

PERO BAŠKOT

Arhiv Eo. Ivo J. B. Luka

ABK 209-M6-VII/228

ŽELJEZNIČKI I DRUGI OBJEKTI NA UDARIMA KOZARSKIH  
PARTIZANA U NARODNO-OSLOBODILAČKOJ BORBI

Prijedor, avgusta 1977.

Kozarsko ratno područje nalazilo se u okruženju rijeka Sane, Une, Save i Vrbasa, drumskim i željezničkim saobraćajnicama, brojnim i jakim neprijateljskim garnizonima i uporištima pa je obilovalo kroz cijeli tok rata, sa mnogobrojnim svojim - kozarskim osobenostima ako ne i specifičnostima.

Neke od ovih, često su išle u prilog neprijatelju. Područje je po prostoru relativno malo. U vojno taktičkom pogledu, cijelo područje Kozare u dobroj mjeri je komunikativno i prohodno zahvaljujući saobraćajnicama oko Kozare i nekoliko prohodnih putnih pravaca, kao što su od Prijedora do Bos-Dubice, od Kozarca-Mrakovica- Manastir Moštanica, od Bos. Gradiške-Orahova- Bos. Dubica- Kostajnica, Bosanska Gradiška-Podgraci, od sela Medjuvodja uz riječicu Mlječanicu do Vitlovske i dr.

Za neprijatelja, svakako je bilo najvažnija saobraćajnica željeznička pruga normalnog kolosjeka Zagreb-Volinja-Bos. Novi-Prijedor-Banja Luka. Od Volinja do Banjaluke dužina ove pruge je oko 100 km. Drugi krak pruge od Bos. Novog do Bihaća je sa 65 km. Sa ove željezničke saobraćajnice, odvaja se pruga uskog kolosjeka od Prijedora u pravcu rudnika Ljubije i od Prijedora u pravcu Sanskog Mosta, Grmeča, Drvara, Kaldreme, te Grmeč-Jajce.

Ove željezničke saobraćajnice činile su Bos. Novi i Prijedor važnim željezničkim i drumskim raskrsnicama, uz napomenu, da je željeznička pruga od Volinja kroz Bos. Novi do Bihaća i Banjaluke, bila u toku rata jedina pruga normalnog kolosjeka u Bosni i Hercegovini.

Željeznička pruga od Zagreba do Banjaluke i Bihaća, bila je kroz cijeli tok rata za neprijatelja od vrlo važnog vojno-ekonomskog značaja, a zbog postojanja rudnika željezne rude Ljubija, eksploatacije i odvoza ove rude u njemačke fabrike za ratnu opremu, rudnik sa prugom svrstani su u red objekata od posebno vojno-strategijskog značaja.

Nadalje, ova pruga do Banjaluke i Bihaća, bila je za okupatora i njegove satelite iz tzv. NDH od posebnog ekonomskog značaja. Ovom saobraćajnicom neprijatelj je nastojao da izveze iz Bosanske Krajine hiljade vagona željezne rude iz Ljubije, uglja iz Lauša, Kamengrada i Lješljana, drveta i gradje iz bogatih šumskih masiva Bos. Krajine i Centralne Bosne, stoke, žitarica, voća i mnogo drugog. U vojno taktičkom pogledu ova saobraćajnica trebala je da služi

neprijatelju kao najjače transportno sredstvo za dovlačenje i manevriranje vojne snage i opreme u borbi protiv naroda Bos Krajine i njegove Oslobođilačke vojske u toku rata.

Imajući sve ovo u vidu i mnoge druge okolnosti, a posebno provedći poruke i direktive CK KPJ upućene svim narodima Jugoslavije u julskom proglasu 1941. godine u kojem se pored ostalog kaže: "rušiti sve što služi neprijatelju. Našu zemlju treba pretvoriti u grobnicu za neprijatelja, a ne da bude baza za njegovo snabdjevanje", partijsko i vojno rukovodstvo na Kozari, poduzelo je posebne mjere na rušenju i razaranju željezničkih i drugih objekata kroz cijeli tok rata, koji su služili neprijatelju.

Već u prvim danima ustanka, cilj napada ustanika bili su: željeznička pruga, sjedišta opština, žandarmerijskih kasarni, mostovi i propusti na cestama, obaranje drveća preko cesta, prekopavanje i slično. Tih dana na području Kozare izvedeno je više akcija na neprijateljske objekte. Medju prvim akcijama napadnuta je i željeznička pruga Volinja-Banja Luka na nekoliko mjesta. Potrgane su telefonske i druge instalacije u Dobrljinu oko Dragotinje, na željezničkoj stanici Brežićani, na nekoliko mjesta oko Omarske i dr.

U vezi sa ovim akcijama ustanika, ustaško kotarska uprava iz Prijedora u svom prvom izvještaju od 4.VIII 1941. godine obavještava župsku redarstvenu oblast pa izmedju ostalog kaže:

"Pobunjenici su napali na više mjesta i željezničku prugu. Oko Omarske brzoglasne linije i stanične instalacije su potrgane. Oko 300 četnika naoružani su puškama i strojnicama zaposjeli su prugu. U Brežićanima i Dragotinji takodje su potrgali željezničke instalacije i brzoglasne linije..."

Rušenjem mostova i propusta na cestama sa zaprečavanjem cesta drvećem, u prvim danima ustanka, učinjene su ceste neupotrebljivim. Evo šta o tome kaže ustaški potpukovnik Zoran u svom izvještaju od 15.X 1941. godine poslije akcije i prolaza njegove jedinice od Prijedora u pravcu Knežice:

"Cijeli otpor na koji smo naišli bio je u tome što su i seljaci porušili mostove i prekopali puteve. Svi su seljaci jataci pobunjenika. Naša izvještajna služba na području pobunjenika ne postoji. Na drugoj strani pobunjenici imaju idealnu špijunažu..." (INV.II/226 institut za istoriju rad.pokreta Hrvatske).

Formiranjem štaba II Krajiškog ~~partizanskog~~ partizanskog odreda na Kozari i njegovih prvih četa koje su locirane na mjestima odakle će moći najefikasnije djelovati u razvijanju opštenarodnog pokreta oslobodilačke borbe i odakle će najuspješnije moći i napadaju i uništavaju neprijatelja i njegove objekte, da štite narod i njegovu imovinu, počele su organizovane i dobro pripremane akcije i na željezničku prugu i njene objekte.

Provodeći opšti stav i direktive Okružnog komiteta KPJ za Kozaru i Štaba odreda, novoformirane čete, svaka na svom području, sve znalačkije su i organizovane izvodile akcije na neprijateljske objekte.

Karanska, ustvari III četa, docije I bataljon II krajiškog partizanskog odreda, bila je locirana na području od Prijedora do Kostajnice na tzv. trokutu ovog dijela Kozarskog područja, sa smještajem štaba čete, odnosno bataljona u šumi Karan kod sela Marina. Na području ovog bataljona nalazila se i najduži dio željezničke pruge od Volinje do Prijedora cca 50 km. Pored toga, konfiguracija terena i geografski uslovi bili su pogodniji za izvođenje jačih i opsežnijih akcija na željezničku prugu i druge objekte. Dolina rijeka Sane i Une sa okolnim brdima i šumskim predjelima koja su se spuštala do pruge i ceste na skoro cijeloj dužini davala je velike mogućnosti za izvođenje akcija. Daljnje pogodnosti koje su išle u prilog III čete odnosno prvog bataljona, bile su u tome, što je iz ovih sela bilo oko 700 rudarskih i pilanskih radnika, rudnika Lješljani i pilane u Dobrljinu, od kojih su znatan broj stupili u partizane već 1941. godine.

Ove i druge okolnosti, omogućile su da se štab III čete posebno angažuje i posveti iznalaženju i stvaranju mogućnosti i uslova za totalnu rušilačku aktivnost na željeznici, što ne znači da i druge čete- kasnije bataljoni, nisu u granicama svojih mogućnosti izvodile akcije na željezničku prugu i njene objekte.

Štab III čete za početak, morao je da riješi dva osnovna zadatka. Pronaći među borcima ili sa područja rudnika Lješljana i Ljubije, stručne ljude koji poznaju čud i rukovanje sa eksplozivom, koji znaju montirati mine, a potom ih aktivirati i upotrijebiti. I drugo, gdje pronaći i dopremiti veće količine eksploziva, upaljača i drugog potrebog materijala za ovaj posao.

Članovi štaba čete na čelu sa Ičivom Marušićem - Ratkom komandir-  
rom i Žarkom Zgonjaninom - komesarom, nošeni svojom revolucionarnom svijesti  
i izuzetnom pronicljivošću i inicijativnom, provodeći okvirne stavove partije, našli  
su rješenja i stvorili uslove za jednu sistematsku i dugoročnu rušilačku aktivnost  
kojoj je teško naći primjera u NOB-i, na ovoj, za neprijatelja, izuzetnoj važnoj  
željezničkoj i drumskoj komunikaciji.

U svojim četama su pronašli pet boraca-rudara Lješljanskog rudni-  
ka uglja: Bili su to: Milan Stupar, Gojko Janković, Dušan Vejinović, Uroš Šurlan i  
Risto Stupar. Ovoj petorici, pridodan je i Simo Vejinović precizni mehaničar koji  
je dotle opravljao oružje pri štabu čete. Svi skupa našli su se u štabu čete. Komandir  
i komesar sa svojim borcima su nadugačko i naširoko, analizirali važnost uništenja  
pruge i svoje buduće zadatke, tražeći od boraca njihovo stručno mišljenje i sve  
drugo što je vezano za ovaj specifičan oblik budućeg ratovanja.

Ratko i Žarko bili su posebno raspoloženi kada su im Milan Stupar  
i ostali borci optimistički objasnili tehničku rukovanja, upotrebu eksploziva i do  
koje mjere se može postići uništenje željezničke pruge, mostova, vozova i drugih  
objekata, pod uslovom da se nabave moguće veće količine eksploziva i drugog pomoć-  
nog materijala.

"Ako budemo imali eksploziva, upaljača, detonatora, korde, elektro-  
anašina s kablovima, neprijatelj ne može napraviti što žmi možemo srušiti. Ja sam  
kvalifikovani miner a i ovi moji drugovi su radili samnom " rekao je Milan Stupar  
svom komandiru i komesaru.

Time je bila formirana prva minerska grupa od kozarskih partizana  
koncem septembra mjeseca 1941. godine, na čelu sa komandrom Milanom Stuparom.  
Stupar je ostao komandir minera do svršetka rata, a po njegovoj izjavi, oko 250 bo-  
raca na Kozare, do konca rata okvalifikovali su se za minere, koji su po grupama  
djelovali u brojnim četama, bataljonima i brigadama kozarskog područja. Time je  
štab čete riješio pitanje stručnih boraca za predstojeće akcije na željeznici i oko  
željeznice, koje su bile ravne podvizima.

Brige i naponi oko snabdjevanja minera sa velikim količinama eksplo-  
ziva i drugog materijala, zahtijevali su dugotrajan, stalan i krajšje organizovan posao,

u koji se moralo angažovati desetine članova KPJ i drugih saradnika NOP na neoslobodjenim teritorijama.

U tom vremenu bilo je poznato, da se eksploziv sa ostalim potrebnim materijalom, može isključivo naći u rudnicima Lješljani, Ljubija i Lauši.

Štab čete odlučio se da traži eksploziv iz Lješljana i Ljubije, preko postojećih kanala i veza sa partijskim organizacijama u Bos. Novom i rudniku Ljubiji.

Dok su kontakti i veze sa ovim partijskim organizacijama uspostavljane i dok su članovi KPJ u Ljubiji i Bos. Novom iznalazili rješenje kako dolaziti do eksploziva i drugih materijala iz dobro gradjenih podzemnih magazina koji su još i posebno obezbijedjivani i čuvani od strane neprijatelja, dotle je novoformirana grupa minera i sama radila na pronal aženju i pribavljanju eksploziva. Za prvu "pomoć" uz pomoć ostalih boraca i naroda, razvili su akciju na pronal aženju neeksploziviranih topovskih minami, koje je neprijatelj sipao po kozarskim selima, obzirom da nikad sve neeksploziviraju. Samoinicijativno su ušli u jedan krajnje rizičan i opasan posao, a sve u želji, da date riječi svom komandiru i komesaru što prije potvrde, a i u želji, da svojim očima vide, kako jedan most sa šinama leti u vazduh.

Upornost, majstorstvo, hrabrost i nezadrživa želja za uspjehom koja je krasila ovu prvu "postavu", kozarskih minera, pobijedila je onu poznatu "miner može samo jednom da pogriješi". Ne stotine, već hiljade topovskih i bacačkih granata i avionskih bombi u toku NOR, ovi mineri su demontirali i eksploziv iskoristili. Do svršetka rata, od prve šestorice minera, nijedag nije "pogriješio" demontirajući granate i bombe i ponovo spravljajući i upotrebljavajući ih na neprijateljskim objektima. Svi su preživjeli rat.

Dok je stigla prva pošiljka eksploziva iz Bos. Novog, dotle su i mineri obezbijedili znatne količine eksploziva. U demontaži granata i bombi, precizni mehančari Vejinović sa ostalim svojim drugovima, postao je pravi specijalista za osvajanje eksploziva iz više različitih mehanizama za paljenje koje je neprijatelj pri izradi granata i bombi ugradjivao.

Uz neposrednu prisutnost, brigu i znatiželju članova štaba III čete grupa minera, sastavila je i "proizvela" svoju prvu minu, koja treba da oglasi novo oružje u rukama kozarskih partizana, koja će u većem dijelu ratnog perioda nanosi-

ti neprijatelju velike žrtve u živoj <sup>sili</sup> ~~sili~~ totalno paralisanje i uništenje ove važne željezničke komunikacije kroz Bosansku <sup>KRAJINU</sup> ~~Koštajnicu~~.

Za probu i prvo vatreno krštenje минера, određen je 8/9 oktobra 1941. godine. Te noći snage III čete II krajiškog odreda izvršile su napad na neprijateljsko uporište na željezničkoj stanici Svodna. Pored ostalog, partizani su zarobili i prvi teški mitraljez, potrgali telefonske linije i instalacije, a минери digli u vazduh most sa šinama. (Zbornik SV.2, Dok.105).

15 - 16. novembra snage III čete likvidirale su neprijateljsko uporište na željezničkoj stanici Brežičani, a 20. novembra <sup>mineri</sup> ~~mitraljezi~~ su srušili željeznički most na riječici Orlovača kod Prijedora (zbornik 2 Dok.66). 25. novembra partizani su zapalili pilanu u Kozarcu i porušili pet mostova na cesti u pravcu Mrakovice.

Tako je počela velika rušilačka aktivnost kozarskih partizana u kojoj su минери položili ispit, a partijska i vojna rukovodstva na Kozari "minerskom" ratu u narednom periodu, poklonili su izuzetnu brigu.

Štab III čete bio je zadovoljan sa početkom. Članovi štaba, šesto su se konsultovali sa минерima o njihovim mogućnostima koje su uslovljavale s količinama eksploziva kojeg su posjedovali, a u dogovoru s komandama četa akcije na pruge su planirane i izvodjene. Tako sinhronizovana aktivnost za rušenje željezničkih objekata, vozova i uništenje neprijateljske žive sile, u narednom periodu, imaće veliki, ako ne i presudan značaj za ovo područje. Za dva posljednja mjeseca u 1941. godini, jedinice kozarskih partizana sa минерima bili su deset puta na željezničkoj pruzi Volinja-Piskavica. Dignuta su 4 mosta, zauzeto 5 željezničkih stanica na kojima su porušeni stanični uređaji, zarobljeno nekoliko desetina vojnika, oružja i opreme, na više mjesta potrgana pruga.

U ovim i brojnim drugim ~~obru~~ akcijama kozarskih partizana u nekoliko posljednjih mjeseci 1941. godine medju kojima su od posebnog značaja bile akcije na pilanu u Podgracima 23. oktobra u kojoj je spaljena pilana i zarobljeno 240 pušaka i mnogo drugog i akcija na Mrakovici 5. decembra, gdje je zarobljeno kompletno oružje od jedne bojne (bataljon), izrasla je snaga kozarskih boraca, koja je uslovljavala potrebu i mogućnost da se od brojnih četa formiraju bataljoni. Odluka o formiranju bataljona donijeta je 19. decembra 1941. godine na sastanku štaba II odreda

i Okružnog komiteta KPJ za Kozaru kojem je prisustovao i Djuro Pucar Stari. Time su formirani I, II i III bataljon. Od ranije III čete u Keranu formira se I bataljon..

Učestalim napadima partizana na ovu željezničku komunikaciju, a posebno upotreba eksploziva, neprijatelj je prvi put osjetio ozbiljnu ugroženost saobraćaja. Zato je već u decembru mjesecu 1941. godine opremio i dotjerao pet garnitura oklopnih vozovaž. Tri je smjestio u Bos. Novi da s njima interveniše i obezbjedjuje željezničku prugu u pravcu Bihća, Volinja i deo pruge prema Prijedoru. Dva oklopna voza smjestio je u Prijedoru, radi obezbijedjenja pruge u pravcu Banjaluke i Bos. Novog ("Kozara" 2 str. 120).

Pojava i upotreba oklopnih vozova bila je nova mjera odbrane neprijatelja o čemu su kozarski borci morali da vode računa. Neprijatelj je želio, da svaka upotreba ovih vozova i oružja iz njih, bude što stravičnija i efikasnija, ne samo za partizane koji napadaju već i za stanovništvo koje živi oko pruge na dohvat oružja. U istom vremenu, neprijatelj je pojačao odbranu željezničke pruge sa jačim snagama. Tim je želio da u potpunosti obezbijedi saobraćaj i izvoz željezne rude i drugih materijalnih dobara iz Bos. Krajine. Na svaki i najmanji napad ~~neprijatelj~~ partizana, oklopni vozovi su brzo intervenisali.

Za ove mjere neprijatelja, štabovi kozarskih partizana sa svojim minerima, tražili su i pronašli rješenje. Noću između 2-3 januara 1942. godine, pripremljen je napad na željezničku prugu kod Kozarca. Napad je izvela prva četa II bataljona. Minereri su postavili mine na pruzi između mjesta napada i Prijedora. Tom prilikom, prva četa zarobila je 16 neprijateljskih vojnika. Oklopni voz iz Prijedora da bi ~~može~~ pomogao svojoj posadi, kao poručnik naišao je na zamku minera. Ruka minera i mehanizam za aktiviranje, bez greške, obavili su svoje, a oklopni voz sa posadom, poskočio je od tračnica i ostao kao gomila gvoždja pored pruge. Štabovi i borci bili su više nego zadovoljni.

Štabovi četa i bataljona, čije su snage locirane na području kuda prolazi željeznička pruga od Volinje u pravcu Banjaluke, do maksimuma su pojačali svoju aktivnost i akcije na ovu željezničku komunikaciju. Iskustva i rezultati borbenih ~~jednica~~ dejstava kozarskih boraca uz upotrebu eksploziva u ovom kratkom vremenskom periodu od mjesec- dva, dobila su puno svoje opravdanje. Minereri su se sve



više potvrdjivali i postajali majstori na ovim zadacima. Prva šestorka minerske grupe pronašli su i obučili druge, koji su rasporedjivani po četama, bataljonima a kasnije i brigadama. Sa područja Kozare, u toku NOR oko 250 boraca, obučeni su i postali mineri-borci.

Početakom 1942. godine članovi KPJ iz rudnika Ljubija, počeli su da dostavljaju svoje pošiljke eksploziva, drugog pomoćnog materijala pa čak i elek-tromašine za aktiviranje eksploziva. Takve tri mašine su došle iz rudnika Ljubije. U rudniku Ljubija, u to vrijeme, bile su i najveće količine eksploziva koji je smje-šten u tri dobro obezbijedjena magacina. Ljubijskim članovima KPJ trebalo je nešto više vremena da organizuju i izvrše mnoge predradnje i pripreme za sukcesivno a posebno sigurno slanje eksploziva kako u manjim tako i u većim količinama. Zato, za ove zadatke, bilo je neophodno pronaći i uključiti, u tako rizičan posao, ne mali broj saradnika NOP. Preko direktora rudišta Brdo, ing. Milenka, smjenjeni su ne-poželjni iz skladišta eksploziva na Brdu, na čija su mjesta postavljeni saradnici NOP. Tek tada su se kozarski mineri počeli snabdjevati sa većim količinama eksploziva. Zato su u januaru i narednim mjesecima prve polovine 1942. godine, rušilač-ke aktivnosti i eksplozije, dostigle najveći mogući stepen i totalno paralisanje i uništenje najvećeg dijela ove željezničke komunikacije. Evo šta o januarskoj aktiv-nosti kozarskih boraca i njihovih minera, kaže Kotarski predstojnik Bitorajac u svom jednom izvještaju:

"Komunisti rasturaju svoje letke promdžbe sa kojim pozivaju narod bez obzira na vjeru, da se udružuju i pomažu partizanima. Zabranili su seljacima donošenje žita i ostalog u grad, kao i ~~dogonjenje~~ dogonjenje stoke na pijacu. U gradu vlada velika nestašica živežnih namirnica, a posebno pšenična i kukuruzna brašna i mesa.

Svake noći komunisti vrše napade na državne objekte a posebno na željezničke komunikacije. Prvog siječnja jedna veća grupa komunističke bande na če-lu nekog Hamdije Omanovića napali su željezničku postaju u Brezičanima 7 km. od Prijedora. Iste noći na željezničkoj postaji Dragotinja zarobljeno je 30 domobrana, a skretnice minirane i potrgane. Banda je na čelu nekog Dušana Vokića zauzela i uništila opštinu Palančište. Iste noći napadnuta je ljubijska željeznička stanica.

Oklopni voz iz Prijedora upućen da pomogne našim posadama miniran je i sletio s tračnica prije nego je došao do naših posada. Ponovo 16. siječnja napadnuta je željeznička stanica Brezičani, a između Prijedora i Brezičana minirana je pruga. Sedamnaestog siječnja zarobili su i otjerali 19 domobrana sa željezničke stanice Hadžimehtići (Petrog Gaj) i prugu potrgali. Devetnaestog siječnja na željezničkoj stanici Kozarac komunisti su zarobili 18 domobrana. Na više mjesta porušeni su mostovi na željezničkoj pruzi i cestama a seste prekopane"... (vojno historijski institut 42/3-1-K. 173).

Osim drugih borbenih dejstava i sukoba kozarskih boraca protiv njemačko-ustaških i domobranskih jedinica, samo u januaru mjesecu 1942. godine iz sačuvane dokumentacije registrovana je 21 akcija na željezničkoj pruzi od Volinje do Piskavica. Skoro svake noći ili dana, letjeli su u vazduh voz, most, dio pruge ili neki drugi objekti i instalacija, koje su bile vezane za željeznicu. Samouvjerenost, pouzdanje i obećanje prve minerske grupe, kada su rekli svom komadiru i komesaru "ako budemo imali dovoljno eksploziva, neprijatelj ne može napraviti što mi možemo srušiti...." već u januaru mjesecu potvrđeno je.

Za januar mjesec 1942. godine, vezan je još jedan posebno karakterističan događaj sa ove pruge, koji je ujedno i jedinstven u NOB-i.

Sagledavajući i cijeneći nove mogućnosti, moralnu i borbenu superiornost i ~~pon~~ premoć kozarskih boraca, nad moralnom i položajem neprijateljskih vojnika i njihovih jedinica, u jedinicama kozarskih partizana, počev od vodova i minerskih grupa do komandi četa, bataljona i odreda, radjale su se brojne ideje, inicijative i davani prijedlozi, o sve raznovrsnijim formama i oblicima borbe protiv okupatora i domaćih izdajnika. Među takvim, rodila se i ideja: zauzeti oklopni voz, krenuti s njim od stanice do stanice, razoružavati neprijateljske posade, uništavati željezničke objekte i instalacije, doći na most preko rijeke Une u Volinju i minirati most skupa sa oklopnim vozom. Takva, krajnja smjela i rizična ideja iznikla je u štabu I bataljona II Krajiškog partizanskog odreda, na čijem čelu su bili komadant Ivica Marušić-Ratko i komesar Žarko Zgonjanin.

Za realizaciju ovog zadatka, trebalo je izvršiti brojne pripreme.

- Putem kontakta i veza sa Prijedorom, pokušati pronaći jednog od zapovjednika oklopnog voza, doći s njim u direktan kontakt i udobrovoljiti ga da doveze

oklopni voz na zakazano mjesto i da ga preda bez borbe. Pronadjen je takav zapovjednik oklopnog voza u licu domobranskog natporučnika, koji je 5. na 6. januar dovezao oklopni voz izmedju zeželjezničkih stanica Svodna i Dragotinja kod čuvarne broj 10 s tim što posadu bez borbe nije mog~~o~~<sup>la</sup> predati obzirom da je od 22 vojnika, koliko ih je bilo u oklopnom vozu, (prema izjavi domobranskog natporučnika na sastanku sa Ratkom i Stevom Raušem) 18 su bili ustaše. Komadant Ratko prihvatio je da posadu silom razoruža. Za tu akciju izdvojen je vod odabranih partizana iz I čete I bataljona, presvučeni u uniforme neprijateljskih vojnika, naoružani i poučeni za borbu s neprijateljskim vojnicima u zatvorenom prostoru unutar vagona, koji će na čelu sa svojim komandantom Ratkom u ulozu i uniformi domobranskog časnika, ući u oklopni voz i silom razoružati neprijateljsku posadu.

Za tu akciju pripremljeno je oko 500 kg. eksploziva, s kojim je trebalo minirati stanične objekte i most s vozom u Volinju. Sve jedinice I bataljona, za tu noć bile su rasporedjene oko važnijih neprijateljskih uporišta, sa zadatkom da pomognu komadanru i njegovim borcima kada oklopni voz bude dolazio, a uporište na željezničkoj stanici u Blagaju kod Bos. Novog treba da se zauzme i prije dolaska Ratka i oklopnog voza.

Za vožnju i upravljanje vozom odredjen je Jovan Šinik, kvalifikovani strojvodja, uz asistenciju Hamdije Omanovića, ranije prometnika na željeznici.

U momentu odstranjivanja od lokomotive strojvodje i drugog vozopratnog osoblja, pomoćni ložać (praktikant) Burazorović Tasim koji je te noći bio na dužnosti u lokomotivi, vidjevši da se prema njegovim primjenjuje sila, brzo je zatvorio vrata na lokomotivi. Time je ložać onemogućio ulazak Šinika i Omanovića u lokomotivu i odmah pokrenuo voz nazad u pravcu Prijedora, dajući mu punu moguću brzinu. Na zemlji su ostali: komadant oklopnog voza natporučnik Jetaković Hamdija, strojvodja, vozvodja, vojnik pratilac iz lokomotive. Do pokretanja voza, u voz su ušli: ~~komadant Ivica Marušić-Ratko~~, Milan Krnetić, Rajko Vukmir, Branko Tubić-Jelin, Pero Stojnić, Dragan Kačavenda, Mile Bijeljac, Mile Mačok i na stepenište vagona komadant Ivica Marušić-Ratko. Mjesto predvidjenih 15 u oklopni voz medju neprijateljske vojnike ušlo je komadant Ratko sa svojih 7 borava. Ne preuzimanjem uprave

nad lokomotivom, cijeli tok akcije dobio je obrnut smjer.

Nastao je obračun između komadanta Ratka sa 7 njegovih boraca i 22 neprijateljska vojnika u zatvorenom prostoru oklopnog vagona, nošenih u pravcu Prijedora brzinom voza koliku je ločać Burazorović mogao da razvija. U vremenu dok je voz jureći prešao razdaljinu od Donje Dragotinje do Brezičana, obračun s neprijateljskim vojnicima bio je završen. Oko željezničke stanice Brezičani, neprijateljski vojnici <sup>prestali</sup> su davali otpor uz povike da se predaju. Na relaciji između Brezičana i Prijedora - 7 km. partizani su izbacili iz voza svog poginulog druga Milana Krnetića. Izbacili su zatvarače iz teškog oružja, puške i ostalo lako oružje neprijateljskih vojnika, a zatim jedan za drugim skakali su iz voza. Poslednji je iskočio komadant Ratko, pred ulazom u željezničku stanicu u Prijedoru.

I pored toga što akcija sa oklopnim vozom nije uspjela po predviđenom planu, zbog toga što uprava nad lokomotivom nije prezzeta, ovaj podvig kozarskih boraca, u redovima neprijatelja, djelovao je kao šok demoralizacije i panike. U gradjanstvu i neprijateljskim vojnicima, prepričavalo se o tom događaju kao o nečem nenormalnom, o nadljudskim bićima i pojavama.

- "Ući u oklopni voz, u borbi savladati vojsku, izletjeti iz voza u najvećoj brzini, to nisu obični ljudi"... govorilo se u redovima neprijatelja.

Evo šta o tom događaju kaže se u izvještaju Kozarske uprave iz Prijedora upućen ustaškom redarstvu Banjaluka 8.I 1942. godine.

- "Noću između 5. i 6. siječnja 1942. godine oko 1 sat napali su pobunjenici na željezničku prugu Donja Dragotinja - Svodna. Posjekli su 45 brzoglasnih stubova. Na tri mjesta digli su prugu. Natjerali su čuvara pruge, Rudolfa Blahu da zaustavi oklopni voz koji je te noći obilazio prugu. Kada je voz stao, iz voza su izašli, zapovjednik voza natporučnik Jetaković Hamdija, vlakovodja, strojvodja, zavirač i jedan domobran. Pobunjenici su rekli da su oni domobrani, uplali su u oklopni voz, pozvali vojsku da se preda, jer da su oni partizani i da je sve u njihovim rukama. Ovaj metež, iskoristio je ločać Tasim Burazorović, zatvorio vrata na lokomotivi i pokrenuo voz nazad u pravcu Prijedora, a vozopratno osoblje sa natporučnikom Jetakovićem ostalo je u ropstvu. Do Prijedora u borbi u vlaku, ubijena su dva bandita, koje su uspjeli izbaciti iz voza. U našem odbjeglom vozu, ostala su dva ranjena i dva

zdrava vojnika - domobrana, koji, ali ništa pobliže neznaju da kažu šta se i kako to dogodilo. Sutradan, pronadjeno je 7 pušaka pored pruge koje potiču od naših vojnika. Pronadjen je i jedan odmetnik mrtav, kod kojeg je jedino pronadjen tekst zakletve..." (vojno istorijski institut br. 44/8-K. 201).

2 Kako se vidi u ovom izvještaju ništa se ne kaže šta je bilo sa ostalim neprijateljskim vojnicima, osim što se kaže 2 ranjena i 2 zdrava, koji su, očito, bili izbezumljeni događajima u toj paklenoj borbi u zatvorenom prostoru.

Akcijom na oklopni voz ostao je neutvrđen broj poginulih neprijateljskih vojnika. Prema izjavi ložača Burazorovića, kaže da je vidio 7-8 mrtvih i oko 10 ranjenih ušto ni sam nije siguran, jer je i on bio izbezumljen.

Te noći jedinice I bataljona zauzele su neprijateljsko uporište na željezničkoj stanici Blagaj, zarobili 60 neprijateljskih vojnika, ~~ap~~ 10 oružjem, 100 kg. eksploziva, sanduk korde i drugog materijala, porušili stanične instalacije i uređaje i zapalili objekte u kojima su vojnici bili.

Do koje je mjere uhvatila panika neprijatelja u tom vremenu, samo donekle se može viđjeti kroz dopis ustaške kotarske uprave iz Prijedora, upućen 13. januara 1942. godine ministru unutrašnjih poslova tzv. NDH Andriji Artukoviću na ruke, u kojem se pored ostalog kaže:

- " U vezi sa čestim napadima na željezničku prugu, na oklopne vozove, zarobljavanje naših stražara, odnosno na lak način dolaženja do oružja i pričinjavanja velikih šteta, koliko na samim prugama, tako i na brzojavnim stubovima, mostovima i drugim imecima, te u vezi vršenja neke upravne i sudske vlasti po četnicima-komunistima na zauzetim područjima, radi samog našeg prestiža i radi sprečavanja da četnici - komunisti svakim danom jačaju i uspjevaju svoje poduhvate proširiti u veće razmjere i prikupiti cijelo pravoslavno nezadovoljno pučanstvo, molimo gospodina ministra, da sa svoje strane poradi da se čim prije poduzmu protiv mjere koje bi ozprilike bile ovakve:

1. Da se počne sa temeljitim preseljavanjem svog življa koje pomaže pobunjenike.
2. Da se za svakog ubijenog vojnika strelja 20-30 lica iz logora i zatvora.
3. Da se za svaku zlobnu počinjenu štetu na državnoj željeznici, dadne odmah streljati jedan odredjen broj lica iz logora i zatvora.
4. Da se smjesta odrede zaštitne mjere za naše straže na mostovima i drugim objektima, na opkopima, bodljikavom žicom, utverdama i električnim zvoncem, kako pobunjenici ne bi mogli iznenaditi naše vojnike.

5. Da se svaki naš vojniki stavi pred prijeki vojni sud ako se bez krajnje nužde dadne zarobiti, kao što je to do sada počelo na veliko, čime sramote naše ime i staru pradjedovsku slavu.

6. Da se na mjesto preseljenog pučanstva doseli naše povjerljivo stanovništvo.

7. da se svi preseljeni iskoriste za javne redove do koca rata i do konca izgradnje NDH.

8. Da se odma počne novinska navala kroz sve listove, protiv zločina četnika-komunista, kao predigra za ovaj postupak i da se pred vanjskim svijetom opravda ovaj nužan čin, kako je to činio svojevremeno veliki Hitler kada je htio poduzeti mjere protiv kojeg naroda koji je neprijateljski raspoložen prema njegovom narodu. Mišljenja smo da, ako nećemo mi njih pravovremeno ščepati za vrat, da će oni nas čim lišće u gorama zazeleni. To je javna tajna u ovim krajevima...." (vojno istorijski institut br. 9/9-4, R. 153-2a)

Ofanziva dejstva kozarskih četa, bataljona i minera, na području Kozare a posebno na željezničkoj pruzi od Volinja do Ivanjske, u zimskim i proljetnim mjesecima 1942. godine, poprimila su najšire moguće razmjere. Neprijatelj je sabijen u gradove i nekoliko naselja, kao što su: Ljubija, Kozarac, Ivanjska, na cesti Bos. Gradiška-Banja Luka i na željezničkim stanicama. Neprijatelj se branio i izgradio jaka utvrđenja oko svih uporišta. Prijedor kao grad i najjače neprijateljsko uporište osim Banjaluke, a posebno kao raskrsnica željezničke postojanjem rudnika željezne rude u Ljubiji, bio je opasan izgradjenim utvrđenjima, višestruko bodljikavom žicom i ježevima. Slične zaštitne mjere neprijatelj je udario i oko svih većih željezničkih stanica i mostova na ovoj željezničkoj relaciji, uz dovlačenje pojačanja svojim jedinicama, za obezbjedjivanje pruge i saobraćaja na ovoj pruzi.

Njemačko-ustaške komande, nadali su se da će ovim dodatnim mjerama u potpunosti obezbijediti željeznički saobraćaj.

~~Rexed~~  
Period januar-maj 1942. godine, za neprijatelja, za njegove bunkere i utvrde i za njegove jedinice na željezničkoj pruzi donio je totalno razbijanje a najvećim dijelom i njihovo uništavanje. Nećemo pogriješiti, ako kažemo da je to bio period primjene i uvođenja na području ove željezničke pruge novog kvaliteta u taktici partizanskog ratovanja, o čemu na ovom mjestu želim nešto više da kažem.

Za totalno uništenje ovog dijela željezničke pruge i drugih objekata, partijske organizacije, vojne komande i štabovi, pokrenuli su i izorganizovali, najveću moguću aktivnost svih snaga sa ovog područja. Ilegalni partijski kadrovi i širok krug saradnika NOP sa neoslobodjene teritorije pored ostalog, snabdjevale su minere sa velikim količinama eksploziva bez kojeg se nije moglo zamisliti uništenje vozova i pruge. Po jednoj procjeni, samo iz rudnika Ljubije od januara do maja, došlo je oko 2.500 kg. eksploziva kozarskim minerima.

Iz sačuvanih naših i neprijateljskih dokumenata vidljivo je da su akcije partizanskih jedinica duž pruge od Volinja do Piskavice, bile tako česte, organizovane i uspješne, da je najveći dio ove pruge bio totalno uništavan. Primjera radi, samo nekoliko akcija.

Poslije upada u oklopni voz 5-6 januara, već 11 januara snage I bataljona sa minerima digli su most kod željezničke stanice Brezičani. Sutradan, 12. januara, zauzeta je i porušena željeznička stanica Dragotinja, a 13. januara likvidirana je posada na mostu Strižne a most dignut. Tog dana između Svodne i Blagaja sasječene su sve telefonske linije a pruga minirana na tri mjesta. Šesnaestog i sedamnaestog januara jedinice III bataljona zauzele su Petrov Gaj, ~~zauzele~~ zarobile vod vojnika i prugu potrgale. Kod Dragotinje 18. januara jedinice I bataljona uništile su dva km. pruge.

U istom vremenu I četa II bataljona, između Prijedora i Kozarca, zauzela je čuvarnu i zarobila 16 vojnika sa oružjem i opremom, a ista jedinica između 18-19. januara izvršila je napad na željezničku stanicu Kozarac. Između 16. i 17. januara, prva četa III bataljona zauzela je željezničku stanicu Petrov Gaj kojom prilikom je zarobljeno 29 neprijateljskih vojnika sa oružjem. Peta četa II bataljona zauzela je 5. februara rudnik u Rasavcima, kojom prilikom je ubijeno 8 neprijateljskih vojnika među kojima je bio i jedan njemački oficir. Zaplijenjeno je 1000 kg. karbita, 350 elektroupaljača i dr. Snage III bataljona, 7. i 12. februara zauzele su željezničke stanice Omarsku i Piskavicu, kojom prilikom je zarobljeno 29 neprijateljskih vojnika, a stanice i uređaji porušeni.

U ovim i ostalim mjesecima do 15. maja 1942. godine, u ovakvim neprekidnim napadima i akcijama, posebno je važno istaći i konstatovati, masovno učešće naroda iz sela i područja oko željezničke pruge, na totalnom uništenju pruge.

Naime, već u jesenjim mjesecima 1941. godine, rukovodstvo KPJ i partijske organizacije, radile su na sveopštem organizovanju naroda. Pored mnogih organizacionih formi: narodna vlast u svim selima, skojevske i omladinske organizacije, organizacije AFŽ, omladinske čete za predvojničku obuku i dr. u selima su formirane i radne čete u koje su uključivani svi sposobni - muško i žensko. Pored mnogih poslova koje su ove čete obavljale i pomagale seoskim narodno-oslobodilačkim odborima, vrijedno je istaći njihovu neprocjenjivu ulogu u pomoći partizanskim jedinicama i minerima na uništenju željezničke pruge na ovom području. Narod, svrstan u ove seoske radne čete u zimskim a posebno u proljetnom dijelu 1942. godine, učestovao je u brojnim akcijama na trganju pruge i odvozu šina i pragova zaprežnom stokom daleko u brda ili rijeku Sanu. Na pojedinim međjustaničnim prostorima, pod zaštitom svojih boraca i uz pomoć minera za raskidanje šina, učestovalo je po nekoliko desetina zaprežne stoke i stotine pripadnika ovih radnih četa. Do oslobodjenja Prijedora 16. maja 1942. godine, na relaciji od Bos. Novog do Piskavica sa željezničke trase akcijama naroda koji je bio svrstan u svoje čete, odvezeno je oko 25 duž <sup>k.m.</sup> ~~metara~~ šina i pragova, a ostali dio ove pruge bio je totalno ili djelimično potrgan - uništen.

Na ovim i mnogim drugim zadacima i zajedničkim akcijama, iskovan je jedinstvo naroda i njegove narodno-oslobodilačke vojske, u borbi protiv okupatora i njegovih satelita, koje je ostalo neraskidivo do kraja rata.

U januaru i februaru mjesecu, akcijama kozarskih partizana, pored zauzimanja i likvidacije mnogih uporišta duž željezničke pruge, neprijateljska uporišta koja su se još nekako držala, bila su međjusobno potpuno otsječena i nepovezana. Sam Prijedor zapao je u totalnu blokadu već od početka februara 1942. godine. U nemogućnosti da održi željeznički saobraćaj i razbije blokadu Prijedora, štab 718 njemačke divizije, riješio je da se dijelovima ove divizije probije<sup>4E</sup> Prijedor iz Bos. Dubice. Pokret i napad na našu slobodnu teritoriju, počeo je 17. februara. Do ulaska u Prijedor, njemcima je trebalo punih devet dana borbe sa jedinicama II i dijelovima I bataljona. Od ulaska njemačkih trupa u našu zemlju, pa sve do ovog proboja u Prijedoru i Ljubiji postojale su njemačke jedinice pored ustaških i domobranskih. Ovim probijem prijedorske blokade, njemci su odlučili da pokupe i izvuku samo svoje vojnike iz Ljubije i Prijedora. Pri polasku iz Ljubije 8. marta pored ostalog, njemci su minirali centralno skladište eksploziva sa čime su porušili mnoge rudničke instalacije i objekte.



Akcijom kozarskih partizana i naroda na uništenju pruge, zauzimanjem brojnih željezničkih stanica, mostova i drugih, neprijatelj je doveden u bezizlazan položaj. Evo šta o toj situaciji kaže kotarski predstojnik Bitorajac u svom izvještaju od 8. marta 1942. godine.

"Poslednjih dana mjeseca veljače, jedinice njemačke vojske probile su se od Bos. Dubice, prema Prijedoru. Osmog ožujka, dio njemačkih snaga otišao je u rudnik Ljubiju, pokupio i odveo iz rudnika pripadnike svojih jedinica i članove njemačke narodnosne grupe. Kada su kretali iz Ljubije, zapovjednik ove njemačke jedinice, dao je da se zapali eksploziv koji se nalazio u podzemnim skladištu. Uništeno je 50.000 kg. eksploziva, čime su razrušena okna rudnika i nanesena ogromna šteta rudničkim napravama.

Za vrijeme dok su bile njemačke snage u Prijedoru, opravljen je izvjestan dio pruge prema Brežičanima. Kada su njemačke jedinice napustile Prijedor, Prijedor i Ljubiju ostale su da brane samo hrvatske snage. Tim povodom nastala je panika kod stanovništva i vojske. Nadalje, daljnji opravak pruge potpuno je obustavljen, zbog stalnog napada komunista i daljnjeg rušenja...." (vojno istorijski institut br. 56/ /3-K. 160)

Sagledavajući aktivnost i akcije kozarskih partizana i njihovih minerskih grupa, u vremenu januar-do oslobodjenja Prijedora 16. maja, može se reći, da je to bila permanentna borba, sinhronizovana po vremenu i prostoru i da je u tom periodu izvedeno 196 akcija na ovu prugu. Da, pored ostalog, željezničke stanice: Piskavica, Petrog ~~Va~~ Gaj, Kozarac, Brežičani, Gornja i Donja Dragotinja, Svodna, Blagaj, bile su totalno uništene. Neke od ovih, u tom periodu zauzimate su i po pet puta. Svi mostovi i propusti na ovoj željezničkoj relaciji su minirani i uništeni. Desetine vagona i lokomotiva sa neprijateljem odjetjelo je u vazduh. Oslobodjenjem Prijedora, željeznička pruga sa stanicama i drugim instalacijama Bosanski Novi do Ivanjske u dužini oko 60 km. i Prijedor-Ljubija najvećim dijelom potpuno je uništena. Ovaj dio željezničke pruge od Volinje do Bos. Novog, bio je takodje pod vrlo čestim udarima mina i partizanskih jedinica, ali ne u onako rušilačkom obimu kao pruga oko Prijedora.

Bez sumnje, rušilačka aktivnost partizana na ovoj željezničkoj pruzi u prvoj polovini 1942. godine, bila je ravna podvizima. Neprijatelj nije izvezio rudu i ostala materijalna dobra, a najveći dio naoružanja koje je palo u ruke kozarčana u tom

vremenu oteto je od neprijatelja u Prijedoru i na pruzi Volinja-Piskavica.

Štab I bataljona nije se mirio ni sa ovim velikim uspjesima. Zato je pripremljena i izvedena akcija na vijadukt preko rijeke Une u zajednici sa hrvatskim partizanima, Prvog maja 1942. godine, komadant bataljona Ratko, krenuo je sa tri vođa svojih boraca, sa minerima i 500 km. eksploziva, preko rijeke Une. U zajednici sa Ivišom Harišem-Gromovnik, i ostalim banijskim rukovodiocima i jedinicama, izvršili su 6. maja napad na vijadukt kod Volinje, zauzeli ga i srušili eksplozivom. Rušenjem vijadukta, neprijatelju je nanešen dugoročan udarac, jer je izgradnja ovog objekta bila mnogo duža i teža, nego desetine manjih mostova. Za sve to vrijeme vozovi nisu mogli prolaziti iz hrvatske na teritoriju Bosne i obratno.

Ponovnim zauzimanjem Prijedora 10. juna 1942. godine od strane neprijatelja, u toku i poslije kozarske ofanzive iste godine, njemci i ustaše poduzeli su sve mjere, dok su izradili i opravili željezničku prugu Volinja-Piskavica. Na prugu su dovedene nove snage i posebno opremljeni vozovi za očuvanje i odbranu pruge.

Iako u manjem obimu, čak ni u toku ofanzive, neprijatelj na pruzi nije bio bezbrižan. Dijelovi I krajiške brigade, da bi pomogli jedinicama II odreda u toku Kozarske ofanzive, trećeg jula 1942. godine, zauzeli su Dobrljin. Porušene su tek izgrađene stanične instalacije, pilana, seperacija, električna centrala i zarobljeno 305 neprijateljskih vojnika i oficira trećeg pješadijskog puka tzv. NDH. (zbornik 6-dok.8.)

Koncem novembra 1942. godine, ponovo počinju partizanski napadi na prugu. Tako su jedinice V kozarske udarne brigade izvele napad na neprijatelja i na prugu, 26. novembra, 25, 27. i 29. decembra 1942. godine. U ovim napadima razrušeno je i onesposobljeno 9 km. pruge, stanični uređaji u Blagaju i Dragotinji, srušen tek napravljen most na Strižnoj, zarobljeno 220 neprijateljskih vojnika (Zbornik 8.dok.224.).

Time je počela nova serija napada na željezničku prugu.

U toku IV neprijateljske ofanzive u prvim mjesecima 1943. godine, uslijed angažovanosti naših jedinica, napadi na prugu bili su rijedji. Zato je samo 20. januara II Krajiška brigada likvidirala neprijateljsku posadu na željezničkim stanicama Brezičani i Dragotinja i razrušila 3 km. pruge.

Poslije IV neprijateljske ofanzive, u 1943. godini, 44 puta letjeli su u vazduh vozovi, ~~xxx~~ mostovi, pruga i drugi objekti na relaciji Volinja-Piskavica.

Za ovaj period sve do polovine 1943. godine karakteristično je, da su se mineri morali ponovo angažovati na sakupljanju neeksploziviranih mina, granata i avionskih bombi, kojih je, uistinu, u to doba bilo jako mnogo na području Kozare, poslije kozarske ofanzive. U martu mjesecu 1943. godine, mineri sa pozadincima do-  
tjerali su 5 avionskih bombi sa po 110 kg. iz preko Sane, demontirali ih i iskoristili. U rudniku Ljubiji nije bilo više partijske organizacije pa su se ~~rije~~ mineri ponovno po-  
vratili na neeksplozivirane bombe. Zbog toga u prvoj polovini 1943. godine, bilo je znatno manje eksplozija na pruzi u odnosu na isti period 1942. godine. U drugoj polovi-  
ni 1943. godine, mineri su ponovo snabdjeveni sa većim količinama eksploziva, ali ovog puta, eksploziv je dobivan od saveznika preko njehove vojne misije pri našim vi-  
šim štabovima.

Iako smanjim brojem eksplozija na pruzi, napadi naših jedinica bili su neuporedivo jači i širih razmjera. U ovom vremenu akcije su izvodile naše krupne jedinice: V, II, VIII, VI i XI brigada koje su se kretale na ovom području, smjenjivale jedna drugu sve do konačnog oslobodjenja Prijedora. Pored brigada, vidno učešće su uzeli na rušenju pruge, grmečki partizanski odred, odred "Dr Mladena Stojanovića" Timarski odred i dr. Samo u pet napada naših jedinica sa minerima na neprijateljske vozove: 25. marta, 18. maja, 28. jula, 17. avgusta i 13. septembra 1943. godine, ubijeno je 347 Nijemaca, 233 ustaško-domobranskih vojnika i zarobljeno 75 Nijemaca. Vozovi su uništeni, a zarobljeno je i mnogo oružja, municije i opreme. III, 25. avgusta 1943. godine, jedna motorizovana jedinica 373. njemačke divizije, krenula je od Prijedora u pravcu Bos. Novog da pomogne obezbjedjenju i opravci pruge. Kozarski partizanski odred sa svoja četiri bataljona, sačekao je ovu njemačku jedinicu iznad pruge i ceste Brezičani-Dragotinja. Neprijatelju je izbačeno iz stroja 300, što zarobljenih i mrtvih vojnika. Spaljena su 34 motorna vozila, a zarobljeno je 6 topova i mnogo drugog oružja i opreme. U akciji su učestvovali i dva bataljona omladine koji su iznijeli ratnu opremu ranjene i poginule borce. Tada je poginuo i sekretar sreskog komiteta KPJ za Prijedor Ilija Bursać.

Druga polovina 1943. godine i prva polovina 1944. godine konkretnije do 24. juna 1944. godine, bio je period najkrvavijeg obračuna naših minera, Kozarskog, grmečkog i Timarskog partizanskog odreda, VI, VIII i XI Krajiške udarne brigade sa neprijateljem oko Prijedora, Ljubije u dolini rijeke Sane i na željezničkoj pruzi.

Uz IV i V neprijateljsku ofanzivu, njemci su još uvijek bili odlučni, da željezničku prugu i rudnik Ljubiju šačuvaju i iskoriste. Zbog toga, pored ustaško-domobranskih jedinica, prišli su okupljanju oko sebe, snabdjevanju i naoružavanju tzv. "Redžine milicije" u Kozarcu, "Jagine" i "Šefkine" milicije oko rudnika Ljubije i četnika Vase Mijatovića u selima jugoistočno od Prijedora i u samom predgrađu Prijedora. Pored toga dijelovi jedinica 373 njemačke divizije neprekidno su bile prisutne u Prijedoru i u dolini Sane, do Bosanskog Novog. Zato ovaj period ima i svoje posebne karakteristike. Prisutnost kako neprijateljskih tako i naših jedinica u borba-  
ma za prugu i na pruzi, bila je neuporedivo veća, a time i intenzitet borbi veći i jači. U drugoj polovini 1943. godine i 1944. svaki bataljon naših jedinica, pa i neke čete imaju minersku grupu, uz poseban naglasak, da su sada mineri postali pravi majstori ovog posla i da su snabdjeveni sa eksplozivom i ostalim materijalom. Obračuni naših jedinica s neprijateljem na pruzi i oko pruge bili su vrlo česti i mnogo krvavi. Koncem 1943. godine i kroz 1944. godinu do oslobodjenja Prijedora 7-8. septembra, inicijativa i dalje je bila u rukama naših jedinica. U vremenu januar-juni 1944. godine, na ovoj pruzi, pored drugih objekata i napada, dignuto je 18 radnih i 4 oklopna voza. Neprijatelj nije mogao izdržati tempo napada jedinica NOV-a. U dokumentima su registrovani datumi, 13. i 14. april, 3, 5, 9, 13, 19, 24. i 26. maj, 2, 17, 18. i 24. juli. U tim danima letjeli su u vazduh vozovi sa njemačkom i ustaškom vojskom, s vrlo velikim brojem poginulih i ranjenih. Četvrtog marta između Svodne i Blagaja u napadu XI brigade na njemačku jedinicu koja je obezbjeđivala opravak pruge, ostalo je 100 mrtvih neprijateljskih vojnika, a 11. aprila u dignutom vozu sa dve lokomotive i 8 vagona kod Brežićana, našlo je smrt 96 njemaca.

Udruženi neprijatelj, njemci, ustaše, domobrani, četnici i tri vrste tzv. milicije, ustvari radi se o ustašama, grčevito su branili željezničku i cestovnu komunikaciju i prilaze prijedorskom željezničkom čvoru, pa su neki put prelazili i u protunapade. Tako su u maju 1944. godine jedinice 373 njemačke divizije sa četnicima krenuli u napad na partizanske položaje u Rakelićima i Miljakovcima. U toj borbi jedinice IV naše divizije imale su 14 mrtvih, 39 ranjenih i 104 nestala borca, dok je neprijatelj imao 15 mrtvih i više ranjenih.

U nekoliko navrata, 6, 9, 12. i 17. jula, njemci, ustaše i Redžina

milicija, ostavili su 477 mrtvih i 237 ranjenih svojih vojnika, a naše snage u tim borbama imale su 18 mrtvih i 30 ranjenih.

U tom vremenu snage 373 njemačke divizije i ustaško domobranske jedinice, pokušavale su da intervenišu iz Bosanskog Novog. Minereri su tada bili posebno aktivni. Svaki takav pohod naišao je na po koju nagaznu minu, na cesti Bos. Novi-Prijedor. Što mine nisu uspjele, dovršavalo je oružje partizanskih jedinica sa svojim automatima i drugim naoružanjem.

U toj i takvoj superiornosti i ofanzivnim dejstvima jedinica NOV na pruzi i oko pruge, 13. aprila 1944. godine na pruzi Kozarac-Prijedor snage VIII brigade NOV uništile su voz u kojem je okršaju neprijatelj imao 96 mrtvih. To je ujedno bio i datum kada je neprijatelj definitivno i za sva vremena odustao da brani željezničku prugu od Ivanjske do Prijedora u dužini oko 30 km. (Zbornik NOB-e, sv. 25).

Poslije toga, neprijatelj se koncentrisao u Prijedoru i Bosanskom Novom, nastojeći da kako tako održi saobraćaj i cestovni prolaz Prijedor-Bos. Novi. To je činio više radi obezbjedjenja svog povlačenja iz Prijedora na zapad odakle je i došao u Prijedor 1941. godine, nego što se nadao da može osposobiti i zadržati željeznički saobraćaj od Prijedora do Bos. Novog. U toj i takvoj situaciji jedinice NOVI i partizanski odredi sa ovih područja, prenijele su težište svojih napada i dejstava na željezničke i putne saobraćajnice na prostoru Prijedor-Bos. Novi-Volinja. Time je stvoreno bezizlazno stanje i situacija za neprijatelja. Samo u posljednja tri mjeseca juni, juli i avgust 1944. godine, regi strovano je 55 sukoba i borbi oko Prijedora i duž željezničke pruge prema Bos. Novom i Volinji.

Bili su to dani, kada su njemci, ustaše, domobrani, četnici, Šefkina, Redžina i Jagina milicija na ovom području, na prijedorskoj željezničkoj raskrsnici i pruzi Prijedor. Bos. Novi, prebrojavali svoje poslednje dane opstanka.

Sedmog na osmi septembar 1944. godine, jedinice IV divizije NOV i Timarskog, Kozarskog i Podgrmečkog partizanskog odreda, oslobodile su Prijedor, Ljubiju i željezničku prugu do Bos. Novog. Time je za sva vremena, prekraćen ratni vrtlog u dolini rijeke Sane, i na željezničkoj pruzi Bos. Novi-Prijedor-Banja Luka.

U tim borbama, udruženi neprijatelji ostavili su 1.035 mrtvih, 714 ranjenih i 552 zarobljenih svojih vojnika. Gubici NOV iznosili su 32 mrtva, i 121 ranjena borca. Zaplijenjeno je 9 topova, 10 bacača, 67 teških i lakih mitraljeza i mnogo municije i druge ratne opreme.

Ovim pobjedama NOV na ovom području, pokopana je i posljednja nada okupatora i njegovih sluga, da ljubijska ruda i druga materijalna dobra Bosanske Krajine, budu korištena od strane njemačkog fašizma i njegovih sluga.

Ljubijska ruda sa drugim materijalnim dobrima Bos. Krajine, ostaje vlasništvo ovoga naroda. Partijsko i vojno rukovodstvo Kozarskog područja sa svojim borcima minerima i narodom, odlučilo je još 1941. godine, da nedozvoli okupatoru i njegovim slugama da im Bosanska Krajina bude baza za snabdjevanje.

Koliko su kozarski i drugi borci u tome uspjeli, pored unaprijed iznesenih podataka, na primjeru Ljubijske željezne rude, približno je moguće utvrditi te uspjehe.

Prema zvaničnim podacima iz rudnika Ljubije stanje je sljedeće:

- u 1939. godini u Ljubiji je proizvedeno 480,416 tona rude,

Ako ovo uzmemo kao bazu godišnje proizvodnje, za 4 godine rata 1941-1944. trebalo je biti proizvedeno 1.921.664 tona rude.

Prema zvaničnim podacima rudnika Ljubije, u ovim godinama rata, proizvedeno je 619.889 tona rude, ili za 1,301,775 tona manje. Prema tome, 619.889 tona rude je ukupna proizvodnja željezne rude u toku četiri godine rata. Za žaljenje je, što ne postoje podaci u rudniku Ljubija a ni na željeznici, koliko je od 619.889 toga, transportovano-otpremljeno za njemačke fabrike oružja i ratne opreme.

Sagledavajući ove podatke, u svjetlu borbi i rušilačke aktivnosti partizanskih jedinica sa minerima i narodom u ratnim godinama, o kojima je neprijed bilo riječi, bez dvojbe se može zaključiti da je neznatan procenat željezne rude bio otpremljen ~~ex~~ iz rudnika Ljubije, odnosno uspio proći do njemačkih ~~partiza~~ fabrika u toku rata. Zato je više nego sigurno da su Kozarski partizani sa minerima, ilegalnim saradnicima NOP i narodom, onemogućili njemačkom okupatoru, da hiljade vagona željezne rude preradi u svojim fabrikama, u svoju ratnu opremu. Nadalje, neporedivo je veći broj vagona ostalih materijalnih dobara (uglja, drveta, žita, stoke, voća i dr.) koji nisu takodje mogli otići za Njemačku i njenim satelitima s područja Bosanske Krajine, zbog rušenja i uništenja željezničke pruge, na ovom području u toku NOR-a. Na drugoj strani, po uništenju neprijatelja na ovom području, već u jesen 1944. godine, rušilačka aktivnost na željezničkim i drumskim objektima,

zamijenjena je sa učešćem svih snaga u opravci i izgradnji željezničkih pruga i drumskih objekata. O tome govori izvještaj saobraćajnog ostsjeka V Korpusa ~~VOJK~~ NOV-a. ("Oslobodjenje br.20).

-"Od Prijedora do Drvara, od Srnetice do Jajca, od Jajca do Gornjeg Vakufa, od Komara do Travnika i od Prijedora do Ljubije, Svodne, Omarske, vozovi prevoze naše jedinice, vojsku, ratni materijal, narod, žito i drgo. Danonoćno se radi požrtvovano na osposobljavanju ovih pruga. Sjekli su se pragovi, nasipali šljunčani zastori, iskivali čavli, ispravljale šine, podizali mostovi i drugi željeznički objekti.

Sagradjena su 42. mosta u dužini od 5-15 metara. Dva od 35 metara a jedan od 70 metara, Podignuto je 10 staričnih zgrada i opravljeno 10 vodostanica. Sve je ovo radjeno bez alata, ali s voljom i vjerom u uspjeh..."

*Pero Bakić*



