

# ŽELJEZNICE 6. KORPUSA NARODNOOSLOBODILAČKE VOJSKE: USTROJ I DJELOVANJE

Siniša Lajnert \*

UDK: 94(497.5)“1943/1944“:656.2  
656.2(497.5)“1943/1944“:94

Pregledni rad

Primljeno: 9. VI. 2015.

Prihvaćeno: 30. IX. 2015.

## SAŽETAK

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja i nadležnosti tehničko-prometnih organa 6. korpusa narodnooslobodilačke vojske, kao i njihovo djelovanje vezano uz organizaciju željezničkog prometa. Detaljnije je razrađen rad Tehničkog odsjeka 6. korpusa, koji je do početka kolovoza 1944. bio nadležan za željeznice na svome području djelovanja. Željezničke pruge na području djelovanja 6. korpusa bile su prve pruge na prostoru Hrvatske koje su koristile jedinice narodnooslobodilačke vojske. Tako je već 22. listopada 1943. Tehnički odsjek 6. korpusa izdao Naredbu o željezničkom saobraćaju na pruzi Zvečevo – Cikočka Rijeka. U kolovozu 1944. proveden je preustroj Tehničkog odsjeka 6. korpusa. Saobraćajna sekcija izdvojena je iz Tehničkog odsjeka i otada je djelovala kao samostalni Saobraćajni odsjek koji je preuzeo nadležnost za željeznice na svome području djelovanja. Rezultati istraživanja temelje se prvenstveno na analizi arhivskog gradiva fondova koji se nalaze u Hrvatskom državnom arhivu. U radu su korišteni i zbornici dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu, te predmetna literatura.

Ključne riječi: željeznice, Tehnički i Saobraćajni odsjek 6. korpusa, Vrhovni štab, Glavni štab Hrvatske.

---

\* Dr. sc. Siniša Lajnert (slajnert@arhiv.hr) viši je arhivist u Hrvatskom državnom arhivu.

## 1. UVOD

S aspekta povijesti institucija kao sastavnog dijela arhivistike, cilj ovoga rada je prikazati unutarnji ustroj tehničko-prometnih organa 6. korpusa narodnooslobodilačke vojske<sup>1</sup> (NOV), njihove propisima definirane nadležnosti, kao i njihovo djelovanje vezano uz organizaciju željezničkog prometa. Sve pruge koje su jedinice narodnooslobodilačke vojske koristile za svoje potrebe imale su vrlo nestalan karakter, što je ovisilo o vojnim akcijama, odnosno o zauzimanju ili gubitku određenog teritorija, a to se događalo vrlo često. Sa zauzećem određenog teritorija, kad god bi se ukazala prilika, pa makar i na kraćim relacijama i za kraće vrijeme, željeznice su popravljane i korištene za potrebe narodnooslobodilačke vojske sve do gubitka tog teritorija. Najprije su se o tome brinule jedinice i lokalne narodne vlasti, a poslije osnivanja Tehničkog odsjeka Vrhovnog štaba (VŠ)<sup>2</sup>, krajem 1942., o tome su se brinuli odgovarajući organi željezničko-prometne službe<sup>3</sup> u čijoj je nadležnosti bio cjelokupan željeznički promet. Tehnički odsjek imao je četiri sekcije: Građevinsku (za građenje putova, vojnih objekata i naselja), Poštansko-telefonsku (za održavanje i građenje telefonskih linija), Saobraćajnu<sup>4</sup> (za organizaciju tranzitnog i lokalnog prometa na

<sup>1</sup> Šesti korpus formiran je 17. svibnja 1943. kao 1. slavonski korpus, 20. lipnja 1943. preimenovan je u 2. hrvatski korpus, a 7. listopada 1943. u 6. korpus. U njegov sastav ušle su 10. divizija (od 17. listopada 1943. 28. divizija) i 12. divizija. Prvi komandant bio je Petar Drapšin, a od travnja 1944. Mate Jerković. Prvi politički komesar bio je Duško Brkić, zatim od rujna 1943. Vlado Janić i od listopada 1944. Otmar Kreačić.

Korpus je do 2. lipnja 1943. zaposjeo sva mjesta u Požeškoj kotlini osim Slavonske Požege i Pleternice. Poslije napada na Našice 4. lipnja, glavnina Korpusa se preko Krndije i Papuka prebacila na zapad i orijentirala djelovanje na komunikaciju Virovitica – Daruvar – Pakrac, dok je dio jedinica rušio željezničku prugu Beograd – Zagreb. Do sredine lipnja 1943. Korpus je uništio ili oštetiio oko 14 km pruge, 500 vagona, veći broj lokomotiva, a promet je obustavljen oko 15 dana. Tim djelovanjima vezivane su jače neprijateljske snage u Slavoniji, dok je Glavna operativna grupa Vrhovnog štaba vodila borbe u 5. neprijateljskoj ofenzivi. Po naredbenju Glavnog štaba Hrvatske 12. divizija je krajem lipnja 1943. iz Slavonije prebačena preko Bilogore, Moslavine i Kalnika u Hrvatsko zagorje, dok su u Slavoniji zadržani partizanski odredi i 10. divizija. Početkom kolovoza 1943. jedinice 6. korpusa vratile su se u Slavoniju (12. divizija na Bilogoru i u područje Voćina, a 10. divizija u područje Bučja i Orljavca, odakle se nešto kasnije prebacila na goru Dilj). U listopadu 1943. jedinice 6. korpusa zaposjele su Čačince, Gašince, Gorjane i Brezik, na 136 mjesta (ukupno 21 km) porušile željezničku prugu Beograd – Zagreb i uništile 14 lokomotiva, 141 vagon, 19 mostova i dvije željezničke stanice.

Početkom travnja 1944. jedinice 6. korpusa djelovale su na prostoru Virovitica – Čačinci – Daruvar, a 5. travnja zauzimaju Podravsku Slatinu. Naredbom Vrhovnog štaba od 1. siječnja 1945. jedinice 6. korpusa stavljene su u operativnom pogledu pod zapovjedništvo Štaba 3. armije. Naredbom Glavnog štaba Hrvatske od 2. siječnja 1945. 6. korpus dobio je naziv *udarni*. Štab 6. udarnog korpusa rasformiran je 21. travnja 1945. (*Vojna enciklopedija*, sv. 9., str. 556–557; sv. 4., str. 758).

<sup>2</sup> Opširnije o Vrhovnom štabu narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije (VŠ NOV i POJ) vidi: *Vojna enciklopedija*, sv. 10, str. 695–697.

<sup>3</sup> Općenito o ustroju željeznica u narodnooslobodilačkoj borbi vidi u: Lajnert, 2005.

<sup>4</sup> Poslije se Saobraćajna sekcija Vrhovnog štaba osamostalila i prerasla u Saobraćajni odsjek, odnosno Saobraćajno odjeljenje.

teritoriju pod nadzorom jedinica narodnooslobodilačke vojske) i Industrijsku (za organizaciju i nadzor pilana, mlinova, tvornica kože itd.)<sup>5</sup>. Glavni štab Hrvatske (GŠH)<sup>6</sup>, imao je gotovo istovjetnu strukturu kao i Vrhovni štab (Jelenković 1992: 109).

Temeljem Naredbe o obrazovanju i ustrojstvu vojnih vlasti u pozadini, od 8. siječnja 1943., ekonomski, tehnički, sanitetski, vojnosudski, obavještajni i dr. odsjeci Vrhovnog štaba, odnosno glavnih štabova, stvarali su svoje odsjeke pri komandama područja i komandama mjesta u kojima su postavljali potrebno osoblje. Ovi odsjeci po komandama područja i mjesta bili su pod direktnim rukovodstvom i kontrolom šefova odsjeka pri glavnom, odnosno Vrhovnom štabu<sup>7</sup>.

Temeljem Naredbe o organizaciji i strukturi štabova korpusa NOVJ od 8. veljače 1944.<sup>8</sup>, kao i Uputa za organizaciju štaba korpusa i korpusnih vojnih oblasti, korpusnom vojnom oblašću rukovodio je zamjenik komandanta koji je bio odgovoran štabu korpusa. Korpusna vojna oblast i njeni odsjeci posredno su služili operativnim jedinicama i organizirali su i upravljali vojnom pozadinom s ciljem da stvore što povoljnije uvjete za život i borbu operativne vojske pa su zato imali vojno-pozadinski karakter. Korpusna vojna oblast organizirala je Odsjek za mobilizaciju, Odsjek za saobraćaj, Ekonomski odsjek, Sanitetski odsjek, Odsjek za zaštitu naroda i Oblasni vojni sud. Komande područja, odnosno komande mjesta bile su izvršni organi korpusne vojne oblasti. Komanda područja bila je ekonomsko-teritorijalna cjelina koja je obuhvaćala 2–3 kotara. Komandu područja sačinjavali su komandant, politički komesar, zamjenik komandanta i podčinjeni mu referenti: mobilizacijski oficir, referent saniteta, intendantski oficir, saobraćajni oficir i opunomoćenik za zaštitu naroda.<sup>9</sup>

U Slavoniji, gdje je djelovao 6. slavonski korpus, od kraja 1943. korištena je pruga uskog kolosijeka Zvečevo – Cikočka Rijeka. U Slavoniji, Podravini i Moslavini

<sup>5</sup> *Vojna enciklopedija*, sv. 10, str. 695–697; *Zbornik*, tom II., knjiga 7, str. 124–125.

<sup>6</sup> Prema nekim sačuvanim dokumentima, Tehnički odsjek Glavnog štaba Hrvatske postojao je već godine 1942. Vidi: Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 1450. Zbirka mikrofilmova gradiva iz inozemnih arhiva koje se odnosi na Hrvatsku, Srbija, Arhiv oružanih snaga Jugoslavije Beograd, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Organizacija Industrijske sekcije Tehničkog odsjeka GŠ, godina 1942., D-1074.

Poslije je iz sastava Tehničkog odsjeka Glavnog štaba Hrvatske uzet dio kadrova i od njih je formiran Saobraćajni odsjek Glavnog štaba Hrvatske (Jelenković 1992: 98). Preciznije rečeno, Saobraćajni odsjek (od 1944. Saobraćajno odjeljenje Glavnog štaba Hrvatske) osnovan je Naredbom GŠ br. 40 od 26. studenoga 1943. Vidi: HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Raspis Saobraćajnog odsjeka Glavnog štaba NOV i POH, br. 2 od 2. prosinca 1943. o organizovanju saobraćajne službe i upotreba motor. vozila upućen Štabu 4. divizije, D-1095.

Opširnije o Glavnom štabu Hrvatske vidi: *Vojna enciklopedija*, sv. 3., str. 369.

<sup>7</sup> *Zbornik*, tom II., knjiga 7, str. 284–289.

<sup>8</sup> *Zbornik*, tom II., knjiga 12, str. 74–77.

<sup>9</sup> HR-HDA-1194. Zbirka dokumenata Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije / Jugoslavenska armija (1941–1945), Štab I. proleterskog korpusa, 1943.–1945., fascikl: Korpusna vojna oblast 6. korpusa, 1944.–1945., NOV-13/1541-1549, košuljica: NOV-13/1541, 6. Korpusna vojna oblast, 1944. II. 9., Upute za organizaciju Štaba Korpusa i korpusnih vojnih oblasti u vezi s naredbom VŠ NOV i POJ od 9. II. 1944. godine, kut. br. 11.

za potrebe narodnooslobodilačke vojske željeznica se počela šire koristiti od sredine 1944. kad se počeo odvijati redovan željeznički promet na prugama Pakrac – Zvečevo, Pakrac – Cikočka Rijeka, Gojilo – Pakrac – Daruvar, Orahovica – Virovitica i Voćin – Orahovica, ukupne duljine oko 300 km. Na tome području je na željeznici tada bilo zaposleno oko 850 osoba, a organizirani su i prvi prometni, blagajnički i strojarsko-ložački tečajevi za željezničko osoblje<sup>10</sup>.

Nakon Drugog svjetskog rata većina željeznica na teritoriju na kojem je djelovao 6. korpus potpala je pod nadležnost Željezničke uprave u Zagrebu, koja nije imala svoje ministarstvo u Federalnoj Hrvatskoj, već je spadala direktno pod nadležnost Ministarstva saobraćaja u Beogradu. Pruge bivše Slavonsko-podravske željeznice neposredno nakon rata nekoliko mjeseci su služile isključivo za prijevoz Jugoslavenske armije te su bile pod nadzorom željezničke komande 3. jugoslavenske armije<sup>11</sup>. U srpnju 1945. donesena je odluka Privrednog savjeta Demokratske Federativne Jugoslavije da sve privatne željeznice u državi do daljnje odredbe prelaze u državnu eksploataciju. Na temelju te odluke Slavonsko-podravska željeznica je 1. listopada 1945. predana u eksploataciju Ministarstva saobraćaja u Beogradu, te je tim danom prešla pod neposrednu upravu Željezničke uprave Jugoslavenskih državnih željeznica u Zagrebu (Lajnert 2012: 387–390). Ostale uskotračne šumske željeznice potpale su pod nadležnost Ministarstva poljoprivrede i šumarstva Narodne Republike Hrvatske.

## 2. USTROJ I STRUKTURA TEHNIČKOG ODSJEKA 6. KORPUSA NARODNOOSLOBODILAČKE VOJSKE

Prema izvještaju kapetana Ante Kukuljana iz Tehničkog odsjeka Glavnog štaba narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Hrvatske (GŠ NOV i POH) od 22. prosinca 1943., Tehnički odsjek 6. korpusa bio je dobro organiziran. U njegovom sastavu bile su Industrijska, Građevinska, Poštansko-telefonska i Saobraćajna sekcija. Pri svakoj komandi područja svaka od ovih sekcija imala je referenta. Jedan od većih nedostataka na teritoriju 6. korpusa bio je taj što komande područja nisu shvaćale važnost svih grana Tehničkog odsjeka pa ne samo da nisu pružale nikakvu pomoć, nego su i kočile razvitak pojedinih grana. Došlo je čak i do neizvršavanja naređenja po pitanjima rada Tehničkog odsjeka.<sup>12</sup>

U siječnju 1944. pri svakoj komandi područja Tehnički odsjek imao je referenta građevne, industrijske, poštansko-telefonske i saobraćajne sekcije. Po tehničkoj grani referenti su za svoj rad bili odgovorni Tehničkom odsjeku Štaba 6. korpusa, a imenovanje i smjenu također je vršio ovaj odsjek. Za sve ostalo oni su bili odgovorni komandi područja. Referenti su ujedno bili i članovi komande područja. Referent Građevne sekcije rukovodio je radovima uz pomoć komandira građevnih četa odnosno bataljuna, te nadalje vodnika i desetara. Komandiri i vodnici bili su

<sup>10</sup> *Vojna enciklopedija*, sv. 10, str. 815.

<sup>11</sup> Riječ je o Željezničkom odjeljenju Komande pozadine 3. JA.

<sup>12</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Tehničkog odsjeka Glavnog štaba NOV i POH koji je 22. prosinca 1943. poslan načelniku 2. odjela GŠ NOV i POH, D-1096.

odgovorni za rad određene im čete i oni su organizirali da potreban materijal bude pravovremeno na mjestu gradnje, te su brinuli za smještaj i ishranu ljudi. Referent je uz pomoć tih ljudi provodio zadatke u djelo i kontrolirao ispravnost rada i organizaciju. Industrijska sekcija je prema potrebi na pojedinim područjima organizirala kovačnice i mehaničke radionice. Za njihov rad bio je odgovoran upravnik radionice. U većim radionicama rad je bio raspoređen po odjeljenjima. Za njihov rad bio je odgovoran poslovođa. Referent Saobraćajne sekcije organizirao je na svakom ekonomskom sektoru komandira prometa. Najvažniji zadatak tog referenta bio je da pripremi zdrav kadar koji je poslije trebao biti rukovodilac na pojedinim prometnim stanicama. Tehnički odsjek imao je popis svih stručnih i povjerljivih radnika, popis alata, pribora, prijevoznih sredstava i sl.<sup>13</sup>

U srpnju 1944. u korpusnoj vojnoj oblasti 6. korpusa izvršene su neke personalne izmjene. Šef Tehničkog odsjeka kapetan Bogumil Čop upućen je u Glavni štab na njihov zahtjev. Organizacija Saobraćajnog odsjeka bila je u tijeku. Odsjeci korpusne vojne oblasti uglavnom su radili zadovoljavajuće, iako su se u čisto stručnom pogledu veoma sporo razvijali, između ostalog i zbog toga što nije bilo dovoljno dobrih stručnjaka. Prema naređenju Glavnog štaba, Tehnički odsjek korpusne vojne oblasti formirao je jedan tečaj u Đulovcu<sup>14</sup> koji je tada već proradio.<sup>15</sup>

U kolovožu 1944. Tehničkim odsjekom 6. korpusa rukovodio je strojarski graditelj Pavao Verbošek, Industrijsku sekciju vodio je bravar Nikola Vukotić, a Građevinsku sekciju zidarski graditelj Ivan Kuzmiak. U odsjeku su bili još jedan strojarski i jedan građevinski inženjer. Odsjek je dobro razvio svoju djelatnost na čitavom području 6. korpusa i obuhvatio je podjednako sve komande područja. Tehničke sekcije bile su organizirane kod svih komandi područja, te su radile uspješno i u skladu s komandom područja. Tehnički odsjek korpusne vojne oblasti 6. korpusa dotad je imao u svome sastavu Građevinsku, Industrijsku i Saobraćajnu sekciju. Početkom kolovoza 1944. formiran je Saobraćajni odsjek, pa je Saobraćajna sekcija ispala iz Tehničkog odsjeka.<sup>16</sup>

Tehničko odjeljenje Glavnog štaba Hrvatske izdalo je 5. rujna 1944. Uputstva o organizaciji i djelovanju tehničke službe za teritorij Glavnog štaba Hrvatske. *Tehnički odsjek korpusne vojne oblasti* bio je rukovodeći organ vojno-tehničke djelatnosti za tu oblast. Brinuo je da se tehnički radovi vrše pravilno, u skladu s građevno-tehničkim propisima, na vrijeme i racionalno. Brinuo se za stručno uzdizanje, pravilan raspored kadrova i njihovo unapređivanje. Prema potrebi je prebacivao ljudstvo, materijal, alat i strojeve s jedne komande područja u drugu, određivao je hitnost pojedinih radova, sve po prethodnom sporazumu sa štabom korpusa. Suradivao

<sup>13</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Izvještaj br. 28/1944. Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i POJ upućen 8. veljače 1944. Tehničkom odsjeku Glavnog štaba NOV i PO Hrvatske, D-1169.

<sup>14</sup> Miokovićevo

<sup>15</sup> Izvještaj Štaba 6. korpusa br. 1416 od 16. kolovoza 1944. Glavnom štabu NOV i POH o radu Korpusne vojne oblasti za mjesec srpanj 1944. (*Zbornik*, tom V., knjiga 31, str. 245).

<sup>16</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Tehničkog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 75/44. za mjesec kolovoz 1944. upućen 5. rujna 1944. Vrhovnom štabu NOV i POJ, D-1096.

je s ostalim odsjecima korpusa i korpusne vojne oblasti tako da se tehnička služba odvijala skladno po svim granama. Razrađivao je postavljene zadatke i prenosio ih na komande područja, odnosno njihove tehničke sekcije. Na čelu Tehničkog odsjeka bio je šef odsjeka, kojeg je postavljao štab korpusa u suglasnosti s Glavnim štabom, odnosno njegovim Tehničkim odjeljenjem. Tehnički odsjek korpusne vojne oblasti podnosio je mjesečne izvještaje o radu Tehničkom odjeljenju Glavnog štaba Hrvatske kao svome rukovodećem organu. Tehnički odsjeci imali su Građevinsku i Industrijsku sekciju. Sekcijama su rukovodili šefovi sekcija, koje je postavljao štab korpusa na prijedlog Tehničkog odsjeka korpusne vojne oblasti.

Rukovodstvo Tehničkog odsjeka korpusne vojne oblasti nad tehničkim granama rada ostvarivano je preko komandi područja. *Tehnička sekcija komande područja* neposredno je rukovodila tehničkim granama rada za teritorij komande područja, osim ako pojedine djelatnosti nisu bile izdvojene posebnim naređenjem. Sekcija je vodila brigu o pravilnom, stručnom i brzom izvođenju tehničkih radova, brinula se za pravilno uzdizanje stručnih kadrova i njihovo svrsishodno raspoređivanje. Na čelu sekcije bio je šef sekcije, koga je postavljao štab korpusa na prijedlog komande područja. Tehnička sekcija imala je građevnog i industrijskog referenta. O svome radu sekcija je podnosila izvješće Tehničkom odsjeku korpusne vojne oblasti preko komande područja.<sup>17</sup>

Prema depeši Glavnog štaba NOV i POH, koja je upućena 8. siječnja 1945. Vrhovnom štabu NOV i POJ, šef Tehničkog odsjeka 6. korpusa i dalje je bio poručnik Pavao Verbošek<sup>18</sup>.

### 3. USTROJ I STRUKTURA SAOBRAĆAJNOG ODSJEKA 6. KORPUSA NARODNOOSLOBODILAČKE VOJSKE

U lipnju 1944. organizacija Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa još nije bila provedena jer je još postojala Saobraćajna sekcija u sastavu Tehničkog odsjeka. Na upit Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske iz 6. korpusa su odgovorili da je organizacija izvršena prema njihovim prilikama. Nije preostalo ništa drugo nego da se naredi odvajanje ili da predstavnik Saobraćajnog odjeljenja GŠH ode na teren i na licu mjesta prouči prilike i donese sud o opravdanosti odluke 6. korpusa. Predstavnici Saobraćajnog odjeljenja GŠH bili su mišljenja da odluka o ostanku Saobraćajne sekcije u sastavu Tehničkog odsjeka nije opravdana.<sup>19</sup>

Saobraćajno odjeljenje Glavnog štaba NOV i POH donijelo je 6. srpnja 1944. pod br. 114/1944. Organizaciju Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima. Na teritoriju korpusne vojne oblasti *Saobraćajni odsjek vojne*

<sup>17</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Uputstva Tehničkog odjeljenja GŠH br. 74/44. od 5. rujna 1944. o organizaciji i djelovanju tehničke službe za teritorij Glavnog štaba Hrvatske, D-1096.

<sup>18</sup> *Zbornik*, tom V., knjiga 37, str. 535.

<sup>19</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 111/2 od 8. srpnja 1944. o radu u mjesecu lipnju 1944., D-1095.

*oblasti* je organizirao i rukovodio službom transporta (u prvom redu vojničkog), održavanjem komunikacija u ispravnom stanju i telegrafsko-telefonskom vezom u duhu propisa i uputa Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske. Osim toga, uređivao je promet po svim granama tako da je isti, a prvenstveno vojni, tekao pravilno, brzo i sigurno, brinuo se za stručno uzdizanje kadrova, za njihovo postavljanje, premještanje i unapređenje te je tijesno surađivao sa svim odsjecima korpusa i korpusne vojne oblasti i odnosnim organima narodne vlasti s time da je promet na cijeloj pozadini imao na prvom mjestu zadovoljiti potrebe operativne vojske. Na čelu Saobraćajnog odsjeka bio je šef odsjeka, koga je postavljao Štab korpusa u suglasnosti Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske. Saobraćajni odsjek Vojne oblasti dijelio se na Sekciju za transport, Sekciju za nadzor i uzdržavanje komunikacija i Poštansko-telefonsku sekciju. Sekcija za transport tijesno je surađivala s Odsjekom za mobilizaciju i tijelima narodne vlasti. Sekcija za nadzor i uzdržavanje komunikacija tijesno je surađivala s Građevinskom sekcijom Tehničkog odsjeka i tijelima narodnih vlasti u cilju što uspješnijeg zadovoljavanja prvenstveno vojnih potreba transporta. Sekcijama su rukovodili šefovi sekcija koje je postavljao Štab Korpusa na prijedlog šefa Saobraćajnog odsjeka, a u suglasnosti sa Saobraćajnim odjeljenjem GŠH.

*Saobraćajna sekcija komande područja* neposredno je organizirala i rukovodila na teritoriju područja transportom vojske, vojnog materijala, hrane i opreme, transportom ranjenika i bolesnika, nadzorom i uzdržavanjem komunikacija i poštansko-telefonskom vezom u duhu primljenih direktiva. Sekcija je tijesno surađivala sa svim sekcijama u području, s referentom za vezu operativnih jedinica i odnosnim tijelima narodne vlasti. Na čelu sekcije bio je šef koga je postavljao Štab Korpusa na prijedlog Komande područja, a u suglasnosti sa Saobraćajnim odsjekom. On je za svoj rad bio neposredno odgovoran Komandi područja. Sekcija je imala referenta za transport, referenta za nadzor i uzdržavanje komunikacija i poštansko-telefonskog referenta.

*Povjerenika za transport u komandi mjesta* (prometni podoficir) postavljao je komandant područja na prijedlog referenta za transport u području, a koji je za svoj rad odgovarao komandi mjesta.<sup>20</sup>

Ni u srpnju 1944. organizacija Saobraćajnog odsjeka u 6. korpusu nije bila provedena u duhu nove Naredbe o organizaciji saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima, a ni prema Uputama Vrhovnog štaba NOV i POJ o organizaciji štaba korpusa i korpusnih vojnih oblasti. Tamo je još postojala i djelovala Saobraćajna sekcija u okviru Tehničkog odsjeka. Šef Odsjeka za transport, koji je otputovao u ovaj korpus kao delegat Saobraćajnog odjeljenja GŠ NOV i POH, imao je dužnost da provede organizaciju prometne službe u duhu nove Uredbe i da u sastav Saobraćajnog odsjeka uključi i Poštansko-telefonsku sekciju.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> HR-HDA-1194, Štab I. Proleterskog Korpusa, 1943.–1945., fascikl: Korpusna vojna oblast 6. korpusa, 1944.–1945., NOV-13/1541-1549, košuljica: NOV-13/1545, Korpusna vojna oblast 6. korpusa (Saobraćajni odsjek), 1944. VIII. 8., Organizacija Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima, kut. br. 11. Također vidi: HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Organizacija Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima od 6. srpnja 1944, D-1095.

<sup>21</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog



Predstavnici Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske došli su krajem srpnja 1944. na sastanak s predstavnicima Tehničkog i Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa, te o tome 30. kolovoza 1944. načinili izvještaj. Na sastanku se pristupilo razgraničenju rada i dužnosti Tehničkog odsjeka i dotadašnje Saobraćajne sekcije istog odsjeka. U Saobraćajni odsjek odmah je ušao dotadašnji referent Saobraćajne sekcije, a iz Odsjeka za vezu referent Poštansko-telefonske sekcije. Predstavnik Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske predložio je da se odmah pronađe osoba koja bi bila postavljena za šefa Saobraćajnog odsjeka, kao i druge osobe koje bi bile potrebne prema uputama za organizaciju tog odsjeka.<sup>22</sup>

Početak kolovoza 1944. formiran je Saobraćajni odsjek 6. korpusa pa je Saobraćajna sekcija ispala iz Tehničkog odsjeka.<sup>23</sup> Saobraćajni odsjek korpusne vojne oblasti 6. korpusa dostavio je 8. kolovoza 1944. svim komandama područja na znanje Naredbu o organizaciji saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima, koju je 6. srpnja 1944. izdalo Saobraćajno odjeljenje Glavnog štaba NOV i POH. Prema pojašnjenjima, koja je Saobraćajni odsjek korpusne vojne oblasti 6. korpusa uputio svim komandama područja, sama Naredba detaljno je razradila sva organizacijska pitanja, od korpusne vojne oblasti pa do komande mjesta. Šef saobraćajne sekcije komande područja bio je jednak po svome zvanju, položaju i odgovornosti ekonomskom odnosno tehničkom referentu na svome području. On je bio član komande područja, primao je od komande naređenja i zadatke koje je razrađivao sa svojim referentima. Budući da je saobraćajna sekcija u svome radu bila usko povezana s tehničkom sekcijom, ove dvije sekcije morale su surađivati. Pri komandama mjesta, prema Naredbi, nalazio se povjerenik za transport. U dopisu se pozivaju sve komande područja da dobro prouče priloženu Naredbu i da po istoj postupe. Komande područja trebale su se ozbiljno pozabaviti pitanjem kadrova u vezi s navedenom organizacijom. U roku od osam dana morali su poslati prijedloge za imenovanje, a nakon toga pristupiti organizaciji u smislu Naredbe.<sup>24</sup>

U kolovozu 1944. Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske o radu potvrđuje da je Saobraćajna sekcija 6. korpusa, koja je formirana 1943. pri

---

štaba NOV i POH br. 151 upućen 7. kolovoza 1944. Saobraćajnom odjeljenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, D-1095.

<sup>22</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 166 od 30. kolovoza 1944. o radu postavljenih zadataka (prebacivanje žita i rada u 10. i 6. korpusu NOVJ), D-1095.

<sup>23</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Tehničkog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 75/44. za mjesec kolovoz 1944. upućen 5. rujna 1944. Vrhovnom štabu NOV i POJ, D-1096. To potvrđuje i Izvještaj Štaba 6. korpusa upućen 10. rujna 1944. Glavnom štabu NOV i POH o radu Korpusne vojne oblasti za mjesec kolovoz 1944., gdje se navodi da je u kolovozu 1944. u KVO 6. korpusa proveden preustroj Tehničkog odsjeka, odnosno formiran je samostalni Saobraćajni odsjek s potrebnim sekcijama (*Zbornik*, tom V., knjiga 33, str., 145–150).

<sup>24</sup> HR-HDA-1194, Štab I. proleterskog korpusa, fascikl: Korpusna vojna oblast 6. korpusa, 1944.–1945., košuljica: NOV-13/1545, Korpusna vojna oblast 6. korpusa (Saobraćajni odsjek), 1944. VIII. 8., Organizacija Saobraćajnog odsjeka i njegovih organa u korpusnim vojnim oblastima, kut. br. 11.



Tehničkom odsjeku, odvojena od istog odsjeka te je formiran samostalan Saobraćajni odsjek. Još prije bila je organizirana saobraćajna služba po komandama područja i komandama mjesta, a pri svakoj komandi mjesta postojale su saobraćajne sekcije s referentima i njihovim pomoćnicima.<sup>25</sup> U rujnu 1944. za šefa Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa postavljen je Đuro Carić<sup>26</sup>. U saobraćajnoj službi 6. korpusa bilo je zaposleno oko 800 osoba, od toga u Sekciji za transport 344, u Sekciji za komunikacije 60 i u PTT sekciji 390.<sup>27</sup>

U siječnju 1945. Saobraćajni odsjek 6. korpusa sastojao se od četiri sekcije: Transportne, Telefonsko-telegrafske, Auto sekcije i Sekcije za nadzor i uzdržavanje komunikacija. Na čelu odsjeka bio je šef, a svaka sekcija imala je šefa koji je bio pod neposrednom kontrolom Saobraćajnog odsjeka, dok pomoćnici istima još nisu bili određeni. Pod neposrednom kontrolom Saobraćajnog odsjeka bila je Komanda željezničke linije broj 1 i 2 i Komanda riječne plovne linije, a pod kontrolu komandi željezničkih linija spadale su sve komande željezničkih stanica. Saobraćajni odsjek organizirao je Komandu riječne plovne linije na rijeci Dravi sa sjedištem pri Komandi željezničke linije broj 1 koja je djelomično otpočela s radom.<sup>28</sup>

Prema izvještaju poručnika ing. Bogdana Bajića iz 1945., osnovana je Komanda željezničke linije koja je trebala imati sjedište u Osijeku. Za komandanta željezničke linije imenovan je kapetan Bogoljub Milaković, dotad komandant slatinskog područja. Za politkomesara je imenovan Svetozar Drapšin, dotad politkomesar Centralnih radionica, a za zamjenika komandanta imenovan je Momir Petrović, dotad šef kancelarije 12. udarne divizije. Za pomoćnika politkomesara Komande željezničke linije imenovan je Drago Novak, kursist oficirske škole voda za vezu. Komanda željezničke linije sa sjedištem u Slavonskom Brodu bila je u osnutku.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH o radu u kolovozu 1944. upućen u rujnu 1944. Saobraćajnom odjeljenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, D-1095.

<sup>26</sup> U dokumentu se kao šef Saobraćajnog odsjeka spominje Đuro Ćurić. U nekim dokumentima spominje se Đuro Garić ili Đuro Carić. Prema Izvještaju Štaba 6. korpusa od 18. listopada 1944. upućenom Glavnom štabu NOV i POH o radu Korpusne vojne oblasti u rujnu 1944., kao šef novoformiranog Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa spominje se Đuro Garić (*Zbornik*, tom V., knjiga 34, str. 263). Prema depeši Glavnog štaba NOV i POH, koja je upućena 8. siječnja 1945. Vrhovnom štabu NOV i POJ, kao šef Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa spominje se poručnik Đuro Carić (*Zbornik*, tom V., knjiga 37, str. 535).

<sup>27</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH za mjesec rujan 1944. upućen 9. listopada 1944. Vrhovnom štabu NOV, D-1095. Prema izvještaju Štaba 6. korpusa upućenom 18. listopada 1944. Glavnom štabu NOV i POH, u rujnu 1944. postavljeni su svi šefovi sekcija u pojedinim odsjecima (*Zbornik*, tom V., knjiga 34, str. 263).

<sup>28</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa br. 178/45. za mjesec siječanj 1945. upućen 5. veljače 1945. Saobraćajnom odjeljenju Glavnog štaba NOV i POH, D-1115.

<sup>29</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj o stanju željezničkih pruga, kao i objekata s kojima se oni susreću na teritoriju 6. korpusa NOVJ iz 1945., D-1096.

Prema depeši Glavnog štaba NOV i POH, koja je upućena 8. siječnja 1945. Vrhovnom štabu NOV i POJ, šef Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa i dalje je bio poručnik Đuro Carić<sup>30</sup>.

#### 4. DJELOVANJE ŽELJEZNICA 6. KORPUSA NARODNOOSLOBODILAČKE VOJSKE

U proljeće 1943. Nijemci i ustaše poduzeli su veliku ofenzivu protiv partizanskih jedinica. Ofenziva je propala, a cijelo područje Papuka i Psunja postalo je veliko gradilište. Narasle potrebe tražile su hitnu uspostavu željezničkog prometa. Brzo su izgrađeni porušeni mostovi između Zvečeva i Bučja i pruga je osposobljena. Prikupljeni su razbacani vagoni duž pruge i popravljena lokomotiva Drava, pa je krajem lipnja proradila partizanska željeznica. Vozni park na toj pruzi znatno je poboljšan po zauzimanju Pakraca: četiri lokomotive i desetak vagona izvučeni su iz Pilane na slobodan teritorij preko za noć obnovljenog, a zatim opet srušenog mosta na rijeci Pakri kod Kusunja (Jelenković 1992: 117).

Kad je u listopadu 1943.<sup>31</sup> pripreman napad na Pakrac, organizirana je grupa od oko 15 partizana čiji je zadatak bio da s pilane Slaveks u Pakracu izvuku lokomotive uskotračne željeznice, koje su bile neophodne za organiziranje željezničkog prometa na partizanskom teritoriju jer drugih prometnih sredstava nije bilo. Čim je pilana zauzeta, lokomotive je trebalo osposobiti za pokret jer su one, otkako su partizani porušili pruge, već nekoliko mjeseci bile izvan upotrebe. Prva osposobljena lokomotiva zakačila je nekoliko vagona natovarenih drvenom građom i vlak je krenuo, ali nije stigao daleko. Na pruzi je bila velika trava zbog čega su klizali kotači pa je na šine posipan pijesak. Najveća prepreka bili su porušeni mostovi, a jedino je preko njih bilo moguće dovući lokomotive na slobodni teritorij. Tako su se ispred mosta na rijeci Pakri našle četiri lokomotive i trinaest vagona. Tijekom noći oni su prebačeni na drugu stranu, a most je ponovo srušen. Drugi problem je bio to što je pruga bila oštećena pa su se šine s pruge gdje je lokomotiva već prošla morale skidati i montirati ispred lokomotive. Poslije mnogo problema, građenja i rušenja mostova, iskakanja i ponovnog dizanja lokomotiva na prugu, partizanski vlak je stigao u Bučje (Jelenković 1992: 117).

Kao što sam već naveo, još tijekom prvog dana napada na Pakrac partizani Vojnog slagališta psunjskog područja uspjeli su popraviti uskotračnu željezničku prugu i mostove na relaciji pilana – Buč – Bučko Kamensko, a zatim izvući s pilane četiri lokomotive i deset vagona koji su služili za promet na teritoriju pod njihovim nadzorom. U izvještaju Štaba 6. korpusa o napadu partizana na Pakrac, upućenom 20. listopada 1943. Glavnom štabu NOV i POH, navodi se da je „akcija Pakrac“

<sup>30</sup> *Zbornik*, tom V., knjiga 37, str. 535.

<sup>31</sup> Načelnik Štaba 6. korpusa naredio je 10. listopada 1943. Štabu 12. divizije da se prilikom upada partizanskih jedinica u Pakrac ne uništavaju lokomotive jer su iste trebali izvući za svoje potrebe na teritorij pod njihovim nadzorom (*Radnički i narodnooslobodilački pokret...*, dok. 331, str. 399).

počela 12. listopada 1943. Povlačenje je izvršeno 13. listopada 1943. u 21 sat. Zaplijenjene su četiri lokomotive, deset vagona, jedna terezina i izvjesna količina građevnog materijala.<sup>32</sup>

Tehnički odsjek Štaba 6. korpusa izdao je 22. listopada 1943. Naredbu o željezničkom saobraćaju na pruzi Zvečevo – Cikočka Rijeka. Prema toj Naredbi promet je započeo 26. listopada 1943. Željeznica je bila vlasništvo narodnooslobodilačke vojske, a željeznički promet regulirao je Štab 6. korpusa, odnosno njegov Tehnički odsjek. Željeznica je služila ponajprije za potrebe vojske, a kad je to bilo moguće i za potrebe civilnog stanovništva. Vlakovođa je bio odgovoran za ispravno rukovanje i postupak s čitavom kompozicijom vlaka. Strojovođa je bio odgovoran za pravilno rukovanje strojem. Vlak (lokomotivu) mogla je voziti samo stručna osoba s položenim ispitom, koja je i prije vozila lokomotivu. U lokomotivu nije smio ući nitko tko u njoj nije imao posla.

Željezničke stanice na pruzi bile su Zvečevo, Vučjak, Kamenska, Bučje i Cikočka Rijeka. Na ostalim mjestima vlak se nije smio zadržavati ako to nisu tražili interesi vojske, o čemu je za svaki pojedini slučaj donosio odluku Štab 6. korpusa. Vlak je polazio iz Zvečeva u 4 sata ujutro, a vraćao se iz Cikočke Rijeke u 16 sati. Nitko nije smio mijenjati propisano vrijeme kretanja vlaka za svoje osobne svrhe. Vlak se zadržavao na utovarnim stanicama po potrebi, na stanicama gdje je lokomotiva uzimala vodu stajao je 10 minuta, a na ostalim stanicama dvije minute.

Putnički promet boraca bio je dopušten samo uz propisanu objavu. Civilnom stanovništvu bila je dopuštena vožnja samo uz propusnicu narodnooslobodilačkog odbora, ako je u vlaku bilo mjesta. Putnici nisu smjeli stajati na zavoru i na krovu vagona, a bilo je zabranjeno i uskakanje u vlak i iskakanje iz vlaka dok je vlak u pokretu. Naređenja vlakovođe obvezivala su sve putnike bez razlike. Primanje robe u vlak obavljalo se samo uz popratnicu.

Pružni čuvari bili su dužni prije polaska vlaka pregledati svoje sektore pruge i na kraju svog sektora dočekati vlak. Svatko tko se nije pokoravao propisima o reguliranju željezničkog prometa potpadao je pod sankcije ratnog vojnog suda. Ovu Naredbu trebao je kod sebe imati vlakovođa i s njom je bio dužan upoznati sve one

<sup>32</sup> *Radnički i narodnooslobodilački pokret...*, dok. 331 i 334, str. 399–401.

U izvještaju Kotarske oblasti u Pakracu, upućenom 16. listopada 1943. Ministarstvu unutarnjih poslova Nezavisne Države Hrvatske (NDH) o napadu partizana na Pakrac, navodi se sljedeće: „Prigodom povlačenja partizana iz Pilane isti su zapalili na Pilani uredovnice i jednu šupu te su iz Pilane sa 4 stroja odvezli građevni materijal i drugi alat u šumu prema svojoj komandi...” (*Radnički i narodnooslobodilački pokret...*, dok. 332, 399–400).

U dnevnom izvještaju Glavnog stožera Domobranstva NDH br. 292 (po podacima primljenim 19. listopada 1943. do 9 sati) za područje Daruvara kaže se sljedeće: „17. X. na području jugoistočno od Daruvara naše čete progoneći neprijatelja zauzele su nakon slabog otpora s. Buč /20 km j. izt. od Daruvara/ i rastjerale jednu part. bojnu. 7 partizana je poginulo a 4 su zarobljena. Istog dana naše čete su porušile mostove i želj. prugu koja vodi za Zvečevo /23 km izt. j. izt. od Daruvara/ a kojom su se služili partizani.” Vidi: HR-HDA-487. Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske (Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941–1945), Glavni stožer, dnevna izvješća, listopad 1943., inv. br. 33749, kut. br. 5.

na koje se ista odnosila i koji su radili na pruzi i željeznici. Ova Naredba nalazila se i pri Štabu 6. korpusa kao i kod komandi područja. Naredbu je trebalo čuvati u tajnosti. Ukoliko bi se ona izgubila, trebalo je odmah javiti Tehničkom odsjeku da na vrijeme izmijene vozni red i onemogućuje neprijatelju da ometa promet svojim zrakoplovstvom.<sup>33</sup>

U prosincu 1943. pri komandi požeškog područja 38 ljudi pripadalo je Saobraćajnoj sekciji: 18 kočijaša, 15 željezničkog osoblja i 5 vozača. Željezničko osoblje bilo je podijeljeno u dvije grupe jer su bila dva željeznička stroja u prometu. Kod željezničkog stroja broj 1 radili su strojovođa, ložič, vlakovođa i dvojica zavirača<sup>34</sup>. I kod željezničkog stroja broj 2 radili su strojovođa, ložič, vlakovođa, dvojica zavirača. Ukupno je dakle bilo 10 osoba kod oba željeznička stroja. Na pruzi Zvečevo – Cikočka Rijeka tri osobe su bile zaposlene kao pružni čuvari: jedna na potezu pruge Zvečevo – Vučjak, jedna na potezu pruge Vučjak – Kamensko, a jedna na potezu Kamensko – Bučje, dok pruga Bučje – Cikočka Rijeka nije imala pružnog čuvara jer je pruga bila posve nova. Dvije osobe bile su postavljene na utovarnim stanicama kao prometnici odgovorni za utovar i istovar koji se obavljao svakodnevno uz popratnicu.

Željeznički stroj broj 1 prevezao je u zadnjem razdoblju, pored redovitog prometa, i sljedeće: sedam vagona drva za vojnu pekaru i oficirsku školu koja se nalazila pokraj pruge, tri vagona klada za tamošnju pilanu, dva vagona pšenice, vagon zobi, vagon kukuruza, tri vagona sijena, vagon slame za slagalište I. ekonomskog sektora psunjskog područja, deset vagona građe, tri vagona dasaka za izgradnju zgrada i bunkera pri tamošnjem slagalištu i vagon raznog materijala za tamošnju mehaničku radionicu.

Željeznički stroj broj 2 obavljao je promet prema potrebi, tj. uglavnom je prevozio za centralne ustanove i vojne pekare i postavljao prazne vagone u šumu na utovar. Kad su vagoni bili napunjeni, dovezio ih je do polazne stanice Zvečevo iz koje su razvažani prema potrebi. U zadnjem razdoblju prevezeno je ovim strojem 18 vagona drva, 11 vagona klada za drugu pilanu, vagon kukuruza, vagon krumpira, vagon raznih živežnih namirnica za slagalište I. ekonomskog sektora požeškog područja, dva vagona sijena za vojne ustanove, 1000 komada cigli za izgradnju peći za kruh u vojnoj pekari. Osim toga, kad je neka brigada išla u pravcu u kojem se nalazila pruga, onda su je oba stroja prevažala pošto samo jedan stroj nije bio u stanju prevesti cijelu brigadu zbog brdovitog terena.

Konji u tehničkoj štali služili su za najhitnije potrebe i prijevoz građevnog materijala za gradnju ustanova na tom području, dok su konji u štali Duboka Rijeka služili uglavnom za potrebe tamošnjeg slagališta pošto ono nije imalo prugu po kojoj bi željeznički stroj mogao voziti. Treba napomenuti da je bila planirana izgradnja željezničke pruge. U konjušnicama papučko-krndijskog područja bilo je 32 ljudi. Na

<sup>33</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Naredba br. 39-43 Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i PO Jugoslavije od 22. listopada 1943. o željezničkom saobraćaju na pruzi Zvečevo – Cikočka Rijeka, D-1155.

<sup>34</sup> zavirač – kočničar

tom području bilo je 18 pari konja sa spregom i 6 konja koji su vozili gipove<sup>35</sup>. Isti konji prevozili su klade, drva i hranu za bolnicu, podmirivali su potrebe tamošnjih slagališta i Građevinske sekcije, bilo kolima ili gipovima.

U Saobraćajnoj sekciji psunjskog područja bilo je 10 osoba. Pri toj komandi bilo je 17 konja sa spregom i 8 ispravnih kola i vagoneta. U Saobraćajnoj sekciji daruvarskog područja bilo je 9 kočijaša: 5 kod slagališta I. ekonomskog sektora, 2 na mlinu i pilani Piljenice i 2 kod slagališta II. ekonomskog sektora. Osim toga se kod pilane Piljenice nalazila uskotračna pruga po kojoj se vozilo gipovima (bilo ih je 6). Pošto je uskotračna pruga Sirač – Zajle bila u lošem stanju, tamošnja Saobraćajna sekcija bila je primorana da je popravi i napravi jedan novi željeznički most. Ove popravke na uskotračnoj željezničkoj pruzi radili su privremeno mobilizirani ljudi iz sela Sirača.<sup>36</sup>

U siječnju 1944. je u požeškom području u Zvečevu postojala Centralna vojna radionica u kojoj je radilo 48 stručnih radnika. Bravarsko odjeljenje radionice je u siječnju 1944. između ostalih poslova popravilo 15 uskotračnih vagona i jedan parni stroj.<sup>37</sup>

U siječnju 1944. na području nadležnosti Građevne sekcije Tehničkog odsjeka bilo je zaposleno 1150 ljudi na građevinskim radovima. Na psunjskom području bilo je uposlano 307 osoba. Izgrađeno je 356 metara pruge uzanog kolosijeka, koja je prolazila jarkom potoka Rašačke te se trebala još produžiti. Materijal je dobiven trganjem sporednog kolosijeka. Na odsjčku pruge Mijači – Cikočka Rijeka stalno su radile dvije desetine na popravku mostova i održavanju pruge. Na požeškom području na radu je bilo 330 osoba. Tri radne desetine radile su na održavanju pruge Zvečevo – Mijači.<sup>38</sup>

U siječnju 1944. željeznički stroj broj 1, koji je redovito prometovao od stanice Zvečevo do stanice Cikočka Rijeka, osim redovitog prometa prevezao je 153 vagona raznog materijala (živežnih namirnica, građe, dasaka, klada, crijepa, sijena itd.), dok je željeznički stroj broj 2, koji je prometovao prema potrebi, prevezao 130 vagona raznog materijala (klade za pilanu, ogrjevno drvo za vojne pekare i centralne ustanove). Osim toga, građen je odlomak pruge za jedno slagalište 3–4 km dužine, pa je stroj broj 2 prevezao materijal za gradnju te pruge. Dužina željezničke pruge na kojoj je željeznički stroj redovito prometovao od polazne stanice do stanice Cikočka Rijeka bila je 32 km.

<sup>35</sup> Gipovi su vagoni šumske željeznice koji su se rabili za prijevoz drvenih trupaca (klada).

<sup>36</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajne sekcije Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i POJ br. 90/1943. za mjesec prosinac 1943. upućen 4. siječnja 1944. Saobraćajnoj sekciji Tehničkog odsjeka Glavnog štaba Hrvatske, D-1155. Potpis šefa Saobraćajne sekcije Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV je nečitak, no može se iščitati kao Štef Kulhavy ili Kulhavi.

<sup>37</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Izvještaj br. 29/44. Industrijske sekcije Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i POJ upućen 8. veljače 1944. Tehničkom odsjeku Glavnog štaba Hrvatske (za Industrijsku sekciju), D-1169.

<sup>38</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Izvještaj br. 30/44. Građevne sekcije Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i POJ upućen 8. veljače 1944. Tehničkom odsjeku Glavnog štaba Hrvatske (za Građevnu sekciju), D-1169.





Slika 1. Partizanski vlak na stanici Bučje, godina 1943. Željeznički muzej u Beogradu.

Uspostavljen je i jedan vlak u Podravini na jednakom kolosijeku kao i vlakovi broj 1 i broj 2, na pruži uskotračne širine kolosijeka 0,76 metara. Vlak je prevezio živežne namirnice od Pitomače do jednog slagališta na položaj. Kod toga vlaka nalazio se jedan željeznički stroj i 16 vagona, a na njemu je također bilo zaposleno pet osoba: strojovođa, ložič, vlakovođa i dvojica zavirača.

Na sektoru daruvarskog područja bilo je osam pari konja, osam kočijaša, štalar i komandir konjušnice. Sprega tih konja služila je za prijevoz živežnih namirnica pri slagalištu. Osim toga, to je područje imalo i određeni dio pruge širine kolosijeka 0,76 m, ali bez stroja, pa se služilo konjima, tj. klade za pilanu prevažane su vagonetima koje su vukli konji. Zbog lošeg puta ovo prijevozno sredstvo dobro je došlo. Prilikom upada neprijatelja izgubljena su tri para konja, ali je to nadoknađeno konfiskacijom pokretnina narodnih neprijatelja.

Dana 7. veljače 1944. održan je sastanak sa svim saobraćajnim referentima s ciljem izgrađivanja zdravog kadra za željeznički i motorni promet jer se Saobraćajna sekcija nije trebala zadržati samo na konjskom i volovskom prometu, nego si je trebala pripremiti zdrav kadar za budućnost. Osim toga, Saobraćajna sekcija Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa imala je u vidu postavljanje željezničkog prometa na Slavonsko-podravsku željeznicu (SPŽ) na kolosijeku širine 1 m, i to od Voćina do Drenovca i od Drenovca do Orahovice. Poslu se trebalo pristupiti čim se popravi vrijeme kako bi taj željeznički potez bio stavljen u pogon.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> HR-HDA-1450, 6. korpus NOV i PO Hrvatske, Izvještaj br. 32/44. Saobraćajne sekcije Tehničkog odsjeka Štaba 6. korpusa NOV i POJ upućen 8. veljače 1944. Tehničkom odsjeku

U lipnju 1944. na području 6. korpusa bile su dobre mogućnosti za prijevoz vojske, vojnog materijala, opreme i hrane, bolesnika i ranjenika. Osim toga, dva željeznička stroja prevozila su vagonске pošiljke i time otorećivala mobilizaciju kola. Sakupljane su karakteristike osoba iz bivših prometnih ustanova na oslobođenom i neoslobođenom području. Redovito su održavani sastanci s referentima područja kako bi se usklađivao rad na čitavom području pod nadležnošću 6. korpusa.<sup>40</sup>

U srpnju 1944. na teritoriju 6. korpusa transport se uglavnom odvijao konjskom spregom, a u požeškom području i željeznicom. Prije neprijateljske ofenzive prometovale su dvije lokomotive, a u trenutku pisanja izvještaja (7. kolovoza 1944) samo jedna, dok je druga bila na popravku. Dužina pruge iznosila je 32 km. Tom prugom obavljao se transport velike količine hrane i vojnog materijala, ranjenika, bolesnika i dr. Osim ove željeznice, počela se popravljati željeznička pruga u slatinskom području (širina kolosijeka 1 m), ali se od toga odustalo zbog neprijateljskog uznemiravanja. Željeznički stroj koji je bio prevrnut, dignut je i pripremljen za promet kad je to vojna situacija dopustila. U brodskom području nalazio se željeznički kolosijek širine 0,76 m, a prometovao je jedan željeznički stroj i 70 vagona. Zbog neprijateljske ofenzive ovaj je stroj oštećen i prevaljen, a promet zbog smetanja neprijatelja nije bio uspostavljen.<sup>41</sup>

Predstavnici Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske sastali su se krajem srpnja 1944. s predstavnicima Tehničkog i Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa, te o tome 30. kolovoza 1944. načinili izvještaj. Promet na prostoru nadležnosti 6. korpusa bio je dobro razvijen i organiziran. Iskorištavana su sva prijevozna sredstva. Šesti korpus raspolagao je jednim dijelom uskotračne šumske željezničke pruge na sektoru Zvečevo – Cikočka Rijeka, dužine oko 30 km, te u brodskom području s 20 km pruge. Pruga Zvečevo – Cikočka Rijeka bila je važna prometna veza koja je prolazila kroz glavne šumske predjele u kojima su se nalazile vojne i civilne ustanove i drugi vojni objekti. Na cijeloj željezničkoj pruži bilo je dosta dobro organizirano održavanje i popravak pruge. Postojalo je pet željezničkih stanica s potrebnim brojem pomoćnih radnika.<sup>42</sup>

U kolovozu 1944. pri Saobraćajnom odsjeku 6. korpusa bio je organiziran željeznički promet s pet željezničkih stanica i šefom cijele linije. Također, bile su organizirane radne grupe za održavanje pruge kojima su rukovodili pružni nadzornici. Saobraćajni odsjek raspolagao je s pet željezničkih strojeva od kojih su tri bila u prometu, a dva sklonjena u zemunicu. Pruga u brodskom području slabo je radila zbog neprijateljske ofenzive u tom sektoru. Željeznicom se obavljao sveopći transport

---

Glavnog štaba Hrvatske (za Saobraćajnu sekciju), D-1169.

<sup>40</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 111/2 od 8. srpnja 1944. o radu u mjesecu lipnju 1944., D-1095.

<sup>41</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 151 upućen 7. kolovoza 1944. Saobraćajnom odjeljenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, D-1095.

<sup>42</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH br. 166 od 30. kolovoza 1944. o radu postavljenih zadataka (prebacivanje žita i rada u 10. i 6. korpusu NOVJ), D-1095.



hrane, građevinskog materijala, vojske i civila. Vožnja je bila organizirana redovito, a obavljala se noću zbog mogućih zračnih napada.<sup>43</sup>

U rujnu 1944. na teritoriju 6. korpusa u prometu je bilo 60 km željezničkih pruga. U popravku je bilo novih 137 km. Prometovalo se na pruzi Poljana – Pakrac (normalni kolosijek 1,435 m), Pakrac – Zvečevo (uzani kolosijek) i Buč – Cikočka Rijeka (uzani kolosijek). Raspolagalo se s pet željezničkih strojeva i s oko 132 razna vagona. Na pruzi Zvečevo – Pakrac željezničkim strojevima ukupno je prevezeno 316 vagona razne robe, putnika, hrane i materijala. U slatinskom, novogradiškom i daruvarskom području dosta je bio razvijen prijevoz vagonetima (uzani kolosijek 0,76 m). Ovaj prijevoz znatno je olakšavao prijevoz ranjenika i opskrbu bolnica.<sup>44</sup>

Na požeškom području pod nadzorom 6. korpusa u rujnu 1944. na uskotračnoj pruzi Pakrac – Zvečevo i Buč – Cikočka Rijeka lokomotivama br. 1, 2 i 3 prevezen je ukupno 251 vagon razne robe. Dotad se promet obavljao u dužini od 32 km, a zauzećem Pakraca produžio se na 43 km.<sup>45</sup>

U studenom 1944. izvršene su neke organizacijske promjene u vojnoj oblasti 6. korpusa. Pod rukovodstvo Oblasnog narodnooslobodilačkog odbora za Slavoniju predane su sve šumske manipulacije (izrada željezničkih pragova, tt. stupova, gorivog i tehničkog drveta) i najveći dio prometnog aparata, tj. gotovo svi željezničari stručnjaci i svi prometni tečajevi (osim vozačkog). Pojedini odsjeci korpusne vojne oblasti teško su se navikavali na suradnju s pojedinim odjelima Oblasnog narodnooslobodilačkog odbora pa je i to bila kočnica u radu, naročito na obnovi zemlje. Odsjeci su u svome radu zadovoljavali, a Saobraćajni odsjek imao je najviše poteškoća u radu. Tehnički odsjek imao je izrađenu građu za sve mostove, ali je bilo puno problema prilikom dovoza te građe. Saobraćajni odsjek je uz pomoć Štaba 6. korpusa formirao komande željezničkih linija i komande željezničkih stanica na liniji broj 1, a na liniji broj 2 bile su u formiranju.<sup>46</sup>

U prosincu 1944. na novogradiškom području pod nadzorom Saobraćajne sekcije Saobraćajnog odsjeka korpusne vojne oblasti 6. korpusa na željezničkoj pruzi je bilo ukupno s rukovodiocima zaposleno 36 ljudi. Ti željezničari su popravili 4658 m pruge, izmijenili su 1317 komada pragova, očistili 2074 m odvodnih jaraka uz prugu, izmijenili dvije šine na pruzi između Bučja i Mijača, popravili tri skretnice, ispod četiri mosta očistili vodovne propuste od neravnog drveta i granja, utovarili četiri vagona šljunka koji su ubacili po pruzi između pragova u dužini od 1520 m, uzidali su 25 m zida pokraj pruge, prečavljali 459 m pruge, izvadili iz starog kolosijeka 1465

<sup>43</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH o radu u kolovozu 1944. upućen u rujnu 1944. Saobraćajnom odjeljenju Vrhovnog štaba NOV i POJ, D-1095.

<sup>44</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba NOV i POH za mjesec rujan 1944. upućen 9. listopada 1944. Vrhovnom štabu NOV, D-1095.

<sup>45</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj za mjesec listopad 1944. Željeznikog odsjeka Saobraćajnog odjeljenja GŠ NOV i POH od 14. studenoga 1944., D-1095.

<sup>46</sup> Izvještaj Štaba 6. korpusa o radu KVO za studeni 1944. upućen 18. prosinca 1944. Glavnom štabu NOV i PO Hrvatske (*Zbornik*, tom V., knjiga 36, str. 279–289).

komada pružnih čavala, otesali 276 novih pragova, dovršili rad na mostu (vijadukt) na Pakračkoj Krndiji u rasponu od 76–80 m u visini 10 m (rad na mostu trajao je 26 dana, a svakodnevno je bilo zaposleno 40 radnika). Pruga normalnog kolosijeka Poljana – Lipik – Pakrac – Daruvar, kao i šumska pruga Pakrac – Kamenska – Zvečevo, prometovala je najviše za potrebe vojske, prevožena je vojska i sve potrebne namirnice za vojsku.

U prosincu 1944. na slatinskom području je na željezničkoj pruzi bilo ukupno s rukovodiocima zaposleno 33 ljudi, koji su u prosincu 1944. izvršili sljedeće radove: podbijanje pruge u dužini 2785 m, otesali su 320 komada pragova i izmijenili 230 komada pragova. Most normalnog kolosijeka na Vojlovici trebao je biti uskoro gotov. Pruga normalnog kolosijeka po kojoj se obavljao promet Čačinci – Slatina – Virovitica i pruga Slavonsko-podravske željeznice Orahovica – Drenovac i Voćin zadovoljavale su sve potrebe prijevoza na tom području.

Na virovitičkom području na željezničkoj pruzi je ukupno s rukovodiocima bilo zaposleno 170 ljudi. U prosincu 1944. dovršeno je prebacivanje kolosijeka na virovitičkom području za prugu koja je bila prevrnuta od strane NOV-a, s time da je na toj pruzi trebalo samo podvlačiti šlipere<sup>47</sup> i učvršćivati ih. Rad na podvlačenju šlipera je nastavljen i nastojalo se prugu što prije osposobi za promet. Pruga je bila osposobljena za promet od Pčelića do Pepelana, ali je prilikom kopanja rovova Crvene armije onesposobljena za vožnju jer je potkopana na više mjesta. Da bi se pruga osposobila za promet trebalo je ishoditi odobrenje Crvene armije za popravak. Na pruzi normalnog kolosijeka Virovitica – Noskovci – Drava, Koreničani – Bastaji – Daruvar obavljao se promet po potrebama narodnooslobodilačke vojske.

Na požeškom području je na željezničkoj pruzi bilo ukupno s rukovodiocima zaposleno 90 ljudi od kojih je njih tridesetero svakodnevno dopremalo materijal za željezničku prugu. U prosincu 1944. popravljeno je 2366 m pruge, izmijenjeno 608 komada pragova, očišćeno 100 m odvodnih jaraka uz prugu, nasute su četiri prelazne rampe, na istim mjestima utrošeno je 10 m<sup>3</sup> sipine i izrezano je 16 m<sup>3</sup> drva za lokomobil<sup>48</sup>. Prometovala je pruga normalnog kolosijeka Pleternica – Velika.

U prosincu 1944. na brodskom je području na željezničkoj pruzi bilo ukupno s rukovodiocima zaposleno 75 ljudi, koji su popravili 840 m pruge, izmijenili 281 komad novih pragova, očistili 100 m pruge i 8630 m odvodnih jaraka uz prugu, podigli 145 m prevrnute pruge, ispravili 75 m pruge, na što su utrošena četiri vagona šodera, a natovarili su, odvezli i istovarili 73 vagona šodera. Uz to je udareno 330 pilota<sup>49</sup> i izmijenjene su tri šine. Šumska pruga Paučje – Ljeskovića prometovala je najviše za potrebe narodnooslobodilačke vojske.

<sup>47</sup> šliper – drvena, betonska ili metalna greda koja služi kao podloga za željezničke tračnice; željeznički prag (Hrvatski jezični portal, <http://hjp.znanje.hr/index.php?show=search>)

<sup>48</sup> lokomobil – pokretni ili nepokretni parni uređaj, spojen u jednu cjelinu s parnim kotlom i pomoćnim napravama (pregrijavač pare i dr.); služi za stavljanje u pogon drugih strojeva (Hrvatski jezični portal, <http://hjp.znanje.hr/index.php?show=search>)

<sup>49</sup> pilot – drveni, betonski ili gvozdeni stup koji u građevinarstvu služi za prenošenje opterećenja konstrukcije na čvrsto tlo (Klaić 2001: 1045)

U Saobraćajnoj sekciji osječkog područja bilo je ukupno s rukovodiocima 55 zaposlenih, koji su bili uposleni na izgradnji pragova, bajti za stanovanje i izradi drva za lokomobil jer je pruge na tom području kontrolirao neprijatelj. Od 1. prosinca 1944. do 1. siječnja 1945. sagrađene su dvije bajte za stanovanje, izrađeno je 75 m<sup>3</sup> drva i otesano 300 komada pragova.

U prosincu 1944. na pojedinim područjima pod nadzorom Saobraćajne sekcije Saobraćajnog odsjeka korpusne vojne oblasti 6. korpusa nije bilo radova zbog manjka radnika. Mnogo ljudi je nedugo prije toga otišlo u operativne jedinice, a oni koji su ostali većinom su bili goli i bosi pa je zbog nastupa hladnijeg vremena bilo nemoguće raditi.<sup>50</sup>

U siječnju 1945. Komanda željezničke linije broj 1 uspješno je radila, na dobrovoljnoj bazi prikupila je 190 tona ugljena, a od Crvene armije dobila je 500 tona ugljena iz Pečuha, od kojega je već 300 tona bilo prevezeno u Barč. U to vrijeme Komanda željezničke linije broj 2 još nije bila potpuno organizirana jer nije imala dovoljno rukovodećeg osoblja. U siječnju 1945. uspostavljena je pruga za promet od Koreničana do Đulovca, a u roku od nekoliko dana trebala je biti uspostavljena pruga Đulovac – Pivnice, čime je trebao biti omogućen promet Barč – Virovitica – Pčelić – Pivnice – Đulovac – Daruvar – Pakrac – Lipik. Na podizanju te pruge bilo je uposleno oko 400 radnika. Sve pruge služile su za transport, a red vožnje uglavnom je određivan po potrebama vojske. Usporedo s proširenjem željezničke mreže proširivana je i telefonska mreža pa je skoro svuda uz prugu bila izgrađena nova telefonska linija koja je uglavnom trebala služiti za željeznički promet. Transport je u siječnju 1945. vršen kamionima, kolima i željeznicom, a uglavnom su prevožene trupe, ranjenici, municija i drugi materijal. U nekoliko navrata željeznicom je prevožen i narod koji se zbog napada neprijatelja morao evakuirati.<sup>51</sup>

S teritorija 6. udarnog korpusa nije bilo informacija za veljaču 1945. Prema spoznajama Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske, pruge 6. korpusa bile su uglavnom pod udarom neprijatelja.<sup>52</sup>

Poručnik ing. Bogdan Bajić sastavio je 1945. izvještaj o stanju željezničkih pruga i objekata na teritoriju 6. korpusa. Bilo je razoreno oko 350 metara pruge Pleternica – Požega – Velika. Prugu je 20 ljudi popravilo u roku od osam dana. Na pruzi Banova Jaruga – Barč, između Poljane i Pakraca, kod Lipika, izmijenjene su šine i pragovi na dužini od 100 metara, dok je 3 km porušene pruge Pakrac – Sirač popravljeno. I dionica Daruvar – Bastaji je popravljena u dužini od 3 km. Na pruzi Poljana – Suho-

<sup>50</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj za mjesec prosinac 1944. koji je Saobraćajna sekcija Saobraćajnog odsjeka Korpusne vojne oblasti 6. korpusa NOVJ 7. siječnja 1945. uputila Saobraćajnoj sekciji Saobraćajnog odjeljenja GŠH, D-1095.

<sup>51</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa br. 178/45. za mjesec siječanj 1945. upućen 5. veljače 1945. Saobraćajnom odjeljenju Glavnog štaba NOV i POH, D-1115.

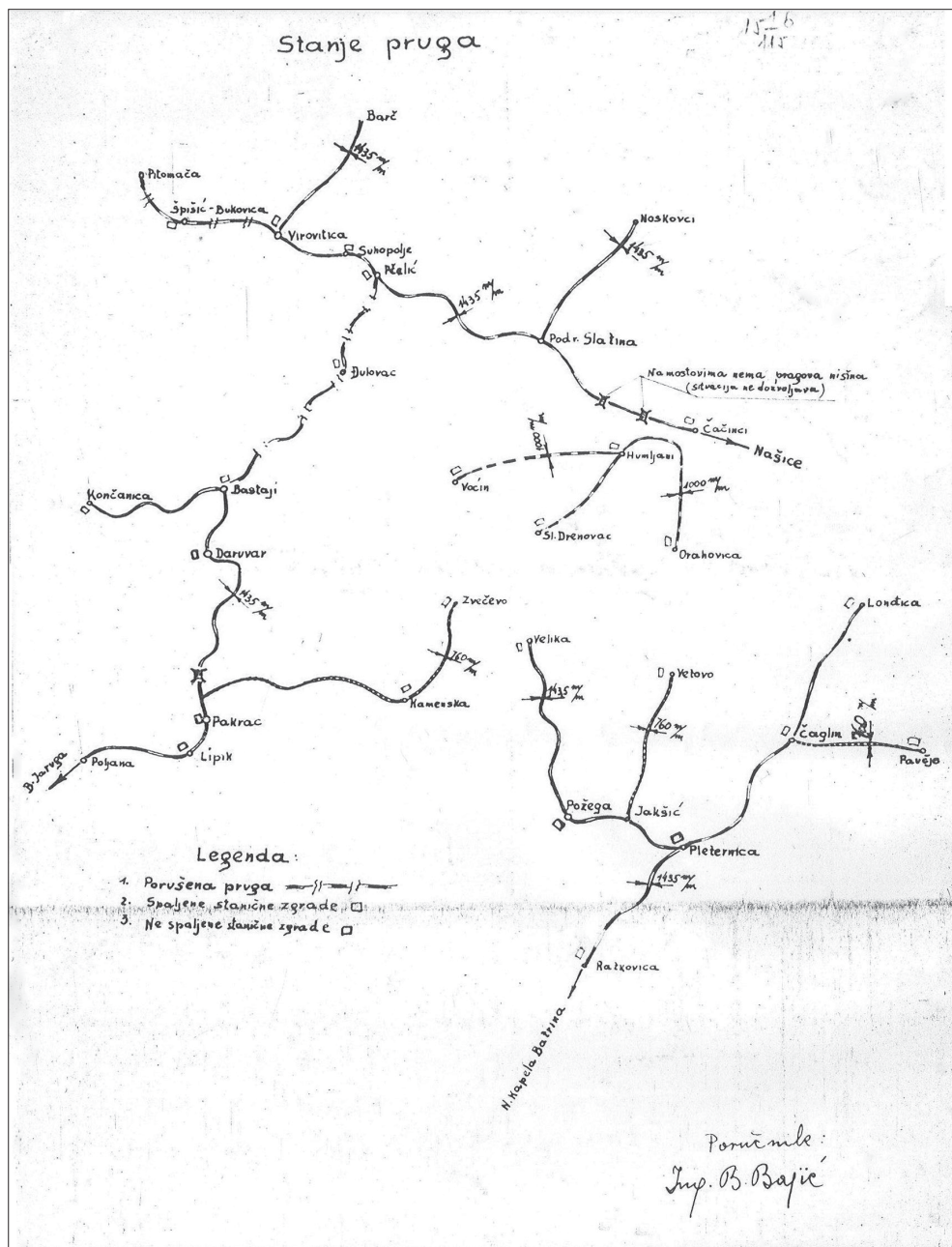
<sup>52</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj Saobraćajnog odjeljenja Glavnog štaba Hrvatske, Komanda pozadine Jugoslavenske armije br. 473/1945. za mjesec veljaču 1945. upućen 3. travnja 1945. Željezničkom odsjeku Saobraćajnog odjeljenja Komande pozadine Ministarstva narodne odbrane, D-1115, D-1096.

polje nedostajalo je oko 16.000 pragova koji su bili djelomično isječeni, a djelomično izgorjeli ili poskidani i odneseni. Dobrih pragova zatečeno je oko 3000. Pruga Virovitica – Podravska Slatina, koja je bila prevrnuta, ponovno je uspostavljena i učvršćena. Na tim radovima bilo je zaposleno oko 500 radnika. Bilo je porušeno i oko 200 metara pruge Podravska Slatina – Noskovci. Sve je dovedeno u ispravno stanje u roku od dva dana. Pruga Virovitica – Pitomača na dijelu Virovitica – Špišić Bukovica bila je mjestimično porušena u dužini od oko 3 km, a minama je bilo oštećeno 160 komada šina od 9 metara. Dionica Špišić Bukovica – Pitomača bila je izvrnuta i nedostajalo je oko 1000 pragova. Ostale pruge normalnog kolosijeka nađene su ispravne. Pruga Slavonsko-podravske željeznice od Voćina do Orahovice bila je popravljena u roku od 20 dana, a radilo je oko 150 ljudi dnevno. Pruga je bila prevrnuta, a pragovi spaljeni. Samo od Humljana do Kraškovića, na dužini od 1,5 km, izmijenjeno je 700 pragova, dok je na ostalim dijelovima te pruge, na dužini od 31 km, izmijenjeno 1300 pragova. Dionica Humljani – Drenovac bila je ispravna. Na tim dionicama prometovala je jedna lokomotiva.<sup>53</sup> Pruga Slaveks, kolosiječne širine 0,76 m, koja se protezala od Zvečeva do Pakraca bila je potpuno ispravna pošto su nakon pada Pakraca bili djelomično izvršeni popravci. Na pruzi Paučje – Čaglin prometovala je jedna lokomotiva. Organizirana je izrada pragova i telefonskih stupova. Isti su izrađivani na sektorima Pleternice, Daruvara i Podravske Slatine, kao i kod Velikih Zdenaca. Kapacitet dnevno izrađenih pragova bio je oko 1200 komada za normalnu prugu. Što se tiče željezničkih mostova, građeni su provizoriji koji su bili uglavnom dovršeni. Jedino nije bio dovršen most Krndija, koji je imao raspon 68,7 metara. Šina sustava Barč – Pakrac, kao i za prugu II. reda, na zalih je bilo dosta. Manjkalo je čavala i podvezica. Na spomenutim prugama bilo je svega dvanaest lokomotiva: osam ispravnih, a četiri su bile lakše oštećene. Na uskotračnim prugama bilo je sedam ispravnih lokomotiva: pet na pruzi Zvečevo – Pakrac, jedna na pruzi Paučje – Čaglin i jedna na pruzi Voćin – Orahovica – Drenovac.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> U dokumentu je rukom dodano: 1 m.

<sup>54</sup> HR-HDA-1450, Glavni štab NOV i PO Hrvatske, Izvještaj o stanju željezničkih pruga, kao i objekata s kojima se oni susreću na teritoriju 6. korpusa NOVJ iz 1945., D-1096.



Slika 2. Stanje pruga na području djelovanja 6. korpusa narodnooslobodilačke vojske, HR-HDA-1450, D-1096

## 5. ZAKLJUČAK

U članku su, s aspekta povijesti institucija, analizirani ustroj i nadležnost Tehničkog i Saobraćajnog odsjeka 6. korpusa, kao i njihovo djelovanje vezano uz organizaciju željezničkog prometa. Od kraja 1943. u Slavoniji, gdje je djelovao 6. slavonski korpus, koristila se pruga uskog kolosijeka Zvečevo – Cikočka Rijeka, a od polovice 1944. na području Slavonije, Podravine i Moslavine dolazi do šireg korištenja željeznica za potrebe narodnooslobodilačke vojske, kad se počeo odvijati redovni željeznički promet na prugama Pakrac – Zvečevo, Pakrac – Cikočka Rijeka, Gojilo – Pakrac – Daruvar, Orahovica – Virovitica i Voćin – Orahovica, ukupne duljine oko 300 km.

Željeznice su korištene prvenstveno za potrebe vojske, a kad je to bilo moguće i za potrebe civilnog stanovništva. Sve pruge koje su koristile jedinice narodnooslobodilačke vojske imale su vrlo nestalan karakter, što je ovisilo o vojnim akcijama, odnosno o zauzimanju ili gubitku određenog teritorija, a to se događalo vrlo često. Sa zauzećem određenog teritorija, kad god bi se ukazala prilika, pa makar i na kraćim relacijama i za kraće vrijeme, željeznice su popravljane i korištene za potrebe narodnooslobodilačke vojske. Usprkos tome što su na prostoru pod nadležnošću 6. korpusa bile česte ofenzive i ratne operacije, željeznički promet se zahvaljujući naporima i odličnoj organizaciji uspješno koristio za potrebe vojske. Za željeznice na tom teritoriju u početku je bio zadužen, kao i kod Vrhovnog štaba i Glavnog štaba Hrvatske, Tehnički odsjek 6. korpusa.

Važno je napomenuti da su pruge u Slavoniji bile prve pruge na prostoru Hrvatske koje su koristile jedinice narodnooslobodilačke vojske. Tako je već 22. listopada 1943. Tehnički odsjek 6. korpusa izdao Naredbu o željezničkom saobraćaju na pruzi Zvečevo – Cikočka Rijeka. Od kolovoza 1944. nadležnost za slavonske željeznice preuzeo je Saobraćajni odsjek 6. korpusa. Naime, početkom kolovoza 1944. proveden je preustroj Tehničkog odsjeka 6. korpusa. Saobraćajna sekcija izdvojena je iz Tehničkog odsjeka i otad je djelovala kao samostalni Saobraćajni odsjek. U siječnju 1945. Saobraćajni odsjek 6. korpusa imao je četiri sekcije: Transportnu, Telefonsko-telegrafsku, Auto sekciju i Sekciju za nadzor i održavanje komunikacija. Na najnižoj razini, za organizaciju prometa, komande područja imale su saobraćajnu sekciju, dok su komande mjesta imale povjerenika za transport. Hijerarhijski viša zapovjedna tijela korespondirala su s nižima putem naređenja, uputa i sl., dok su niža imala obvezu podnositi svakog mjeseca, a po potrebi i češće, višim tijelima izvještaje o svome radu.



## LITERATURA

- Hrvatski jezični portal. <http://hjp.znanje.hr/index.php?show=search>
- Jelenković, Aleksandar. 1992. *Saobraćaj i transport u NOR-u Jugoslavije 1941.–1945.* Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar.
- Klaić, Bratoljub. 2001. *Rječnik stranih riječi: tuđice i posuđenice.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.
- Lajnert, Siniša. 2005. Ustroj željeznica u narodnooslobodilačkoj borbi (1941–1945). *Arhivski vjesnik* 48: 169–193.
- Lajnert, Siniša. 2012. Likvidacija Slavonsko-podravske željeznice. *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 44 (1): 387–390.
- Vojna enciklopedija*, 3. sv. 1960. Beograd.
- Vojna enciklopedija*, 4. sv. 1961. Beograd.
- Vojna enciklopedija*, 9. sv. 1967. Beograd.
- Vojna enciklopedija*, 10. sv. 1967. Beograd. Str. 815.

## ARHIVSKO GRADIVO

- Hrvatski državni arhiv, Zagreb
- HR-HDA-487. Ministarstvo oružanih snaga Nezavisne Države Hrvatske (Ministarstvo hrvatskog domobranstva) – Zagreb (1941–1945).
- HR-HDA-1194. Zbirka dokumenata Narodnooslobodilačke vojske i partizanskih odreda Jugoslavije / Jugoslavenska armija (1941–1945).
- HR-HDA-1450. Zbirka mikrofilmova gradiva iz inozemnih arhiva koje se odnosi na Hrvatsku. Srbija, Arhiv oružanih snaga Jugoslavije Beograd.

## OBJAVLJENO GRADIVO

- Radnički i narodnooslobodilački pokret u Pakracu i okolini: dokumenti i podaci u vremenu oktobar 1918. – maj 1945.* 1970. Slavonski Brod: Historijski institut Slavonije.
- Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Dokumenta Vrhovnog štaba narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1942–1943.* Tom II., knjiga 7. 1959. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.
- Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Borbe u Hrvatskoj 1944. godine.* Tom V., knjiga 31. 1964. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.
- Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Borbe u Hrvatskoj 1944. godine.* Tom V., knjiga 33. 1964. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.



*Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Borbe u Hrvatskoj 1944. godine.* Tom V., knjiga 34. 1966. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.

*Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Borbe u Hrvatskoj 1945. godine.* Tom V., knjiga 36. 1968. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.

*Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda: Borbe u Hrvatskoj 1945. godine.* Tom V., knjiga 37. 1968. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.

*Zbornik dokumenata i podataka o narodnooslobodilačkom ratu naroda Jugoslavije: Dokumenta Centralnog komiteta KP Jugoslavije i Vrhovnog štaba NOV i PO Jugoslavije 30. januar–30. april 1944.* Tom II., knjiga 12. 1971. Beograd: Vojnoistorijski institut JNA.

# THE RAILWAYS OF THE 6<sup>TH</sup> CORPS OF THE NATIONAL LIBERATION ARMY: STRUCTURE AND ACTIVITIES

Siniša Lajnert

## SUMMARY

From the aspect of history of institutions this article shows research results of the structure and jurisdiction of the technical-traffic bodies of the 6<sup>th</sup> Corps of the National Liberation Army, together with their activities regarding organizing rail traffic. The work of the 6<sup>th</sup> Corps' Technical Division is developed in detail, since until the beginning of August 1944 it was in charge of the railways in its area of activity. The railway lines in the area of the 6<sup>th</sup> Corps activity were the first ones in the area of Croatia used by the units of the National Liberation Army. Already on the October 22, 1943 the Technical Division of the 6<sup>th</sup> Corps issued the Decree about the Rail Traffic on the Zvečevo – Cikočka Rijeka Railway Line. The Technical Division of the 6<sup>th</sup> Corps was reorganized in August 1944. The Traffic Section was singled out from the Technical Division and was since then active as an independent Traffic Division that took over the jurisdiction of the railways in its area of activity. The research results are primarily based on the analysis of the archives of fonds kept in the Croatian State Archives. Other used sources include anthologies of documents and information on the Liberation War, as well as subject literature.

*Key words:* railways, Technical and Traffic Division of the 6<sup>th</sup> Corps, Supreme Headquarters, Main Headquarters of Croatia.