брода Јосип Ахлин, који је надгледао производњу торпеда за нове подморнице – укупно 24 комада 550 мм. Коначно, 16. новембра 1929. године на пригодној свечаности у Тулону, приликом свечане смотре југословенских посада, на обе подморнице дигнута је застава Краљевине Југославије. У исто време, обе су уписане у флотну листу југословенске Краљевске Морнарице актом Пов. М. Бр. 5633/0, на дан 28. новембар 1929.

У пратњи ескадре француске ратне морнарице „Смели“ и „Осветник“ су испловиле према Југославији и на дан 4. децембар 1929. године први пут су упловиле у домаће воде, а у Боки је приређена велика свечаност поводом њиховог упловљења. Одмах им је придружен матични брод за подморнице “Ситница” са којим су формирали Другу подморничку групу, такође базирану у Боки Которској. Помоћни брод “Ситница” изграђен је 1891. године у Немачкој, у граду Елбингу, под именом “Науаде”. Пре прерађивања у матични брод за подморнице, био је водоносац. Имао је стандардни депласман од 370 тона, брзину од девет чворова и наоружање од два топа 47 мм и два ПА митраљеза

Подморница “Смели” носила је тактички број 3, а “Осветник” број 4. Први командант подморнице “Смели” био је капетан Иван Улмански, а убрзо га је заменио Владимир Пфајфер. Први командант подморнице “Осветник” био је капетан корвете Славомир Томић

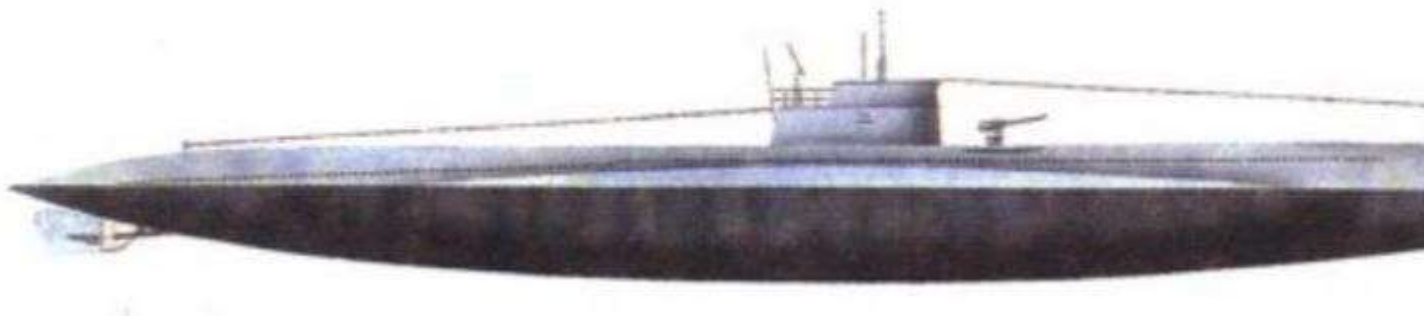
ТАКТИЧКО-ТЕХНИЧКИ ПОДАЦИ

Конструкција подморница “Смели” и “Осветник” била је, такође, класична – двотрупна. Чврсти труп био је подељен на укупно шест одсека. На прамцу се налазила прамчана торпедна просторија са четири торпедне цеви и још два резервна торпедо на полицама. У продужетку, налазила се прамчана заједничка просторија за смештај 15 чланова посаде, уз коју су били и резервоари са компринованим ваздухом за пирење баластних танкова. Следећи одсек био је подељен на два дела по вертикали – у доњем делу били су смештени

акумулатори и мунициона комора са муницијом за палубни топ, а изнад магацина налазила се остава за намирнице, резервоар пијаће воде, подофицирски салони и електрична кухиња. У централној секцији биле су две кабине за официре, кабина команданта и мали салон, бродски оперативни центар (БОЦ) са радио-телеграфском кабином и кабином ПЕЛ-исте, управљачки



Подморница "Смели"



Подморница "Осветник"

пултови и сл. Интересантно је то да је ентеријер просторија за официре био луксузно опремљен, а као материјал је коришћена храстовина. Изнад БОЦ-а у основи торња налазио се командни мост, са два перископа и уређајима за преношење команди. У продужетку према крми, налазио се машински одсек са дизел-моторима и резервоари за гориво. У петом одсеку били су електро-мотори, а у шестом (крменом) била је заједничка просторија за боравак 14 људи, чији је саставни део био и крмени торпедни одсек са две торпедне цеви. Ту су били и резервни резервоари са кисеоником запремине 125 литара, на притиску 150 бара. На мосту подморнице налазиле су се двије радио-антене, резервни чамац, један апарат за рониоца, уређаји за подизање перископа, завршетак издувне гране дизел-мотора итд.

Истиснина је износила 630/809 тона, дужина 66,7 метара, ширина 5,4 метра, а при пуном депласману газиле су до 4,2 метра. За погон су имале два дизел-мотора фирме М.А.Н. снаге 2x552 киловата (740 коњских снага). За подводну вођњу, користила су се два електро-мотора укупне излазне снаге од 821 киловат (1.100 коњских снага). Електро-мотори су се напајали из 90 тона тешког батеријског модула, који се састојао од укупно 140 акумулатора фирме А.К.Л. "Тјудор". На површини, максимална брзина коју су могле развити износила је 14,3 чвора, а под водом 9,4 чворова. Перформансе француских подморница биле су боље од оних произведених у Великој Британији. Аутономија је била већа - на површници 7.800 наутичких миља при брзини од осам чворова, односно 90 наутичких миља при брзини од 4,5 чвора под водом. Брзина зарањања је била 50 секунди, што је за 10 секунди брже него код "Храброг" и "Небојше". Наоружање се састојало од шест торпедних цеви калибра 550 мм (четири прамчане и две крмене), а борбени комплет био је осам торпеда. На палуби се налазио топ калибра 100 мм фирме "Шкода", а на торњу један противавионски митраљез 7,9 мм.

ФЛОТИЛА ИЗМЕЂУ ДВА СВЕТСКА РАТА

Према разрађеним стратегијским плановима, један од основних задатака Подморничке флотиле, поред одбране југословенске обале, било је садејство са француском и британском флотом на Средоземљу. Сагласно са тиме, у склопу обуке, редовно су планирана крстарења Средоземним морем, самостално или у пратњи бродова Морнарице. Прво такво крстарење већих размера предузето је 1929. године када је Ескадра југословенске Краљевске Морнарице, коју су чиниле крстарица "Далмација", матични брод "Хвар", подморнице "Небојша" и "Храбри" и шест торпиларки типа "Т", под командом вицеадмирала Прице, посетила Крф, Малту и Бизерту.

Исте године, "Храбри", "Небојша" и "Ситница" су се опет упутиле у Медитеран, и посетиле Александрију и Бејрут. Познато је да им је том приликом приређен свечани дочек, а на челу делегације која је их је дочекала био је тадашњи амбасадор Краљевине Југославије у Египту - Јован Дучић који је организовао велики пријем и вечеру за официре и посаду, после чега су осванули у најеминентнијем ноћном локалу у Александрији. Године 1933. "Небојша" и

"Осветник" опет су биле у водама јужног Средоземља, а 4. октобра 1934. године још једном, овога пута "Храбри" и "Смели" кренули су на ново крстарење, за време кога су пристајали на Сицилији, да би касније продужили у Бизерту, где је "Смели" упловио, док је у међувремену "Храбри" остао на пучини где се касније поново сусрео са "Смелим". За време док су биле на крстарењу, састав је радио депешом обавештен да је у Марсеју убијен краљ Александар, и наложено им је да се одмах врате у земљу. У Тиват су обе упловиле 13. октобра.



Подморничка флотилла

Са крстарењима се наставило и у следећим годинама - напр. августа 1935. године "Храбри" и "Осветник" су опет посетили Малту, а следеће године биле су на Крфу.

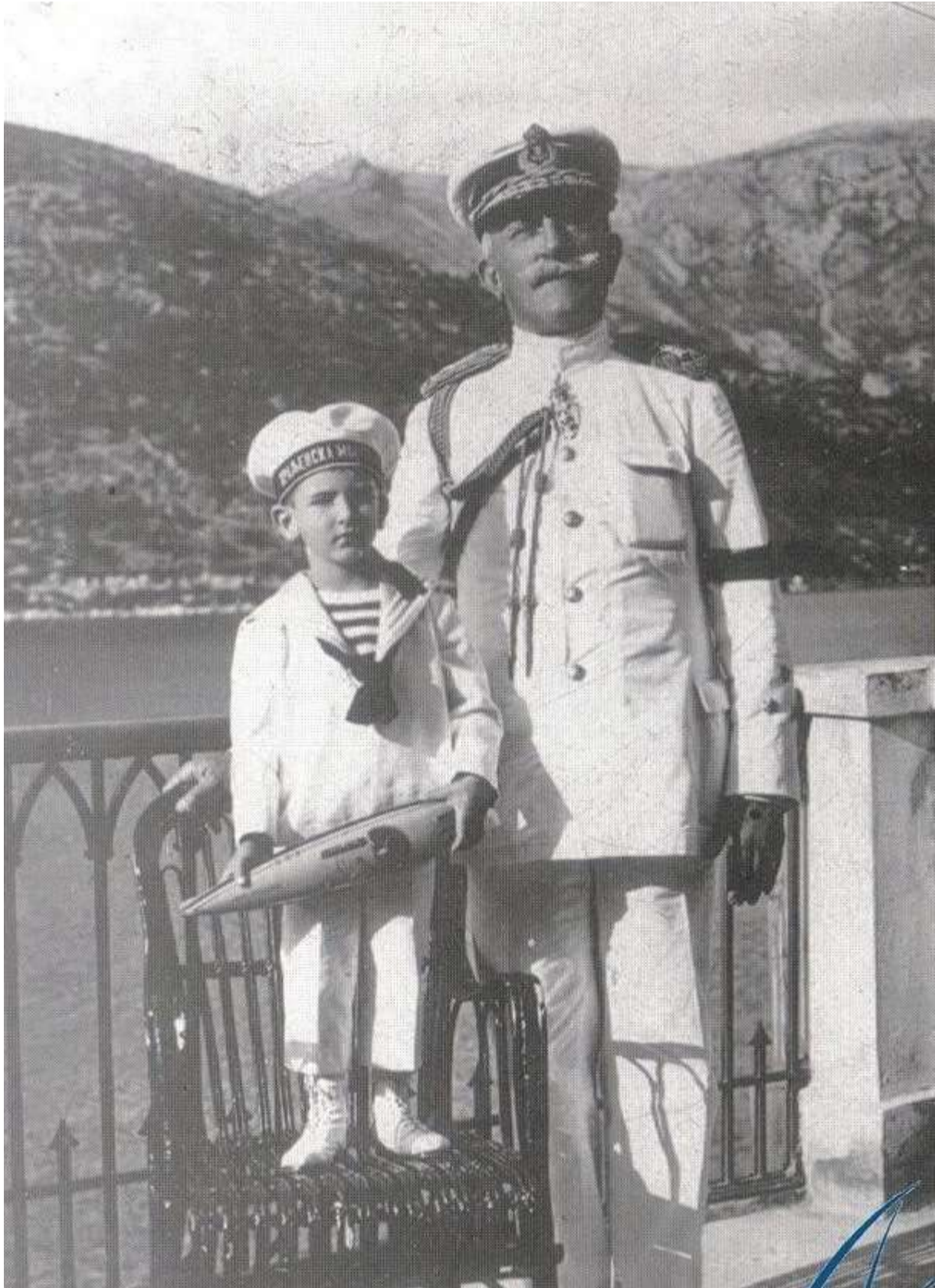
Поред свега овога, подморнице су биле активне и у домаћим водама, активно спроводећи обуку посада, индивидуално и у садејству са површинским јединицама Морнарице. На једној од вежби, 16. маја 1938. године подморница "Небојша" се возећи на перископској дубини сударила са паробродом "Працат",

негде између Боке Которске и Дубровника. Том приликом, предњи топ 102 мм у торњу је оштећен, али је подморница успешно изронила и вратила се у Тиват на поправке.

Године 1937. из Велике Британије у Тиват је досла техничка инспекција која је трабало да процени у каквом су стању подморнице и како се одржавају. Константовано је да су "Храбри" и "Небојша" у задовољавајућем стању, док француске подморнице "захтевају чешће ремонте". Исте године, тада нови и модерни брод матица за хидроавионе "Змај" у пратњи подморница "Храбри" и "Смели" посетили су Крит, Пиреј и у повратку Крф, где су полагали венце у Плаву гробницу (ово је постао обичај још од 1921. када је први пут један састав Краљевске морнарице пристајао на Крф. Том приликом је у спомен страдалника подигнут камени крст са натписом - "Бесмртним херојима, Краљевска морнарица"). Ово крстарење из 1937. било је уједно и последње које је предузето Медитераном. Године 1938. Команда Морнарице донела је одлуку да "посаде интензивно вежбају у домаћим водама" и да ће се "одржавању подморница и обуци посада и даље поклањати велика пажња".

НЕОСТВАРЕНИ ПЛАНОВИ

Захваљујући великој аутономији и добрим маритимним својствима, подморнице Краљевске морнарице могле су дејствовати не само у приобалном акваторију, већ и далеко од матичних база – на Средоземљу. Међутим, Флотили је недостајо мањи - обалски тип подморнице, чија би оперативна зона деловања првенствено била у Јадрану. Средином 30-тих година, након бројних анализа, закључено је да овакве потребе у највећој мери испуњава тада нова немачка класа обалских подморница "Тип ИИБ", истиснине 279/414 тона. Ова подморница била је дугачка 42,7 метра, широка 4,1 метар, и газа од 3,9 метара. Са снагом дизел-мотора од 515 киловата развијала је максималну брзину од 13 чворова. на површини, а електромотори снаге 265 киловата обезбеђивали су максималну подводну брзину од седам чворова. Аутономија је износила 3.100 наутичких миља при површинској вожњи економском брзином од осам чворова, а под водом је могла прећи око 35-40 наутичких миља при брзини од четири чвора. Наоружање се састојало од три торпедне цеви са укупно пет торпеда у борбеном комплету, а максималан број чланова посаде био је 24. Максимална оперативна дубина роњења износила је 80 метара, иако су у току рата ове подморнице зарађале до чак, у то време фантастичних, 150 метара! И брзина зарањања од 25-35 секунди била је дупло мања него код оба типа подморница које су биле у саставу Подморничке флотиле Краљевске морнарице.



[Престолонаследник Петар \(држи макету подморнице у рукама\)](#)

са адмиралом Драгутином Прицом

Четрнаестог августа 1936. године донесена је одлука и компанија "Круп" доставила је писмену понуду, а коначан уговор о изградњи две подморнице типа ИИБ закључен је октобра 1938. године за суму од 3.560.000 тадашњих ДМ, са роком испоруке за први брод у мају, а други у септембру 1941. године. Обе подморнице биле су део "пакета" који је обухватао и осам торпедних чамаца класе "Оријен" и никада испоручених моторних торпиљарки, које су требале бити замена за старе аустроугарске торпиљарке типа "Т". Међутим, након мање од годину дана од закључивања уговора, отпочео је Други светски рат и одлуком немачких власти одлучено је да се ове две подморнице, које су увелико биле у изградњи, не могу испоручити Југославији док рат не буде завршен. По завршетку изградње, уврштене су у састав немачке Криегсмарине са ознакама У-120 и У-121. Током рата служиле су као школске подморнице - за обуку посада. Обе су потопиле властите посаде у Бремерхавену 2. маја 1945.

ФЛОТИЛА У РАТУ

Нападом сила Осовине 6. априла 1941. отпочео је рат на простору Југославије, који није мимоишао ни Морнарицу, па ни Подморничку флотилу, као њен саставни део. Суочена са распадом ланца комадовања, неажурираним и недовољно разрађеним ратним плановима, контрадикторним наредбама и дезинформацијама И, на послетку, са масовном издајом, јединице флоте нашле су се у тешком пложају. Иако су рат дочекале у повишеном степену борбене готовости, тек трећег дана рата, 9. априла 1941. године, подморнице су први пут испловиле на пучину. "Смели" под командом Матеа Палаверсића и "Небојша" под командом Антона Јаворшека испловиле су из Боке и запутиле се ка југу са задатком да пресрећу италијанске конвоје који су пловили између Барија и албанске обале. Већ 11. априла "Небојша" се вратила у Котор, а "Смели" је у Боку упловила четири дана касније. Са обе подморнице команданти су поднели извештај да нису имали контакта са непријатељем. Сво време, главнина флоте, укључујући и две преостале подморнице, није напуштала Боку Которску. Сазнавши да група официра припрема предају јединица Флоте Италијанима, поручници Ђорђе Ђорђевић и Ђорђе Митровић, обојица укрцани на "Небојши" доносе одлуку да покушају подморницу да извуку из Боке и упуте се у Средоземље, где би се придружили савезницима. По сећањима поручника Ивана Мишковића, који је био навигациони официр на "Небојши", када су официри саопштили своју одлуку команданту, наређена је смотра и посада је упозната са планом. Свако је имао право на избор, и саопштено им је да они који желе да крену са подморницом иступи корак напред. Од 54 члана посаде, свега 19 је иступило, од тога свега тројица машиниста. Командант је рекао да је то равно самоубиству и да са само тројицом људи на моторима, у подморници која већ тада није била у добром стању, неће успети да се пробију до савезника. Ипак, заповедник "Небојше" није вршио опструкцију, већ је предао команду и напустио брод. Ноћи 16. априла 1941. у Котору, на палуби "Небојше" успело се искупити 6

официра, 29 подморничара, 19 чланова резервне посаде, те неколико високих официра и цивила који су се ту затекли, а нису имали намеру да се предају Италијанима.

Одлука је већ пала и брод је припремљен за дугачак пут у потпуну неизвесност. Мишковић се сећа да се на молу на коме је "Небојша" била привезана искупило доста мештана Котора и околине који су чули шта се спрема и дошли су да испрате и можда последњи пут виде "Небојшу". По његовом причању, сцена одвајања од обале била је јако дирљива. У једном тренутку, сви су неми стајали на палуби и на обали поред брода и нико није имао снаге да скине коноп са битви. Тада је из масе на обали пришла једна девојка и скинула коноп са једне битве и узвикнула "Живела Небојша"! Убрзо подморница се одвојила од обале и у мраку замакла за Вериге и даље продужила према излазу из Боке, а потом је окренула на југ, према Отранту. Првобитна замисао посаде била је да се плови на Малту. Међутим, за време пута, тачније 20. априла дошло је до квара на жирокомпасу, и суочени са проблемима услед квара на навигационим уређајима, мењају одлуку одлучују да крену према Криту, а успут застају на острву Кефалонија у Јонском мору. На општу радост њене посаде, том приликом, "Небојша" је сусрела и две торпиљарке југословенске Краљевске морнарице. Били су то "Кајмакчалан" и "Дурмитор" - торпиљарке типа "Орјен", из састава Друге торпедне дивизије из Шибеника. На ова два малена брода укрцали су се такође добровољци који су одбили да се предају Италијанима и упутили су се у Средоземље, у сусрет Савезницима. Стицајем случајних околности, на том путу су срели и "Небојшу" који је пловио с истим циљем. За време боравка на Кефалонији, сазнали су да Крит није безбедан и да се Немци спремају за инвазију на острво, па још једном мењају одлуку и за крајњи циљ одређују обалу северне Африје - Александрију. Коначно, у пратњи "Кајмакчалана" и "Дурмитора", Небојша је упловила у египатску луку 27. априла 1941. године. Наводно, задњих неколико десетина миља једва су прешли, јер је дошло до квара на дизел-моторима.

У међувремену, 17. априла италијанске окупационе трупе су ушле у Боку Которску и тамо затекле већину бродова Краљевске морнарице. Дан раније у страховитој експлозији, поручници бојног брода Сергеј Машера и Милан Спасић у ували Брдиште крај Тивта уништили су разарач "Загреб", свесно тиме жртвујући и своје животе. Италијани су у Боки затекли и три преостале југословенске подморнице. Техничка екипа одмах је прегледала бродове и установила да је "Храбри" у лошем стању и да се не исплати ремонтovati је. Подморница, која је означена као "НЗ" никада више није кориштена и напoкон је 1942. године расхoдована. Међутим, за друге две подморнице је процењено да се исплати оспособити их, па су обе упућене на ремонт и убрзо уврштене у састав италијанске ратне морнарице, где су добиле имена "Антонио Баиаменти" (ex - "Смели") и "Францесцо Рисмондо" (ex - "Осветник"). Обе подморнице учествовале су у рату, патролирајући углавном Тиренским морем, све до капитулације Италије. Нису успеле потопити ни један савезнички брод за то време. Напoкон, "А. Баиаменти" је потопила властита посада 9. септембра 1943. године у луци Ла Спезија. С друге стране "Ф. Рисмондо" су заробили Немци 14. септембра, у луци Бонифаццо на Корзици, али су је свега три дана касније сами потопили да неби пала у руке Савезницима. Интересантно

је то да су и једна и друга 1947. биле дигнуте са дна од стране француских и италијанских ронилаца, али су одмах исечене.

У Египту су се прикупљали делови југословенске Краљевске војске који су успели да се извуку из земље. Поред "Небојше" и два торпедна чамца, на аеродрому у близини Александрије формирана је и прва ваздухопловна једница, састављена од летача Ваздухопловства и Поморског ваздухопловства Краљевине Југославије, који су успели да прелете на Блиски исток - били су у саставу Но. 94 Сквадрон РАФ који је био део Но. 201 Груп РАФ и јединицу су чинили највећим делом југословенски пилоти и техничко особље. Био је то тзв. „Абукир Сквадрон“ и изводили су извиђачке и борбене летове над јужним Медитераном. Хидроавиони Поморског ваздухопловства Краљевине Југославије који су се домогли Северне Африке (8 До-22 и 1 Рогожарски СИМ ХИВХ) такође су дејствовали у саставу савезничких снага. Непосредно након доласка у Александрију, на "Небојши" су извршене неопходне поправке и покушано је брод искористити у патролним задацима, али због учесталих кварова и генерално лошег стања у коме се налазила, одлучено је да подморница више не испловљава у борбене мисије, већ да се користи за обуку. Већ од октобра 1941. године није могла више ронити, тако да је отегљена на Велико Горко Језеро, где је привезана, извађена су торпеда и потпуно је разоружана, а њени агрегати служили су за пуњење акумулатора (баттеру цхаргер) на другим пловилима. У међувремену, већи део посаде је распуштен и премештен на друге дужности, а на крају, као једини југословенски официр који је остао на броду (што је био предуслов да подморница и даље вије Југословенску заставу), био је поручник бојног брода Иван Мишковић, који је маја 1942. постављен за њеног заповедника и имао је задатак да чува подморницу. Што се тиче торпиљарки ("Кајмакчалан" и "Дурмитор"), у почетку су активно укључени у акције савезничким поморских снага, али услед недостатка резервних делова (бродови су изграђени у Немачкој), убрзо су и они постали неоперативни. Капитулацијом Италије 1943. године, бродови затечени у ослобођеним италијанским лукама, који су априла 1941. заробљени, враћени су Влади у егзилу и почело је њихово прикупљање на Малти, где је од преосталих официра формирана југословенска Морнарица ван отаџбине. На Малту су допловиле торпиљарке "Т-1" и "Т-5", моторна јахта "Бели Орао", минополагачи Орао", "Мељине" и "Мљет". Шеснаестог фебруара 1944. враћен је још један минополагач - "Малинска". Почетком 1944. Британци су Југословенима уступили и једну противподморничку корвету типа "Флауер", која је добиле име "Нада", а убрзо су уступили и осам торпедних чамаца типа "Хиггинс". И "Небојша", иако запуштена и неоперативна, је пребачена на Малту, где се придружила осталим југословенским бродовима.

Половином 1944. долази до заокрета у односима између западних савезника и Југословенске владе. Тако су и бродови на Малти након тога стављени под контролу НОВЈ. С обзиром да је била у лошем стању и није могла возити на властити погон, "Небојша" је тек након рата отегљена са Малте у Бари, где је 23. августа 1945. на њеном јарболу први пут дигнута нова застави Југословенске ратне морнарице. Тако је игром судбине, подморница која је прва на себи дигла заставу оне претходне Југославије исту улогу одиграла и у другој по реду

заједници Јужних Словена. Крајем августа 1945. године "Небојша" је дотегљена у Сплит. Током 1946. године извршен је ремонт, и уврштена је у састав Југословенске ратне морнарице под новим именом "Тара" и новом ознаком - 801. Једно време базирала је у Сплиту, да би напослетку била пребачена у Пулу. Због старости, није ронила, већ је служила за школовање и обуку првих послератних подморничара. Године 1955. "Небојша", односно "Тара", је повучена из употребе, расходована и исечена. Тако је свој пут завршила последња од четири подморнице из састава Подморничке флотиле Морнарице краљевине Југославије - елитне јединице чију је традицију наставила 88. флотила подморница Југословенске Ратне Морнарице.

Бошко АНТИЋ,
контраадмирал у пензији