

LIETUVOS KARIUOMENĖS TECHNIKA: SUNKVEŽIMIAI

Vidas Grigoraitis

Straipsnio tikslas - trumpai apžvelgti tarpukario Lietuvos kariuomenės sunkiojo transporto – pirmųjų sunkvežimių – įsigijimo, registravimo, naudojimo, kareivių vairuotojų mokymo kariuomenės egzistavimo metu bei šio transporto likimo šalį okupavus ir aneksavus reikalus.

Kaip ir kiekvienos kitos šalies kariuomenėje, taip ir Lietuvos, sunkvežimiai buvo naudojami įvairiems darbams. Nuo to, kuriai kariuomenės rūšiai sunkvežimiai buvo priskirti - artilerijos, aviacijos, sanitarijos, inžinerijos ar autorinktinei, - priklausė ir su jais atliekamo darbo specifika. Pagrindinis darbas - kareivių ir krovinių, maisto, inžinerinių įrengimų pervežimas, artilerijos pabūklų ir šaudmenų transportavimas bei visi kiti kareiviškos kasdienybės padiktuoti darbai.

Apie Lietuvos kariuomenės transportą savo straipsnyje yra trumpai užsiminę A.Kasperavičius ir T.Mieliauskas¹, apžvelgdamas kariuomenės genezę, apie automobilių transportą yra rašęs G.Surgailis². Atskiro straipsnio vien apie Lietuvos kariuomenės sunkiojo transporto naudojimą nėra, išskyrus šio straipsnio žurnalistinį variantą³.

Kariuomenės inžinerijos kuopoje Kaune 1919 m. sausio 30 d. įsteigiamas pirmasis Lietuvos kariuomenės automobilių transporto junginys - automobilių būrys. Nuo kovo 1 d. automobilių būrys tampa kuopa, o nuo balandžio 30 d. – atskira automobilių kuopa⁴. Pirmuoju junginių vadovu tapo buvęs carinės kariuomenės karininkas, vėliau - Lietuvos kariuomenės karininkas Sergejus Fanstelis⁵. Pasikeičia ir kuopos dislokacijos vieta – persikeliamą į namą Donelaičio ir Maironio gatvių susikirtime.

¹ A. Kasperavičius, T. Mieliauskas Lietuvos – Lenkijos santykiai ir Lietuvos kariuomenės modernizavimas 1926-1939 metais, Karo archyvas XV, Lietuvos krašto apsaugos ministerija, 1998 m. psl. 144-160.

² G. Surgailis Lietuvos kariuomenė 1918-1998, Vilnius 1998, psl. 50-51.

³ V. Grigoraitis Lietuvos kariuomenės sunkvežimiai, Mobilis, 2000 m. Nr. 6, psl. 40-45.

⁴ Įsakymas Krašto apsaugos ministerijai Nr. 63, Kaunas, 1919 m. balandžio 7 d.

⁵ Tarnybos byla, LCVA, F.930, AP.2, B.2, L.1-25.

Lietuvos kariuomenės transporto technikos įsigijimo ir naudojimo pradžia laikytina 1919 m. gegužės 22 d., kai kariuomenės garažuose atsirado pirmieji septyni lengvieji automobiliai. Pirmas automobilių sąrašė buvo įrašytas vokiškas šešiavietis “Daimler 10/20” markės lengvasis automobilis⁶, po vieną “Loreley 12/32”, “Hansa 12/36” ir “Opel 10/24”, “Opel 14/30”, “Opel 18/45”, “Opel 20/45” markės automobilių. Visi šie kariškių įsigyti automobiliai buvo pirkti Karaliaučiuje iš Vokietijos kariuomenės ir pargabenti į Kauną. Kartu su lengvaisiais automobiliais buvo nupirkta atsarginių detalių, padangų, tepalo⁷. Neturėdama kitų galimybių pirkti naujus automobilius, kariuomenė juos stengėsi įgyti pirkdama iš kraštą paliekančių vokiečių arba išmainydama.

Įsigijus pirmuosius lengvuosius automobilius, kariškiams teko pradėti rūpintis ir sunkiojo transporto pirkimu, nes buvo vairuotojų, o transporto neturėta. Netrukus, tą pačią 1919 m. birželio 17 d., nuperkamas pirmas kariuomenės sunkvežimis “Fiat”. Šis sunkvežimis turėjo keturių cilindrų variklį, jo keliamoji galia buvo 1,5 t. Automobilis buvo naudotas, neveikė tepalo siurblys, o iš sulankstyto radiatoriaus tekėjo vanduo⁸.

Sparčiai augančiai kariuomenei reikėjo pirkti ir daugiau sunkvežimių. Iš firmos “Banga” 1919 m. liepos 3 d. nuperkami keturi trijų tonų krovos, 30 AJ galios “Arbenc” sunkvežimiai. Prieš perduodant eksploatuoti kuopai, visi sunkvežimiai buvo išbandyti ir nustatyta, jog “mėginant variklius pasirodė, kad jie veikia gerai” ir “į kalną su pilnu tonąžu visos mašinos užėjo [...] trečiu greitumu”.

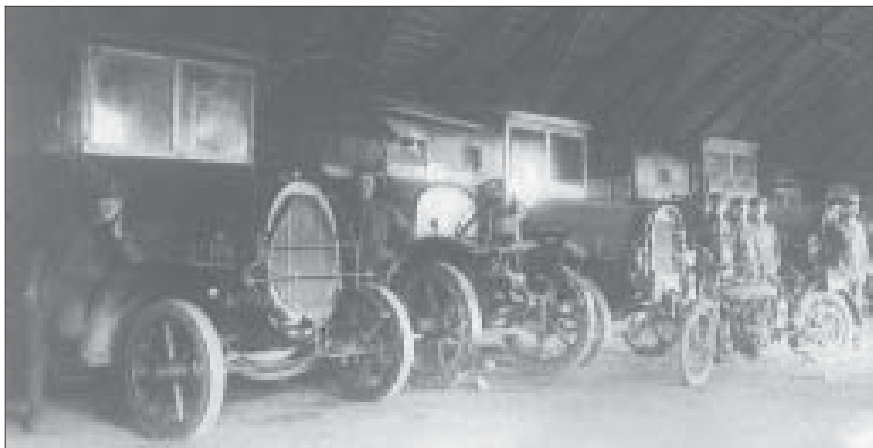
Priėmimo komisijai vadovavo automobilių kuopos vadas S.Fanstilis, jos darbe dalyvavo karininkas K.Rodovič, inžinerijos karo valdininkas Godlevskis bei Valstybės kontrolės atstovas J.Rymša. Vis dėlto ne visi komisijos nariai buvo patenkinti nupirkto technikos būkle, tad vienas iš priėmimo komisijos narių priėmimo akte įrašė išvadą, kad “mašinos padyrbtos iš neatatinkančios medžiagos ir tokių būdų tarnauti ylgą laiką ne gales”⁹.

⁷ 1919 m.gegužės 22 d. priėmimo aktas,LCVA,F.532,AP.1,B.7,L.12.

⁸1919 m. birželio 17 d. priėmimo aktas,LVCA,F.532,AP.1,B.7,L.9.

⁸1919 m. birželio 17 d. priėmimo aktas,LVCA,F.532,AP.1,B.7,L.9.

⁹1919 m.liepos 3 d.priėmimo aktas, LCVA, F 532, AP. 1, B. 7, L. 7.



Pirmieji kariuomenės sunkvežimiai

Kariškių pastangos, padėtos išigyjant techniką, nenuėjo veltui. Jau 1919 m. vasarą kariuomenė turėjo 15 keleivinių ir 13 krovinių transporto priemonių, tarp kurių buvo 4 sanitariniai automobiliai¹⁰. Rudenį sanitariniam transportui skiriamas ir lengvasis automobilis, tačiau visiems automobiliams, kaip ataskaitoje nurodė sanitarinio transporto vadas kapitonas I. Adamkavičius, reikėjo remonto¹¹. Automobilių batalione buvo 21 sunkvežimis, 13 lengvųjų automobilių, keturi sanitariniai sunkvežimiai “Ley” ir vienas šarvuotasis “FIAT” automobilis. Automobilių kuopoje, kurios mokomajam būriui vadovavo jaunas leitenantas J. Barzda-Bradauskas¹², buvo keletas mokomųjų “Opel”, “Benz”, “Ford” markės lengvųjų automobilių bei “Ford”, “Adler”, “Fiat”, “Komnick” markės sunkvežimių.

Daugėjant transporto, daugėjo ir kariškių, kurie jį galėjo valdyti. Kuopoje daugėjo ne tik karininkų, kareivių, bet ir laisvai samdomų vairuotojų. Jų buvo 14. Garažas automobilių kuopai paskirtas Donelaičio gatvėje, buvusioje cerkvėje (vėliau – senasis karo muziejus). Vyriausiojo karo vado generolo A. Žukausko 1919 m. birželio 20 d. įsakymu Nr.12 buvo nutarta automobilių komandą nuo birželio 7 d. atskirti nuo auto-

¹⁰ Karo dalių dvidešimtmetis 1919-1939 m. Kaunas.1939. P.129.

¹¹ LCVA, F 929, AP. 9,B.12, L. 56.

¹² Tarnybos byla, LCVA,F.930,AP.5,B.213,L.8 a.p.

mobilių kuopos ir priskirti “prie Generalinio Štabo Susisiekimo dalies. Viršiniku Auto komandos skiriu karininką Nivinski, nuo š.m. birželio 7 d.”¹³ Šis padalinys su turimais automobiliais aptarnavo kariuomenės vadovus.

Automobilių priežiūrai ir remontui 1919 m. spalio 22 d. įsteigiamos automobilių dirbtuvės. Pirmuoju dirbtuvių vyriausioju mechaniku buvo paskirtas A.Sluckus. Dar vėliau, 1922 m. balandžio 24 d., Centrinį kariuomenės dirbtuvių viršininku nuo kovo 22 d. skiriamas majoras J.Leščiukaitis¹⁴.

1919 m. gruodžio mėnesį visi (lig tol išskirstyti) su transportu susieti junginiai sujungti į vieną automobilių batalioną. Bataliono vadavietė įsikūrė automobilių kuopos patalpose Kaune, Drobės gatvėje, o bataliono vadu paskirtas automobilių kuopos įkūrėjas vyresnysis leitenantas S.Fanstelis¹⁵. Pasikeičia ir kariuomenės turimo transporto kiekis. Vien tik Inžinerijos dalyje sudarytame sąrašė buvo šešiolika sunkvežimių, keturi sanitariniai automobiliai bei iš bolševikų paimtas šarvuotasis “Fiat” automobilis. Visas inžinerijos transportas nuo įsigijimo iki gruodžio 23 d. sunaudojo 218 pūdų 20 svarų benzino, 20809 litrus benzolo ir 164 pūdus 31 svarą alyvos¹⁶.



Pirmieji sanitariniai sunkvežimiai

¹³ Vyriausiojo karo vado įsakymas Nr.12, Kaunas, 1919 m. birželio 20 d.

¹⁴ Įsakymas kariuomenei, Nr.98, Kaunas, 1922 m. balandžio 24 d.

¹⁵ Įsakymas kariuomenei, Nr.200, Kaunas, 1919 m. gruodžio 7 d.

¹⁶ 1919 m. gruodžio 23 d. sąrašas, LCVA, F. 929, AP. 9,B.12,L. 6-7.

Kariuomenės vadovai sudarė komisiją, kuri 1919 m. gruodžio 18 d. patikrino automobilių batalionui skirtus etatus ir pasiūlė juos sumažinti daugiau kaip per pusę. Tam pritarė kariuomenės vadas Pr. Liatukas ir buvo nuspręsta “laikinais laikyti pusę skaitliaus nurodytu etatuose kariškių”¹⁷. Ryškėjantys su kariuomenės vadovais nesutarimai dėl automobilių batalionui skirtų etatų paskatino jo vadą S.Fanstelį rašyti pareiškimą susisiekimo dalies viršininkui, kuriame jis teigė, kad “komisija juk nori pastatyt dalyką tiesiog kenksmingai, kaip jis nėra pastatytas nei vienoje Europos armijoje”, o apkaltintas sabotazu paprašė “paliuosuoti nuo užimamos vietos”¹⁸.

Pirmojo automobilių bataliono vado S.Fanstelio veikla kuriant Lietuvos kariuomenės automobilių transporto dalis būtų verta atskiro tyrimo, todėl pažvelgsime nors į keletą jo tarnybos faktų, susijusių su automobilių batalionu. 1920 m. sausio 15 d. automobilių bataliono vadas vyresnysis leitenantas S.Fanstelis patvirtino štabo karininkų, karo valdininkų ir kareivių pareigybes. Kapitonas K.Joniūnas buvo paskirtas adjutantu, laikiniu automobilių transporto kuopos viršininku – leitenantas A.Nasvytis, automobilių susisiekimo komandos viršininku – V.Nivinskas, automobilių sanitarijos transporto viršininku - kapitonas I.Adamkavičius, automobilių mokomosios komandos viršininku - J.Vyšniauskas, kartu jam pavesta laikinai eiti automobilių dirbtuvių viršininko pareigas ir t.t.¹⁹ Vyr. leitenantas S.Fanstelis automobilių kuopai ir automobilių batalionui vadovavo nuo 1919 m. kovo 1 d. iki 1920 m. sausio 26 d. Į jo vietą vasario 20 d. skiriamas kapitonas A.Daugirdas²⁰, o vyresnysis leitenantas S.Fanstelis nuo 1920 m. kovo 3 d. perkeliamas vadovauti automobilių dirbtuvių veiklai²¹. Visgi tarpusaviu nesantaika netruko pasiekti apogėjų ir balandžio 20 d. S.Fanstelis atsakydamas į automobilių bataliono vado A.Daugirdo įsakymą parašė pareiškimą, kuriame išdėstė savo ketinimus. Jis pabrėžė, kad “tarnauti ne noriu ir ne galiu, priežastis silpnos sveikatos, nervas pratarnavus 6 metus visiškai sujudinti”²². Matyt, kad S.Fanstelio apsisprendimui daugiausia įtakos turėjo aukštosios kariuomenės vadovybės požiūris į

¹⁷ Vyriausiojo kariuomenės vado 1919 m. gruodžio 21 d.rezoliucija, LCVA, F.929,AP.9,B.12,L.21.

¹⁸ S.Fanstelio pareiškimas, LCVA, F 929, AP. 9,B.12,L.

¹⁹ LCVA, F 532, AP. 1, B. 8, L. 13-14.

²⁰ Tarnybos byla, LCVA,F.930,AP.2,B.179,L.32.

²¹ LCVA, F. 532, AP.1, B.8, L.86 a.p.

jo darbą, o ne paskirto naujo automobilių bataliono vadovo iniciatyvu-
mas. Spalio 30 d. kariuomenės vado įsakymu leitenantas S.Fanstelis buvo
paaukštintas, nuo 1920 m. gegužės 1 d. jam suteiktas kapitono laipsnis²³.
Manytina, kad tokio paaukštinimo be buvusio S.Fanstelio viršininko
A.Daugirdo nebūtų buvę, nors tai buvo panašiau į vėluojančią moralinę
satisfakciją.

1920 m. vasario 12 d. susisiekimo dalies viršininkas S.Fanstelis ra-
šė, kad “kariuomenėje yra apie 170 automobilių”²⁴. Sunkvežimiams, kaip
ir kitoms technikos priemonėms, 1921 m. buvo nustatyta ir patvirtinta
benzino, tepalo normos, krovinių pervežimo kainos²⁵. Dar kartą, jau kitos,
kariuomenės transporto priemonių benzino, tepalo normos buvo patvir-
tintos 1928 m.²⁶

Vėliau kapitonui S.Fansteliui buvo patikėta įkurti automobilių ba-
taliono karo gaisrininkų tarnybą bei nuo 1921 m. liepos 6 d. jai vadovauti.
1923 m. lapkričio mėn. kapitonas S.Fanstelis pasiprašė Lietuvos Respubli-
kos Prezidentą atleidžiamas iš gaisrininkų tarnybos vado pareigų, ir jo no-
ras gruodžio 9 d. buvo patenkintas²⁷. Kaip stropus karys jis buvo įvertintas
dar 1920 m., kai buvo apdovanotas Vyčio kryžiumi su kardais, o atestacijos
lape pažymėta, kad “naudingas kaip energingas žmogus prie visokių suki-
limų ir perversmų”²⁸. Tokį įvertinimą jis užsitarnavo tuo, kad 1920 m. vasa-
rio mėnesį vykusio Kauno kareivių sukilimo metu drąsiai stojo ginti teisėtą
valstybės valdžią, panaudodamas jam patikėtą techniką.

Kaip karo grobį inžinerijos kuopos kariškių komisijai 1920 m. sau-
sio 3 d. Šiaulių stoties komendantas perdavė iš vokiečių paimtą sunkveži-
mį “Bergman-Metalurgique”. Komisija, atidžiau apžiūrėjusi trofėjų, nu-
statė, kad sunkvežimis toks sudėvėtas ir iškomplektuotas, jog jam būti-
nas kapitalinis remontas Centrinėse armijos dirbtuvėse²⁹. Po kovų su len-
kais buvo paimtas trofėjus - sunkvežimis “Benz”, kuris po remonto pate-
ko į inžinerijos batalioną³⁰.

²³ LCVA, F. 532, AP1, B.8, L. 514 a.p.

²⁴ 1920 m.vasario 12 raštas,LCVA,F.929,AP9,B.12,L.22.

²⁵ 1921 m. spalio 24 d. aktas Nr.203,LCVA,F.1364,AP1,B.208,L.4.

²⁶ 1928 m. gegužės 8 d. aktas Nr.103,LCVA,F.1364,AP1,B.208,L.5-6.

²⁷ Tarnybos byla,LCVA, F 930, AP2, b.2, L.17.

²⁸ Tarnybos byla, LCVA, F 930, AP2, b.2, L.22.

²⁹ 1920 m. sausio 3 d. priėmimo aktas, LCVA, F 1, AP. 1, B. 121, L. 6.

³⁰ 1920m.lapkričio 16 d. komisijos priėmimo aktas,LCVA,F.1,AP.1,B.121,L.42.

1920 m. kovo 6 d. kariuomenės automobilių technikos ūkį papildė dar 22 įvairių markių sunkvežimiai bei vienas lengvasis “Adler” markės automobilis³¹. Šie automobiliai Lietuvos kariuomenei atiteko kaip ir kovo 17 d. gauti du lengvieji “Hansa – Loyd” bei du “Brennabor” automobiliai, generolo H.A.Niselio vadovaujamos santarvininkų komisijos sprendimu³². 1920 m. rugsėjo mėnesį automobilių kuopa, išlaikydama savo pavadinimą, liko kaip atskiras vienetas, tačiau joje atsirado naujų junginių: automobilių komanda, sanitarijos automobilių transportas bei šarvuotų automobilių būrys. Pasikeitė ir automobilių kuopos dislokacijos vieta. Automobilių kuopai atiteko buvusio rusų pontonų bataliono kareivinės Šančiuose. Paskirtos kareivinių patalpos buvo “labai netvarkoje - pečiai neuždaromi, langai vieni ir tie kiauři, kad stačiai po butus vaikščioja vėjas”³³, sugriautomis krosnimis, o automobiliams skirtas garažas buvo be lubų.



Kariuomenės automobilių kuopos garažai Šančiuose

1920 metų pabaigoje automobilių batalioną sudarė daugiau kaip šimtas automobilių ir motociklų. Automobilių batalione esančios transporto priemonės buvo pirktos, išmainytos, surinktos ir sutaisytos iš paliktų pasitraukiančios vokiečių kariuomenės, todėl čia buvo galima pamatyti įvairiausių markių ir modelių automobilius. Lietuvos kariuomenė turėjo

³¹ 1920 m. kovo 6 d. priėmimo aktas Nr.39/92,LCVA, F 1, AP. 1, B. 121, L. 8.

³² Sąrašas, LCVA, F 929, AP. 9,B.12,L. 93.

³³1920 m. sausio 13 d. pranešimas, LCVA, F 929, AP. 9,B.12,L.11.

ne tik vokiečių mituose minimos mergelės - undinės “Loreley” – vardu pavadintą sunkvežimį, bet ir automobilizmo pradininko kūrinį – “Benz” – bei “ Opel”, “Arbenz”, “N.A.G.”, “Hanza”, “Adler”, “Komnick” ir t.t. Likvidavus Lietuvoje plk. Bermonto-Avalovo karinius junginius, kariuomenės ūkis pasipildė dar pusšimčiu senų krovinių “Adler”, “Horch”, “Packard”, “Dodge”, “Diürkopp”, “Albion”, “Liberty” ir kt. sunkvežimių bei daugiau kaip dvidešimčia įvairiausių markių lengvųjų automobilių³⁴. Kariuomenės sanitarijos tarnyba naudojo vienuolika “Audi”, “Ley”, “Benz”, o nuo 1925 m. ir “Berliet” markės sanitarinių automobilių. Visus juos reikėjo daugiau ar mažiau remontuoti.



Automobilių kuopos sunkvežimiai

Pirmieji Lietuvos kariuomenės įsigyti sunkvežimiai buvo pase-nios konstrukcijos, sukamasis judesys buvo perduodamas grandine, o ir benzino, palyginti su trečiojo dešimtmečio technika, ėmė labai daug. Ypač tai pasakytina apie sunkvežimį “Benz”, kuris 100 km su-

³⁴ 1920 m.vasario 14 d. komisijos priėmimo aktas,LCVA,F,929,AP3,B.140, L.48

naudodavo 151 litrą benzino ir 10,1 litro tepalo, bei “Arbenz”, kuris 100 km sunaudodavo 102,5 litro benzino ir 7,5 litro tepalo. Sunkvežimiai buvo su metaliniais ratlankiais, ant kurių buvo pritvirtinamos kietos gumos padangos. Dėl netobulos važiuoklės sunkvežimiai galėjo važinėti tik keliais su tvirta danga, be to, jie sukeldavo daug rūpesčių vairuotojams nuo lietaus pažliugusiuose vieškeliuose, lauko keliuose.

Daugėjant kariuomenėje karininkų, kareivių ir technikos, buvo būtina mokyti šauktinius vairuoti ir aptarnauti kariuomenės transporto priemones. 1920 m. spalio 20 d. pradėjo veikti mokomoji komanda (karinių vairuotojų mokykla). Automobilių kuopos mokomajame būryje buvo mokoma dviem etapais. Mokant karius vairuoti karinius automobilius, daugiausia laiko buvo skiriama dviem dalykams: pirma - praktiniams darbams dirbtuvėse, garaže, juos supažindinant su automobilio sandara, ir antra - formuoti vairavimo įgūdžiams. Visiems kitiems mokymo proceso uždaviniams – susipažinti su elektros įrengimais, naudojamomis medžiagomis, fizikos, chemijos, geometrijos, topografijos pradmenimis ir vairavimo teorija – laiko buvo skirta daug mažiau³⁵. Automobilių kuopos mokomajame būryje buvo rengiami ir motociklininkai, nes kariuomenėje šauktiniams tekdavo vairuoti ir motociklus. Pirmasis mokomosios komandos viršininkas buvo inžinierius vyresnysis leitenantas J.Grinkevičius. Automobilių batalione buvo 21 sunkvežimis, 13 lengvųjų, keturi sanitariniai “Ley” ir vienas šarvuotasis “Fiat” automobilis.

Mokymo procesui spartinti ir įgūdžiams formuoti buvo pagamintas ir naudojamas važiavimo veiksmų treniruoklis - “trenažierius”. Jame buvo visi automobilio valdymo įtaisai: vairas, stabdžiai, sankaba, akceleratorius, greičių perjungimo svirtis. Mokymo vietų treniruoklyje buvo aštuonios, o kursantai, pramokę “važiuoti” treniruokliu, instruktoriaus vadovaujami galėdavo pavažiuoti pirmuosius kilometrus sunkvežimiu bei lengvoju automobiliu. Mokomajai kuopai vadovavo leitenantas J.Barzda-Bradauskas, kuris po kelerių metų siunčiamas mokytis į Prancūziją. Automobilių kuopos mokomajame būryje buvo keletas mokomųjų “Opel”, “Benz”, “Ford” markės lengvųjų automobilių bei “Ford”, “Adler”, “Fiat”, “Komnick”, “Arbenz”, “Albion” markės sunkvežimių.

³⁵ 1922 m. balandžio 21 d. posėdžio Nr.20 protokolas,LCVA,F.1364,AP.1,B.13,L.23A.P.



Automobilių kuopos mokinieji sunkvežimiai “Albion”

1921 d. birželio 14 d. įsakyme kariuomenei visų dalių vadams ir įstaigų viršininkams buvo nurodyta “visus esančius jų žinioje šoferius ir motociklistus, tarnaujančius ne su lig savo specialybės, prisiųsti ant š.m. birželio 25 dienos į Auto-batalioną padarymui jiems kvotimų”³⁶.

Lietuva, negalėdama gaminti transporto priemonių savo šalyje, naujus automobilius ir jų dalis turėjo pirkti užsienyje. Tiesa, naują sunkiąją transporto techniką kariuomenė įsigyti pajėgė tik sustiprėjus valstybės ekonomikai. 1929 m. kariuomenei buvo nupirktos net 24 naujos “Fiat 507 F-A” važiuoklės, krovininiai kėbulai bei kabinos toliau gaminamos vietoje³⁷. Pirmąjį valstybingumo dešimtmetį kariuomenės transportas savo įvairove buvo panašus į skubiai įsteigtą technikos muziejų ir sunkiai tenkino reguliariosios kariuomenės poreikius.

Kaip vieną iš reikšmingesnių veiksnių, kuriais karinių operacijų metu pasižymėjo automobilių batalionui priklausantis 1 pėstininkų divizijos automobilių būrys, reikėtų priminti kautynes su lenkais ties Širvintomis. Šis būrys su aštuoniolika sunkvežimių, lenkų kariuomenei puolant Širvintas, skubiai evakavo intendantūros sandėlius bei

³⁶ Įsakymas kariuomenei Nr.135, Kaunas,1921 m. birželio 14 d.

³⁷1929 m. gegužės 4 d. priėmimo aktas,LCVA,F.1364,AP.3,B.14,L.230.



Kariuomenės sunkvežimis “Fiat”

išgelbėjo šiose kautynėse sužeistus karius – pervežė juos į ligonines. Šioje akcijoje dalyvavo aštuoniolika krovininių sunkvežimių, du sanitariniai automobiliai ir keturi motociklai. Tai buvo bene pirmas kartas, kai Lietuvos kariuomenėje buvo panaudota daugiau automobilių. Parengtame sukilimo Klaipėdoje plane buvo numatyta, kad minėtoje karinėje operacijoje bus panaudoti devyni automobilių bataliono kareiviai su jiems priskirtais sunkvežimiais. Sukilimas buvo sėkmingas, tad dalis šios sėkmės priklausė ir nuo operatyvaus transporto technikos panaudojimo³⁸.

Karo technikos viršininko pulkininko Kurkausko 1922 m. lapkričio 28 d. sprendimu sudaryta komisija gavo užduotį susipažinti su lengvųjų automobilių transporto būkle ir pateikti siūlymus dėl būklės gerinimo bei kaip elgtis kariuomenei su netinkamomis transporto priemonėmis. Po keleto posėdžių komisija konstatavo, kad kai kurių automobilių eksploatacija tris kartus viršijo jų įsigijimo kainą ir pasiūlė visus automobilius suskirstyti į tris rūšis: “1) pilnai tinkančios karo tikslams prie visokių ap-

³⁸ A. Gaigalaitė Ernesto Galvanausko politinė veikla dėl Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos. Lietuvos istorijos metraštis. 1996 metai. Vilnius, 1997 m. psl.147.

linkybių; 2) tinkamos dėl gerų kelių, plentų ir nedidelių atstumų; 3) visai netinkamos”. Dešimtį automobilių, kuriuos priskyrė trečiajai grupei, buvo pasiūlyta išbraukti iš autobataliono turto sąrašų kaip nuostolingus eksploatuoti³⁹. Plk. Kurkauskas, motyvuodamas, kad kai kurie komisijos siūlymai viršijo karo technikos viršininko galimybes įgyvendinti siūlymus, kreipėsi į krašto apsaugos ministrą majorą B. Šližį ir prašė patvirtinti komisijos parengtą aktą. Karo technikos viršininkas suabejojo komisijos pasiūlyta neliečiamosios automobilių atsargos sudarymo idėja, nes manė, jog “artimiausioj ateity šito negalima bus įgyvendinti”, bei vylėsi, “kad karui ištikus lengvąjį transportą galima bus papildyti rekvizuotomis (transporto priemonėmis -V.G.) iš civilių asmenų”⁴⁰. Toks požiūris rodė, jog kariuomenės technikos vadovas neįvertino ir nesuprato automobilių transporto svarbos kariuomenės mobilumui ir veiklos efektyvumui. Beveik toks pat požiūris vyravo ne tik žvelgiant į kariuomenės lengvąjį, bet ir sunkųjį transportą.

1923 m. vasario 23 d. šalies ministrų kabinetas, apsvartęs ekonominę padėtį, prekių išsigijimą užsienyje, pareiškė, kad valdžios įstaigos susilaikytų prekes pirkusios užsienyje, kad jas turėtų pirkti savo šalyje, nors tektų mokėti brangiau, taip pat kad nepirktų tų prekių, be kurių galima išsiversti arba kurias galima nusipirkti vėliau. Ministrų kabineto sprendimą krašto apsaugos ministras majoras B.Šližys paskelbė kariuomenės vadovybei. Dažnai pasitaikydavo, kad atskirų kariuomenės rūšių daliniai pirkdavo mažai arba per daug. Todėl 1922 m. balandžio 4 d. įsakymu buvo nustatyta, kaip kariuomenės dalys turėtų pirkti centralizuotai ir vienodos rūšies medžiagas. Naujus automobilius, motociklus ir dviračius bei šaltkalvių įrankius centralizuotai pirkti įpareigojamas Karo technikos tiekimo skyrius⁴¹.

Į 1926 metus Lietuvos kariuomenė įžengė turėdama 31 lengvąjį automobilį, 73 sunkvežimius, 16 sanitarinių automobilių bei 68 (kovo mėn. duomenimis) motociklus⁴². Dalis pasenusios technikos buvo parduota iš varžytinių⁴³. Vyriausiojo štabo sprendimu nuo sausio 1 d. automobilių

³⁹ 1923 m.sausio 17 d.aktas Nr.9, LCVA,F.1364,AP.1,B.68,L.12-13.

⁴⁰ 1923 m.sausio 30d. karo technikos viršininko raportas, LCVA,F.1368,AP.1,B.68,L.15.

⁴¹ Įsakymas kariuomenei Nr.91, Kaunas, 1923 m. gegužės 15 d.

⁴² LCVA, F.532, AP. 1, B. 35, L. 24-28.

⁴³1925 m. liepos 8 d. technikos įkainavimo aktas, LCVA, F.532, AP. 1, B. 35, L. 18.

batalionas buvo išformuotas, kaip ir inžinerijos pulkas, elektrotechnikos, geležinkelio batalionai. Pagrindinė mintis, gimusi kariuomenės strategų galvose, buvo ta, kad norėta visas kariuomenės technikos rūšis sujungti į vieną technikos pulką, tikintis geresnio valdymo ir lėšų⁴⁴. Automobilių bataliono karininkai vadai išskirstomi po įvairias kariuomenės dalis - technikos pulką, šarvuotųjų rinktinę, štabo susisiekimo skyrių, aviaciją, intendantūrą⁴⁵. Matyt, kariuomenės pertvarkymams turėjo įtakos ne tik naujos koalicinės vyriausybės apsisprendimas, bet ir nerimą Lietuvos valstybei kelianti kaimyninės Lenkijos politika.

Tokia struktūra išsilaiškė tik 1927 m., o tų pačių metų rugpjūčio mėnesį technikos pulkas buvo išformuotas, jo vadas pulkininkas leitenantas K.Voicechauskas atleistas, ir vėl viskas grįžo į ankstesnes vėžes. Technikos pulkas nepateisino į jį dėtų vilčių, nes tai buvo dirbtinai sudarytas įvairių specialybių ir kariuomenės techniškųjų tarnybų junginys. Matyt, kad nemažą įtaką tokiam kariuomenės vadovų apsisprendimui turėjo išryškėjęs kariškių nepasitenkinimas įvykusiais pasikeitimais. Automobilių dalis vėl tapo atskiru vienetu - automobilių kuopa, o jai vadovauti paskiriamas majoras V.Aužbikavičius⁴⁶.

1927 m. spalio 13 d. Vyriausiojo štabo įsakymu buvo sudaryta komisija. Jos pirmininkas buvo Karo technikos viršininkas pulkininkas St.Dirmantas, o nariai - Centrinųjų kariuomenės dirbtuvių viršininkas inžinierius N.Dobkevičius, Aukštųjų karininkų kursų lektorius inžinierius M.Piskorskis, Karo technikos tiekimo skyriaus viršininkas pulkininkas leitenantas K.Joniūnas, Karo technikos štabo majoras J. Barzda-Bradauskas ir automobilių kuopos vadas majoras V.Aužbikavičius. Komisijos svarstė, kokie lengvųjų automobilių ir sunkvežimių tipai būtų tinkamiausi kariuomenei, atsižvelgiant į šalies klimato sąlygas.

Krovininiai automobiliai, kuriuos norėjo įsigyti kariuomenė, buvo pageidautini dviejų tipų: 1,5 – 2 tonų ir 2,5 – 3 tonų keliamosios galios. Komisijos nariai pažymėjo, kad parinkti automobilio firmą ir modelį galima tik perkant konkrečius automobilius, nes gamyba plečiasi ir automobilių modeliai greitai keičiasi. Jie taip pat konstatavo, kad sunku tikėtis, nors šalies geografinė padėtis ir patogi, jog kuri nors automobilių firma

⁴⁴ Įsakymas krašto apsaugos ministerijai Nr.3, Kaunas, 1926 m. sausio 6 d.

⁴⁵ Krašto apsaugos ministro įsakymas Nr.4, Kaunas, 1926 m. sausio 6 d.

⁴⁶ Įsakymas kariuomenei Nr104, Kaunas, 1927 m. rugpjūčio 29 d.

sutiks steigti Lietuvoje automobilių surinkimo gamyklą. Todėl norint skatinti sunkvežimių, kurie karo metu galėtų būti pritaikyti kariuomenės reikalams, įvežimą, reikia perkantiesiems tokio tipo sunkvežimius teikti nuolaidas, mažinti muitus ir mokesčius už šių automobilių eksploatavimą⁴⁷.



Sunkvežimiai tobulėja

1928 m. rugsėjo 13 d. Karo technikos tiekimo užsakymų skyrius kreipėsi į savo viršininką. Slaptame rašte buvo pažymėta, kad iki tol visi skyriaus pirkimai vyko be jokių direktyvų iš vyriausiojo štabo pusės ir prekės buvo perkamos iš tarpininkų, kurie siūlė mažiausią kainą, retai atsižvelgiant į jų kokybę. Kaip pažymėjo raporto autorius, tokią situaciją lėmė tai, kad Lietuvoje vis dar veikė carinės Rusijos civiliniai įstatymai, leidžiantys tiekime dalyvauti ir užsienio tarpininkams, pvz., perkant naftą lenkų tiekėjai kainos požiūriu sėkmingai sugebėjo nukonkuruoti pasaulines naftos produktų firmas “Standart Oil Co” ir “Shell Co”. Tarpininkų dalyvavimas tiekiant karą techniką buvo palaikytas nepatikimu ir nepageidaujamu, argumentuojant tuo, kad prasidėjus karui tarpininkai

⁴⁷ LCVA, F 1364, AP.1, B. 279, L. 9 – 10.

dings, nutrauks prekybinius ryšius, o jų kainos net ir po konkurencinės kovos visada bus didesnės už firmų, kurios norėtų turėti daugiamečius kontraktus⁴⁸.

Karinės transporto priemonės turėjo savą numerių suteikimo sistemą⁴⁹. 1927 m. Krašto apsaugos ministerijai parengus transporto registravimo ženklus, gruodžio mėnesį jie buvo patvirtinti, o 1928 m. paskelbus įsakymą kariuomenei Nr.39 dėl automobilių transporto ženklinimo - įsigaliojo. Visoms kariuomenės transporto rūšims: lengviesiems, sanitarijos, kroviniams automobiliams bei motociklams buvo nustatytos žymėjimo ir numeravimo taisyklės. Sunkvežimių kėbulų šonuose ir galuose turėjo būti baltais dažais rašomos raidės K.A.M. ir skaičius. Tokia transporto registracija galiojo Aukštųjų karininkų Didžiojo Lietuvos kunigaikščio Vytauto kursų, Aviacijos štabo ir parko, Šaulių sąjungos, Centrinų kariuomenės dirbtuvių, Šarvuočių rinktinės, Automobilių kuopos automobiliams⁵⁰. Sanitariniai automobiliai (vairuotojo kabina bei galinės kėbulo durys) buvo žymimi raudonu kryžiumi baltame apskritime. Sanitariniai automobiliai priekyje turėjo trikampę numerio lentelę, kėbulo šonuose už apskritimo buvo rašomos raidės K.A.M. ir skaičius, gale – tokios pat formos ir dydžio užrašai kaip ir sunkvežimių. Vėlesniais metais, be užrašų sunkvežimių šonuose ir gale, papildomai buvo privaloma turėti priekyje - baltos spalvos lygiakraščio trikampio formos sunkvežimio registracijos lentelę su arabiškais skaitmenimis užrašytu numeriu, galinėje transporto priemonės dalyje – ovalo formos baltą lentelę su inicialais K.A.M. ir numeriu. Sunkvežimių numeriai buvo ne tik triženkliai, bet ir keturženkliai. Visiems kariuomenės automobiliams ir motociklams numerius skyrė Karo technikos tiekimo skyrius. Tiesa, Krašto apsaugos ministerijai pageidaujant, kai kurie automobiliai, kaip ir kiti civilinių įstaigų tarnybiniai automobiliai, galėjo būti registruoti bendra tvarka⁵¹.

1930 m. sausio 1 d. krašto apsaugos ministras pulkininkas leitenantas J.Variakojis patvirtino "Instrukciją auto priemonių tarnybai". Minėtoje instrukcijoje buvo reglamentuotas kariuomenės automobilių tarnybos funkcionavimas, nustatytas transporto suskirstymas pagal transporto priemonių tipus, tarnybos valdymas, transporto rūšiavimas vykdant techni-

⁴⁸ LCVA, F.532, AP. 1, B. 192, L. 38-39.

⁴⁹ Judėjimo tvarkos taisyklės, Kaunas, 1940m.,psl.6.

⁵⁰ LCVA, F 1364, AP1, B. 166, L. 265 – 266.

⁵¹ Vyriausybės Žinios, 1936 m. rugsėjo 2 d., Nr.548, eil. 3817.

nę priežiūrą, transporto priemonių atsargų sudarymas ir kt. Pagal šią instrukciją visos kariuomenės transporto priemonės buvo suskirstytos į penkias grupes: keleivinius automobilius ir motociklus, lengvuosius sunkvežimius (nuo 1 iki 2 tonų keliamosios galios), sunkiuosius sunkvežimius (daugiau kaip 2 tonų keliamosios galios), traktorius ir sanitarinius automobilius. Kariuomenės automobilių transporto tarnybai vadovavo viršininkas. Šias pareigas ėjo automobilių kuopos vadas, tiesiogiai pavaldus Karo technikos viršininkui. Automobilių kuopos vadas be tiesioginio vadovavimo kuopai buvo atsakingas už visų autotransporto priemonių (nesvarbu, kam jos priklausytų) tinkamą priežiūrą ir kontrolę, privalėjo užtikrinti automobilių tarnybai reikalingų išteklių kiekį, pasirūpinti jų užsakymu bei aptarnauti su jomis kariuomenės štabus, dalis ir įstaigas. Ši instrukcija numatė, kad tiek asmeninio, tiek ir bendrojo naudojimo automobiliams nustatomos benzino ir tepalų normos, kiekvienam viršininkui ar įstaigai įvedama kuro, tepalų naudojimo norma bei asmeninė kuro, tepalų naudojimo apskaita⁵². Paskelbiamos bendrosios metinės sunkvežimių, sanitarinių automobilių, motociklų ir dirbtuvių eksploatacijai bei mokymo reikmėms reikalingos benzino normos, kurios sudarė daugiau kaip 54 tūkst. kg⁵³.

Kiekvienų metų gegužės mėnesio pirmoje pusėje Karo technikos viršininkas sudarydavo komisiją, kuri privalėjo patikrinti visas kariuomenės transporto priemones ir pagal techninę būklę suskirstyti į tris rūšis. Pirmai rūšiai priklausė visiškai tvarkingos ir tinkamos tolimesnei kelionei transporto priemonės, antrai – tvarkingos, bet netinkamos ilgesnei kaip 120 km kelionei bei trečiai – dėl gedimų negalinčios važiuoti, tačiau po remonto panaudotinos mokymo tikslams. Vyriausiojo štabo viršininkui patvirtinus automobilių transporto priemonių peržiūrėjimo aktą, Karo technikos tiekimo skyriaus viršininkas įvertintas ir pripažintas netinkamomis naudoti transporto priemones galėjo palikti mokomajam būriui kaip modelius, išardyti arba sudaryti komisiją, kuri jas įkainotų ir parduotų iš varžytinių.

1930 m. gegužės 27 d. Karo technikos viršininko įsakymu buvo sudaryta komisija, kuriai vadovavo Vytauto Didžiojo karininkų kursų inžinierius M. Piskorskis, o jos nariai buvo automobilių kuopos vadas majo-

⁵² Instrukcija auto priemonių tarnybai, Vyr. štabo sp. ir švt. sk. leidinys, Kaunas, 1930 m.

⁵³ Įsakymai kariuomenei Nr.38, Kaunas, 1930 m. rugpjūčio 6 d.

ras V. Aužbikavičius, Karo technikos tiekimo skyriaus kapitonas C. Kazakevičius, Šarvuočių rinktinės atstovas kapitonas Urbanas, 1-osios oro eskadrilės atstovas kapitonas Gricevičius. Komisija turėjo peržiūrėti visas transporto priemones, įvertinti jų techninę būklę bei nurodyti laiką, per kurį jas galima suremontuoti. Iš ataskaitos matyti, kad 1930 m. kariuomenėje daugiausia buvo 1927-1928 m. gamybos transporto priemonių. Tarp jų daugiausiai “Ford” markės lengvųjų automobilių, keletas “Benz”, “Fiat”, “Studebaker”, “Buick”, “Adler”, “ Opel”, “Fiat” automobilių⁵⁴.

Lietuvos kariuomenėje 1934 m. birželio 1 d. karo technikos viršininko įsakymu sudaryta komisija sugrupavo ir pateikė kariuomenės auto-transporto priemonių suskirstymo į rūšis aktą. Tuo metu kariuomenėje buvo 206 automobiliai ir motociklai⁵⁵.

Ketvirtojo dešimtmečio antrojoje pusėje, kariuomenės vadu paskyrus pulkininką St.Raštikį, kariuomenei pasitaikė gera proga papildyti savo technikos ūkį naujais sunkvežimiais. 1935 m. pirmajame Valskybės gynimo posėdyje buvo svarstomas pulkininko S.Raštikio pateiktas kariuomenės pertvarkymo planas, kuris numatė, kad per ateinančius septynerius metus kasmet kariuomenei būtų skiriama po 25 milijonus litų. Tai buvo didelis pasiekimas, nes tik turint lėšų buvo galima pradėti techninį kariuomenės pertvarkymą. Matyt, didžiausią įtaką prezidentui A.Smetonai priimant šį sprendimą turėjo pulkininkas S.Raštikis⁵⁶. Padidinus kariuomenės biudžetą buvo numatytos lėšos naujai technikai įsigyti. 1934 m. kariuomenei buvo skirta 10,21 mln. Lt nepaprastųjų išlaidų, 1935 m. skiriama 19,68 mln. Lt, o 1936 m. – net 25,00 mln. Lt. Sunkvežimiai buvo perkami ir už visuomenės paaukotas lėšas. Už Ginklų fondo surinktas lėšas Pirmoji šaulių rinktinė norėjo įsigyti 8 sunkvežimius, todėl Kauno komendantas J.Bobelis, norėdamas pasitarti, kreipėsi į karo technikos tiekimo viršininką⁵⁷. Atsakymas buvo trumpas ir aiškus: pirkti dviašius 1,5-2,5 t krovos sunkvežimius, kurių kaina – 8000 Lt.

Vien tik 1936 m. kariuomenės automobilių rinktinėje buvo naudojami septyni “Fiat”, penki “Morris Commercial”, po vieną “Arbenz” ir

⁵⁴ LCVA, F 1364, AP.1, B. 243, L. 58-63.

⁵⁵ LCVA, F. 532, AP. 1, B. 102, L. 70-76.

⁵⁶ A.Šliogeris, Antanas Smetona. Žmogus ir valstybininkas. Cleveland, 1966 m., psl. 133.

⁵⁷ Kauno komendanto 1939 m. birželio 16 d. raštas Nr.6024, LCVA, F 1364, AP.3, B. 525, L. 319.

“Horch”, du “Chevrolet”. Kai kurie sunkvežimiai buvo naudojami tik kaip mokomieji: po vieną “Fiat”, “Büssing”, “NAG”, “Arbenz”, trys “Komnick” bei kiti atsargoje laikomi: penkiolika senų “Komnick” ir po vieną “Leyland”, “Pacckard”, “Benz”, “Liberty”, “Daag”, “NAG”, “Adler”⁵⁸.



“Büssing N.A.G.” su dujų generatoriumi – pasiūlymas kariuomenei

Kai kariuomenės vadovybė nutarė, kad kariuomenės ūkiui papildyti reikalingiausios naujos sunkiojo transporto priemonės, buvo paskelbtas konkursas pirkti 45-60 sunkvežimių. Kariuomenės poreikiams buvo nutarta pirkti 3-6 t keliamosios galios sunkvežimius. Kaip ir kiekvieną kartą, buvo išsiuntinėti siūlymai pateikti parduodamų transporto priemonių techninius duomenis, kainas ne tik Lietuvos verslininkams, bet ir užsienio gamintojams. Netrukus buvo sulaukta įvairių firmų ir jų atstovų siūlymų. Vieną, “Amerikos lietuvių akcinės bendrovės” siūlymą, trumpai paminėsiu.

“Amerikos lietuvių akcinė bendrovė”, nuo 1921 m. atstovaudama “Ford” interesams Lietuvoje, plėtojo įvairiapusę prekybinę veiklą ne tik parduodama automobilius, bet ir traktorius bei kitas prekes. Ketvirtajame dešimtmetyje Lietuvą automobiliai pasiekdavo iš Kopenhagos, kur buvo surinkimo gamykla, ir patekdavo į Kaune įsikūrusio “Amlito” (taip

⁵⁸ 1936 m. gegužės mėn. auto rinktinės mašinų sąrašas, LCVA,F.1364,AP1,B.456,L.98-99.

populiariai buvo vadinama ši bendrovė) patalpas Kęstučio g. 44 a. Be prekybos amerikietiškais automobiliais, „Amlitas“ vertėsi parduodamas ir „Mercedes Benz“ lengvuosius automobilius bei sunkvežimius. Šiai bendrovei prekyba transporto priemonėmis sekėsi geriau nei kitomis prekėmis, nes vos tik kariuomenė skelbdavo konkursą naujiems automobiliams įsigyti, kiekvieną kartą jame dalyvauti buvo kviečiamas „Amlitas“.

„Amlitas“ kariškiams pasiūlė keturis skirtingus „Mercedes Benz LG“ serijos sunkvežimius: po du „Mercedes Benz LG 4000“ ir „Mercedes Benz LG 3000“ modelių variantus. Visi šios serijos „Mercedes Benz“ sunkvežimiai turėjo tris ašis. 6×6 tipo „Mercedes Benz LG 4000“ buvo siūlomi du variantai, kurie galėjo turėti dyzelinį 95 AJ 2000 aps/min arba karbiuratorinį 100 AG 2000 aps/min variklius. Šio modelio abiejų variantų kiti techniniai duomenys nesiskyrė, tik dyzelinis „Mercedes Benz LG 4000“ kainavo beveik 50 tūks. Lt, o su karbiuratoriniu varikliu - keletu šimtų litų pigiau. Lietuvos kariuomenei buvo pristatytas sunkvežimio eksportinis modelis, kuris Vokietijoje nebuvo naudojamas.

6×4 tipo „Mercedes Benz LG 3000“ buvo siūlomas pirkti su tokiais pat kaip ankstesnio modelio varikliais. Sunkvežimiai buvo skirtingos keliamosios galios: „Mercedes Benz LG 4000“ – 4-5 t, o antrasis „Mercedes Benz LG 3000“ - 3-4 t. Abiejų serijų sunkvežimiai skyrėsi važiuoklės svoriu, pavarų skaičiumi bei padangų dydžiu, pasiekdavo skirtingą maksimalų greitį. Pasiūlytojo modelio sunkvežimiai nebuvo nupirkti,



„Mercedes Benz“ bandymų metu kopia į kalną

tačiau vienas „Mercedes Benz L 2500“ su dyzeliniu varikliu buvo įsigytas⁵⁹.

„Amlitas“ turėjo atstovo teises parduodant amerikietiškus „Ford“ automobilius Lietuvoje, tad antras jo pristatytas kariškiams automobilis buvo triašis 6×4 tipo „Ford 79-157“. Kariškiams pa-

⁵⁹ 1939 rugsėjo 18 d. priėmimo aktas Nr.102, LCVA,F.1364.AP.3,B.534,L.120.

siūlyto “Fordo” keliamoji galia buvo 4 t. Automobilyje buvo įtaisytas karbiuratorinis V-8 tipo 80 AG 3000 aps/min variklis, sunkvežimis pasiekdavo maksimalų 70 km/h greitį. Šį kartą iš visų pasiūlytųjų šio sunkvežimio kaina buvo pati mažiausia. Suprantama, kad vairuotojo kabiną ir kėbulą, kaip ir kitų anksčiau įsigytų kariuomenės automobilių, būtų reikėję pagaminti kariuomenės centrinėse dirbtuvėse. Kartais kariškiai užsakydavo verslininkų dirbtuvėse pagaminti sunkvežimių kėbulus. 1939 m. gegužės 17 d. kariuomenė sanitarinių sunkvežimių (ant “Ford 91Y” važiuoklių) kėbulus užsakė V.Kliokio dirbtuvėse ir už kiekvieną jų sumokėjo po 4765 Lt⁶⁰.

Be “Amerikos lietuvių akcinės bendrovės”, turinčios didžiausią transporto priemonių prekybą apimtį ir patirtį, sunkvežimiais Lietuvoje prekiaavo ir kitos bendrovės bei verslininkai. Lietuvos kariuomenei buvo siūloma įsigyti įvairių transporto priemonių. “Inžinierius Salevskis ir bendrovė” siūlė “MAN E 2” sunkvežimius, atsargos karininkas K.Martinkus - “FWD MJ6” ir “FWD SU”, Kurkauskas - “Crossley IGL 8”, bendrovė “Br.Tilmansai ir Co” - “Henschel 33D1”, bendrovė “Autoimport” - triašius eksportinius “Büssing NAG KB” ir “KV” bei sunkų dviašį 6,5 t. “654-FV6”, aviacijos atsargos majoras J.Pyragius - “GAZ-AA”. Čekai siūlė pirkti puikius techniškai tobulesnius “Škoda 6” ir “6V”.

Plačiai kariuomenės naudojami “Fiat” markės sunkvežimiai buvo patvarūs, jie ir 1936 m. tenkino kariuomenės transporto poreikius. Tiesa, šių sunkvežimių keliamoji galia buvo tik 1,5 t, tad kariuomenės poreikiams patenkinti buvo pradėta ieškoti didesnės keliamosios galios sunkvežimių.

Nors kariuomenės biudžetas ketvirtajame dešimtmetyje, palyginti su kitų valstybės institucijų, buvo nemažas, tačiau kiekvieną kartą perkant automobilius ar kurią nors kitą techniką svarbiausia buvo kaina. Antras privalumas - perkamos technikos techniniai duomenys. Jie paaiškėdavo praktiškai išbandant techniką, jei tokia technika buvo anksčiau piršta - apibendrinant eksploatacijos duomenis. Transporto priemonių kaina dažnai sumažindavo kariškių apetitą, nes technikos reikėjo daug, o pinigų tam niekada nebuvo skiriama tiek, kad būtų galima patenkinti visus poreikius.

Karo technikos viršininkas K.Joniūnas 1936 m. spalio 1d. kreipėsi į kariuomenės vadą, priekaištaudamas ir primindamas, jog dar 1935 m. pateikęs raportą ir siūlęs, kokių reikėtų imtis priemonių, kad krašte daugėtų karo reikalams tinkamų automobilių. Pulkininkas leitenantas K.Jo-

⁶⁰ Užsakymas 1939 m. gegužės 17 d., LCVA,F. 1364, AP.3,B.537,L.27.

niūnas pabrėžė, kad “šiuo metu auto priemonių skaičius krašte nerodo tendencijos didėti ir priešingai, tinkamų kariuomenės reikalams automobilių skaičius kas kart mažėja”⁶¹. K.Joniūnas apgailėstavo, kad su Kariuomenės štabo IV skyriaus lydraščiu minėtas raportas buvo grąžintas ir pranešta, jog tuo tarpu jokių konkrečių žygių nepadaryta.

Dideli muitai stabdė naujų transporto priemonių pirkimą. 1934 m. už įvežamo į šalį lengvojo automobilio (iki 1000 kg) vieną svorio kilogramą reikėjo mokėti 2,5 Lt, automobilio nuo 1000 kg iki 1200 kg - 3 Lt, automobilio nuo 1200 kg iki 1600 kg - 4 Lt ir daugiau kaip 1600 kg - 4,5 Lt. Kariuomenei perkant gaisrininkų automobilius, automobilius-cisternas, už kilogramą svorio tekdavo mokėti 2,00 Lt, perkant važiukles - 0,75 Lt. Atlikta kariuomenės tyrimų komisijos muitų tarifų, muitų atskiroms transporto priemonėms ir mokesčių analizė rodė, kad dažnai sumokėtas muistas priartėdavo prie automobilio kainos, o perkant automobilius, kurie svėrė daugiau kaip 1600 kg, muistas būdavo didesnis už mašinos kainą. Daugiausia maito mokesčių sumokėta už lengvuosius automobilius “Buick” - 10 719 Lt, už “Graham” - nuo 3 570 Lt iki 5 968 Lt, už sanitarinio sunkvežimio “Morris” važiuklę - 1 257 Lt (su kėbulu - 10 282,50 Lt), už sunkvežimių “Ford” važiuklę - 1 679,65 Lt, “ZIS” važiuklę – 2 703,75 Lt. Kad būtų skatinama automobilius pirkti ir naudoti, kariškiai siūlė sumažinti muistus bei motorino (motorinu Lietuvoje buvo vadinamas benzino ir spirito mišinys) kainą (sumažinant muitą benziniui) ir mokėti vienkartinės kompensacijos Krašto apsaugos ministerijos proteguojamų firmų bei tipų automobilių savininkams. Šios priemonės turėjo būti taikomos tik naujiems lengviesiems automobiliams ir sunkvežimiams.

Karo technikos viršininkas brigados generolas leitenantas K.Popeliučka 1936 m. lapkričio 14 d. kreipdamasis į kariuomenės štabo viršininką pulkininką J.Cėrnių, išdėstė savo siūlymus, kurie būtų naudingi, plečiant ir skatinant Lietuvoje motorizaciją. K.Popeliučkos nuomone, Lietuvoje turėtų vyrauti transporto priemonės su benzininiais varikliais, nes pritrūkus benzino būtų galima naudoti pakaitalą - benzino ir spirito mišinį. Kalbėdamas apie automobilių įvežimą, jis siūlė proteguoti sunkvežimių su dujų generatoriais importą bei sumažinti muistus, o motorino kainą sumažinti iki 0,6 - 0,7 Lt už litrą. Generolas leitenantas K.Popeliučka, kaip ir nemažai to meto Lietuvos technikos specialistų, buvo nusistatęs prieš automobilių su dyzeliniais varikliais plitimą krašte, o kad bū-

⁶¹ LCVA, Ap.1, b.456, l.125

tų galima padidinti perkamų sunkvežimių skaičių, siūlė proteguojamų bei kariuomenės tikslams reikalingų modelių automobilių pirkėjams mokėti kompensacijas. Jo nuomone, kariuomenės poreikius tenkintų 1,5 t, 3 t ir 5 t keliamosios galios sunkvežimiai su benzininiais varikliais, ypač tie, kurie bus su dujų generatoriais⁶².

Kapitonas B.Bartkevičius rašė, kad “mūsų auto ūkis nepatenkinamai buvo tvarkomas” ir “net iš Pabaltijo valstybių tarpo atsidūrėme netinkamoje sau vietoj”. Jis teigė, kad automobilių įvežimu paliekama rūpintis kelių firmų atstovams, “kurių tarpusavis rungtyniavimas remiasi konkurencinių kainų derinimu”, o rinkos rungtynes laimėti turi šansų “įvairūs benzininiai varikliai automobiliai, kurie savo krašte yra nepageidaujami ir ujami”. Kapitonas B.Bartkevičius, apžvelgęs ketvirtąjį dešimtmečio didžiųjų pasaulio šalių transporto vystymąsi ir kuro naudojimo klausimus, priėjo išvadą, kad visos Europos valstybės stengiasi nelikti priklausomos nuo benzino ir ieško alternatyvų. Jis pabrėžia, kad pramoninėse šalyse lengviesiems automobiliams stengiamasi naudoti sintetinį benziną arba benziną skiedžiamas vietiniu spiritu. Žemės ūkio šalyse naudojamas benzino ir spirito mišinys (motorinas). Sunkiajam transportui – sunkvežimiams – vis dažniau buvo naudojami dyzeliniai varikliai bei automobiliai su dujų generatoriais, o transporto ūkis standartizuojamas⁶³. Kapitono B. Bartkevičiaus galva, geriausia būtų, jei “mūsų ūkio tvarkymą galėtų atlikti [...] valstybės kapitalui dalyvaujant, bendrovė, kuri tą ūkio šaką tvarkytų, atsižvelgdama į krašto saugumo ir kitus krašto reikalus”.

Nuo 1937 m. pakeisti muitų tarifai buvo palankesni įvežant naujus automobilius. Įvežant lengvąjį automobilį su dujų generatoriumi, už 1 kg automobilio svorio teko mokėti 1,50 Lt, su dyzeliniu varikliu – 2,50 Lt, lygiai tiek pat reikėjo mokėti už importuojamus visų svorio kategorijų lengvuosius automobilius su benzininiais varikliais. Už įvežamą krovinį automobilį su dujų generatoriumi buvo nustatytas maito mokeskis 1 Lt už kilogramą, o su dyzeliniu varikliu – net 3,50 Lt už kilogramą. Į Lietuvą įvežant krovinių automobilių važiuokles su dujų generatoriumi, už vieną svorio kilogramą reikėjo mokėti 1,00 Lt, o už dujų generatoriaus 1 kg - 0,50 Lt, važiuokles su dyzeliniu varikliu - 0,75 Lt⁶⁴.

Valstybei sumažinus importo maitus, šalies rinkoje padaugėjo įve-

⁶² LCVA, F 1364, AP.1, B. 456, L. 131.

⁶³ Mūsų žinynas, 1937 m., vasaris Nr.2, psl. 156 - 165.

⁶⁴ Lietuvos maitų tarifai, Kaunas, Spindulio sp-vė, 1940 m., psl.123 – 124.

žamų automobilių, motociklų ir jų atsarginių dalių. 1936 m. buvo įvežta 564,3 t šios grupės prekių, o 1937 m. – jau 2146,3 t (1936 m. nupirkta už 2462,8 tūkst. Lt, o 1937 m. – jau už 8845,9 tūkst. Lt)⁶⁵. Šis sprendimas buvo labai reikalingas bei naudingas, nes prisidėjo ir prie karinės technikos atnaujinimo, ir prie civilinio transporto plėtojimo.

Lietuvos kariuomenėje taip pat buvo sunkvežimių su dujų generatoriais. 1937 m. kariuomenė iš Švedijos įsigijo dešimt dviašių 4,5 t keliamosios galios “Volvo LV 94 D” markės automobilių važiuoklių su “Örebro” dujų generatoriais. Atvežtiniai automobiliai turėjo mažų defektų bei komplektavimo spragų, tad tiekėją J. Hultströmą teko įpareigoti per mėnesį trūkumus pašalinti. Už šiuos sunkvežimius bendrovei “Aktiebolaget Volvo Göteborg” buvo sumokėta 79 206 švedų kronos. Be minėtų “Volvo LV 94 D”, kuriuos įsigijo kariuomenė, J. Hultströmas dar siūlė pirkti keletą kitų “Volvo LV” 79, 83, 84 ir 93 modelių, tačiau jų Lietuvos kariškiai nenupirko. Taip pat kariuomenei buvo siūloma pirkti vokiškus sunkvežimius “Büssing N.A.G.” su dujų generatoriais. Į Lietuvą buvo atsiųsta pademonstruoti sunkvežimį su šia įranga ir kariškiai po svarstymų nutarė pirkti pasiūlytus “Büssing N.A.G.” bei sunkvežimius “Volvo”. Tiesa, dėl dar nežinomų priežasčių, be dešimties “Volvo” su dujų generatoriais, kariuomenėje atsirado tik vienas “Büssing N.A.G.”



Švedų pasiūlymas – “Volvo” su dujų generatoriumi

⁶⁵ Ekonomika, Kaunas, 1938 m. , Nr. 2(14) , psl.143.

Kariuomenei siūlė savo sunkvežimius ir firmos gamintojos: “Saurer (8×8 tipo) 8M”, 6×6 tipo “6M” ir 6×4 tipo “CRD”, “Leyland (6×4 tipo) TS E8” ir “KZDX”, “Austro –Daimler (6×6 tipo) ADAZ” bei 6×4 tipo “ADGR”, “Thornycroft (6×4 tipo) WF/AC6/1, WF/AC4/ bei IE-TC4”, “FIAT/SPA (6×4 tipo) Dovunque 35”, “WHITE (4×2 tipo) 700-60”. Pasiūlytuosius “Morris (6×4 tipo) Commercial CD” kariuomenė nupirko ir pradėjo naudoti 1933 m.



Aviacijos “Commercial CD” 1931 m.

Siūlomi sunkvežimiai buvo labai skirtingi. Jau trečiajame dešimtmetyje daugelis sunkvežimių gamintojų suprato, kad neverta tikėtis sėkmingų pardavimo sutarčių su kariškiais, jiems siūlant sunkvežimį su vienu varomuoju tiltu. Gamintojai šiuos sunkvežimius aprūpindavo 4-6 cilindrų karbiuratoriniais (rečiau - dyzeliniais) varikliais, o keliamoji galia buvo mažesnė nei triašių sunkvežimių. Žinant, kad kariuomenei reikia didesnio pravažumo technikos, firmos daugiausia siūlė sunkvežimius su dviem (kaip “FWD MJ6”) varomaisiais tiltais. Dar kitos firmos pasiūlė modelius su trimis varomaisiais tiltais, tai “Mercedes Benz LG 4000”, o “Saurer 8M” buvo ne tik keturių varomųjų tiltų, bet ir su automatiškai blokuojamais diferencialais. Kai kurie sunkvežimiai buvo komplektuoja-

mi su gerve automobilio gale ar priekyje. Iš siūlomų įsigyti sunkvežimių tik retas turėjo dyzelinį variklį, dažniausiai buvo benzinaž naudojantys varikliai. Kiekvieno iš siūlomų pirkti sunkvežimių kaina irgi buvo skirtinga, nes priklausė ne tik nuo komplektacijos, bet ir nuo konkretaus sunkvežimio techninių duomenų.

Kariuomenei buvo siūloma pirkti jau anksčiau išbandytus ir pataisiusius kariškių lūkesčius angliškus “Leyland KZDX” sunkvežimus, kuriuos ji jau buvo pirkusi iš verslininko A.Kruglovo 1932 m. Minėtos markės sunkvežimiai buvo eksploatuojami karo aviacijos dalyse ir laikomi tikrai patikimais automobiliais. Be šių sunkvežimių, karo aviacijoje buvo naudojami “Morris Commercial CD”, dviašiai bei triašiai “Ford” bei “Zis”.



“Leyland KDXZ” – aviacijai

Laikinasis karo technikos viršininkas pulkininkas P.Kutka kartu su Tiekimo skyriaus viršininku pulkininku inžinieriumi B.Aleksandravičiumi 1939 m. liepos 22 d. raštu Nr. 23357 kreipėsi į kariuomenės tiekimo viršininką ir pateikė parengtus užsakymo pirkti automobilius iš “Amlito” dokumentus. Kartu pateiktoje lentelėje nurodoma, kad automobilių rinkinei reikėtų 10 lengvųjų automobilių (perkama 7), kavalerijai – 5 (tiek ir

perkama), o įvairioms kitoms kariuomenės dalims – 410 (!), kai tuo tarpu perkama 13 sunkvežimių⁶⁶. Vadinasi, galima teigti, kad bene pirmą kartą buvo nurodyta, kiek automobilių reikėtų kariuomenei.

Rašydamas apie automobilių transportą, majoras J. Liūga pažymėjo: “turėdami pakankamą tinklą plentų, 1 ir 2 rūšies vieškelių, [...] per mažai turime autovežimių (sunkvežimių-V.G.) - tik 40 - 50% mūsų šiaurės kaimynų autovežimių skaičiaus”. Kalbėdamas apie geležinkelių tinklo ir šio transporto panaudojimą karo veiksmuose, jis šia susisiekimo priemone abejojo: “prie dabartinių karo aviacijos puolimų mūsų aplinkybėse ne visai patikima (pasikliauti ten esančia technika- V.G.)”. Apsaugai nuo puolančiųjų siūlė “turėti labai pajėgią aviaciją ir priešlėktuvinę apsaugą”⁶⁷. Reikiami sprendimai šiuo klausimu buvo priimti, tad priešlėktuvinė apsauga 1940 m. liepos mėnesį jau turėjo trisdešimt šešis “ZIS-6” markės su karbiuratoriniais 73 AG./2300 aps/min varikliais bei dvylika “Ford” sunkvežimių⁶⁸. Galima pasakyti, kad vienintelė priešlėktuvinės apsaugos rinktinė buvo visiškai motorizuota⁶⁹ ir neatsiliko nuo kitų šalių mobilumo standartų. Be “Ford”, turėta ir dešimt “Chevrolet”, keletas “GMC” autromobilių⁷⁰.



Priešlėktuvinės apsaugos rinktinės “Ford”

⁶⁶ LCVA, F 1364, AP3, B. 534, L. 76 a.p.

⁶⁷ Kardas, 1940 m. vasario 1 d., Nr. 3, psl. 74-76.

⁶⁸ 1940 m. liepos 1 d. priešlėktuvinės apsaugos rinktinės sunkvežimių ir vidaus degimo variklių sąrašas, LCVA, F. 1364, AP3, B. 432, L. 174.

⁶⁹ G. Surgailis Lietuvos kariuomenė 1918-1998, Vilnius 1998, psl. 47.

⁷⁰ 1940 m. liepos 1 d. sąrašas, LCVA, F 1364, AP 3, B. 432, L. 174.

Lietuvos kariuomenė dažniausiai naudojo transporto priemones su karbiuratoriniais varikliais. Tai lėmė ne tik aukščiausios karinės vadovybės neigiamas požiūris į transporto priemones su dyzeliniu varikliu, bet ir didesnė dyzelinių automobilių kaina.

Kariuomenės inžinerijos I ir II batalione buvo naudojami triašiai “Zis -6”. Sovietų sąjunga, kurios firmos V/O “Technoimport” atstovas Kaune buvo J.Slavinai, 1940 m. Lietuvos kariuomenei siūlė įsigyti 3 tonų “Zis -14” bei “Zis -5”⁷¹. Kariuomenė pasirinko ant “Zis -5” važiuoklės įrengto benzinežio (kartu su siurbliu) variantą ir šešis užsakė karo aviacijai. Pristačius juos į Kauną, paaiškėjo, kad jie turi komplektavimo trūkumų bei kitų defektų. Iš V/O “Technoimport” firmos atstovo buvo pareikalauta defektus ištaisyti.

Kurį laiką, ypač trečiąjį dešimtmetį, automobilių rinktinėje buvo paplitę “Fiat” sunkvežimiai, kurie dėl nesudėtingos konstrukcijos ir pigios eksploatacijos labai tiko to meto kariškių poreikiams. Ketvirtajame dešimtmetyje buvo irgi siūloma įsigyti “Fiat/SPA 38 R” sunkvežimius. Šarvuotųjų rinktinėje naudojamasi “Chevrolet”, “Saurer”, “Ford”, “Morris Commercial”, “Fiat” bei trofėjiniais “Polski Fiat” sunkvežimiais.

Kariškių pastangos įsigyti naujų sunkvežimių nenuėjo veltui. Laikinis karo technikos viršininkas J.Barzda-Bradauskas 1937 m. gruodžio 18 d. rašte nurodė, kad per metus įsigyta trisdešimt naujų dviašių 2-3 t sunkvežimių “Ford” bei toks pat kiekis naujų 3-4 t krovos triašių “Ford”. Tarp įsigytų transporto priemonių buvo dešimt naujų 4,5 t krovos dviašių “Volvo” sunkvežimių su dujų generatoriais ir šešiasdešimt naujų 4 t krovos triašių “Zis-6”. Jis pažymėjo, kad norint užbaigti metinę kariuomenės aprūpinimo transportu programą, reiktų iš laimėjusių konkursą firmų nupirkti dar keturiolika sunkvežimių važiuoklių ir penkias priekabas. Krašto apsaugos ministras pulkininkas St.Dirmantas patvirtino šią paraišką⁷². Šių sunkvežimių kėbulai ir kabinos buvo pagamintos Kauno dirbtuvėse.

⁷¹ Priėmimo aktas 1940 m. lapkričio 16, LCVA, F.1364,AP.3,B.529,L.94.

⁷² 1937 m. gruodžio 18 d. karo technikos viršininko raštas Nr.11250, LCVA, F.1364,AP.3,B.398,L.246-246A.P.

1939 m. savo darbe Generalinio štabo karininkų 3 laidos kursantas Generalinio štabo pulkininkas A.Šova rašė, kad “gyvename valstybių ginklavimosi lenktyniavimo laikotarpi”. Jis, prognozuodamas būsimąjį karo perspektyvas, pabrėžė, kad “mums reikia daug



Ketvirtojo dešimtmečio “Ford”

techniškų priemonių, nes moderninis karas kaip tik šių priemonių gausumu ir pasižymės”. Galima teigti, kad pulkininkas A.Šova, bene geriausiai suprasdamas Lietuvos kariuomenės motorizavimo ir mechanizavimo poreikį, siūlė “krašte sudaryti reikiamus motorizacijai plėstis pagrindus”. Iš dalies tai buvo padaryta 1937 m. sumažinus muitus, tačiau valstybėje, pasak pulkininko A.Šovos, “kyla reikalas vykdyti gerą ir planingą automobilizmo politiką, apimančią jau taikos metu visos valstybės gyvenimą”. Jis rašė, jog “su džiaugsmu tenka konstatuoti, kad paskutiniaisiais metais ginklavimosi srityje padarėme ir mes didelę pažangą, bet tuo nesitenkinant reikia skubėti ginkluotis, nes priešingai galime pavėluoti”⁷³, visgi reikiamų, kardinalių sprendimų nebuvo padaryta. Pulkininko A. Šovos darbe išsakytos mintys nebuvo išgirstos aukščiausių valstybės politikų sluoksnių, o ir esamai padėčiai pakeisti pritrūko laiko bei materialinių išteklių.

Kariuomenės automobilių junginiui (jam plečiantis pavadinimas nuolat keitėsi: iš pradžių tebuvo kuopa, o sunaikinant kariuomenę – automobilių rinktinė) vadovavo karininkai Sergejus Fanstelis, Adomas Daugirdas, Kazys Joniūnas, Vladas Aužbikavičius, Kazys Babickas. Laikinais teko vadovauti ir kitiems kariškiams. Kaip ir kitos kariuomenės dalys, automobilininkai turėjo savo šventę, kurią švęsavo rugsėjo 5 d.⁷⁴

⁷³ Pulk..A.Šova Kariuomenės organizavimas,LCVA, F. 506, AP. 1, B. 243.,L.5-14.

⁷⁴ Įsakymas kariuomenei Nr.138, 1927 m. gruodžio 3 d.

Dar 1919 m. balandžio mėnesį buvo nustatyta, kad inžinerijos bataliono specialiosios kuopos (taip pat automobilių bei motociklų) kariai antpečiuose turi nešioti skiriamuosius ženklus. Tiesa, dar nepasisėkė nustatyti, kaip jie atrodė ir ar išvis buvo nešiojami⁷⁵. Automobilininkai, kaip ir kitų tarnybų kariškiai, turėjo uniforminį specialybės ženklą - geltonos spalvos automobilio vairą.

Reikia pažymėti, kad visi kariuomenės perkami automobiliai buvo įsigijami perkant tik važiuokles su variklio dangčiu, priekiniais sparnais bei varikliu, o kabinos ir kėbulai buvo gaminami Kaune centrinėse kariuomenės, "Amerikos lietuvių prekybos akcinės bendrovės" bei J.Hulströmo dirbtuvėse. Pastarosioms nespėjant tenkinti kariuomenės užsakymų, kėbulams gaminti buvo pasitelkiami ir kiti verslininkai.

Prieš pat sovietų okupaciją Lietuvos kariuomenės automobilių ūkis buvo smarkiai atnaujintas, pasenusių modelių transporto priemonės pakeistos į naujesnes. Didesnė dalis buvo sunkvežimiai, į intendantūros sandėlius perduoti atsargai. Daugiausia Lietuvos kariuomenėje buvo naudojami "Ford 79", "Ford 73", "Ford Sussex BB 157", "Ford 79-157", "Ford 79", "Volvo LV 94", "Zis - 6", "Zis - 5", "Fiat", "Leyland KDSX J", "Büssing NAG", "Morris Comercial" sunkvežimiai⁷⁶.

Tarp kariuomenės naudojamo transporto pasitaikydavo techniniu požiūriu retesnių, įvairesnių tipų. Pvz., 1921 m. įsigytas gaisrinis automobilis "Praga"⁷⁷, 1937 m. organizacija "Jaunoji Lietuva" kariuomenei padovanojo keturis triračius "Framo-Werke" automobilius, kurie buvo perduoti naudotis 1 kavalerijos pulkui. Lietuvos kariuomenėje daugiausia buvo naudojami amerikietiški sunkvežimiai, kiek mažiau - sovietų ir italų, kitų šalių minėtų transporto priemonių buvo visai nedaug. Specialioji technika įvairiu kariuomenės egzistavimo laikotarpiu buvo įtaisyta ant skirtingų sunkvežimių važiuoklių. 1927 m. sanitariniams automobiliams buvo panaudotos "Audi", "Ley", "Mercedes Benz" sunkvežimių važiuoklės⁷⁸, 1940 m. - sanitariniai automobiliai įrengti ant "Ford 91Y", "Morris

⁷⁵ Vaičenonis J. Lietuvos kariuomenės uniformos istorija 1918-1940m., Lietuvos archyvai, 1999/12, Vilnius, 1999 m. psl. 52.

⁷⁶ Grigoraitis V. Lietuvos kariuomenės automobiliai 1919-1940 m. Lietuvos archyvai, 1999/12, Vilnius, 1999 m. psl. 42.

⁷⁷ 1921 rugpjūčio 31 d. tiekimo skyriaus viršininko raštas Nr. 8551, LCVA, F.1364, AP.1, B.30, L.25.

⁷⁸ Grigoraitis V. Lietuvos kariuomenės automobiliai 1919-1940 m. Lietuvos archyvai, 1999/12, Vilnius, 1999 m. psl. 30.

Comercial C.S.” važiuklių, automobilių radijo stotys - “Morris Comercial D.S.”, “Polski Fiat”⁷⁹, aviacijos prožektoriai “Basse-Selve D90” sumontuoti ant sunkvežimio “Citroen” važiuklės⁸⁰.

Nuo 1940 m. birželio 15 d. šalį okupavus sovietų kariuomenei, pradėta naikinti Lietuvos kariuomenę. 1940 m. rugpjūčio 30 d. įsakymo Nr. 0149 (byloje - nuorašo nuorašas, patvirtintas 1940 m. rugpjūčio 31 d. brigados generolo Sprangausko) 11 armijai 3 punktu buvo numatyta, kad Lietuvos kariuomenės automobilių transportą, turta, kanceliarinius reikmenis perims sudaryta komisija. Komisijai vadovauti paskiriamas papulkininkis A.A. Sotalskis, nariai – papulkininkis Efremovas, kapitonas Barkunovas, vyr. politrukas Psitko bei Lietuvos kariuomenės atstovai. Darbą komisija turėjo baigti rugsėjo 10 d. Divizijos generolas S.Pundzevičius šį įsakymą nusiuntė vykdyti karo tiekimo viršininkui, o iš kariuomenės štabo į komisiją atstovu paskyrė Generalinio štabo pulkininką leitenantą Mačioką⁸¹.

1940 m. rugsėjo 5 d. Karo technikos viršininko paskirta komisija (automobilių rinktinės majoras J.Baranauskas (pirmininkas) ir nariai - Karo technikos valdybos kapitonas A.Griškevičius ir Automobilių rinktinės leitenantas P. Variakojis) patikrino visus kariuomenės automobilius ir nustatė eksploatacijai leistiną keliamąją galią bei prikrauto pilno sunkvežimio svorį. Tokia užduotis būtų suprantama kaip vienas iš sunkvežimių krovimo norminimo darbų, tačiau kartu buvo suskaičiuoti lengvieji automobiliai, motociklai ir visa kita kariuomenės technika. Taip buvo inventorizuota kariškių turima technika, prieš ją perimant sovietų kariuomenei. Prie patikrinimo akto pridedamame sąrašė, deja, neatspindinčiame realaus kariuomenės technikos kiekio, buvo vardijama technika, nurodant jos priklausomybę kariuomenės dalims. Sudarytame sąrašė komisija suskaičiavo 2 kavalerijos pulko, 1, 3, 4, 8 pėstininkų pulkų, Karo aviacijos, 1, 2 inžinerijos bataliono transportą, priešlėktuvinės apsaugos rinktinės, automobilių rinktinės, ryšių bataliono, Karo mokyklos, ginklų sandėlio Linkaičiuose techniką. Į šį sąrašą buvo įrašyti 108 sunkvežimiai, 58 lengvieji automobiliai, 11 sanitarinių automobilių,

⁸⁰ V.Grigoraitis Lietuvos kariuomenės automobiliai 1919-1940 m. Lietuvos archyvai,1999/12,Vilnius,1999 m.psl.35.

⁸¹ LCVA, F R 222, AP. 1, B. 15, L. 27.

4 šarvuočiai, 6 šarvuoti automobiliai, 12 “Renault” tankų, 24 tanketės “Vic-kers Carden Loyd”, 14 traktorių ir daug kitos specialiosios technikos⁸².

1940 m. rugsėjo 14 d. rašte Nr. 21434 kariuomenės tiekimo viršininkui laikinasis karo technikos viršininkas pulkininkas leitenantas Sperauskas pranešė, kad buvusios Lietuvos kariuomenės dalyse yra 213 tinkamų naudoti sunkvežimių bei 150 remontuotinų. Tame pačiame rašte pabrėžiama, kad 29 Šaulių teritoriniam korpusui (toliau – 29 Š.T.K.) reikia 275 sunkvežimių, taigi trūksta 62 sunkvežimių⁸³. 1940 m. rugsėjo 17 d. rašte Nr. 92 sovietų 11 armijos štabo viršininkui buvo teigiama, kad Lietuvos kariuomenė turėjo 363 sunkvežimius ir 192 lengvuosius automobilius, iš jų 102 reikia rimto remonto. Pagal etatus 29 Š.T.K. taikos metu buvo būtini 29 lengvieji automobiliai, 263 sunkvežimiai, tačiau siūloma 40 vienetų daugiau nei nustatyta norma palikti lengvųjų automobilių bei pažymėta, kad 40 sunkvežimių buvo perduota sovietų aviacijai (oro uostų statybai)⁸⁴.

Dalis Lietuvos kariuomenės sunkvežimių po šalies okupacijos ir aneksavimo perėjo į sovietų kariuomenės rankas, buvo išvežta iš šalies, o kitos buvusios Lietuvos kariuomenės transporto priemonės prasidėjus karui jau kaip sovietinės kariuomenės nuosavybė pražuvo pirmųjų karo dienų mūšiuose.

Išvados

1. Lietuvos kariuomenės automobilių junginiai pradeda veiklą įsigydami naudotus automobilius. Dalį transporto priemonių kariuomenė perka naudotų, o kiti atitenka kaip kovų trofėjai. Automobiliai remontuojami, įrengiami garažai.

2. Pirmąjį automobilių junginių veiklos dešimtmetį įsigyta nedaug naujos technikos. Nupirkti tik itališki sunkvežimiai. Lietuvos kariuomenė naudoja įvairių šalių, įvairių markių bei modelių automobilius. Kariniams vairuotojams ir motociklininkams mokyti įkuriamas automobilių kuopos mokomasis būrys. Važiavimo įgūdžiams formuoti naudojamas pažangus mokymo metodas – važiavimo veiksmų imitatorius.

3. Antrąjį automobilių junginių veiklos dešimtmetį, ypač ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje, intensyviau perkami nauji amerikietiški ir sovie-

⁸³ LCVA, F R 222, AP. 1, B. 15, L. 98.

⁸⁴ LCVA, F R 222, AP. 1, B. 15, L. 95.

tiniai automobiliai. Naujiems automobiliams pirkti naudojama efektyvi atrankos sistema, iš pasiūlytos technikos, atsižvelgiant į priimtina kainą ir kokybę, pasirenkant geriausią.

4. Antrąjį automobilių junginių veiklos dešimtmetį automobilių techniką pradedama vienodinti, tačiau dėl Lietuvos okupacijos tai nepadaryta. Didžiausią kariuomenės transporto dalį sudaro amerikietiški, rusiški, vokiški ir itališki automobiliai.

5. Kariniam automobilių transportui registruoti naudojama kariuomenės transporto registravimo sistema, parengiami automobilių technikos priežiūros, saugojimo ir naudojimo, mobilizacijos bei kiti norminiai dokumentai.

6. Vyriausioji kariuomenės vadovybė nėra protechniška, tad šis požiūris atsispindi motorizuojant bei mechanizuojant kariuomenę. Objektiviai situaciją lemia ne tik kariuomenės vadovybės požiūris, bet ir šalies ekonominis pajėgumas.

7. Didesni kariuomenės vadovybės požiūrio pokyčiai, orientuoti į kariuomenės motorizavimą bei mechanizavimą, pastebimi prieš pat Antrąjį pasaulinį karą. Nors kariuomenės automobilių technikos kiekis nebuvo proporcingas kariuomenės dydžiui, tačiau ši technika buvo geros kokybės ir pakankamai moderni. Dėl karo Europoje bei pavėluotų vadovybės sprendimų kariuomenės technika nebuvo modernizuota iki galo.

8. Okupacinė kariuomenė, pasisavindama Lietuvos kariuomenės turtą, pasisavina ir sunkvežimius, lengvuosius automobilius bei motociklus, kitą specialiąją techniką. Dalis automobilių technikos iš šalies išvežama, kita sunaikinama karo metu.

Panaudotos nuotraukos:

Lietuvos vaizdo ir garso archyvo, Lietuvos valstybės centrinio archyvo, Vytauto Didžiojo karo muziejaus, Aviacijos ir technikos muziejaus, asmeninio R. Senapėdžio archyvo