

ОКЛОПНИ ПАРТИЗАНСКИ ВОЗ

После једне ваздушне узбуне у Ужицу нашао сам се код куће. Дошао је позивар из ложонице и рекао ми да одмах идем тамо, да ме тражи шеф и да позovem Милана Милосављевића, хмашиновођу; да пође са мном. По доласку у колску радионицу нашли смо Добривоја Видића и још једног друга. Том приликом друг Видић нам је рекао да морамо направити један оклопни воз. Пошто је гађајући из пиштоља пробио таблу плеха и даску, на којој је плех био наслоњен, наредио је да се сипа песак између табле плеха и једног прага у дебљини 30 см. Поново је пуцао, али овај слој није успео да пробије гађајући из пиштоља. Тада је рекао да на исти начин извршимо блиндирање воза. На овом послу су поред мене радили још и Миле Милосављевић, Милорад Ристановић, Мика Спасојевић и још неки другови. Блиндирали смо затворена кола ГЦ 41685 која су имала четири пушкарнице са сваке стране и отворена кола „Јота-ц“ бр. 46570 без пушкарница, Миле Милосављевић и ја прешли смо потом у ложоницу, како би започели блиндирање локомотиве 83-062. За блиндирање локомотиве употребили смо челичне табле плеха дебљине 10 мм. Прво смо приступили предњем делу кујне у којој се налазе машиновођа и ложач, а потом смо блиндирали локомотиву са стране са целим таблама челичног плеха дебљине 1,50—1,80 см. Отворе кроз које машиновођа и ложач гледају, а који се налазе изнад врата кујне, блиндирали смо помоћу шарнира који су се могли помицати лево и десно, како би се цео блинд могао отворати и затварати. Отвор од стране тендера блиндирали смо на тај начин што смо избушили рупе на табли за шафове од пола цола, и целу таблу од 1 метар ширине и 2 метра дужине причврстили на кујну са шафовима. Радови на блиндирању локомотиве трајали су од око 8,30 увече до 4—5 часова изјутра. По обављеном послу отишли смо у лосионичко одмаралиште да се одморимо и спавали смо до 8 сати. После краткотрајног одмора остали смо на редовном послу.

Осим већ поменуте блиндаже, на поду кола биле су челичне табле дебљине око 10 мм, које су служиле за заштиту од нагазних мина. На отвореним колима „Јотагц“ била су са обе стране просечена врата, а служила су за укрцавање и искрцавање бораца.

Другови Мика Спасојевић, Милорад Ристановић и др. који су радили на блиндирању вагона радили су од 3 сата поподне до 8 сати увече другог дана. Истог дана оклопни воз је први пут кренуо и отишао до Пожеге. Сигурно знам да после овога нису никакви радови вршени на оклопном возу нити какве преправке.

Познато ми је да је овај воз саобраћао на релацији Ужице — Пожега — Чачак и обратно, Чини ми се да је једном саобраћао и на линији Ужице — Биоска. Превозио је углавном руководиоце, муницију, а једном приликом превезао је и неке борце од Чачка до Ужица. Колико се сећам, воз није нигде учествовао у борбама, иако је зато био спреман.

У свом наоружању оклопни воз је имао углавном пушкомитраљез, пушке и ручне бомбе. Управо је то било наоружање посаде воза за коју не знам да ли је била стална или се мењала. Чини ми се да је у „Г“ колима било онолико бораца колико је било и пушкарница, док их је у „Јота“ колима могло бити и више. На локомотиви је приликом кретања воза увек био по један борац поред машиновође. Укупан број посаде на оклопном возу могао је бити око 20—30 бораца.

Оклопни воз је увек ишао комплетан и нису одвајани поједини вагони. Био му је придодат и један „плато“ вагон серије „С“, који је служио за испитивање пруге од нагазних мина, а ишао је увек испред локомотиве.

Сретен ГРУЈИЧИЋ