

ПАРТИЗАНСКА ЖЕЛЕЗНИЦА У УЖИЧКОЈ РЕПУБЛИЦИ

После ослобођења Чачка, 1. октобра 1941. године, одређен сам да организујем рад на железници. Упутства о томе добио сам од политичког комесара Чачанског партизанског одреда Ратка Митровића. У то време сарађивали смо с четницима па је за команданта Железничке станице у Чачку постављен мајор бивше југословенске војске, четник Милован Т. Мојсиловић. Ја сам добио дужност политичког комесара Станице, а на дужност заменика политичког комесара распоређен је Дуле Милосављевић, чија је помоћ била драгоцене јер је једини он раније радио на железници. Велику помоћ пружали су нам још и Милан Јаковљевић, члан Народноослободилачког одбора у Чачку, који је раније био шеф железничке станице, и Веселин Туцовић.

Успостављање железничког саобраћаја извршено је у рекордном времену. Већ петог октобра известили смо Команду места у Чачку да је отпочео редован железнички саобраћај између Чачка и Вардишта. Тога дана први партизански воз је кренуо за Ужице.

При Железничкој станици у Чачку формиран је Комесаријат, који је имао своју стражу и службу безбедности. Налазећи се на челу тог Комесаријата, ја сам у службу узео младе и одважне партизане, махом оне које сам познавао са спортских терена док сам играо фудбал и углавном чланове Партије и скојевце. Поред свакодневног обезбеђивања железничке станице и магацина, за сваки путнички и теретни воз одређивани су пратиоци.

Чачак је у то време био главни железнички чвор у Ужичкој републици. Један воз свакодневно је саобраћао од Чачка до Адрана, односно до фронта на опкољеном Краљеву. Други воз је саобраћао преко Горњег Милановца до Бањана. Преко Ужица је редовно функционисала железничка веза до Вардишта и Добруна. Возовима су превожени борци на фронт, оружје, муниција, намирнице за снабдевање војске и становништва и друго. Грађани су могли путовати возом, али су поред возне карте морали имати и пропусницу железничког комесаријата. Критеријум код давања таквих пропусница био је прилично строг.

Железницом се скоро свакодневно превозила храна из Чачка за борце на опседнутом Краљеву.

Из Ужица је возовима транспортовано доста оружја за свб фронтове.

Повремено је саобраћао и један блиндирани воз. Он је коришћен према потреби, обично у тежим ситуацијама. Овим возом је, на пример, допремљена муниција из Ужица у Чачак у време четничког напада на Чачак почетком новембра 1941. године.

Највећа опасност за угрожавање железнице, путника и робе долазила је од четника. Они су често заустављали возове, претресали, хапсили партизанске борце и пљачкали. У томе су предњачили четници Божа Јаворца и пожешки четници. Озбиљну опасност за нормалан саобраћај причињавала је и немачка авијација, која је изазивала велике материјалне штете и бројне људске жртве.

Имали смо три дресине, које смо врло често употребљавали за хитне задатке, нарочито за курирске задатке у критичним ситуацијама. Овим дресинама често смо одржавали везе с Врховним штабом у Ужицу, као и везе с фронтovima код Краљева и Горњег Милановца. Повремено дресине су нам служиле и за извиђање.

Крајем октобра учестале су тешкоће због поремећене сарадње с четницима. Четнички командант Железничке станице ускраћивао је потпис на неким налозима и тиме одлагао извршење неких важних одлука,

Поред свакодневног рада, на железници смо организовали политички и просветни рад. Одрљсавали смо према потреби и зборове свих железничара и службе безбедности. Једном таквом збору присуствовао је и говорио председник Народноослободилачког одбора града Чачка Душан Милосављевић. На нашим састанцима и конференцијама често је присуствовао и говорио Милан Јаковљевић. Увек смо га палсљиво слушали и њешве предлоге прихватили. Због свестраног рада на изграђивању идејног нивоа људства једном приликом јавно нас је похвалила другарица Цана Бабовић.

После четничког напада на Чачак седмог новембра, пошто смо четнике успели да одбацимо, постављен сам за комесара железничког саобраћаја на целој ослобођеној територији. О томе сам обавестио комесара подручних железничких станица у Горњем Милановцу, Љубићу, Пожеги и Ужицу. Био сам поносан, али и свестан велике обавезе и одговорности.

Када су се наше снаге, пред навалом Немаца и свих издајника, морале повлачити из Чачка и околине према Ужицу и Санцаку, предузете су мере да се најпре евакуишу рањеници из чачанске болнице, а затим војно-техничка опрема, одећа, обућа и храна. Око 300 рањеника утоварено је у вагоне на отвореној прузи испред Војно-техничког завода. Упућени су према Сеојну.

Пред непосредни улазак Немаца у Чачак, 28. новембра, имао сам последњи сусрет с политичким комесаром Чачанског одреда Ратком Митровићем. Он ми је тада саопштио да прикупим железнички материјал, нарочито инструменте, и да их спакујем у вагоне. Тако сам и учинио.

Тог последњег дана слободе у 1941. години отпремљено је из Чачка неколико возова с људством и материјалом према Ужицу. У транспортима је било и заробљених немачких војника, као и извештај број заробљених четничких официра.

Александар Ацо КНЕЖЕВИЋ