

AKCIJE KOZARSKIH PARTIZANA NA SAOBRAĆAJNICAMA

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 vojnotaktičkom 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, Kozarac — Mrakovica — manastir Moštanica, Bos. Gradiška — Orahova — Bos. Dubica — Kostajnica, Bosanska Gradiška — Podgradci, od sela Međuvođa uz rječicu Mlječanicu do Vitlovske i dr.

Za neprijatelja je svakako bila najvažnija saobraćajnica željeznička pruga normalnog kolosijeka Zagreb — Volinja — Bos. Novi — Prijedor — Banja Luka. Od Volinje do Banje Luke dužina ove pruge je oko 100 km. Drugi krak pruge od Bos. Novog do Bihaća dug je 69 km. Sa ove željezničke saobraćajnice odvaja se pruga od Prijedora u pravcu Ljubije i od Prijedora u pravcu Sanskog Mosta, Grmeča, Drvara, Kaldrme, te Sretice i Jajca. Ove željezničke saobraćajnice i ceste, koje se ukrštaju, činile su Bos. Novi i Prijedor važnim željezničkim i drumskim raskrsnicama.

Željeznička pruga od Zagreba do Banje Luke i Bihaća bila je kroz cijeli tok rata za neprijatelja od vrlo važnog vojnoekonomskog značaja, a zbog postojanja rudnika željezne rude u Ljubiji, eksploatacije i odvoza ove rude u njemačke fabrike za ratnu opremu, rudnik sa prugom svrstani su u red objekata od posebno vojnostrategijskog značaja. Nadalje, ova pruga do Banje Luke 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 građe iz bogatih šumskih masiva Bos. krajine i centralne Bosne, stoke, žitarica, voća i mnogo drugog. U vojnotaktičkom pogledu ova saobraćajnica trebalo je da služi neprijatelju kao najjače transportno sredstvo za dovlačenje i manevriranje vojne snage i opreme u borbi protiv naroda Bos. krajine i njegove oslobodilačke vojske u toku rata.

Imajući sve ove i mnoge druge okolnosti u vidu, a provodeći 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 snabdijevanje«, 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, žandarmerijske kasarne, mostovi i propusti na cesta-

ma, obaranje drveća preko cesta, prekopavanje i slično. Tih dana na području Kozare izvedeno je više akcija na neprijateljske objekte. U 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 Brežičani, na nekoliko mjesta oko Omarske i drugo.

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, između ostalog, kaže:

»Pobunjenici su napali na više mjesta i željezničku prugu. Oko Omarske brzoglasne linije i stanične instalacije su potrgane. Oko 300 četnika naoružani puškama i strojnicama zaposjeli su prugu. U Brežičanima i Dragotinji takođe 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 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).

Formiranje Štaba II krajiškog 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 da napadaju i uništavaju neprijatelja i njegove objekte, da štite narod i njegovu imovinu, počele su organizovane i dobro pripremane akcije 1 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 organizovanije izvodile akcije na neprijateljske objekte.

Karanska, u stvari, III četa, docnije 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 nalazilo 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, koji su se spuštali 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 ovog bataljona, bile su u tome, što je iz ovih sela bilo oko 700 rudarskih i pilanskih radnika, rudnika u Lješljanima 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 u početku je morao da riješi dva osnovna zadatka. Prvo, pronaći među borcima ili sa područja rudnika u Lješljanima i Ljubije stručne ljude koji poznaju ćud 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 potrebnog materijala za ovaj posao.

Članovi Štaba čete na čelu sa Ivicom Marušićem Ratkom, komandrom i Obradom Stišovićem, komesarom, nošeni svojom revolucionarnom svijesti i izuzetnom pronicljivošću i inicijativom, provodeći okvirne stavove Partije,

našli su rješenja i stvorili uslove za jednu sistematsku i dugoročnu rušilačku aktivnost kojoj je teško naći primjera u NOB-u na ovoj, za neprijatelja izuzetno važnoj željezničkoj i drumskoj komunikaciji.

U svojim četama su pronašli pet boraca — rudara Iješanskog rudnika uglja. Bili su to: Milan Stupar, Gojko Janković, Dušan Vejnović, 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 Marušić i Obrad Stišović bili su posebno raspoloženi kada su im Milan Stupar i ostali borci optimistički objasnili tehniku rukovanja, upotrebu eksploziva i do koje mjere se može postići uništenje željezničke pruge, mostova, vozova i drugih objekata, pod uslovom da se nabave veće količine eksploziva i drugog pomoćnog materijala.

»Ako budemo imali eksploziva, upaljača, detonatora, korde, elektromašina s kablovima, neprijatelj ne može napraviti što mi možemo srušiti. Ja sam kvalifikovani miner a i ovi moji drugovi su radili sa mnom«, rekao je Milan Stupar svom komandiru i komesaru.

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

Brige i naponi oko snabdijevanja minera sa velikim količinama eksploziva i drugog materijala, zahtijevali su dugotrajan, stalan i krajnje organizovan posao, u koji se moralo angažovati desetine članova KPJ i drugih saradnika NOP-a na neoslobođenoj teritoriji.

U tom vremenu bilo je poznato da se eksploziv sa ostalim potrebnim materijalom, može isključivo naći u rudnicima Liešljana, Liubiie i Lauša.

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 uspostavljene i dok su članovi KPJ u Liubiji i Bos. Novom iznalazili rješenje kako dolaziti do eksploziva i drugih materijala iz dobro građenih podzemnih magazina koji su još i posebno obezbjeđivani i čuvani od strane neprijatelja. dotle je novformirana grupa minera i sama radila na pronalaženju i pribavljanju eksploziva. Uz pomoć ostalih boraca i naroda, razvili su akciju na pronalaženju neeksploziviranih topovskih granata, koje je neprijatelj sipao PO kozarskim selima, a nikad sve ne eksplozivirani. Samoinicijativno su ušli u jedan krainie rizičan i opasan posao, a sve u želji da date riječi svom komandiru i komešam 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-a, ovi mineri su demontirali i eksploziv iskoristili. Do svršetka rata. od prve šestorice minera, ni jedan nije pogriješio demontirajući granate i bombe i ponovo snavljajući i upotrebljavajući ih na neprijateljskim objektima. Svi su preživjeli rat.

Dok je stigla prva pošilika eksploziva iz Bos. Novog, dotle su i mineri obezbijedili znatne količine eksploziva. U demontaži granata i bombi, precizni

mehaničar 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 ugrađivao.

Uz neposrednu prisutnost, brigu i znatiželju članova Štaba III čete, grupa минера sastavila je i »proizvela« svoju prvu minu, koja treba da oglasi novo oružje u rukama kozarskih partizana, koja će u većem dijelu ratnog perioda nanositi neprijatelju velike žrtve u živoj sili i totalno paralisanje i uništenje ove važne željezničke komunikacije kroz Bosansku krajinu.

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 минери su srušili željeznički most na rječici Orlovači 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 često su se konsultovali sa минерima o njihovim mogućnostima koje su uslovljavane količinama eksploziva kojeg su posjedovali, a u dogovoru s komandama četa akcije na pruge su Dlanirane i izvođene. Tako sinhronizovana aktivnost na rušenju željezničkih cijekata, 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 akcijama kozarskih partizana u nekoliko posljednjih mjeseci 1941. godine, među kojima su od posebnog značaja bile akcije na pilanu u Podgradcima 23. oktobra u kojoj je spaljena pilana i zarobljeno 240 pušaka i dr., te 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 21. decembra 1941. godine na sastanku Štaba II odreda i Okružnog komiteta KPJ za Kozaru kojem je prisustvovao i Đuro Pucar Stari. Tako su formirani I, II i III bataljon. Od ranije III četa u Karanu formira se I bataljon...

Učestalim napadima partizana na željezničku komunikaciju, a posebno upotreba eksploziva, neprijatelj je prvi put osjetio ozbiljnu ugroženost saobraćaja. Zato je već u decembru 1941. godine opremio i dotjerao pet garnitura oklopnih vozova. Tri je smjestio u Bos. Novi da s njima interveniše i obezbjeđuje željezničku prugu u pravcu Bihaća, Volinje i dio pruge prema Prijedoru. Dva oklopna voza smjestio je u Prijedoru, radi obezbjeđenja pruge u pravcu Banje Luke 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 saobra-

ćaj i izvoz željezne rude i drugih materijalnih dobara iz Bos. krajine. Na svaki i najmanji napad 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. Mineri su postavili mine na pruži između mjesta napada i Prijedora. Tom prilikom, Prva četa zarobila je 16 neprijateljskih vojnika. Oklopni voz iz Prijedora, da bi pomogao svojoj posadi, kao poručen, 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 gvožđa 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 Banje Luke, do maksimuma su pojačali svoju aktivnost i akcije na ovu željezničku komunikaciju. Iskustva i rezultati borbenih dejstava kozarskih boraca uz upotrebu eksploziva u ovom kratkom vremenskom periodu od mjece - dva, dobila su puno svoje opravdanje. Mineri su se sve više potvrđivali i postajali majstori na ovim zadacima. Prva šestorka minerske grupe pronašli su i obučili druge, koji su raspoređivani po četama, bataljonima a kasnije i brigadama. Sa područja Kozare, u toku NOB-a, oko 250 boraca obučeni su i postali mineri - borci.

Početak 1942. godine članovi KPJ iz Rudnika »Ljubija« počeli su da dostavljaju svoje pošiljke eksploziva, drugog pomoćnog materijala pa čak i elektromašine za aktiviranje eksploziva. Takve tri mašine su došle iz ovoga rudnika. U Rudniku »Ljubija«, u to vrijeme, bile su i najveće količine eksploziva koji je smješten u tri dobro obezbijedena 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 je za ove zadatke bilo neophodno pronaći i uključiti, u tako rizičan posao, ne mali broj saradnika NOP-a. Preko direktora rudišta Brdo, ing. Milenka, smijenjeni su nepoželjni iz skladišta eksploziva na Brdu, a na njihova mjesta postavljeni su saradnici NOP-a. Tek tada su se kozarski mineri počeli snabdijevati sa većim količinama eksploziva. Zato su u januaru i narednim mjesecima prve polovine 1942. godine rušilačke aktivnosti i eksplozije dostigle najveći mogući stepen i totalno paralisanje i uništenje najvećeg dijela ove željezničke komunikacije. Evo šta o januarskoj aktivnosti kozarskih boraca i njihovih minera, kaže Kotarski predstojnik Bitorajac u svom jednom izvještaju:

»Komunisti rasturaju svoje letke, promidžbe sa kojim pozivaju narod bez obzira na vjeru, da se udružuju i pomažu partizanima. Zabranili su seljcima donošenje žita i ostalog u grad, kao i 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 čelu nekog Hamdije Omanovića napali su željezničku postaju Brežičani, 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. Pono 16. siječnja napadnuta je željeznička stanica Brežičani, a između Prijedora i Brežičana minirana je pruga. Sedamnaestog siječnja zarobili su i otjerali 19 domobrana sa željezničke stanice Hadžimehtići (Petrov 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 ceste prekopane» ... (Vojnoistorijski institut, 42/3-1-K. 173).

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

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

Sagledavajući i cijeneći nove mogućnosti, moralnu i borbenu superiornost i premoć kozarskih boraca nad moralom i položajem neprijateljskih vojnika i njihovih jedinica, u jedinicama kozarskih partizana, počev od vodova i minerskih grupa do komandi četa, bataljona i Odreda, rađale 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, krajnje smjela i rizična ideja iznikla je u Stabu I bataljona II krajiškog partizanskog odreda, na čijem čelu su bili komandant Ivica Marušić Ratko i komesar Žarko Zgonjanin.

Za realizaciju ovog zadatka trebalo je izvršiti brojne pripreme.

Putem kontakta i veza sa Prijedorom trebalo je 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. Pronađen je takav zapovjednik oklopnog voza u licu domobranskog natporučnika, koji je 5. na 6. januar dovezao oklopni voz između željezničkih stanica Svodna i Dragotinja kod čuvarne broj 10, s tim što posadu bez borbe nije mogao predati s obzirom da je od 22 vojnika, koliko ih je bilo u oklopnom voz, (prema izvavi domobranskog natporučnika na sastanku sa Ratkom i Stevom Raušem) 18 su bili ustaše. Komandant Ratko prihvatio je da posadu silom razoruža. Za tu akciju izdvojen je vod odabranih partizana iz I čete I bataljona, presvučeni su 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 ulozi i uniformi domobranskog časnika, ući u oklopni voz i silom razoružati neprijateljsku posadu.

Za tu akciju pripremljeno je oko 500 kg. eksploziva, kojim je trebalo minirati stanične objekte, voz i most u Volinji. Sve jedinice I bataljona za tu noć bile su raspoređene oko važnijih neprijateljskih uporišta sa zadatkom da pomognu komandantu 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 Marušića i oklopnog voza.

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

U momentu odstranjivanja od lokomotive strojovođe 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: komandant oklopnog voza potporučnik Jetaković Hamdija, strojovođa, vozovođa, vojnik pratilac iz lokomotive. Do pokretanja voza, u njega su ušli: Milan Krnetić, Rajko Vukmir, Branko Tubić Jelin, Pero Stojnić, Dragan Kočavenda, Mile Bijeljac, Mile

Maćak i na stepenište vagona komandant Ivica Marušić Ratko. Mjesto predviđenih 15, u oklopni voz među neprijateljske vojnike ušao je komandant Ratko sa svojih 7 boraca. Nepreuzimanjem upravljanja nad lokomotivom, cijeli tok akcije dobio je obrnut smjer.

Nastao je obračun između komandanta Ratka i 7 njegovih boraca sa 22 neprijateljska vojnika u zatvorenom prostoru oklopnog voza, koji je jurio u pravcu Prijedora brzinom koliku je ložać 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 prestali su davati 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, zatim jedan za drugim skakali su iz voza. Posljednji je iskočio komandant Ratko, pred ulazom u željezničku stanicu u Prijedoru.

I pored toga što akcija sa oklopnim vozom nije uspjela po predviđenom planu, zbog toga što upravljanje lokomotivom nije preuzeto, ovaj podvig zarskih boraca u redovima neprijatelja djelovao je kao šok demoralizacije i panike. U građanstvu i među 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 se o tome događaju kaže u izvještaju kotarske uprave iz Prijedora upućen ustaškom redarstvu Banje Luke 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, vlakovođa, strojovođa, zavirač i jedan domobran. Pobunjenici su rekli da su oni domobrani, upali 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 ložać 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 odbjegli vozu ostala su dva ranjena i dva zdrava vojnika — domobrana, koji ništa poblize ne znaju da kažu šta se i kako to dogodilo. Sutradan, pronađeno je 7 pušaka pored pruge koje potiču od naših vojnika. Pronađen je i jedan odmetnik mrtav, kod kojeg je jedino pronađen tekst zakletve ... (Vojnoistorijski institut, br. 44/8-K. 201).

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. U izjavi ložać Burazorović kaže da je vidio 7-8 mrtvih i oko 10 ranjenih, u što 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 sa 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 vidjeti u dopisu 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 pri-

činjavanja velikih šteta, koliko na samim prugama, tako i na brzojavnim stubovima, mostovima i drugim imecima, te u vezi vršenja neke uprave i sudske vlasti po četnicima-komunistima na zauzetim područjima, radi samog našeg prestiža i radi sprečavanja da četnici - komunisti svakim danom jačaju i uspijevaju 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 otprilike 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 određen 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, utvrdama i električnim zvoncima, kako pobunjenici ne bi mogli iznenaditi naše vojnike.

5. Da se svaki naš vojnik 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 radove do konca rata i do konca izgradnje NDH.

8. Da se odmah 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...« (Vojnoistorijski institut, br. 9/9-4, R. 153 - la).

Ofanzivna dejstva kozarskih četa, bataljona i minera, na području Kozare a posebno na željezničkoj pruzi od Volinje 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 izgrađivao jaka utvrđenja oko svih uporišta. Prijedor kao grad i najjače neprijateljsko uporište osim Banje Luke, a posebno kao raskrsnica željeznička i postojanjem rudnika željezne rude u Ljubiji, bio je opasan izgrađenim utvrđenjima, višestruko bodljikavom žicom i ježevima. Slične zaštitne mjere neprijatelj je poduzeo i oko svih većih željezničkih stanica i mostova na ovoj željezničkoj relaciji, uz dovlačenje pojačanja svojim jedinicama za obezbjeđivanje pruge i saobraćaja na ovoj pruzi.

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

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-a sa neoslobođene teritorije, pored ostalog, snabdijevali su minere sa velikim količinama eksploziva bez kojeg se nije moglo zamisliti uništenje vozova i pruge. Po jednoj procjeni, samo iz Rudnika »Lju-

bija« od januara do maja, dopremljeno je oko 2.500 kg eksploziva kozarskim minerima.

Iz sačuvanih naših i neprijateljskih dokumenata vidljivo je da su akcije partizanskih jedinica duž pruge od Volinje 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 Brežičani. Sutradan, 12. januara, zauzeta je i porušena željeznička stanica Dragotinja, a 13. januara likvidirana je posada na mostu preko Strižne a most dignut. Tog dana između Svodne i Blagaja sasječene su sve telefonske linije a pruga minirana na tri mjesta. Sesnaestog i sedamnaestog januara jedinice III bataljona zauzele su Petrov Gaj, 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. i 19. januara izvršila je napad na željezničku stanicu Koazrac. Između 16. i 17. januara Prva četa III bataljona zauzela je željezničku stanicu Petrov Gaj kada je zarobljeno 29 neprijateljskih vojnika sa oružjem. Peta četa II bataljona zauzela je 5. februara rudnik u Rasavcima, kada 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, kada je zarobljeno 29 neprijateljskih vojnika, a stanice i uređaji porušeni.

U ovim i ostalim mjesecima, do 15. maja 1942. godine, u stalnim 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 AFZ-a, 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 zimskom a posebno u proljetnom dijelu 1942. godine, učestvovao je u brojnim akcijama na trganju pruge i odvozu šina i pragova zaprežnom stokom daleko u brda ili u rijeku Sanu. Na pojedinim međustaničnim prostorima, pod zaštitom svojih boraca i uz pomoć minera za raskidanje šina, učestvovalo je po nekoliko desetina zaprežne stoke i stotine pripadnika ovih radnih četa. Do oslobođenja Prijedora 16. maja 1942. godine, na relaciji od Bos. Novog do Piskavice, sa željezničke trase akcijama naroda, koji je bio svrstan u svoje čete, odvezeno je oko 25 km šina i pragova, a ostali dio ove pruge bio je totalno ili djelimično potrgan — uništen.

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

U januaru i februaru 1942. godine, akcijama kozarskih partizana, pored zauzimanja i likvidacije mnogih uporišta duž željezničke pruge, neprijateljska uporišta koja su se još nekako držala, bila su međusobno potpuno odsječena i nepovezana. Sam Prijedor zapao je u totalnu blokadu već od početka februara 1942. godine. U nemogućnosti da održi željeznički saobraćaj i razbiju blokadu Prijedora, Štab 718. njemačke divizije riješio je da se sa dijelovima ove divizije probije u Prijedor iz Bos. Dubice. Pokret i napad na našu slobodnu teritoriju počeo je 17. februara. Do ulaska u Prijedor, Nijemcima 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 probom prijedorske blokade Nijemci su odlučili da pokupe i izvuku samo svoje vojnike iz Ljubije i Prijedora. Pri polasku iz Ljubije 8. marta, pored ostalog, Nijemci 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:

»Posljednjih 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 podzemnom 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 Brežićanima. 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...« (Vojnoistorijski institut, br. 56/3-K.160).

Sagledavajući aktivnost i akcije kozarskih partizana i njihovih minerskih grupa u vremenu januar — do oslobođenja 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. Pored ostalog, željezničke stanice: Piskavica, Petrov Gaj, Kozarac, Brežićani, 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 odletjelo je u vazduh. Oslobođenjem Prijedora, željeznička pruga sa stanicama i drugim instalacijama od Bosanskog Novog do Ivanske, u dužini oko 60 km, i Prijedor — Ljubija, najvećim dijelom potpuno je uništena. Dio željezničke pruge od Volinje do Bos. Novog bio je također pod vrlo čestim udarima minera 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, komandant Bataljona Ratko Marušić, krenuo je sa tri voda svojih boraca, sa minerima i 500 kg eksploziva preko rijeke Une. U zajednici sa Ivicom Harišem Gromovnikom i ostalim banijskim rukovodiocima i jedinicama, izvršili su 6. maja napad na vijadukt kod Volinje, zauzeli ga i srušili eksplozivom. Rušenjem vijadukta, neprijatelju je nanesen dugoročan udarac, jer je izgradnja ovog objekta bila mnogo duža i teža nego desetina 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, Nijemci i ustaše poduzeli su sve mjere dok su izradili i opravali željezničku prugu Volinja — Piskavica.

Na prugu su dovedene nove snage i posebno opremljeni vozovi za čuvanje i odbranu pruge.

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 Strižni, 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 rjeđi. Zato je samo 20. januara II krajiška brigada likvidirala neprijateljsku posadu na željezničkim stanicama Brežićani i Dragotinji i razrušila 2 km pruge.

Poslije IV neprijateljske ofanzive, u 1943. godini, 44 puta letjeli su u vazduh vozovi, 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 neeksploziranih mina, granata i avionskih bombi, kojih je, uistinu, u to doba, bilo jako mnogo na području Kozare, poslije kozarske ofanzive. U martu 1943. godine, mineri sa pozadincima dotjerali su 5 avinoskih bombi sa po 110 kg iz Prekosavja, demontirali ih i iskoristili. U Rudniku »Ljubija« nije bilo više partijske organizacije pa su se mineri ponovno vratili na neeksplozirane bombe. Zbog toga u prvoj polovini 1943. godine bilo je znatno manje eksplozija na pruzi, u odnosu na isti period 1942. godine. U drugoj polovini 1943. godine mineri su ponovo snabdjeveni sa većim količinama eksploziva, ali ovog puta, eksploziv je dobivan od saveznika preko njihove vojne misije pri našim višim štabovima.

Iako s manjim brojem eksplozija na pruzi, napadi naših jedinica bili su neuporedivo jačih 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 oslobođenja Prijedora. Pored brigada, vidno učešće su uzeli na rušenju pruge grmečki partizanski odred, kozarski NOP odred, 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. Ili, 25. avgusta 1943. godine jedna motorizovana jedinica 373. njemačke divizije krenula je od Prijedora u pravcu Bos. Novog da pomogne obezbjeđenju i opravci pruge zbog svog dislociranja. Kozarski partizanski odred sa svoja četiri bataljona sačekao je ovu njemačku jedinicu iznad pruge i ceste Brežićani — 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, Nijemci su još uvijek bili odlučni da željezničku prugu i Rudnik »Ljubiju« sačuvaju i iskoriste. Zbog toga, pored ustaško-domobranskih jedinica, prišli su okupljanju oko sebe, snabdijevanju i naoružavanju tzv. »Redžine milicije« u Kozarcu, »Jagine« i »šefkine« milicije oko Rudnika »Ljubija« i četnika Vase Mijatovića u selima jugoistočno od Prijedora i u samom predgrađu Prijedora. Pored toga, dijelovi jedinica 373. njemačke divizije neprekidno su bile prisutni 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 borbama za prugu i na pruži, 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 pruži i oko pruge bili su vrlo česti i mnogo krvavi. Koncem 1943. godine i kroz 1944. godinu do oslobođenja Prijedora 7. i 8. septembra, inicijativa je i dalje bila u rukama naših jedinica. U vremenu januar - juni 1944. godine, na ovoj pruži, pored drugih objekata, dignuto je 18 radnih i 4 oklopna voza. Neprijatelj nije mogao izdržati tempo napada jedinica NOV. 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 dvije lokomotive i 8 vagona kod Brežićana, našlo je smrt 96 Nijemaca.

Udruženi neprijatelj, Nijemci, ustaše, domobrani, četnici i tri vrste tzv. milicije (u stvari, 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, Nijemci, 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. Mineri 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 pruži i oko pruge, 13. aprila 1944. godine na pruži Kozarac — Prijedor snage VIII brigade NOV uništile su voz i u tom okršaju neprijatelj je 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-a, 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 obezbjeđenja 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 NOV 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,

registrovano je 55 sukoba i borbi oko Prijedora i duž željezničke pruge prema Bos. Novom i Volinji.

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

Sedmog i osmog septembra 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 pruži 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 slugu 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 ovog naroda. Partijsko i vojno rukovodstvo kozarskog područja sa svojim borcima minerima i narodom, odlučilo je još 1941. godine da ne dozvoli 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.

Prema zvaničnim podacima iz Rudnika »Ljubija«, stanje je slijedeće:

— 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 1,912.775 tona rude.

Prema zvaničnim podacima Rudnika »Ljubija«, 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 tona 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 naprijed bilo riječi, bez dvojbe se može zaključiti da je neznatan procenat željezne rude bio otpremljen iz Rudnika »Ljubija«, odnosno uspio proći do njemačkih fabrika u toku rata. Zato je više nego sigurno da su kozarski partizani sa minerima, ilegalnim saradnicima NOP-a i narodom, onemogućili njemačkom okupatoru da hiljade vagona željezne rude preradi u svojim fabrikama, u svoju ratnu opremu. Nadalje, neuporedivo je veći broj vagona ostalih materijalnih dobara (uglja, drveta, žita, stoke, voca i dr.) koji nisu takođe 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 odsjeka V korpusa NOV:

»Od Prijedora do Drvara, od Sretice do Jajca, od Jajca do Gornjeg Vakufa, od Komara do Travnika i od Prijedora do Ljubije, Svodne, Omarške, vozovi prevoze naše jedinice, vojsku, ratni materijal, narod, žito i drugo.

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.

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