



Контролна пловидба после четворогодишњег ремонта

Козара опет ПЛОВИ

Михољска недеља у Смедереву, на Дунаву. „Козара“, брод посебне намене (БПН) 30, испловљава према Београду, на једну од последњих провера пре него што, као командни брод Речне флотиле, поново буде у Другом речном одреду на Ушћу

Дан окупан сунцем, а Дунав распростро тепих без набора пред лепотицом која је, под именом „Кримхилд“, свечано поринута у (тада) немачкој луци Линц, далеког 15. септембра 1939. године.

– На брод! Команду изговара министар одбране Небојша Родић, који је пре тога, у маниру поморца приликом уласка на пловило, током преласка „сиза“, прво поздравио заставу на крми, а онда је, након звиждука пиштаљке која значи команду (мирно!) одсечно изговорио фразу после које је ова пловидба са сјајним поводом могла да почне. Завршила се успешно, четири сата касније, тамо где и како је пла-

нирано, у Другом речном одреду Речне флотиле, на београдском Ушћу.

Сви који „Козару“ знају од раније, и без озбиљнијег бављења подугачким списком новина, којима може да се подичи, видели су да то више није онај брод који је пре четири године упловио на генерални ремонт и модификацију у зимску луку апатинског бродоградилшта. Старо је његово часно име, историја и део трупа. Све остало је ново.

Током ове фазе верификационих испитивања, које обавља Технички опитни центар, „Козаром“ плове министар одбране Небојша Родић и начелник Генералштаба Војске Србије генерал Љубиша Диковић са сарадницима, међу којима су државни секретар Зоран Ђорђевић и командант Копнене војске генерал-потпуковник Александар Живковић.

Високи гости обишли су све виталне системе брода, који после модернизације, како се могло чути



током презентације команданта Речне флотиле пуковника Андрије Андрића, има све предуслове за безбедно, поуздано и економично коришћење наредних 25 до 30 година. „Козара“ је први војни брод у региону са уграђеном дизел-електричном пропулзијом, која омогућава миран, готово бешуман и економичан рад, а општем утиску моћног пловила доприносе и савремени навигациони систем, који значајно повећава безбедност и омогућава пловидбу по магли и ноћу уз ефикасно откривање циљева.

Осим посаде, на броду дуже може боравити 70 лица, а може лако бити преуређен за друге намене. По



ТЕХНИЧКИ ИЗАЗОВ

Истичући задовољство сарадњом са Министарством одбране, Коста Зутковић, директор BEOLINE GROUP, каже да су радови на генералном ремонту и модификацијама оваквог брода били изузетно захтевни. Посебан изазов за извођача представљала је уградња дизел-електро пропулзије, првог бродског погона такве врсте у Србији.

СИГУРНОСТ ПЛОВИДБЕ

Ремонтованим и модификованим бродом неупоредиво су олакшани навигација и безбедност на унутрашњим пловним путевима. Возња брода, и све обавезе везане за командовање пловилом, представљају изузетно велику одговорност, како за команданта тако и за сваког члана посаде, али, у исто време, и немерљиво задовољство, каже мајор Душан Ристић, командант „Козаре“.

ПЛОВИО И ПЛОВИО

За Речну флотилу „Козара“ је најзначајнији пловни објекат, који ће служити као командни брод, брод за школску обуку морнара, као резиденцијални објекат за протоколарне сврхе. То је брод база, матица, који може да опслужи све остале бродове Речне флотиле и чији танкови носе 25.000 литара питке воде и 59 тона дизела. Дуг је 67, а широк 9,5 метара, тежак 550 тона.

Од 1939. године пловио је више од 55 година, а 14 је провео на ремонту. Препловио је више од 230.000 километара.

потреби, може пловити као школски брод, објекат за обуку, али и у привредне и друге сврхе, или протоколарне.

Респектабилна опрема

Четворогодишњи ремонт „Козаре“, чија два дизел-електрична агрега-

та, у економичном режиму коришћења, троше око 70 литара евроразезела, коштао је 249,5 милиона динара, што је готово пет пута мање од цене новог брода ових карактеристика. Два мотора из 1939. године и даље раде, али се размишља да буду понуђени за музејске сврхе Немцима, који су их и произвели.





СВЕДОК ВРЕМЕНА

„Козара“ је крајем маја 1961. године у поткозарском селу Градина, делу јасеновачког споменичког комплекса, „уматичена“, а набављена је само неколико месеци раније од немачког „Баварског Лојда“. Брод је добио име по планини која је постала синоним страдања српског народа у Другом светском рату.

Раније, као део окупационих снага брод је, под именом „Кримхилд“, као један од три брза матична брода базе, био део немачке морнарице. Свечано поринуће „Кримхилда“, у тада немачкој луци Линц, било је 15. септембра 1939. године, након чега је брод је укључен у састав Црноморске флоте немачке морнарице, као командни брод команданта за поморске и речне снаге на сектору Дунава, Црног мора и Дњепра, те као брод матица и за један дивизион миноловаца.

У том периоду више пута пловио је кроз Београд и Нови Сад, као део окупационих снага. У саставу Црноморске флоте био је све до 1945. године. Тада нико није ни слутио да ће једног дана бити југословенски, а затим и српски.

Од капитулације Немачке до 1948. године брод је био ратни плен америчких окупационих снага и слу-

жио је за смештај штабова дивизија. Према подацима бродарског музеја у Регензбургу, име му је промењено у „Орегон“. Касније, брод је предат фирми „Баварски Лојд“, која му је вратила старо име и претворила га у хотел. Сходно новој намени „Кримхилд“ је изгубио наоружање и добио нову, другачију опрему. Као брод ресторан, коришћен је све до 1954. године, када је због нерентабилности затворен. Том приликом отељен је у један рукавац Дунава и предат на чување. Наредних шест година „Кримхилд“ ће бити стамбени објекат.

У време кад је немачки брод преживљавао најгоре тренутке од изградње, у југословенској речној флотили указала се потреба за ратним бродом посебне намене, који би могао да буде истовремено и пловећа учионица и командни брод и база-матица за све друге бродове Флотиле. Решење је пронађено управо у броду „Кримхилд“, који је, некако у то време, постао предмет трговинске размене између сисачког „Дунавског Лојда“ и „Баварског Лојда“ из Регензбурга. С обзиром на то да је Немцима уместо ратног брода био потребнији један теретни шлеп, на договор се није дуго чекало, па је „Кримхилд“ релативно јефтино, практично по цени главних мотора, постао

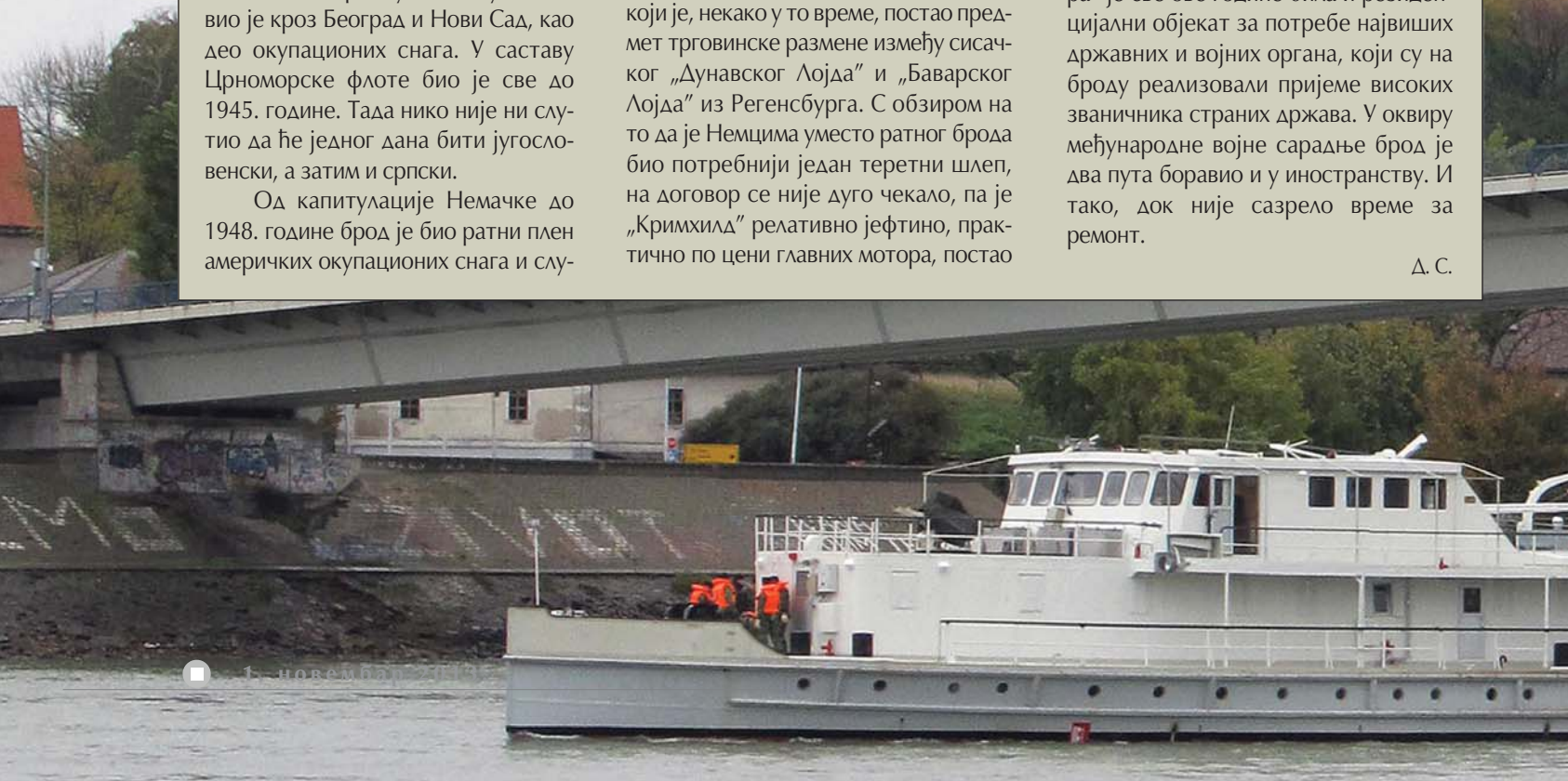
власништво југословенског бродарског предузећа.

Убрзо се показало да ратни брод није био рентабилан у привреди, па је „Кримхилд“ понуђен Флотили, као решење проблема насталих због непостојања командног брода. Тадашњи командант Речне ратне флотиле капетан бојног брода Михаило Тодоровић није се много двоумио па је за непуних шест месеци брод „Фрушка гора“ замењен за „Кримхилд“, који тако постаје пловило „број 1“ у Флотили.

Од доласка у јединицу брод је коришћен као брзи матични брод за мање јединице, приликом њихових возњи по пловним путевима Дунава, Тисе, Саве, Драве и Бегеја. Све време брод је био и командни брод команданта Речне ратне флотиле. Осим команданта, на брод су укључиване и команде привремених састава за командовање вежбама и гађањима, а кад није било вежби „Козара“ је служила као пловећа учионица.

Нема поморског старешине, младог официра или подофицира РРФ који није крочио на „Козару“. Своју прву пловидбу реком остварили су управо на том броду, баш као и слушаоци Школе националне одбране, који се бар једном годишње нађу на његовим палубама. Њихова пловидба до Ћердапа постала је традиционална. Осим за командовање и обуку, „Козара“ је све ове године била и резиденцијални објекат за потребе највиших државних и војних органа, који су на броду реализовали пријеме високих званичника страних држава. У оквиру међународне војне сарадње брод је два пута боравио и у иностранству. И тако, док није сазрело време за ремонт.

Д. С.



Доковање брода започето је у новембру 2009, а ремонт у мају наредне године. Поред бројних модификација, дизел-електричне пропулзије, на „Козари“ је интегрисан и речни аутоматски информациони систем (АИС) који омогућава аквизицију података, приказ ситуације на унутрашњим пловним путевима, формирање информационих база за аутоматску обраду, ажурирање, чување, приказивање, пренос података, израду и достављање извештаја и комуникацију са претпостављенима, потчињенима и садејствујућим снагама.

Брод располаже салонима, кабинама за спавање и одмор, шетном палубом, опремом за чување и припрему хране. У прамчаном делу смештени су кормиларница, бродски оперативни центар, седам кабина за посаду, официрски салон, друштвене и кадетске просторије. Сви простори су климатизовани. Потпуно су реновиран палу-

ба и палубна опрема. О екологији се нарочито водило рачуна. Савремени систем отпадних и техничких вода спречава загађивања нафтном, отпадним водама и смећем, а уграђени су и нови сидрени уређај са сидрено-притезним витлом, ново сидро и главни и помоћни сидрени ланци.

Тај велики посао изнели су главни извођач на генералном ремонту и модификацијама, београдска BEOLINE GROUP, са подизвођачима ријечким ЕММЕХ-ом и ТЕКНОХ GROUP из Врчина, заступника CATERPILLAR-а, америчког произвођача мотора.

Командант Речне флотиле пуковник Андрија Андрић не крије задовољство што ће „Козара“ поново бити у строју, на располагању за реализацију задатака ове јединице. Он подсећа да су, током петодневне пловидбе од Апатина до Ђердапа, и у повратку од Ђердапа до Београда, дужине од око 1.000 километара и уз остварених око

80 сати погона, вршена верификациона испитивања маневарских и мариитивних способности, као и тест издржљивости.

– У рејону Ђердапа су готово идеални услови за испитивање бродских система. Потребни су одређена ширина и дубина Дунава, јер се њима избегава утицај отпора дна који се остварује приликом пловидбе у плитким водама – појашњава пуковник Бранимир Вујатовић из Управе за одбрамбене технологије, потврђујући да ће, уколико испитивања која спроводи Технички опитни центар, потврде да су испуњени сви тактичко-технички захтеви постављени од стране Управе за планирање и развој Генералштаба као тактичког носиоца, брод „Козара“ бити предат у оперативну употребу Речној флотили. ■

Владимир ВЈЕШТИЋ
Будимир М. ПОПАДИЋ
Снимио Радован ПОПОВИЋ

