

РАД У ЧАЧАНСКОЈ „ГАРАЖИ“

После повратка из ослобођеног Ужица, где је **МОЈ ВОД** био неколико дана, 30. септембра нашао сам се у строју Драгачевског батаљона, који се на Јелици распоређивао за напад на Чачак. Дан је био леп, топао и ведар. Командант батаљона Богдан Капелан, негде по подне, на Караули, позвао је групу бораца и одредио им нове задатке:

— Драгиша Чворовић са своја два друга враћа се на рад у Гучу. Драгиша је борац који „сече као на пању“ и зато се са сигурношћу њему може поверити сваки задатак. Свето Баралић, сутра у оном ослобођеном граду — и показа прстом на Чачак — у њему остаје на раду!

Команда места у Чачку формирала је у склопу осталих радионица и гаражу за моторна возила. Гаража се практично „у ходу“ престројила и за веома кратко време добила велики број моторних возила различитих категорија и намене. Као дан почетка рада Гараже моторних возила може се узети први дан ослобођења Чачка, јер тога дана смо располагали једним камионом, потпуно исправним, који је заплењен од Немаца 27. септембра код Кооовског Бунара, одакле га је Раденко Мандић превезао у Бањицу. Истог дана је отпочело прикупљање моторних возила разне намене, а ја сам се нашао пред командом батаљона са Љубишом Тодоровићем кад су наши борци догурали један путнички аутомобил „буик“. То возило није имало зупчанике друге брзине те се обично возило првом или трећом. Касније смо мењач скидали три пута и I варом настављали тај један сломљени зубац. Команда батаљона у Чачку била је смештена са десне стране Улице војводе Степе, у кући Милана Петровића. Првог дана на добијеном возилу је преглед извршен, отклоњени недостаци, тако да је оно у току дана, Рако без „једне ноге“, постало способно.

Командант батаљона Богдан Капелан, наредио ми је да се изјутра другог октобра јавим на рад са возилом Команди одреда. Иеки другови желели су да се мало провезу, а он је то на веома једноставан начин одбио, говорећи да возило са возачем у овој ситуацији има веома важне задатке за Одред, команду места и ОК КПЈ у Чачку.

Велисав Луковић, аутомеханичар, родом из Котраже, одређен је за руководиоца Гараже моторних возила. Он није стигао да сваком возачу изда одређене задатке, јер су се задаци преузимали ланчано, од места до места у покрету и такорећи сами наметали.

За Гаражу, ради текућег одржавања моторних возила, биле су везане аутомеханичарске радионице Васлава Страдала, радионице Пиваре и преуређена радионица са инструментима за, пуњење акумулатора, у непосредној близини гараже.

Возила су била смештена на простору испред Пиваре и зграде затвора, а возачи у згради.

Ослобођењем Чачка и упућивањем јединица за напад на Немце у Краљеву, створена је велика слободна територија па су задаци моторизације били велики и значајни. Већи део возила био је у мање-више лошем стању, што се тешко отклањало, посебно кад се тиче добрих гума и резервних делова. Но, и поред тога уз велике напоре возача и радника у радионицама, тешкоће су уз даноћни рад и са пуно одговорности отклањане. Путеви су често били блатњави, разлокани и раскопани ради стварања препрека за пролаз непријателу. Возила је на путу често пратила и тукла авијација, а возачи су морали бити онрезни због могућности појаве непријатељских војника и домаћих издајника. Рад је био веома тежак. Тешко је издвојити најважније задатке који су се постављали пред Гаражу, али ћу, ипак, покушати неке да набројим: превоз материјала и људства у разним правцима од Чачка, превоз рањеника са бојишта у болнице; превозење руководства неких чланова ВШ НОПОЈ, ЈЛтаб одреда, чланова ОК КПЈ, Команде места у Чачку и других; курирска служба; разношење хране јединицама и органима у Чачку.

Број радника у Гаражи износио је око 10—12 људи. Поред **Велисаву Луковића** у гаражи су радили: **Јерослав Марић**, аутомеханичар-возач из Вирова (стрелан у Чачку 1941. године), управљао је углавном теретним моторним возилом заплењеним од Немаца, чија је намена била снабдевање јединица и осталих органа у Чачку и околини разним потребама, превоз људства у разним правцима и довожење рањеника и болесних са положаја; **Лазо** (презимена се не сећам), шзио је мотоцикл на релацији Чачак — фронт око Краљева и натраг као курир, или превозио појединце; **Иовица**, (ни његовог се презимена не сећам), возио је мотоцикл у Чачку и околини; **Никола Терзић** из Чачка, повремено је возио у локалној вожњи и радио у радионици; **Свето Баралић**, шофер, стално возио путнички аутомобил, онај који је био исправан и по захтеву Ратка Митровића, кад није био на вожњи, морао је бити у Гаражи или ОК КПЈ.

И поред лошег стања возила, недовољне обучености возача, малог радног искуства (неки су чак били и приучени), може се рећи да смо, упркос свих тешкоћа, успешно извршавали све задатке а да при томе нисмо имали ни једног озбиљног удеса. На

путу су се возила веома тешко понашала када су празна због клизавости, а савлађивање одређеног правца било је отежано врло често густом маглом, посебно када се ишло према Гучи.

Једне ноћи крајем октобра возио сам у Гучу Милеву - Лулу Планојевић и тамо смо једва стигли због клизавог пута и лоших гума. Повратак је био још гори, возило неоптерећено „играло“ је на путу, а преко Јелице магла је била тако густа да је видљивост била мања од десет метара, акумулатор слаб, а тиме и оветло. Уз Јелицу сам до Карауле изашао уз велике муке, а одатле до Драгићевића куће користећи се фењером рабацијских кола. Журило ми се јер је те ноћи требало рано да возим Мола Радосављевића на положај код Кралјева, У Дубоком потоку срео ме је један од возача и аутомеханичара, звали смо га Црногорац. Морам признати да ми је лакнуло кад сам га видео, био је сав мокар и тако је и он сео у кола и мало олакшао кретање својим присуством.

Један догађај из тог доба и данас добро памтим. Део возила се налазио у кругу пиваре где је вршено и ускладиштење и претакање бензина из гвоздених буради у резервоаре возила. Изненада се запалило једно буре бензина. У близини запаљеног бурета налазила су се једна кола и у њима шофер Цветко у кожном капуту. Кад је видео да буре шри, повикао је осталима да беже и сам то покушао. Међутим, док је искакао из кола закачио је капутом браву. У том моменту наишао је Велисав и успео да Цветка скине са браве и спасе сигурне смрти. Изгорело је буре од 100 литара бензина, делимично оштећена једна кола и повређен стражар.

Гаража је успешно обављала своје задатке до 28. новембра 1941. Тога дана и ноћи одлази у Гучу шест моторних возила, Сутрадан, рано ујутро развозили смо групе бораца у разним правцима, три возила пребацују на Јелицу групу бораца која је имала задатак да копа препреке на путу према Чачку. У овој групи су била два колебљива возача, вероватно наклоњена четницима, па су на Јелици тражили да возилима иду за Чачак тврдећи да им је то наредио Моле Радосављевић. Светислав Протић Џуца, вођа групе која је требало да копа препреке, на моје инсистирање наредио је овој двојници возача да се врате са возилима за Гучу, а Ја сам возио за њима. Успут је један од њих покушао да скрене према Тијању, али сам га ја спречио. Док смо се враћали са Јелице, иако је јутро било магловито, надлетали су нас непријатељски авиони.

Због беспућа, великог притиска Немаца и домаћих издајника, тих шест возила остало је у Гучи и Гучком потоку, а напуштањем Гуче 29. новембра, завршен је рад Гараже моторних возила у Чачку.

За све време слободног Чачка највише сам превозио поједине руководиоце. Рушењем моста на Морави у Овчар-Бањи, пут Чачак — Пожега био је пресечен. Због тога је директно пребацивање овим правцем било немогуће. Чланови ВШ НОПОЈ, који су из Ужица долазили у Чачак, били би довезени до Овчар-Бање, уз

велике муке су прелазили преко порушеног моста, а одатле до Чачка другим возилом. И, тако, опет, натраг.

Иву Лолу Рибара, два пута сам возио у Чачак. Једном, мислим да је то било у новембру, возио сам га на састанак са Енглезима у Основну школу (данас Галерија уметности). Лола је тражио да на састанку будем присутан и ја. Тај сусрет ми је остао посебно у сећању. Слушао сам како је Лола веома чисто и течно говорио енглеоки.

Возити такве личности било је веома одговорно. На ове задатке Ратко ме је обично слао напомињући ми да, возим веома одговорне људе, па треба посебно да водим рачуна о понашању и о њиховој безбедности.

Чланове ОК КПЈ, Команде одреда, Команде места и других органа у Чачку, превозили омо возилима свих намена и категорија која смо имали. Ту се нису тралчили посебни возачи ни возило, већ ко је био слободан.

Пред Ратком Митровићем сам се два пута добро постидео.

— Зар се тако чува ово мало крвљу стечене социјалистичке тековине? — прекорно ми је рекао Ратко због сијалице која је усред дана горела испред Гараже.

После војње дошао сам у Гаражу ради нрегледа, евентуалне оправке и доручка. Зазвони телефон и ја се јавих. Са друге стране јави се Ратко. Заустих да кажем да долазим одмах, али ме он предухитри и упита где је Велисав, а онда пошто предаде поруку, рече да угасим сијалицу. Говорио је омирено.

Крајем октобра, по повратку са војње у ОК КПЈ, Ратко започиње разговор питајући ме да ли шта читам. Постиђено рекох да имам мало времена и за одмор.

— За учење се мора наћи времена, не читати значи тапкати у месту. Ниси ни организован, а ја планирам да те у децембру организујем. . .

Ратка сам возио више пута. Свуда је стизао. За све је имао времена, а за себе веома мало. Често или колико је за то било времена спавао сам у згради Комитета. Ту је у приземљу била мала собица са једним ширим креветом у коме смо попреко лежали курир, ја и Ратко који је долазио последњи, а први одлазио. Сталко сам мислио да је будан, или да спава и размишља. Кући је одлазио веома ретко и на кратко време. Кад сам га тамо возио, са мном се и враћао, а заједно би нешто на брзину појели. За војњу није бирао средство, само да се што пре стигне на одређено место, а возило буде максимално оптерећено.

На фронт око Краљева Ратка сам возио више пута. Знам да се само једном одмах возилом вратио у Чачак, док би сваки други пут возило упућивао на друге задатке. Возило је морало увек бити оптерећено до дозвољених норми, без празних тура. Једном сам на фронт возио Ратка и два цака солш. Била је кишна ноћ и веома јака помрчина. На неколико стотина метара од кухиње рече да

станем и показа напред: неко нам се мува око телефонских линија. Стали смо и заиста; човек ухваћен у фарове возила скупио се и сео у шанац. Ухватили смо га, покушао је да онеспособи линију, а затим је наишла наша патрола која га је спровела у Штаб.

Сећам се да сам Ратка са двојицом другова возио у ВТЗ. Једном се разговарало о изради разних предмета у радионици, а други пут о изради експлозивних средстава. Ратко је помињао сумпор и шећер.

Једне вечери, крајем октобра код Ратка сам срео и упознао четника Радослава Ђурића. Наредио ми је да га возим за Равну гору. У себи сам се бунио јер су четнички исподи сваког дана били све чешћи, а могли су се пратити и видети и у самом Чачку. Ноћ је била веома тамна, магла, киша, права јесења, пут расквашен и блањав. Одвезао сам Ђурића до Горње Горевнице и оставио га на неколико стотина метара изнад болнице. Даље се сеоским путем није могло. Четник се дуже са мном расправљао: зашто га даље не возим кад ми је то наређено. Говорио је поред осталог, да он не може ићи пешке и сам по овој киши. Напослетку је изашао из кола и кренуо расквашеним путем, а и ја сам за њим одмах изашао из кола и стао у једну сенку све док се није изгубио под фаровима у ноћну таму.

У борбама око Горњег Милановца наше јединице су заплекиле два средња тенка „хочкис“ од Немаца. Тенкове је требало довести у Чачак ради оправке, комплетирања и слања на фронт код Краљева. Велисав Луковић учествовао је у овој акцији. Он је ставио у погон један тенк у Милановцу, а учествовао је у извлачењу другог, који се налазио иза моста на путу за Крагујевац у реци Деспотовици, затрпан скоро до куполе и са откаченом гусеницом. Са осталом групом радника допремио је тенк у ВТЗ.

Један од најтежих доживљаја имао сам за време вожње из Чачка у Заблаће. Пут од десет километара трајао је четири дана и био пун искушења. Четници су својом издајом наметнули партизанским снагама одбрану Чачка. Петог новембра, командант Чачанског одреда Моле Радосављевић формирао је делегацију за преговоре са четницима ради разрешавања сукоба који су они изазвали. У делегацији су били Моле и још двојица другова, чијих се имена не сећам, вероватно их тада нисам ни познавао, а у кола је сео и четник Радослав Ђурић, мајор.

Дан је био тмуран, киша је непрестално падала. Око 14 часова Моле ми наређује да возим у Заблаће. Четничка стража код касарне пропусти нас, а по преласку Атеничке реке заустави нас поручник — четник и, кад у колима виде четника,, старијег по чину, салутира и дозволи пролаз.

Чим смо дошли у Заблаће видели смо да је наша делегација непожељна, Одвели су је у школску зграду где је остала целу ноћ и пала у немилост четника, Од момента доласка у Заблаће настаје почетак драматичних збивања.

Испратио сам другове са Молом и вратио се натраг у ауто, чекајући да заврше разговор па да се вратимо у Чачак. Међутим, одмах је дошла руља Јанковићевих четника, Тражили су ауто „да се провозају”, а затим почели да га са мном гурају. Потегла сам кочницу и видећи шта, намеравају повадих каблове из контакт браве. Поново су тражили да изађем и да им дам ауто. Кад то нисам хтео, зграбили су ме за руке и ноге и изгурали наноље. Узели су ауто, натоварили се и на хаубе и кров, па наставили бесомучну вожњу. Био сам беспомоћан.

Четници су ме затворили у један подрум пун смрада и влаге. Увече су ме одвели код Јанковића, Пред њим је врућа ракија и печена кокош. Нуди хме да заједно вечерамо и пијемо. Одбијам иако сам гладан. Позва ме да идем са њим у четнике јер сам као млад погрешно и отишао у партизане. Упозорих и њега да сам шофер делегације и да своје опредељење и пут нећу мењати.

Дивљачки се наемејао и наставио:

— Ја ту делегацију нисам тражио; партизане и њихову борбу не признајем; преговори се хмогу водити само онда када се сви партизани предају са оружјем; руководство ћемо сменити и казнити, а борце који нису криви ослободити, ако се ставе под нашу команду...

Ти разговори са Јанковићем трајали су повремено до пола ноћу уз стално пијанчење и нуђење врућом ракијом. Између 3 и 4 изјутра, оценио сам по звуку мотора да је Јанковић с нашим тенковима, на превару отетим код Самаила, отишао према Јелици у борбу с партизанским јединицама. Стражару, чуо сам, наредио је да ме воде у кухињу на рад, додајући:

„Док се вратим он ће размислити и данас доћи код мене у четнике, милом или силом...”

Тог јутра, шестог новембра, била је веома густа магла. Користећи поспаност и небудност стражара, особља кухиње, побегао сам путем према Чачку. По изласку из Заблаћа, стао сам уз једну ограду и дуго размишљао: да ли је паметно што сам побегао, да ли су командант Моле и остали другови у истој ситуацији као што сам до сада и ја био, да ли се треба вратити натраг. Не! Синуло ми је у глави — бежати, трчати, што пре се наћи у Чачку и обавестити шта се догодило, јер можда су у истој ситуацији и другови из делегације. Кренуо сам даље и размишљајући скрећу поред Атеничке реке, обишао сам тако болницу кроз Кулиновачко поље. У Атеници ме срете јучерашњи поручник — четник. Ставише ме уз кућу са упереним пушкама групе четника. Држали су ме тако око један сат, затим ме разоружаше, узеше ми две бомбе и пиштољ па ме затворише у подрум. Ту сам сазнао да се делегација јутрос вратила за Чачак. Увече сам спроведен у касарну. Прву ноћ у касарни провео сам са групом Драгачеваца који су били код четника на раду као занатлије. Увече, покушавао сам да побегнем из касарне, али ми није гшшло за руком.

Сутрадан, видевши четирика Ђурића у кругу касарне, приђох и упитах га за судбину делегације. Питам какав је то начин да нас хапсе и одузимају ауто, зашто нас је довео у клопку. Окренуо се и преко рамена ми одговорио:

„Боље да идеш у затвор са твојима!”

Било је то око подне. Посматрао сам заробљене Немце који нешто чепркају око тенкова припремајући их за напад на Чачак, када ми приђе четник и одведе ме у затвор.

Од ВТЗ лозргленсЈ Је деЈствовао Један митраљез. Касније сам сазнао да је то неки тешки митраљез прерађен за циљеве на земљи. Он нас је на неки начин храбрио јер смо знали да је наш. Кад би се огласио, настало би посебно расположење, живља прича, а често и песма. У току ноћи Чачак је надлетао и један авион. Било је вероватно око поноћи када је са обе стране престала ватра.

Долазак слободе. Пре напуштања касарне четници су из оружја, које су ту имали, отворили према Чачку ураганску ватру, затим се ретко чула пуцњава са њихове стране. Закључили смо да се повлаче под притиском партизанских јединица.

Осмог новембра, у раним јутарњим чаоовима, јединица одређена за обезбеђење ВТЗ под командом Раденка Мандића, у склопу осталих јединица, напала је и освојила од четника касарну и тако ослободила све заробљене и похапшене борце и симпатизере НОП. Тај сусрет био је весео али и дирљив до суза.

Кад су партизанске јединице заузеле касарну, нашао сам аутомобил којим сам возио делегацију у Заблаће, али му је била скинута разводна рука. Због тога нисам могао упалити мотор. Није било друге него да га бивши заробљеници догурају до Команде места у Чачак. У Команди места сам нашао команданта Миленка Никшића. Он ми рече да се делегација вратила у пуном саставу.

У касарни су остале веће количине брашна, шећера, масти и другог, што су четници претходно отели од нас.

Наше јединице поново су освојиле своје тенкове, од којих Је један био заглављен у каналу на крају улице на путу за Гучу.

Сутрадан, кад ме је Миленко Никшић позвао да возим, код њега угледах официра — четника, па л’утито рекох:

„Те стрвињаре нећу више возити!”

Никшић се наомеја па рече:

„Нећеш, већ га погледај, можда се познајете!”

Кад се окрете, видех трећи пут смрзнутог јада са којим сам се два пута срео у Атеничкој реци и који ме разоружао. Сада је изгледао мизерно, чак просјачки. Понових Миленку да ми је он узео пиштољ и бомбе, а четник одговори да је донео све што је од мене узео. Како се тај четник звао и зашто се нашао код Миленка после разбијања четничких снага око Чачка, није ми познато.. .

Свето БАРАЛИЋ