

LIETUVOS KARIUOMENĖS ŠARVUOTIEJI TRAUKINIAI 1920–1935 M.

Ltn. dr. Andriejus Stoliarovas
Mechanizuotoji pėstininkų brigada „Geležinis Vilkas“

ĮVADAS

Šarvuotasis traukinys – tai visiškai arba iš dalies šarvuotas ir ginkluotas traukinys, skirtas kovos ir paramos veiksmams geležinkelio ruože vykdyti. Jį sudarė dvi pagrindinės dalys: kovinė ir bazinė. Kovinė dalis, kurią sudarė garvežys, keletas artilerijos platformų (vagonų), ginkluotų kulkosvaidžiais, patrankomis, haubicomis, ir keletas kulkosvaidžių vagonų, ginkluotų kulkosvaidžiais, buvo skirta dalyvauti kautynėse. Bazinę dalį, kuri mūšiuose nebuvo naudojama, skirtą apsaugai ir paramai užtikrinti, sudarė keliolika keleivinių vagonų, skirtą kariams gyventi, mokytis, dirbti, maitintis, ilsėtis, gydytis, taip pat keliolika specialiosios paskirties prekinų vagonų, kuriuose buvo įrengti sandėliai ir dirbtuvės, ir kontrolinių platformų su geležinkelio medžiaga.

Šie traukiniai buvo plačiai naudojami įvairių šalių kariuomenėse nuo XIX a. antrosios pusės iki XX a. vidurio. Jie dalyvavo ir svarbiausiose XIX–XX a. karuose: JAV pilietiniame (1861–1865 m.), Prancūzijos–Prūsijos (1870–1871 m.), Anglų–būrų (1899–1902 m.), Rusijos pilietiniame (1917–1922 m.), Pirmajame ir Antrajame pasauliniuose (1914–1918 m. ir 1939–1945 m.), Lenkijos–Sovietų Rusijos (1919–1921 m.). Laikotarpiu tarp dviejų pasaulinių karų įvairių šalių kariuomenės turėjo ir šarvuotųjų traukinių. Ne išimtis ir Baltijos valstybės – Lietuva, Latvija ir Estija, bet kaimynės anksčiau pradėjo tuo rūpintis, turėjo daugiau ir ilgiau naudojamų šarvuotųjų traukinių.

Atkurtos Lietuvos Respublikos kariuomenės kariai pirmą kartą su šarvuotaisiais traukiniais susidūrė Nepriklausomybės kovų (1919–1920 m.) metu, nes jų, taip pat šarvuotųjų automobilių ir net tankų vietos fronte turėjo priešų kariuomenės – bolševikų, bermontininkų ir

lenkų¹. Dalis jų su šarvuotąja karo technika buvo susipažinę tarnaudami dar karinėse Rusijos imperijos, baltagvardiečių ir kitose kariuomenėse. Pirmieji šarvuotieji traukiniai Lietuvos kariuomenėje pradėti naudoti pačioje Nepriklausomybės kovų pabaigoje ir buvo naudojami iki XX a. 4-ojo dešimtmečio pabaigos.

Šiame straipsnyje siekiama atskleisti Lietuvos Respublikos kariuomenės šarvuotųjų traukinių istorinę raidą 1920–1935 m. Šiam tikslui pasiekti keliama trys uždaviniai: 1) išnagrinėti šarvuotųjų traukinių dalinio atsiradimo aplinkybes, jo formavimo ypatumus ir kovines funkcijas, užduotis kovų su lenkais metu; 2) išanalizuoti šarvuotųjų traukinių struktūrą, ginkluotę ir naudojimo taikos metu ypatumus; 3) apžvelgti šarvuotųjų traukinių dalinio funkcionavimo ypatumus aptariant Estijos ir Latvijos kariuomenių šarvuotųjų traukinių dalinių struktūrą.

Pirmiausia šio tyrimo aktualumą lėmė istoriografinė situacija, kurioje šarvuotųjų traukinių tema palyginti menkai tyrinėta ir pristatyta tik bendrame kovinių dalinių ir karinės technikos istoriniame kontekste, nors informatyvos ikonografinės medžiagos (nuotraukų ir negatyvų) netrūksta. Todėl straipsnio autorius šia tema 2015 m. parengė kilnojamąją parodą „Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai 1920–1935 m.“ ir 2016 m. brošiūrą „Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai 1920–1940 m.“

Daugiausia ikonografinės medžiagos yra saugoma Lietuvos archyvuose, bibliotekose ir muziejuose, t. y. Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos Retų knygų ir rankraščių skyriaus Zenono Ivinskio kolekcijoje, Lietuvos centrinio valstybės archyvo Fotonuotraukų skyriuje, Lietuvos nacionalinio, Geležinkelių, Lietuvos aviacijos ir Vytauto Didžiojo karo muziejų rinkiniuose ir privačiose kolekcijose.

Pagrindinė šia tema dokumentinė medžiaga saugoma Lietuvos centriname valstybės archyve: Kariuomenės tiekimo valdybos (f. 1), Šarvuotųjų rinktinės (f. 828), Kariuomenės štabo (f. 929) fonduose, Krašto apsaugos ministerijos įstaigų ir karinių dalinių asmens sudėties dokumentų kolekcijoje (f. 930), Karo technikos valdybos (f. 1364), Artilerijos inspekcijos (f. 1373) fonduose, taip pat jau minėtoje Lietuvos nacionalinės Martyno

¹ Z. Ivinskis, Šarvuotųjų rinktinės istorija: rinktinės 15-os metų sukakčiai pažymėti nuo 1920.VII.14 iki 1935.VII.14, *Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos Retų knygų ir rankraščių skyriaus kolekcijos* (toliau – LNMMB RK RSK), f. 29–697, l. 65.

Mažvydo bibliotekos Retų knygų ir rankraščių skyriaus Zenono Ivinskio kolekcijoje (f. 29).

Rengiant tekstą buvo aktualūs aptariamojo laikotarpio įstatymų įgyvendinamieji teisės aktai – įsakymai kariuomenei ir instrukcijos², atsiminimai³. Ne mažiau vertingi jubiliejiniai leidiniai, skirti įvairių kariuomenės dalinių sukaktims paminėti⁴, karių publikacijos⁵, įvairūs lietuvių⁶ ir užsienio⁷ istorikų mokslo darbai. Deja, istoriografija nagrinėjama tematika yra menka, tad tyrime pasitelktos literatūrinės pozicijos yra pagalbinės, daugiau skirtos bendram kontekstui atskleisti.

Nors pati tema nesulaukė deramo istorikų dėmesio, šiame kontekste minėtini istoriko Vytauto Lesčiaus darbai⁸, kuriuose ypatingas dėmesys skiriamas 1920 m. laikotarpiui, kai buvo pradėtas formuoti ir naudoja-

² *Instrukcija šarvuotiems traukiniams*, Kaunas, [1922], d. I. Analogišką *Šarvuotiems traukiniams instrukciją* 1935 m. turėjo parengti mjr. Adolfas Zubavičius, tačiau nežinoma, ar ji buvo parengta.

³ J. Dovydaitis, Svaidom ugnį ir plieną, *Lietuvos sparnai*, 1938, Nr. 3, p. 83; J. Baublys, Geležinkelių būrys Vilniaus kryptimi, *Karys*, 1961, Nr. 5, p. 139.

⁴ *Karo technikos dalių dvidešimtmetis 1919–1939*, Kaunas, 1939.

⁵ [J.] Kraucevičius, Plienu gaubta kariuomenė, *Karys*, 1924, Nr. 44; [J.] Budzilas, Šarvuočių rinktinė, *Mūsų žinynas*, 1928, t. 15, Nr. 45; O. Žadvydas, Šarvuočių rinktinė, *Karys*, 1970, Nr. 7.

⁶ G. Ramoška, Lietuvos karo aviacija Nepriklausomybės karuose, *Plieno sparnai*, 1994, Nr. 2, p. 2–9; V. Orlov, *Kauno tvirtovės istorija*, Kaunas, 2007; V. Statkus, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1918–1940 m.*, Chicago, 1986; *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, Vilnius, 2002, t. 2; 2004, t. 4; 2005, t. 5; Г. И. Косаковский, *Железные дороги Литвы*, Вилнюс, 1975.

⁷ А. В. Шавровъ, *Бронепоздъзда. Значеніе, вооруженіе, организація и тактика бронепоздъздовъ*, Бѣлградъ, 1927; J. Soots, Estų Nepriklausomybės karai, *Mūsų žinynas*, 1931, t. XX, Nr. 73; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Warszawa, 1987; E. Andersons, The Military Situation in the Baltic States, *Baltic Defence Review*, 2001, vol. 2, no. 6; H. Walter, Soomusrongid, *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat*, Tallinn, 2002, Nr. 1; T. Tojak, *Vabadussõjas langenud soomusronglased*, *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat*, Tallinn, 2002, Nr. 1; M. Õun, T. Noormets, J. Pihlak, *Eesti soomusrongid ja soomusronglased 1918–1941*, Tallinn, 2003; T. Nõmm, *Eesti suurtükivägi 1918–1940. Relvastus ja ülesehitus*, *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat*, Tallinn, 2004; М. Коломиец, *Бронепоезда Великой Отечественной. „Сухопутные броненосцы“ Красной Армии*, Москва, 2010.

⁸ V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, Vilnius, 1998; V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė Nepriklausomybės kovose 1918–1920*, Vilnius, 2004.

mas šarvuotasis traukinys „Gediminas“. Autorius trumpai aprašo traukinio atsiradimo aplinkybes, organizacinę struktūrą ir personalo sudėtį, nemažai dėmesio skiria traukinio naudojimo Nepriklausomybės kovose su lenkais atvejams. Tas pats pasakytina apie istoriko Arvydo Pociūno⁹ ir žurnalisto Vytauto Žeimanto darbus¹⁰. Pirmasis autorius bendrais bruožais nušviečia šarvuotųjų traukinių istorinę raidą, nuodugniau aptaria šarvuotę ir ginkluotę, karinio geležinkelio infrastruktūros kūrimo aplinkybes, antrasis – trumpai pristato šarvuotojo traukinio „Gediminas“ atsiradimo ir naudojimo kovose istoriją.

Šį straipsnį sudaro įvadas, dėstomoji dalis, suskirstyta į tris skyrius ir poskyrius, ir išvados.

1. ŠARVUOTOJO TRAUKINIO „GEDIMINAS“ FORMAVIMAS NEPRIKLAUSOMYBĖS KOVŲ METU

1919–1920 m. vykstant Nepriklausomybės kovoms strategiškai svarbus valstybei ir kariuomenei tapo geležinkelis. Tačiau, kad geležinkelių sistema funkcionuotų, reikėjo jį atkovoti, apsaugoti ir parengti naudoti. Viena iš tokių priemonių tapo Lietuvos kariuomenė ir jos šarvuotųjų traukinių, taip pat geležinkelių daliniai. Taikos metu Lietuva turėjo gan platų geležinkelių tinklą, buvo pagrindinių geležinkelio linijų sankirtoje, rūpinosi jo struktūros materialiniu aprūpinimu, technine baze, kelių kokybe ir tarnautojais. Šarvuotieji traukiniai tapo geležinkelių sistemos dalimi ir buvo naudojami kovinėms ir paramos funkcijoms vykdyti.

⁹ A. Pociūnas, Buvo pasiruošę ginti Lietuvą... Šarvuoti traukiniai ir tankai, *Tėviškės žinios*, 1989 m. gruodžio 5 d., Nr. 145; A. Pociūnas, Šarvuoti traukiniai Lietuvos kariuomenėje, *Karys*, 1994, Nr. 5; A. Pociūnas, *Kauno tvirtovės gynyba 1915 metais*, Kaunas, 2008.

¹⁰ V. Žeimantas, „Gediminas“ – pirmasis lietuvių šarvuotasis traukinys, *Geležinkelininkas*, 2000 m. rugpjūčio 1–15 d., Nr. 15; V. Žeimantas, Pirmajam Lietuvos šarvuotam traukiniui „Gediminas“ – 90 metų, <<http://www.mokslasirtechnika.lt/2011-nr.1/2011-nr.1.html>> [žiūrėta: 2015 07 24].



Lietuvos karinė vadovybė apžiūri šarvuotojo traukinio „Gediminas“ artilerijos platformą, ginkluotą 77 mm 1916 m. lauko patranka (Vokietija). Kaunas, 1920 m.

Ant platformos iš kairės: 1-as – šarvuotojo traukinio vado pareigas ėjęs krn. / plk. ltn. Jonas Kraucevičius, 3-ias – armijos vadas plk. ltn. Kazys Ladiga, 5-as – krašto apsaugos ministras, ėjęs vyriausiojo kariuomenės vado pareigas, plk. ltn. Konstantinas Žukas

Vytauto Didžiojo karo muziejaus nuotraukų rinkiniai (toliau – VDKM), Fa-14938

1.1. Atsiradimo aplinkybės ir formavimo ypatumai

1919 m. liepos 4 d. Vokietija perdavė siaurųjų ir plačiųjų geležinkelių tinklą Lietuvai. Jį sudarė rusų ir vokiečių įvairiu laiku strateginiais ir prekybos tikslais nutiestos geležinkelių linijos, kurios ilgainiui buvo pertvarkytos ir pritaikytos krašto reikmėms. 1919–1920 m. Lietuvoje buvo per 1000 km plačiojo (1435 mm pločio) ir siaurojo (750 mm ir 600 mm) geležinkelių linijų. Tačiau labai trūko geležinkeliams skirtos technikos, ją reikėjo nuomotis, sukomplektuoti, pritaikyti įvairioms reikmėms arba pirkti.

Pagaliau 1920 m. sausio 18 d. geležinkelio dirbtuvėse Kaune pagal Rusijos kariuomenės šarvuotųjų traukinių pavyzdžius buvo pradėtas gaminti pirmasis Lietuvos kariuomenės šarvuotasis traukinys. Jį kuriant daugiausia dirbo inžinieriai ir konstruktoriai mjr. Leonas Šilingas, Georgijus Koršas, Jurgis Čiurlys, Vilius (Vilhelmas) Vaišvila, meistrai Fiše-



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula prie garvežio. 1920–1921 m.

Trečioje eilėje iš kairės stovi: 9-as – artilerijos platformos vadas lt. Juozas Toliušis, 11-as – kulkosvaidžių vagono vadas lt. Alfonsas Vilėniškis, 12-as – adutantas lt. Kazys Pašys, 13-as – traukinio vado pareigas ėjęs plk. lt. J. Kraucevičius, 14-as – traukinio vado pavduotojas kpt. Petras Gudelis, 15-as – mechanikas lt. Aleksandras Barota, 17-as – artilerijos platformos vadas lt. Antanas Sidabras, 18-as – raštvedys karo valdininkas Mikas Cicėnas

VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-13438

ris¹¹, Normantas¹² ir darbininkai¹³. Rugpjūčio 25 d. traukinys buvo parengtas ir pavadintas „Gediminu“¹⁴. Šį pavadinimą jam suteikė krašto apsaugos ministras, ėjęs vyriausiojo kariuomenės vado pareigas, plk. lt. Konstantinas Žukas¹⁵.

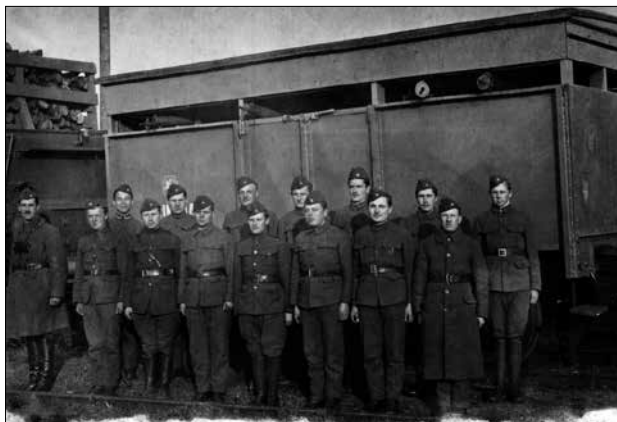
¹¹ Straipsnio autoriui nežinomas minėto geležinkelio meistro vardas.

¹² Straipsnio autoriui nežinomas minėto geležinkelio meistro vardas.

¹³ 1934 m. J. Kraucevičiaus atsiminimai apie 1920–1924 m. Šarvuotųjų rinktinę, *Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos Retų knygų ir rankraščių skyriaus* (toliau – *LNMMB RKRS*) *Z. Ivinskio kolekcija*, f. 29–730, l. 20; V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, Vilnius, 1998, p. 142.

¹⁴ 1920 01 18 Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ir vyriausiojo kariuomenės vado padėjėjo krn. A. Merkio įsakymas mjr. R. Tornberniui (*R. W. Thornberry*), *Lietuvos centrinis valstybės archyvas* (toliau – *LCVA*), f. 828, ap. 1, b. 113a, l. 30.

¹⁵ 1934 m. J. Kraucevičiaus atsiminimai apie 1920–1924 m. Šarvuotųjų rinktinę, *LNMMB RK RSK*, f. 29–730, l. 5.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ kulkosvaidžių vagono komanda prie vagono, ginkluoto 7,92 mm kalibro 1908 m. modelio „Maxim 08“ (Vokietija) kulkosvaidžiais. Apie 1921 m.

Iš kairės pirmas – kulkosvaidžių vagono vadas lt. A. Vilėniškis
VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/12

Pirmosiomis dienomis, kai buvo sukomplektuotas šarvuotasis traukinys, pradėta komplektuoti nuolatinė vadovaujančio personalo kadrinė sudėtis. Eiti šarvuotojo traukinio „Gediminas“ vado pareigas buvo patikėta šarvuotosios karo technikos specialistui krn. Jonui Kraucevičiui¹⁶, kuris tapo pavaldus Generalinio štabo viršininkui. Tą pačią dieną eiti jo adjutanto pareigas buvo paskirtas lt. Kazys Pašys¹⁷. Traukinio vado padėjėju tapo kpt. Juozas Giedraitis, kuris ėjo ir ūkio vedėjo pareigas¹⁸, vėliau jį pakeitė kpt. Petras Gudelis¹⁹. Traukinio raštinei vadovauti buvo paskirtas karo valdininkas Mikas Cicėnas²⁰, artilerijos platformų vadu – vyr. lt. Juozas Rymeikis²¹, ėjęs ir išdininko pareigas. Tačiau netrukus kai

¹⁶ Lietuvos kariuomenei įsakymas Nr. 422/7, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 2 d.; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 1/1, Kaunas, 1920 m. rugpjūčio 25 d., LCVA, f. 828, ap. 1, b. 5, l. 1.

¹⁷ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 1/3, Kaunas, 1920 m. rugpjūčio 25 d., *ten pat*, b. 4, l. 1.

¹⁸ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 9/3, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 9 d., *ten pat*, l. 10 ap; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 30/2, Kaunas, 1920 m. spalio 5 d., *ten pat*, l. 34 ap.

¹⁹ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 30/7, Kaunas, 1920 m. spalio 5 d., *ten pat*, l. 35.

²⁰ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 3/2, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 1 d., *ten pat*, l. 1 ap.

²¹ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 2/1, Kaunas, 1920 m. rugpjūčio 26 d., *ten pat*, l. 1; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 9/2, Kaunas, 1920 m.

kurių traukinio karininkų, atšauktų iš pareigų ir paskirtų į kitus dalinius, tarnybos vietas užėmė perspektyvūs jaunesnieji karininkai. Leitenantai Antanas Sidabras ir Juozas Toliušis buvo paskirti artilerijos platformos vadais²², Alfonsas Vilėniškis – kulkosvaidžių vagono vadu²³, traukinio mechaniku – ankstesnės tarnybos patirties šarvuotajame traukinyje turintis ltn. Aleksandras Barota²⁴, o traukinio kareivių komandos viršila – kareivis Petras Visockis²⁵.

1920 m. rugsėjo 1 d. šarvuotojo traukinio „Gediminas“ personalą sudarė 7 karininkai, 1 karo valdininkas ir 62²⁶ (metų pabaigoje – 76) rikiuotės ir ne rikiuotės kareiviai, skirti į nuolatinę tarnybą iš artilerijos ir pėstininkų pulkų, Elektrotechnikos ir Atskirojo geležinkelių batalionų, naujokai iš etapo skirstymo punkto²⁷. Nors pagal etatinę sudėtį traukinyje turėjo būti per 100 karių, iš tikrųjų jų buvo mažiau ir viena pamaina, nors reikėjo mažiausiai dviejų²⁸.

Tuo metu įvairiose kariuomenės dalyse trūko karių specialistų, todėl formuojant šarvuotąjį traukinį dalyvavo ir laikinai prie jo priskirti kitų karinių dalinių kariai arba net jų padaliniai. Pvz., 1920 m. rugsėjo 22–spalio 2 (10)²⁹ d. prie šarvuotojo traukinio buvo priskirta laisvai samdomų geležinkelininkų brigada iš geležinkelio bataliono, kurią sudarė 3 kareiviai: mašinistas Adolfas Venskevičius, mašinisto padėjėjas Kazys Bražiūnas ir

rugsėjo 9 d., *ten pat*, l. 10 ap; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 30/3, Kaunas, 1920 m. spalio 5 d., *ten pat*, l. 34 ap.

²² Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 8/6, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 7 d., *ten pat*, l. 10; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 30/5, Kaunas, 1920 m. spalio 5 d., *ten pat*, l. 35.

²³ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 13/3, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 14 d., *ten pat*, l. 15.

²⁴ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 25/4, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 29 d., *ten pat*, l. 26.

²⁵ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 11/2, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 11 d., *ten pat*, l. 14.

²⁶ V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, p. 408.

²⁷ *Ten pat*, p. 412.

²⁸ 1920 m. spalio mėn. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ vado adjutanto ltn. K. Pašio pranešimas Artilerijos skyriaus viršininkui, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 7, l. 7.

²⁹ Kitais duomenimis, 1920 m. spalio 10 d.

kūrikas Otonas Gessas (Ottonas Hessas)³⁰.

Pagal patvirtintus etatus, šarvuotajam traukiniui vadovavo karininkas – pulkininkas leitenantas. Jam buvo pavaldūs karininkai: traukinio vado padėjėjas-ūkiu vedėjas, adjutantų, mechanikų, sprogdintojų, raštvedys (karininkas arba karo valdininkas), taip pat artilerijos platformos ir kulkosvaidžio vagono vadai, jaunesnieji karininkai – nuo leitenanto iki vyr. leitenanto. Traukinio kareivių komandai ir puskarininkams vadovavo viršila. Komandą sudarė: artileristai (po 8 prie kiekvieno pabūklo) ir kulkosvaidininkai (po 2 prie kiekvieno kulkosvaidžio), sprogdintojai, telefonistai, sekėjai, garvežio mašinistas, jo padėjėjas, kūrikas, geležinkelininkai, raštininkai, šaltkalvis, dailidė, kalviai, iešmininkai, virėjai, ūkvedys, artelininkas, pasiuntinys, batsiuovys, siuvėjas ir vyr. gydytojo padėjėjas³¹.

Karo metu Lietuvos kariuomenės šarvuotąjį traukinį sudarė dvi pagrindinės dalys – kovinė ir bazinė. Kovinę dalį – garvežys, 1–3 artilerijos platformos (vadintos lėkštvgoniais), ginkluotos patrankomis ir haubicomis, 1–2 kulkosvaidžių vagonai, kurių kiekviename paprastai būdavo 4–6 kulkosvaidžiai. Bazinę dalį sudarė keliolika rusiško ir vokiško tipo keleivinių vagonų dalinio komandai gyventi (I ir II klasės karininkų, III klasės kareivių patalpos, prausykla), mokyti (klasės), dirbti (štabas, raštinė, sargybos būstas), maistui gaminti ir valgyti (virtuvė ir valgykla), ilsėtis, bendrauti ir spręsti aktualius reikalus (ramovė), gydyti (ambulatorija), įvairios paskirties prekinų vagonų sandėliams ir dirbtuvėms, kontrolinės platformos su geležinkelio reikmenimis (bėgiais, įrankiais) ir pagalbinėmis priemonėmis³². Bazinis sąstatas buvo bendras visam traukiniui arba daliniui³³, jis buvo naudojamas apsaugai ir paramai teikti³⁴.

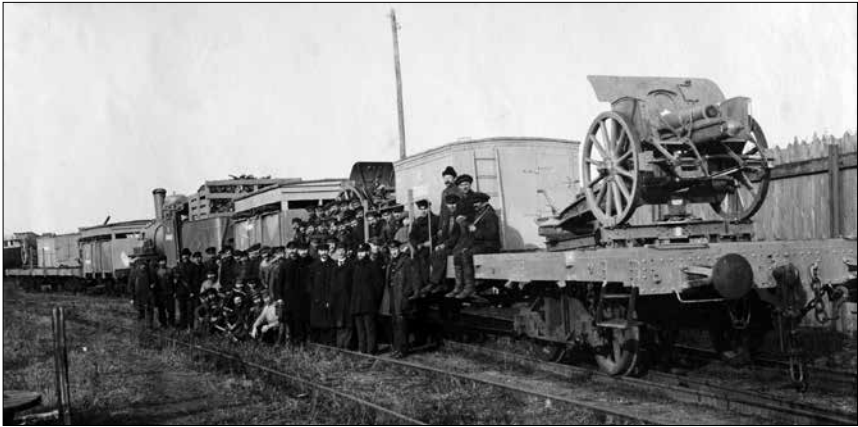
³⁰ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 21/2, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 24 d., *ten pat*, b. 5, l. 19 ap; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 27/2, Kaunas, 1920 m. spalio 1 d., *ten pat*, l. 31 ap; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 34/3, Kaunas, 1920 m. spalio 9 d., *ten pat*, l. 40.

³¹ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymo Nr. 28/2 priedas, Kaunas, 1920 m. spalio 2 d., *ten pat*, b. 4, l. 32 ap–33 ap.

³² *Instrukcija šarvuotiems traukiniams*, Kaunas, [1922], d. I, p. 3, 30.

³³ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 21 ap.

³⁴ [J.] Kraucevičius, Plienu gaubta kariuomenė, *Karys*, 1924, Nr. 44, p. 360.



Kauno geležinkelio dirbtuvių tarnautojai ir darbininkai, parengę šarvuotąjį traukinį „Gediminas“, prie traukinio kovinės dalies. Apie 1921 m.

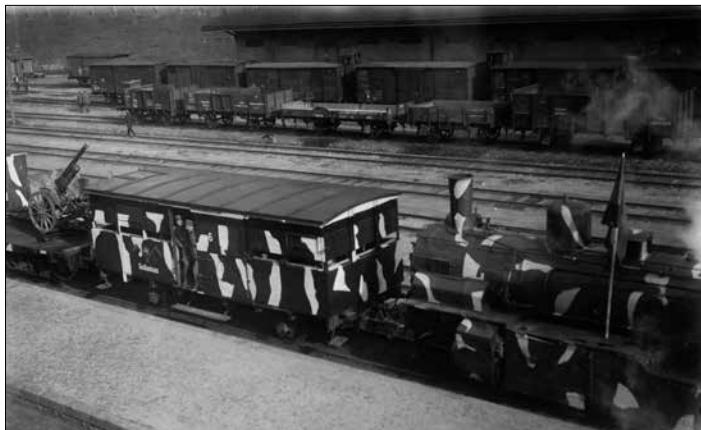
VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/21

Šarvuotasis traukinys „Gediminas“ buvo komplektuojamas ir laikomas Kauno geležinkelio stoties komplekse, kur buvo tinkamos funkcinės zonos ir infrastruktūros objektai. Nuo 1920 m. spalio 10 d. iki lapkričio 12 (20)³⁵ d. geležinkelio dirbtuvėse buvo šarvuojama ir ginkluojama traukinio kovinė ir remontuojama bazinė dalis³⁶; nuo lapkričio 25 d. iki 1921 m. rugpjūčio 1 d. „Gediminas“ stovėjo ant atsarginių bėgių Kauno geležinkelio stotyje, prie siaurojo geležinkelio dirbtuvių, kuriose toliau buvo rengiamos ir šarvuojamos 2 artilerijos platformos, 2 kulkosvaidžių vagonai, buvo įrengti prekiniai vagonai, padidintas vagonų ir platformų skaičius³⁷. Vėliau traukinys stovėjo XIX a. pab. Kauno tvirtovės statytojų įrengtoje trijų bėgių kelių karinėje geležinkelio stotyje, t. y. prie siauro-

³⁵ Kitais duomenimis, 1920 m. lapkričio 20 d.

³⁶ Generalinio štabo Technikos skyriui įsakymas Nr. 8/1, Kaunas, 1920 m. lapkričio 24 d., *LCVA*, f. 929, ap. 9, b. 25, l. 11; 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 15 ap.

³⁷ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *ten pat*, l. 19–20; 1933 m. spalio mėn. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko mechaniko vyr. lt. A. Barotos raštas Geležinkelių valdybos Traukos tarnybos viršininkui, *ten pat*, b. 23, l. 57.



Šarvuotasis
traukinys
„Gediminas“
Kauno
geležinkelio
stotyje.
1920 m.
VDKM
nuotraukų
rinkiniai,
Fa-15993

jo geležinkelio dirbtuvių Žemutinėje Fredoje³⁸, kuri jungėsi su plačiuoju geležinkeliu³⁹.

Iš pradžių šarvuotasis traukinys „Gediminas“ buvo nudažytas prancūziško, vėliau – vokiško tipo kamufliažu, t. y. slepiamąja spalva su netaisyklingų formų dėmėmis arba tik slepiamąja spalva, o atskiroms užduotims vykdyti buvo maskuojamas medžiais ir šakomis⁴⁰. Ant traukinio garvežio ir vagonų šonų buvo pavaizduotas baltas Vytis raudoname fone, baltos spalvos dažais parašytas traukinio pavadinimas ir vagonų numeriai. Traukinio karininkai buvo ginkluoti 7,65 mm „Mauser“ (Vokietija), „Browning“ (Belgija) ir „Retolaza“ (Ispanija) pistoletais, kardais, puskarininkiai – 9 mm „Parabellum“ (Vokietija) pistoletais, kareiviai – 7,92 mm 1888 m. modelio lengvaisiais pėstininkų šaunamaisiais ginklais, 1898 m. modelio „Mauser“ (Vokietija) šautuvais ir karabinais, granatomis⁴¹. Iš

³⁸ [J.] Budzilas, Šarvuotųjų rinktinė, *Mūsų žinynas*, 1928, t. 15, Nr. 45, p. 346; V. Statkus, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1918–1940 m.*, Chicago, 1986, p. 348.

³⁹ V. Orlov, *Kauno tvirtovės istorija*, Kaunas, 2007, p. 120–121; A. Pociūnas, *Kauno tvirtovės gynyba 1915 metais*, Kaunas, 2008, p. 58.

⁴⁰ A. В. Шавровъ, *Бронепоздъзда. Значеніе, вооруженіе, организація и тактика бронепоздъздовъ*, Българдъ, 1927, с. 19.

⁴¹ 1920 09 08 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, LCVA, f. 929, ap. 4, b. 131, l. 1 ap; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 36/4, Kaunas, 1920 m. spalio 12 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 5, l. 56.

pradžią kariai daugiausia dėvėjo amerikietiškas karines uniformas su lietuviškais skiriamaisiais ženklais, o tarnybos ir darbo metu, be to, odinius ir darbo kostiumus.

1920 m. šarvuotojo traukinio „Gediminas“ kovinę dalį sudarė garvežys, artilerijos platformos ir kulkosvaidžių vagonai, gauti iš Geležinkelio valdybos ir kartu su ginkluote sukomplektuoti Kauno geležinkelio ir artilerijos dirbtuvėse⁴². Vienu metu traukinį sudarė 1–3 artilerijos platformos, ginkluotos 4–6 75 mm 1916 m. (Prancūzija), 77 mm 1914 ir 1916 m. modelio lauko patrankomis ir 2 105 mm 1898/1909 m. modelio „Kruppo“ lauko haubicomis (Vokietija); ant vienos iš jų buvo pastatyta keturkampė šarvuota vadavietė, kurios galuose buvo įrengtos durys su pabūklų tarnybomis susisiekti, lubose padaryta anga, pro kurią viduje įrengtomis kopėčiomis buvo galima patekti į sekyklą, o šonuose įtaisyti 4 kulkosvaidžiai. Šarvuotieji vagonai buvo ginkluoti 4–16 7,92 mm 1908 m. modelio „Maxim 08“ (Vokietija) kulkosvaidžių⁴³.

Vienas svarbiausių šarvuotojo traukinio komponentų buvo šarvai, kurie traukinio formavimo pradžioje buvo gauti iš Kauno geležinkelio dirbtuvių, o metalas rekvizuotas iš Brolių Šmidtų (Schmidt) ir Nikola-

⁴² O. Žadvydas, Šarvuočių rinktinė, *Karys*, 1970, Nr. 7, p. 205; A. Pociūnas, Buvo pasiruošę ginti Lietuvą... Šarvuoti traukiniai ir tankai, *Tėviškės žinios*, 1989 m. gruodžio 5 d., Nr. 145, p. 3; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 27a/1, Kaunas, 1920 m. spalio 1 d., *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 4, l. 31; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 56/14, Kaunas, 1920 m. lapkričio 18 d., *ten pat*, l. 67.

⁴³ Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 21/8, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 24 d., *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 5, l. 31ap; 1920 10 21 Lietuvos Respublikos KAM šarvuoto traukinio „Gediminas“ vado plk. ltn. J. Kraucevičiaus pranešimas Generalinio štabo viršininkui, *ten pat*, b. 7, l. 5; 1920 09 08 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, f. 929, ap. 4, b. 131, l. 1; 1920 09 22 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, l. 3–3 ap; 1920 10 01 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, l. 4–4 ap; 1920 10 22 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, l. 7; 1920 11 22 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, l. 12; 1920 12 22 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio „Gediminas“ ginklų, įvairių įrankių ir kito turto statistinės žinios, *ten pat*, l. 17; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 21/8, Kaunas, 1920 m. rugsėjo 24 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 5, l. 31ap.

jaus Rekošo dirbtuvių, atgabentas iš Kauno tvirtovės fortų⁴⁴. Šarvais buvo apsaugota tik traukinio kovinė dalis, o bazinė taip ir liko nešarvuota. Šarvuoti buvo garvežio ratai, mašinisto kabina ir kitos svarbesnės dalys, artilerijos platformos – nešarvuotos, išskyrus jų šonus, kur buvo įrengti geležiniai bortai ir šarvuotos keturkampės vadavietės; jų šarvų storis siekė 15–20 mm, tik vėliau atskirai patrankos buvo pridengtos 16 mm storio skydais. Kulkosvaidžių vagonų sienelių 20–30 mm tarpai buvo užpildyti 4 mm storio geležiniais lakštais ir smėliu.

Techniškai šarvuotojo traukinio kovinė dalis buvo silpna, iš dalies šarvuota ir ginkluota įvairaus modelio ir kalibro pabūklais be specialių stovų, išskyrus vieną patranką, iš kurios buvo galima šaudyti bet kuria kryptimi, kaip ir iš pabūklų, kurie buvo pritaikyti šaudyti į visas puses⁴⁵. Patrankos buvo primityviai ir nejudamai pritvirtintos, prastai buvo įrengti ir kulkosvaidžių vagonai. Juose kulkosvaidžiai buvo statomi tiesiog ant stovų, ir tai turėjo įtakos šaudymo kokybei. Bazinę dalį sudarantys keleiviniai ir prekiniai vagonai buvo seni⁴⁶.

1.2. Kovos su lenkais

1920 m. rugsėjo 10 d. dar nevisiškai sukomplektuoto šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula gavo pirmąjį kovinį įsakymą vykti į Suvalkų frontą. Čia ji dalyvavo Augustavo–Suvalkų karinėje operacijoje – kovose su lenkais. Traukinio, kurį sudarė garvežys, 3 artilerijos platformos, ginkluotos 6 patrankomis, 2 kulkosvaidžių vagonai, ginkluoti 16 kulkosvaidžių, 2 paprastos platformos, 2 III klasės vagonai ir 11 prekiniai vagonai. Jo įgula, kurią sudarė menkai su traukinio techninėmis ir taktinėmis savybėmis susipažinę karininkai ir prastai apmokyti kareiviai, turėjo žvalgyti geležinkelio ruožą Suvalkų kryptimi. Tačiau, dar vykstant į Varėną, jau Kaišiadorių stotyje, aptikus šarvuotojo traukinio garvežio gedimą, buvo iškvieistas paprastas garvežys. Jį pasitelkus, tik kitą dieną pavyko pasiekti Varėnos stotį. Ten, išžvalgius vietovę, prasidėjo mokomieji šaudymai. Rugsėjo 13–17 d. vyko šaudymo iš kulkosvaidžių

⁴⁴ A. Pociūnas, Šarvuoti traukiniai Lietuvos kariuomenėje, *Karys*, p. 21.

⁴⁵ [J.] Kraucevičius, Plienu gaubta kariuomenė, *Karys*, p. 359.

⁴⁶ [J.] Budzilas, Šarvuotųjų rinktinė, *Mūsų žinynas*, p. 346.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ perėmimas iš geležinkelio dirbtuvių. Kaunas, 1920 m.

Iš kairės: 2-as – artilerijos pulko vadas plk. ltn. Mikas Gedgaudas, 3-ias – traukinio vado padėjėjas kpt. Juozas Giedraitis, 4-as – artilerijos platformos vadas vyr. ltn. Juozas Rymeikis, 6-as – mjr. Lietuvos geležinkelių karinis viršininkas Adolfas Birontas, 7-as – ėjęs Generalinio štabo Technikos skyriaus viršininko pareigas mjr. Leonas Šilingas, 8-as – Geležinkelių dirbtuvių viršininkas inž. Jurgis Čiurlys, 11-as – krašto apsaugos ministras, ėjęs vyriausiojo kariuomenės vado pareigas, plk. ltn. Konstantinas Žukas, 13-as – ėjęs Generalinio štabo viršininko pareigas plk. Konstantinas Kleščinskis, 14-as – ėjęs šarvuotojo traukinio „Gediminas“ vado pareigas plk. ltn. Jonas Kraucevičius, 15-as – traukinio vado adjutantas ltn. Kazys Pašys, 16-as – traukinio artilerijos platformos vadas ltn. Antanas Sidabras, 18-as – traukinio raštvedys karo valdininkas Mikas Cicėnas, 19-as – armijos vadas plk. ltn. Kazys Ladyga, 24-as – Kauno stoties komendantas kpt. Stanislovas Kuizinas

Lietuvos centrinio valstybės archyvo Fotodokumentų skyrius (toliau – LCVA Fs), P-19416

ir pabūklų pratybos, jų metu tik iš vienos 77 mm patrankos buvo galima šaudyti visomis kryptimis, nes visos kitos buvo nejudamai pritvirtintos prie platformos. Rugsėjo 18–19 d. traukinys, grąžinus suremontuotą garvežį, tęsė kelionę Alytaus kryptimi, o įgulai gavus tolesnius nurodymus, rugsėjo 20 d. atvyko į Šeštokų stotį. Taigi rugsėjo 10–21 d. šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula atliko žvalgybą geležinkelio ruožė Kaunas–Suvalkai⁴⁷.

Kovos krikštą traukinys „Gediminas“ gavo rugsėjo 22 d. už Punsko, kur prie Seivų ežero ir Smalėnų apšaudė lenkų artilerijos pozicijas ir grįžo į Šeštokus, nes ten buvo likusi traukinio bazė. Kitą dieną traukinio

⁴⁷ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 2–3 ap.

įgula tęsė savo veiksmus iki kryžkelės Vaitiekūnai–Punskas, apšaudė Rudavkos kaimą ir Smalėnus, taip pat netoli buvusią priešininkų artilerijos bateriją, išardė nedidelį geležinkelio ruožą, kad lenkai negalėtų juo naudotis. Šias dvi dienas traukinio įgula veikė kartu su 3-uoju pėstininkų Lietuvos didžiojo kunigaikščio Vytauto pulko padaliniu ir 6-ojo pėstininkų Pilėnų kunigaikščio Margio pulko 6-ąja kuopa. Rugsėjo 23 d. vakare traukinio kovinė dalis grįžo į Šeštokus. Į pozicijas traukinys išvyko ir kitą dieną, bet netrukus įgula gavo įsakymą vėl grįžti į Varėną, kur padalinys buvo priskirtas prie 7-ojo pėstininkų Žemaičių kunigaikščio Butigeidžio pulko. Rugsėjo 25 d. „Gedimino“ kariai gavo įsakymą išžvalgyti kelio ruožą Gardino link, bet traukinys sustojo prie tilto per Ūlos upę, kurį lenkai buvo susprogdinę. Jį kartu su vietos gyventojais sutaisius, atvyko į Marcinkonis. Prie Marcinkonių susidūrė su stipriomis lenkų pajėgomis. Jį apšaudė prieš pėstininkai ir artilerija (iš 4 pabūklų). Kautynių metu pastebėtą pro traukinį žygiuojančią lenkų gurguolę po kovos traukinys išblaškė, tačiau buvo priverstas atsitraukti ir grįžo į Varėną. Už pasižymėjimą prie Marcinkonių trys traukinio kareiviai buvo pakelti į jaunesnius puskarininkius, keturi – į grandinius. Rugsėjo 26–29 d. buvo pakartotinai atliekama žvalgyba Marcinkonių link, jos metu paaiškėjo, kad geležinkelio tiltas per Ūlos upę vėl susprogdintas. Traukinio vadovybė buvo net išsiuntusi ltn. K. Pašio vadovaujamą žvalgų grupę, bet ji prieš nepastebėjusi grįžo į Varėną⁴⁸.

Rugsėjo 29 d. lenkai ėmė pulti Varėnos link, užėmė Mergežerio ir Zervynos kaimus prie Ūlos. Tik rugsėjo 30 d. buvo gautas įsakymas padėti 1-ajam pėstininkų Lietuvos didžiojo kunigaikščio Gedimino pulkui iš šių kaimų išstumti lenkus⁴⁹. Traukinys, atlikus žvalgybą ir gavus pastiprinimą – vieną pėstininkų būrį, paleido ugnį. Lenkai buvo išstumti. Šių veiksmų metu užimtas Zervynos kaimas, kuriame buvo įsitvirtinusios 1–2 lenkų 205-ojo pėstininkų pulko kuopos, paimta keletas belaisvių ir nukauta 10 prieš karių, tačiau dėl karių trūkumo besitraukiančio prieš nebandyta persekioti, todėl traukinys buvo priverstas atsitraukti ir persigrupuoti. Šių veiksmų metu iš jo dar kartą buvo apšaudyti ir išsklaidyti lenkai⁵⁰.

⁴⁸ *Ten pat*, l. 4 ap–6 ap; V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, p. 409.

⁴⁹ *Ten pat*.

⁵⁰ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 7–8 ap.

Spalio 2 d. lenkai vėl užėmė Zervynos kaimą, bet, pamatę artėjantį šarvuotąjį traukinį su pėstininkais žvalgiais, pasitraukė⁵¹. Netrukus kilo grėsmė, kad jie gali atkirsti geležinkelį ir atsitraukimo kelius į saugų užnugarį. Traukinio vadovybė paprašė leidimo važiuoti į Valkininkus, kad ten atliktų žvalgybą. Tačiau leidimo visam sąstatui vykti negavo. Buvo pareikšta, kad dalis traukinio turi likti Varėnoje pėstininkų moraliai palaikyti. Į Valkininkus išvyko dvi artilerijos platformos, ginkluotos 75 mm patrankomis ir 105 mm haubicomis, ir bazė, vadovaujamos ltn. K. Pašio⁵². Tačiau Varėnoje po mūšio lietuviai pėstininkai atsitraukė. Traukiniui kilo grėsmė būti apsuptam, todėl likusi jo dalis buvo priversta trauktis Valkininkų link, bet už Varėnos jau laukė ant bėgių civilių geležinkelio tarnautojų užverstas rąstų prikrautas prekinis vagonas. Vykstant kovos veiksams buvo pažeistas garvežys, todėl toliau judėti nebuvo galima. Traukinio vadas krn. J. Kraucevičius liepė ardyti patrankas ir kulkosvaidžius, kad ginkluotė neatitektų priešui, ir apieisti traukinį. Priedangai užtikrinti buvo palikta karių grupė, vadovaujama ltn. A. Vilenišio, su trimis kulkosvaidininkais, kurie buvo įsitvirtinę galiniame kulkosvaidžių vagonė, nes traukinys buvo apšaudomas išilgai geležinkelio. Jie dar porą trejetą valandų neleido lenkams priartėti prie traukinio, vėliau, pasinaudoję prieblanda, sėkmingai pasitraukė⁵³.

Žuvo 2 traukinio komandos kulkosvaidininkai ir 3 kareiviai, buvo sužeisti 4 kariai⁵⁴. Kaip karo grobis lenkams atiteko garvežys Nr. 4202, artilerijos platforma, 2 kulkosvaidžių vagonai, 1 paprasta platforma su geležinkelio įrankiais, 16 kulkosvaidžių, apie 60 artilerijos sviedinių, 10 tūkst. šovinių, 7 šautuvai, 4 telefono aparatai, 5 km telefono kabelio ir

⁵¹ *Ten pat*, l. 9–9 ap.

⁵² 1934 m. J. Kraucevičiaus atsiminimai apie 1920–1924 m. Šarvuotųjų rinktinę, *LNMMB RK RSK*, f. 29-730, l. 13; 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 10–10 ap; V. Žeimantas, Pirmajam Lietuvos šarvuotam traukiniui „Gediminas“ – 90 metų, <<http://www.mokslasirtechnika.lt/2011-nr.1/2011-nr.1.html>> [žiūrėta: 2015 07 24].

⁵³ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 11–12.

⁵⁴ Z. Ivinskis, Šarvuotųjų rinktinės istorija: rinktinės 15-os metų sukakčiai pažymėti nuo 1920.VII.14 iki 1935.VII.14, *LNMMB RK RSK*, f. 29-700, l. 41; 1934 m. K. Pašio atsiminimai apie šarvuotųjų rinktinę, *LNMMB RK RSK*, f. 29-732, l. 10.

daug kito turto⁵⁵. Paimtus riedmenis lenkai panaudojo savo reikmėms ir pavadino naujai suformuotą šarvuotąjį traukinį „Janu Kilinskiu“ (Jan Kiliński)⁵⁶.

Spalio 4 d. į Varėnos geležinkelio stotį buvo pasiųsti 5–6 Lietuvos karo aviacijos LVG CVI ir „Albatros C III“ (Vokietija) lėktuvai prarastam traukinio sąstatui, kurį lenkai galėjo panaudoti prieš lietuvių kariuomenę, sunaikinti. Tačiau to padaryti nepavyko – jis buvo tik apgadintas bombarduojant stoties rajoną. Traukinio sąstatą lenkai iš Varėnos suspėjo išvežti ir paslėpti Vilniaus tunelyje⁵⁷. Likusi šarvuotojo traukinio dalis su paprastu garvežiu buvo panaudota spalio 4 d. ginant Valkininkus ir remiant pėstininkus⁵⁸, iš Valkininkų dislokuota į Rūdiškes, spalio 5–6 d. saugojo geležinkelio stotį nuo galimo priešo puolimo, spalio 6–7 d. Lentvaryje – tiltą per Vokės upę. Spalio 8 d. buvo gautas įsakymas vykti į Vilnių saugoti geležinkelio ruožo Vilnius–Lyda ir apsisotiti Kirtimų stotyje. Tą pačią dieną geležinkelių kuopos statybos būriui įrengus kliūtį už Merkių upės geležinkelio tilto, nuo bėgių nuvažiavo iš Varėnos į Valkininkus vykęs lenkų šarvuotasis traukinys su garvežiu ir dviem vagonais⁵⁹. Tačiau vakare lietuvių traukinys iš Vilniaus išvyko atgal į Lentvarį ir ten saugojo geležinkelio stotį. Spalio 9 d. dalis traukinio dalyvavo lenkų apšaudyme, tačiau tą pačią dieną, vykdydama karinės vadovybės nurodymą, išvyko į Vievį ir kitą dieną grįžo į Kauną⁶⁰.

Nuo spalio 10 iki lapkričio 20 d. Kauno geležinkelių dirbtuvėse buvo šarvuojama ir ginkluojama kovinė traukinio dalis – garvežiai, du kulkosvaidžių vagonai, viena artilerijos platforma, prancūziškos ir vokiškos

⁵⁵ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 12 ap–13; Šarvuotam traukiniui „Gediminas“ įsakymas Nr. 46a/3, Kaunas, 1920 m. spalio 30 d., *ten pat*, b. 4, l. 51.

⁵⁶ A. Pociūnas, Šarvuoti traukiniai Lietuvos kariuomenėje, *Karys*, p. 23.

⁵⁷ J. Dovydaitis, Svaidom ugnį ir plieną, *Lietuvos sparnai*, 1938, Nr. 3, p. 83; G. Ramoška, Lietuvos karo aviacija Nepriklausomybės karuose, *Plieno sparnai*, 1994, Nr. 2, p. 6; V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė Nepriklausomybės kovose 1918–1920*, Vilnius, 2004, p. 389.

⁵⁸ O. Žadvydas, Šarvuočių rinktinė, *Karys*, 1970, Nr. 7, p. 206.

⁵⁹ J. Baublys, Geležinkelių būrys Vilniaus kryptimi, *Karys*, 1961, Nr. 5, p. 139; O. Žadvydas, Šarvuočių rinktinė, *Karys*, 1970, Nr. 7, p. 208.

⁶⁰ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 14–15.

patrankos buvo pastatytos ant sukamųjų prietaisų, remontuojama ir pri-taikoma tarnybai bazinė dalis⁶¹.

Lapkričio 21 d. traukinys išvyko į Jonavą saugoti geležinkelio tilto nuo galimo lenkų kavalerijos brigados, kuri per frontą prie Giedraičių judėjo Kėdainių–Jonavos kryptimi, antpuolio. Tada traukinį sudarė kovinė dalis (garvežys, dvi artilerijos platformos su 4 pabūklais ir du kulkosvaidžių vagonai su 10 kulkosvaidžių⁶²) ir bazė, prie traukinio priskirtas pėstininkų skyrius ir viena Elektrotechnikos bataliono kuopa. Visi prie traukinio priskirti padaliniai buvo paskirstyti tam tikrų užduočių vykdyti: vienas karių būrys buvo ant tilto, kitas – per 1 km nuo jo, dar kitas – rezerve. Traukinio įgula atliko žvalgybą 15 km atstumu Šėtos miestelio link. Vėliau traukinys kelis kartus vyko į Kėdainius, nes 5 km nuo miesto buvo sugadintas geležinkelis, telefono ir telegrafo linijos. O dar vėliau jo kovinė dalis buvo priskirta prie 1-ojo pasienio pulko⁶³. Šarvuotasis traukinys „Gediminas“ iki lapkričio 24 d. veikė Kėdainiuose ir jo apylinkėse: Apytalaukyje, Ginaičiuose ir Pridotkuose apšaudė lenkų kavaleriją ir kitą dieną grįžo į Kauną⁶⁴. Nuo 1920 m. lapkričio 25 d. iki 1921 m. rugpjūčio 1 d. „Gediminas“ stovėjo ant atsarginių bėgių Kauno geležinkelio stotyje, prie geležinkelio dirbtuvių, kur toliau buvo įrengti ir pusiau apšarvuoti du garvežiai, dvi artilerijos platformos (ant pabūklų uždėti skydai, įrengti amunicijos bokšteliai) ir du kulkosvaidžių vagonai, sutvarkyti prekiniai vagonai, skirti kariams gyventi, padidintas vagonų ir platformų skaičius⁶⁵.

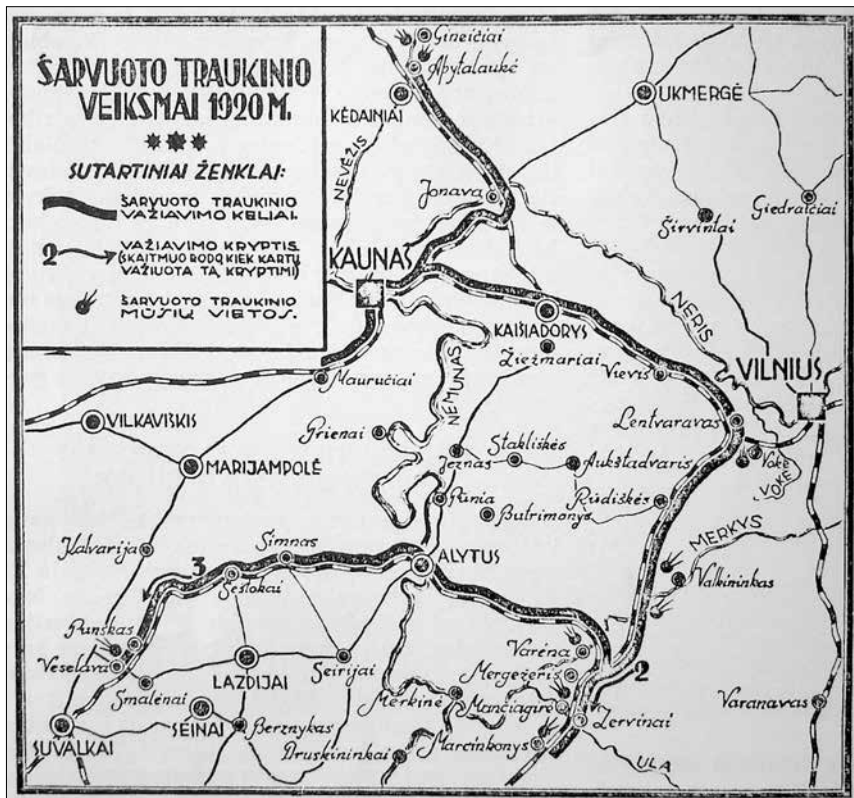
⁶¹ *Ten pat*, l. 15 ap.

⁶² V. Lesčius, *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, p. 411.

⁶³ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 16–17.

⁶⁴ V. Žeimantas, „Gediminas“ – pirmasis lietuvių šarvuotasis traukinys, *Geležinkelininkas*, 2000 m. rugpjūčio 1–15 d., Nr. 15, p. 4.

⁶⁵ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 19–20; 1933 m. spalio mėn. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko mechaniko vyr. ltn. A. Barotos raštas Geležinkelių valdybos Traukos tarnybos viršininkui, *ten pat*, b. 23, l. 57.



1920 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotojo traukinio judėjimo ir kautynių schema

O. Žadvydas, Šarvuotųjų rinktinė, Karys, 1970, Nr. 7, p. 206

2. ŠARVUOTŪJŲ TRAUKINIŲ DALINIO ORGANIZACINĖ STRUKTŪRA IR PERSONALO SUDĖTIS

2.1. Organizacinė struktūra, karių skaičius ir sudėtis

1920 m. rugpjūčio 25 – 1921 m. liepos 31 d. buvo naudojamas tik vienas šarvuotasis traukinys – „Gediminas“. Tačiau jo pagrindu, papildžius šarvuotaisiais garvežiais, platformomis ir ginkluote, 1921 m. rugpjūčio 1 d. buvo suformuotas šarvuotųjų traukinių pulkas. Jį sudarė pulko štabas ir trys šarvuotieji traukiniai – „Gediminas“, „Kęstutis“ ir „Algirdas“.

Netrukus suformuotam pulkui vadovauti buvo paskirtas plk. ltn. J. Kraucevičius⁶⁶. Eiti 1-ojo šarvuotojo traukinio „Gediminas“ vado pareigas patikėta kpt. P. Gudeliui⁶⁷, 2-ojo šarvuotojo traukinio

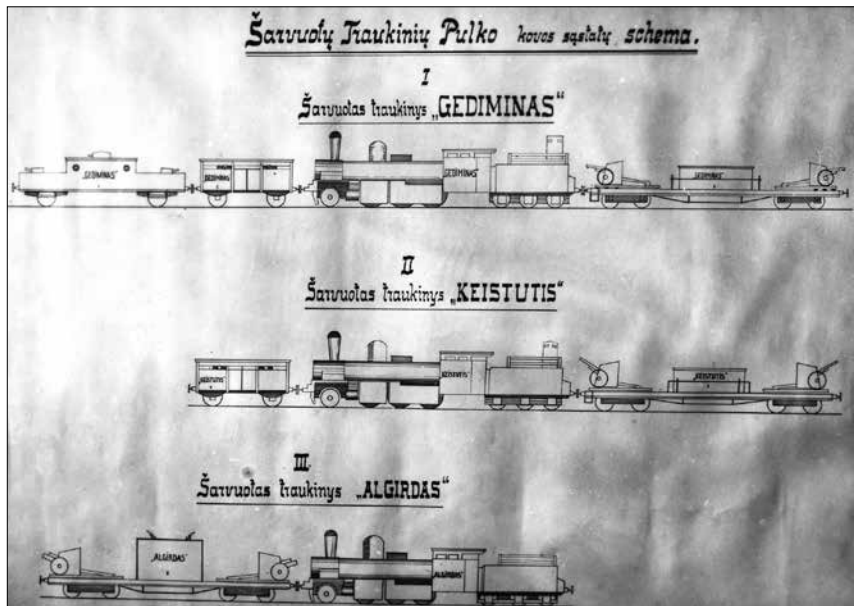


Lietuvos karinė vadovybė priima šarvuotųjų traukinių pulko parada. 1922 m.

LCVA Fs P-20195

⁶⁶ *Įsakymas kariuomenei* Nr. 181/2, Kaunas, 1921 m. rugpjūčio 4 d; 1924 m. Lietuvos Respublikos KAM l. e. Šarvuočių rinktinės vado pareigas plk. ltn. J. Kraucevičiaus atestacijos lapas, *ten pat*, f. 930, ap. 5, b. 1361a, l. 10.

⁶⁷ 1921 10 10 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko kpt. Petro Gudelio tarnybos lapas, *ten pat*, ap. 2G, b. 180, l. 6 ap–7.



Šarvuotųjų traukinių pulko kovinės dalies (sąstato) schema. Autorius – lt. Simas Sidabras, fotografas – Juozas Timukas. 1923 m. kovo 3 d.

VDKM negatyvų rinkiniai, N-738

„Kęstutis“ – lt. A. Sidabrui, laikinai į 3-iojo šarvuotojo traukinio „Algirdas“ vado pareigas buvo paskirtas lt. J. Toliušis⁶⁸. 1921 m. rugpjūčio 1 d., pagal etatus, pulke buvo 21 karininkas ir karo valdininkas ir 182 kareiviai⁶⁹. Faktiškai pulke visada tarnavo 100–150 karių.

Vėliau laikiniais ir nuolatiniais šarvuotojo traukinio „Gediminas“ vadais buvo paskirti kpt. Nikolajus Rozanovas⁷⁰, vyr. lt. Henrikas

⁶⁸ Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 2/2, Kaunas, 1921 m. rugpjūčio 2 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 13, l. 3–3 ap.

⁶⁹ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *ten pat*, b. 8, l. 22.

⁷⁰ Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 6/2, Kaunas, 1923 m. sausio 9 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 22, l. 11; 1923 07 30 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės šarvuotųjų traukinių pulko kpt. N. Rozanovo tarnybos lapas, *ten pat*, f. 930, ap. 2R, b. 85, l. 2–2 ap.

Šarvuotųjų
traukinių pulko
štabas tarnybos
metu. 1922 m.

Pirmoje eilėje iš
kairės: raštvedys
karo valdininkas
Mikas Cicėnas,
4-as – adjutantas
ltn. Kazys Pašys,
toliau vadas
plk. ltn. Jonas
Kraucevičius

*VDKM nuotraukų
rinkiniai,
Fa-14934/3*



Bliumentalis⁷¹, kpt. Kazys Abaras (Abaravičius)⁷², mjr. Adolfas Zubavičius⁷³, šarvuotojo traukinio „Kęstutis“ vadais – vyr. ltn. A. Sidabras⁷⁴, vyr. ltn. Leonas Virbickas⁷⁵, kpt. H. Bliumentalis⁷⁶, vyr. ltn. Bronius Ambraziejus⁷⁷, šarvuotojo traukinio „Algirdas“ – kpt. Juozas Musteikis⁷⁸ ir vyr. ltn. H. Bliumentalis⁷⁹.

⁷¹ 1928 04 28 Lietuvos Respublikos KAM 2-ojo artilerijos pulko kpt. H. Bliumentalio tarnybos lapas, *ten pat*, ap. 2B, b. 194, l. 3–3 ap; *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, Vilnius, 2002, t. 2, p. 196.

⁷² *Ten pat*, p. 20.

⁷³ 1934 01 15 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės šarvuotojo traukinio „Gediminas“ mjr. A. Zubavičiaus tarnybos lapas, *LCVA*, f. 930, ap. 2Z, b. 52, l. 11.

⁷⁴ Šarvuočių rinktinei įsakymas Nr. 2/4, Kaunas, 1924 m. sausio 2 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 24, l. 5; 1928 03 19 Lietuvos Respublikos KAM 2-ojo artilerijos pulko kpt. A. Sidabro tarnybos lapas, *ten pat*, f. 930, ap. 8, b. 93, l. 304–l. 304 ap.

⁷⁵ Šarvuočių rinktinei įsakymas Nr. 295/2, Kaunas, 1924 m. gruodžio 30 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 25, l. 82.

⁷⁶ 1928 04 28 Lietuvos Respublikos KAM 2-ojo artilerijos pulko kpt. H. Bliumentalio tarnybos lapas, *ten pat*, f. 930, ap. 2B, b. 194, l. 3 ap.

⁷⁷ *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, Vilnius, 2002, t. 2, p. 49.

⁷⁸ *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, Vilnius, 2005, t. 5, p. 294.

⁷⁹ 1928 04 28 Lietuvos Respublikos KAM 2-ojo artilerijos pulko kpt. H. Bliumentalio tarnybos lapas, *LCVA*, f. 930, ap. 2B, b. 194, l. 3 ap; *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 2, p. 196.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ kariai dirbtuvėse. Apie 1922 m.

VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/5

Nuo 1921 m. rugpjūčio 1 d. šarvuotojo traukinio dalinio vadovybė buvo pavaldi artilerijos viršininkui, nuo 1924 m. sausio 1 d. – Šarvuotųjų rinktinės vadui. Pastarasis buvo pavaldus artilerijos viršininkui, nuo 1925 m. rugsėjo 5 d. – II karinės apygardos viršininkui, nuo 1927 m. birželio 15 d. – karo technikos viršininkui⁸⁰.

Išnagrinėjus aptariamojo laikotarpio šarvuotųjų traukinių pulko etatinę sudėtį teigtina, kad jo štabe tarnavo pulko vadas, mechanikas, sprogdintojas, pulko vado adjutantas (visi karininkai), ūkio vedėjas ir raštvedys (karo valdininkai), viršila (viršila), sprogdintojai (1 vyr. puskarininkis, 2 grandiniai ir 6 eiliniai kareiviai), artilerijos sandėlio vedėjas

(vyr. puskarininkis) ir inžinerijos sandėlio vedėjas (vyr. puskarininkis),

⁸⁰ 2014 m. Lietuvos centrinio valstybės archyvo pažyma apie Šarvuotųjų rinktinės fondą Nr. 828, <http://www.archyvai.lt/lt/fondai/kariuomene/lcva_f828.html> [žiūrėta: 2015 01 07].



Šarvuotųjų traukinių „Kęstutis“ ir „Gediminas“ įgula laisvu tarp mokymų metu. 1921–1922 m. VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/47

ūkvedys (vyr. puskarininkis), raštininkai (1 vyr. puskarininkis ir 3 j. puskarininkiai), sanitarijos puskarininkis (vyr. puskarininkis), mechanikas (1 vyr. puskarininkis / laisvai samdomas civilis tarnautojas), 2 prožektoriaus aptarnavimo specialistai (grandiniai), šaltkalvis (j. puskarininkis) ir kalvis (grandinis), dailidė (grandinis), siuvėjas (eilinis), 2 kurpiai (eiliniai) ir 2 virėjai (eiliniai), artelininkas⁸¹ (eilinis), geležinkelio amatininkai (2 j. puskarininkiai ir 7 eiliniai), geležinkelio meistras (vyr. puskarininkis). Iš viso štabe buvo 4 karininkai, 2 karo valdininkai, 1 viršila, 8 vyresnieji ir 8 jaunesnieji puskarininkiai, 7 grandiniai ir 20 eilinių⁸².

1-ajam šarvuotajam traukiniui „Gediminas“ pagal patvirtintus etatus turėjo vadovauti majoras. Jam pavaldūs buvo dviejų artilerijos platformų vadai ir vieno kulkosvaidžių vagono vadai (visi vyresnieji leitenantai), 2 jaunesnieji karininkai, artileristai (2 vyr. ir 4 j. puskarininkiai, 4 grandiniai ir 22 eiliniai), kulkosvaidininkai (1 vyr. ir 1 j. puskarininkis, 2 grandiniai ir 4 eiliniai), telefonistai (1 j. puskarininkis, 1 grandinis ir 2 eiliniai), garvežio mašinistai (2 vyr. puskarininkiai) ir jų padėjėjai (2 j. puskarininkiai), garvežio kūrikai (2 grandiniai), stebėtojai (2 grandiniai ir 2 eiliniai), sanitarijos puskarininkis (1 j. puskarininkis). Iš viso jame tarnavo 6 karininkai, 5 vyresnieji ir 9 jaunesnieji puskarininkiai, 11

⁸¹ Artelininkas – įvairius ūkio darbus dirbantis asmuo.

⁸² 1921 m. Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės taikos meto etatai, LCVA, f. 929, ap. 5, b. 43, l. 55.



Šarvuotojo
traukinio
„Kęstutis“
garvežys ir
šarvuotasis
traukinys
„Algirdas“
geležinkelio
stotyje.
1921–1923 m.
*Geležinkelių
muziejaus
rinkiniai,
GMIf-120*

grandinių ir 30 eilinių⁸³.

2-ajam šarvuotajam traukiniui „Kęstutis“ turėjo vadovauti kapitonas. Jo artilerijos platformai ir kulkosvaidžių vagonui vadovavo karininkai (2 vyr. leitenantai), tarnavo 1 jaunesnysis karininkas, artileristai (1 vyr., 2 j. puskarininkiai ir 2 grandiniai, 11 eilinių), kulkosvaidininkai (1 vyr. ir 1 j. puskarininkiai, 2 grandiniai ir 4 eiliniai), telefonistai (1 j. puskarininkis ir 1 grandinis, 2 eiliniai), garvežio mašinistai (2 vyr. puskarininkiai), jų padėjėjai (2 j. puskarininkiai), garvežio kūrikai (2 grandiniai), stebėtojai (2 grandiniai ir 2 eiliniai), sanitarijos puskarininkis (1 j. puskarininkis). Iš viso – 4 karininkai, 4 vyresnieji ir 7 jaunesnieji puskarininkiai, 9 grandiniai ir 19 eilinių⁸⁴.

3-iajam šarvuotajam traukiniui „Algirdas“ turėjo vadovauti majoras ir dviejų artilerijos platformų vadai – vyresnieji leitenantai, taip pat tarnavo dar 2 jaunesnieji karininkai, artileristai (2 vyr. ir 3 j. puskarininkiai, 3 grandiniai ir 16 eilinių), kulkosvaidininkai (1 j. puskarininkis ir 1 grandinis, 2 eiliniai), telefonistai (1 j. puskarininkis, 1 grandinis ir 2 eiliniai), garvežio mašinistai (2 vyr. puskarininkiai), jų padėjėjai (2 j. puskarininkiai), garvežio kūrikai (2 grandiniai), stebėtojai (2 grandiniai ir 2 eiliniai), sanitarijos puskarininkis (1 j. puskarininkis). Iš viso – 5 ka-

⁸³ *Ten pat*, l. 55 ap.

⁸⁴ *Ten pat*, l. 55 ap.

rininkai, 4 vyresnieji ir 8 jaunesnieji puskarininkiai, 9 grandiniai ir 22 eilinių⁸⁵. Tačiau minėti etatai niekada visi nebuvo užimti.

Pabrėžtina, kad traukinio vadas vadovavo rikiuotės, technikos ir ūkio tarnyboms. Jo padėjėjas ir adjutantas organizavo šarvuotojo traukinio ir geležinkelio tarnybą, apsaugą, vadovavo nustatant išorinius ryšius, vykdė visus kitus vado nurodymus. Karininkas mechanikas prižiūrėjo riedmenis, geležinkelį, kaip jie taisomi, ryšius, signalizaciją ir apšvietimą. Karininkas sprogdintojas dirbo su sprogstamąja medžiaga ir įranga. Artilerijos platformos vadas, kuriam talkino jaunesnieji karininkai, ir kulkosvaidžių vagono vadas, vykdė kovos užduotis, prižiūrėjo jiems priskirtą ginkluotę⁸⁶. Kareivių komandai vadovavo viršila. Ją sudarė puskarininkiai ir kareiviai – artileristai ir kulkosvaidininkai, telefonistai, sprogdintojai, sekėjai, garvežio mašinistai, jų padėjėjai, drezinos vairuotojai, geležinkelio meistras ir amatininkai, elektromonteris, sanitarijos puskarininkis, apšvietimo specialistas, garvežio kūrikai, konduktorius, motociklininkas, raštininkai, sandėlininkai, dailidė, šaltkalvis, siuvėjas, batsiuovys ir virėjai.

Šarvuotąjį traukinį taikos metu sudarė tos pačios dvi pagrindinės dalys. Tačiau kovinėje dalyje, be garvežio, galėjo būti 1–4 artilerijos platformos, ginkluotos patrankomis ir haubicomis, 1–2 kulkosvaidžių vagonai, ginkluoti kulkosvaidžiais, 1–2 (šarvuota ir nešarvuota) drezinos, skirtos žvalgybai. Bazinėje dalyje buvo keliolika keleivinių ir specialiosios paskirties prekiųjų vagonų, kontrolinės platformos su geležinkelio me-



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ karys eina sargybinio pareigas.
Apie 1921 m.

VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/9

⁸⁵ Ten pat, l. 55 ap–56.

⁸⁶ *Instrukcija šarvuotiems traukiniams*, p. 8–10.



Lietuvos kariuomenės vadovybė apžiūri šarvuotąjį traukinį „Kęstutis“. 1922 m.

LCVA Fs, P-20194

džiaga ir pagalbinėmis priemonėmis, kabinamos priekyje ir gale⁸⁷, kad platformos neužvažiuotų ant galimo sprogmens. Bazinis sąstatas buvo bendras visam traukiniui (daliniui)⁸⁸.

Šalia šarvuotųjų traukinių turėjo veikti du pagalbiniai traukiniai, sudaryti iš garvežio, dviejų vagonų ir kontrolinių platformų⁸⁹, techninės⁹⁰ ir ūkinės⁹¹ paskirties traukiniai, turintys šarvuotą vagoną, ginkluotą pabūklų ir kulkosvaidžiais, kuriame būdavo atitinkama karių įgula⁹².

Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai galėjo būti priskirti tarpiniam (tarp lengvųjų ir sunkiųjų) šarvuotųjų traukinių tipui, nors joje veikė kaip taktinis vienetas – šarvuotųjų traukinių pulkas (kitų šalių kariuomenėse jis galėjo atitikti tik šarvuotųjų traukinių batalioną). Tačiau

⁸⁷ *Ten pat*, p. 3, 30.

⁸⁸ [J.] Kraucevičius, Plienu gaubta kariuomenė, *Karys*, p. 360.

⁸⁹ *Ten pat*, c. 23–24.

⁹⁰ Šarvuotojo pagalbinio traukinio techninę dalį sudarė garvežys, keletas keleivinių ir prekių vagonų dirbtuvėms, komandai ir sandėliams (amunicijos, inžinerijos, kuro ir t. t.) įkurdinti, platformos kroviniams, drezinai gabenti, atsarginis šarvuotasis traukinys.

⁹¹ Šarvuotojo pagalbinio traukinio ūkinę dalį sudarė garvežys, keletas keleivinių ir prekių vagonų, skirtų karininkams gyventi, maistui gaminti, valgyti, ginklų saugyklos, sandėliui, lignoninei, pirčiai įrengti, ir platformų kroviniams gabenti.

⁹² A. В. Шавровъ, *Бронепоздъзда. Значеніе, вооруженіе, организація и тактика бронепоздъдзовъ*, c. 29–30.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ sargybinis saugo traukinio bazinės dalies prekiniai vagonus. Apie 1921 m. *VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/22*

Lietuvos kariuomenėje tokia trijų traukinių grupė puikiai tiko dalyvauti karo veiksmuose.

1924 m. sausio 1 d. šarvuotųjų traukinių pulkas buvo reorganizuotas į šarvuotųjų traukinių batalioną. Jį sudarė traukiniai „Gediminas“ ir „Kęstutis“⁹³. Šarvuotasis traukinys „Algirdas“ buvo likviduotas, o jo įgula ir karinis turtas priskirtas traukiniui „Gediminas“⁹⁴. Šarvuotųjų traukinių batalionui vietoje ilgamečio dalinio vado plk. ltn. J. Kraucevičiaus, kuris buvo paskirtas eiti Šarvuotųjų rinktinės vado pareigas⁹⁵, pradėjo vadovauti kapitonas, vėliau – majoras Juozas Musteikis⁹⁶. Tuo metu šarvuotųjų traukinių batalione buvo 11 karininkų, 2 karo valdininkai ir 89 kareiviai⁹⁷.

1-ajame šarvuotajame traukinyje „Gediminas“ tarnavo karininkas (majoras), 2 artilerijos platformos vadai ir 1 kulkosvaidžių vagono vadas (visi vyr. leitenantai), artileristai (1 viršila ir 1 vyr. puskarininkis, 4 j. puskarininkiai, 4 grandiniai ir 14 eilinių), kulkosvaidininkai (1 vyr. puskarininkis, 2 j. puskarininkiai, 2 grandiniai ir 9 eiliniai), telefonistai (1 j. puskarininkis, 1 grandinis ir 2 eiliniai), garvežio mašinistas (1 vyr.

⁹³ Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 285/2, Kaunas, 1923 m. gruodžio 21 d., *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 22, l. 276; Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 285/3, Kaunas, 1923 m. gruodžio 21 d., *ten pat*, l. 276.

⁹⁴ Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 285/4, Kaunas, 1923 m. gruodžio 21 d., *ten pat*; Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 288/2, Kaunas, 1923 m. gruodžio 27 d., *ten pat*, l. 277 ap.

⁹⁵ *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, Vilnius, 2004, t. 4, p. 266.

⁹⁶ Šarvuotųjų rinktinei įsakymas Nr. 2/2, Kaunas, 1924 m. sausio 2 d., *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 24, l. 4 ap.

⁹⁷ Šarvuotųjų rinktinei įsakymas Nr. 1/3, Kaunas, 1923 m. gruodžio 27 d., *ten pat*, l. 1–3.



Šarvuotųjų traukinių pulko vadovybė važiuoja drezina. Žemoji Freda, Kaunas. 1922 m.
LCVA Fs, P-20197

puskarininkis) ir jo padėjėjas (1 j. puskarininkis), garvežio kūrikas (1 grandinis), motociklininkas (1 grandinis), konduktoriai (6 eiliniai), geležinkelio meistras (1 j. puskarininkis), geležinkelio amatininkai (3 j. puskarininkiai ir 3 eiliniai), elektromonteris (1 vyr. puskarininkis), raštininkas (1 j. puskarininkis), siuvėjas (1 eilinis) ir batsiuvys (1 eilinis), virėjai (2 eiliniai). Iš viso buvo 4 karininkai, 1 viršila, 3 vyr. puskarininkiai, 13 j. puskarininkių, 9 grandiniai ir 38 eiliniai⁹⁸.

2-ojo šarvuotojo traukinio „Kęstutis“ įgulą sudarė: vadas karininkas (majoras), artilerijos platformos ir kulkosvaidžių vagono vadai (vyr. leitenantai), artileristai (1 viršila, 1 vyr. puskarininkis, 2 j. puskarininkiai, 2 grandiniai ir 3 eiliniai), kulkosvaidininkai (1 j. puskarininkis, 1 grandinis ir 6 eiliniai), telefonistai (1 j. puskarininkis, 1 grandinis ir 2 eiliniai), garvežio mašinistas (1 vyr. puskarininkis) ir jo padėjėjas (1 j. puskarininkis), garvežio kūrikas (1 grandinis), motociklininkas (1 grandinis), konduktorius (1 eilinis), ūkvedys (1 vyr. puskarininkis). Iš viso – 3 karininkai, 1 viršila, 3 vyr. puskarininkiai, 5 j. puskarininkiai, 6 grandiniai ir 17 eilinių⁹⁹.

⁹⁸ 1925 12 31 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės taikos meto etatai, *ten pat*, f. 929, ap. 5, b. 165, l. 31.

⁹⁹ 1925 12 31 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės taikos meto etatai, *ten pat*, l. 31 ap.

Šarvuotinėms priekinėms šarvuotojo traukinio „Algirdas“, ginkluoto dviem 105 mm haubicomis. 1921–1923 m.

LCVA Fs, P-19414



Šarvuotieji traukiniai stovėjo Žemutinėje Fredoje, Žemuosiuose Šančiuose ir Linksmakalnyje¹⁰⁰. Nuo 1925 m. laikinai, o nuo 1927 m. gruodžio nuolatinai reorganizuotas kovinis vienetas buvo dislokuotas viename didžiausių Lietuvos geležinkelių mazgų – Radviliškyje. Dalinio vadovybei nauja dislokacijos vieta kėlė nepatogumų: naujos bazavimosi vietos aplinka buvo skurdi, pelkėta, nedaug miškingos vietovės, trūko tinkamų patalpų karių tarnybai, kilo aprūpinimo ir saugumo problemų, nes neturėta ir atskiros karinės teritorijos. Net šarvuotojo traukinio dalys stovėjo trijose vietose: garvežiai – atskirai nuo kovinės dalies prie geležinkelių kuopos garvežių depo (300 m atstumu), kovinė dalis – po atviru dangumi prie vienu kareivinių, o bazinė dalis – kitame miestelio gale prie kitų geležinkelių kuopos kareivinių. Problemų kilo ir dėl išvažiavimo iš depo, nes reikėjo važiuoti apsisukimo ratu, o šiam sugedus, garvežiai net negalėjo pajudėti iš vietos. Negalėjo garvežiai stovėti ir šalia kovinės dalies, nes buvo per trumpa atsarginė kelio atšaka¹⁰¹. Vykdamas priskirtas tam tikras funkcijas, šarvuotieji traukiniai neretai stovėdavo Tauragėje ir čia dažnai

¹⁰⁰ 1934–1937 m. A. Sidabro atsiminimai apie Šarvuočių rinktinę, *LNMMB RK RSK*, f. 29-733, l. 6.

¹⁰¹ 1930 03 01 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės vado mjr. V. Asevičiaus raportas karo technikos viršininkui, *ten pat*, f. 1364, ap. 1, b. 177, l. 36 ap–37; 1931 06 02 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės vado mjr. V. Asevičiaus raportas karo technikos viršininkui, *ten pat*, l. 80; 1930 05 17 Lietuvos Respublikos KAM karo technikos viršininko plk. K. Popeliučkos raportas Vyriausiojo štabo valdybos viršininkui, *ten pat*, l. 35.



Radviliškio
geležinkelio
stotis. Apie
1931 m.

LCVA Fs,
P-20554

buvo matomi pašalinių civilių asmenų. Pvz., ant atsarginių bėgių Tauragės geležinkelio stotyje stovintį traukinį fotografuodavo pravažiuojantys tarptautinio traukinio Berlynas–Maskva keleiviai¹⁰².

Dėl tokios padėties susidarydavo ir avarinės situacijos. Pvz., 1934 m. spalio 3 d. Radviliškyje manevruodamas šarvuotasis traukinys susidūrė su taip pat manevruojančiu kitu traukiniu. Buvo nežymiai apgadintas jo garvežys, trys prekiniai vagonai. Pagrindinės nurodytos šio įvykio priežastys – rūkas, šarvų „dundėjimas ir klebėjimas“, sutrukęs išgirsti signalus, blogai veikiantis prožektorius, slidūs bėgiai, garvežio mašinisto ir jo padėjėjo nuovargis ir aplaidumas. Karinė vadovybė dalinio viršininkui pareiškė papeikimą, o garvežio mašinistui ir jo padėjėjui skyrė keletą dienų arešto¹⁰³.

Vis dėlto problemų buvo ir daugiau. Vieta, kur stovėjo traukinio kovinė dalis, nebuvo tinkama artileristams mokyti, nes vienoje pusėje buvo tvora, kitoje – trukdė medžiai ir statiniai. Be to, artilerijos priemonėms reikėjo nuolatinės priežiūros, papildomos šarvuotės ir ginkluotės. Trau-

¹⁰² 1934 06 04 Lietuvos Respublikos KAM Vyriausiojo štabo valdybos I skyriaus einančio Organizacijos dalies vedėjo pareigas gen. št. plk. lt. A. Šovos raportas karo technikos viršininkui, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 78, l. 32.

¹⁰³ Įsakymas Šarvuočių rinktinei Nr. 356/1, Kaunas, 1934 m. gruodžio 30 d., *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 73, l. 236 ap–238.



Šarvuotojo
traukinio
„Kęstutis“
įgula prie
traukinio.
Apie 1927 m.
LCVA
Fs, P-19410

kinys stovėjo toliau nuo Šarvuočių rinktinės štabo, o tai kėlė nepatogumų organizuojant mokymus ir jų aprūpinimą. Todėl traukinių vadovybė puoselėjo mintį grįžti į Kauną. Net kita Kėdainiuose surasta vieta labiau tiko traukiniams dislokuoti, nes ten stovėjo 2-asis artilerijos pulkas¹⁰⁴.

1926 m. mažinant kariuomenę buvo galvojama apie šarvuotųjų traukinių dalinio išformavimą, traukiniai kurį laiką buvo laikomi Kėdainių geležinkelio depe, kurį saugojo 2-ojo artilerijos pulko kariai. Tačiau 1927 m. rugsėjo 16 d. šarvuotųjų traukinių batalionas buvo ne išformuotas, o performuotas į kuopą. Ją sudarė tik šarvuotasis traukinys „Gediminas“. Reorganizuojant šarvuotųjų traukinių batalioną šarvuotasis traukinys „Kęstutis“ taip pat buvo reorganizuotas ir likviduotas, o jo įgula ir karinis turtas perkelti į traukinį „Gediminas“¹⁰⁵. 1927–1933 m. traukiniui vadovavo mjr. Kazys Abaras (Abaravičius)¹⁰⁶, paskutinis traukinio vadas buvo mjr. Adolfas Zubavičius¹⁰⁷.

¹⁰⁴ 1931 06 02 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės vado mjr. V. Asevičiaus raportas karo technikos viršininkui, *ten pat*, l. 80 ap.

¹⁰⁵ 1939 05 15 A. Tumo užrašyti 1919–1935 m. Šarvuočių rinktinės istoriniai bruožai, *LNMMB RK RSK*, f. 29-737, l. 10.

¹⁰⁶ *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 2, p. 20.

¹⁰⁷ 1934 01 15 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės šarvuotojo traukinio „Gediminas“ mjr. A. Zubavičiaus tarnybos lapas, *LCVA*, f. 930, ap. 2Z, b. 52, l. 11.

Šarvuotojo
traukinio
„Gediminas“
kariai
reguliuoja
prožektorių
ant bazinės
dalies
prekinio
vagono.
Apie 1921 m.
VDKM
nuotraukų
rinkiniai,
Fa-14934/17



Be traukinio vado, jo personalą sudarė: vyresnysis karininkas (kapitonas), 2 artilerijos platformos vadai ir 1 kulkosvaidžių vagono vadas (leitenantai), viršila, artileristai (2 vyr. puskarininkiai, 4 j. puskarininkiai, 4 grandiniai ir 16 eilinių), kulkosvaidininkai (2 vyr. puskarininkiai, j. puskarininkis, 4 grandiniai ir 13 eilinių), sprogdintojai (1 vyr. puskarininkis ir 1 grandinis), telefonistai (1 vyr. ir 1 j. puskarininkiai, 1 grandinis ir 4 eiliniai), garvežio mašinistas (1 viršila), jo padėjėjai (2 vyr. puskarininkiai), garvežio kūrikai (1 grandinis ir 1 eilinis), konduktorius (1 grandinis), drežinos vairuotojas (1 vyr. puskarininkis), jo padėjėjas (1 j. puskarininkis), geležinkelio meistras (1 vyr. puskarininkis), geležinkelio amatininkas (1 grandinis ir 3 eiliniai), elektromechanikas (1 vyr. puskarininkis), raštininkai (1 j. puskarininkis ir 1 eilinis), sandėlininkai (1 vyr. ir 1 j. puskarininkis, 1 grandinis), prožektoriaus aptarnavimo specialistai (1 vyr. ir 1 j. puskarininkis, 1 grandinis), dailidė (1 grandinis), sanitarijos puskarininkis (1 vyr. puskarininkis), šaltkalvis (1 grandinis), siuvėjas (1 eilinis) ir virėjai (2 eiliniai). Iš viso – 5 karininkai, 2 viršilos, 14 vyr. puskarininkių, 9 j. puskarininkiai, 17 grandinių ir 43 eiliniai¹⁰⁸.

Šarvuotąjį traukinį „Gediminas“ sudarė: 2 šarvuotieji garvežiai, 4 artilerijos platformos, 2 kulkosvaidžių vagonai, 2 kontrolinės platformos,

¹⁰⁸ 1931 03 17 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės taikos meto etatai, *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 35, l. 5–6.



Šarvuotojo traukinio kariai laukia pietų prie traukinio virtuvės. Apie 1923 m.

Lietuvos nacionalinės Martyno Mažvydo bibliotekos Retų knygų ir rankraščių skyriaus (toliau – LNMMB RKRs) Zenono Ivinskio kolekcija, F-29-761/14

prekinis vagonas su įrengta elektros stotimi ir prožektoriumi¹⁰⁹, po 1 prekinį vagoną, skirtą artilerijos, inžinerijos, maisto, kuro (malkų) sandėliui, virtuvei įrengti, taip pat įvairioms kitoms reikmėms, 1 keleivinį I–II, 1 keleivinį III, 1 keleivinį IV klasės vagoną – dalinio štabui, sargybai, klasei ir ambulatorijai įkurdinti, nes specialaus sanitarinio vagono nebuvo, 1 dengtą karių gyvenamąjį vagoną¹¹⁰.

Šis šarvuotasis traukinys nebuvo visiškai sukomplektuotas. Vien jo bazinei daliai trūko vieno garvežio ir įrankių komplekto, I–II klasių vagono, sanitarinio vagono, dviejų III ir IV klasių, dviejų dengtų prekinų vagonų, dviejų pusvagonių anglims laikyti, dviejų prožektorių vagonų ir jos įrangos komplekto, o kovinei daliai – dviejų kontrolinių platformų, dviejų šarvuotųjų motorinių drežinų, dviejų motociklų su priekaba, keturių šarvuotųjų platformų keliams taisyti. Nebuvo įrengtos ir techninės dirbtuvės¹¹¹.

1935 m. rugpjūčio 1 d. *de jure*, o rugpjūčio 14 d. *de facto* šarvuotųjų

¹⁰⁹ Tik 1921 m. buvo įsigytas prožektorius. 1934 m. J. Kraucevičiaus atsiminimai apie 1920–1924 m. Šarvuotųjų rinktinę, *LNMMB RK RSK*, f. 29-730, l. 21.

¹¹⁰ 1931 m. liepos mėn. Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės papildomo inžinerijos etatinio turto žinios, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 52, l. 93.

¹¹¹ 1934 11 12 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės vado plk. ltn. Z. Talevičiaus raportas karo technikos viršininkui, *ten pat*, b. 78, l. 77.

traukinių kuopa buvo išformuota¹¹². Traukinio garvežiai ir kai kurie vagonai buvo perduoti Susisiekimui ministerijai, o kitas turtas – 2-ojo inžinerijos bataliono geležinkelių kuopai¹¹³, kurioje likęs karinis inventorių buvo paskirtas statybos kuopoms, vietinėms ir kilnojamosioms dirbtuvėms.

2.2. Technika, karių ginkluotė, ekipuotė ir tarnyba

Taikos metu kariuomenėje liko ir Nepriklausomybės kovose naudota šarvuotoji karo technika (riedmenys). Ji buvo taisoma, keičiama nauja, taip pat iš naujo komplektuojama naudojant iš Geležinkelių valdybos gautas priemones. Šarvuotąjį traukinį sudarė garvežiai, artilerijos platformos, kulkosvaidžių vagonai, drezina, keleiviniai kelių klasių ir prekiniai vagonai, kontrolinės platformos.

Visada šarvuotųjų traukinių kovinę dalį sudarė vokiški prekiniai garvežiai (P₅⁴ serijos 1905 m. „Henschel“ (Nr. 653), 1906 m. ir 1908 m. „Borsing“ (Nr. 673 ir Nr. 689), 1903 m. „Hanomag“ (Nr. 684) firmų ir P₄³ serijos (Nr. 633), keturašės ir dviašės artilerijos platformos, kulkosvaidžių vagonai, šešiavietė motorinė ir rankinė šarvuotosios drezinos. Pirmoji drezina buvo gauta 1921 m. spalio 11 d., antroji – 1934 m. balandžio 7 d.¹¹⁴ Bazinę dalį sudarė rusiški ir vokiški keturašiai, triašiai ir dviašiai keleiviniai I–II, III ir IV klasės ir prekiniai vagonai, kontrolinės platformos¹¹⁵.

Iš pradžių šie riedmenys buvo skirti tik vienam šarvuotajam traukiniui „Gediminas“, tačiau jo pagrindu formuojant kitus šarvuotuosius traukinius visa ši technika, papildyta ir iš geležinkelių dirbtuvių gauta techni-

¹¹² Įsakymas Šarvuotųjų rinktinei Nr. 223/2, Kaunas, 1935 m. liepos 31 d., *ten pat*, b. 86, l. 154–155; Z. Ivinskis, Šarvuotųjų rinktinės istorija: rinktinės 15-os metų sukakčiai pažymėti nuo 1920.VII.14 iki 1935.VII.14, *LNMMB RK RSK*, f. 29-737, l. 11.

¹¹³ V. Statkus, *Lietuvos ginkluotos pajėgos 1918–1940 m.*, p. 352.

¹¹⁴ Šarvuotųjų traukinių pulkui įsakymas Nr. 13/6, Kaunas, 1923 m. sausio 20 d., *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 22, l. 16; 1923 m. spalio mėn. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko mechaniko vyr. lt. A. Barotos raštas Geležinkelių valdybos Traukos tarnybos viršininkui, *ten pat*, b. 23, l. 57; 1936 02 20 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės žinios apie 1924–1936 m. gautus ir perduotus riedmenis, *ten pat*, b. 81, l. 159; 1921 06 30 Lietuvos Respublikos KAM Tiekimų valdybos viršininko mjr. S. Zaskevičiaus pareiškimas krašto apsaugos ministrui, *ten pat*, f. 1, ap. 1, b. 144, l. 10.

¹¹⁵ 1936 02 20 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinės žinios apie 1924–1936 m. gautus ir perduotus riedmenis, *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 81, l. 159.

Šarvuotojo
traukinio
„Gediminas“
kovinė dalis
geležinkelio
stotyje.
1921 m.
VDKM
nuotraukų
rinkiniai,
Fa-14937



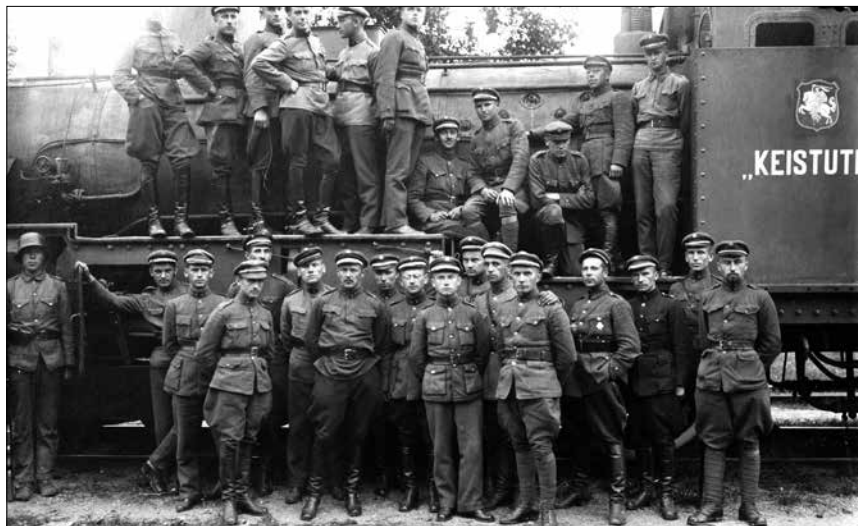
ka, buvo atitinkamai perskirstyta. Pvz., 1921 m. rugpjūčio 1 d. garvežys Nr. 653, artilerijos platforma Nr. 3, kulkosvaidžių vagonas Nr. 5 buvo skirti traukiniui „Gediminas“, artilerijos platforma Nr. 1 ir kulkosvaidžių vagonas Nr. 6 – traukiniui „Kęstutis“, artilerijos platforma Nr. 2 – traukiniui „Algirdas“¹¹⁶. O performuojant ir išformuojant šarvuotuosius traukinius 1926 m. rugpjūčio 28 d. ir rugsėjo 22 d. garvežiai buvo perduoti 2-ajam artilerijos pulkui ir Geležinkelių valdybai, artilerijos platformos, kulkosvaidžių ir keleiviniai III ir IV klasės vagonai – 2-ajam artilerijos pulkui, I–II klasės vagonai, drezinos – 1935 m. rugsėjo 4 d. 2-ajam inžinerijos batalionui. Kita dalis prekinų vagonų ir platformų 1926, 1929, 1930 ir 1935 m. buvo perduotos 2-ajam artilerijos pulkui, 2-ajam inžinerijos batalionui ir Geležinkelių valdybai¹¹⁷.

1926 m. rugsėjo 22 d. šarvuotųjų traukinių batalionui priklausė du garvežiai, penkios artilerijos platformos, du kulkosvaidžių vagonai, keturi keleiviniai vagonai, vagonas-elektros stotis, vagonas-virtuvė, devyniolika prekinų gyvenamųjų vagonų ir penki negyvenamieji prekiniai vagonai¹¹⁸. Batalione, performuotame į kuopą, liko tie patys riedmenys,

¹¹⁶ Šarvuotų traukinių pulkui įsakymas Nr. 1/5, Kaunas, 1921 m. rugpjūčio 1 d., *ten pat*, b. 4, l. 262 ap; 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *ten pat*, b. 8, l. 20 ap.

¹¹⁷ 1936 02 20 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinių žinios apie 1924–1936 m. gautus ir perduotus riedmenis, *ten pat*, b. 81, l. 159.

¹¹⁸ Šarvuotųjų rinkinei įsakymas Nr. 270/36, Kaunas, 1926 m. rugsėjo 30 d., *ten pat*, b. 28, l. 493.



Lietuvos kariuomenės karininkai prie 2-ojo šarvuotojo traukinio „Kęštutis“ garvežio. Apie 1922 m. Apačioje stovi: 5-as – šarvuotojo traukinio „Kęštutis“ kulkosvaidžių vagono vadas ltn. A. Vilėniškis, 6-as – šarvuotojo traukinio „Gediminas“ artilerijos platformos vadas ltn. J. Toliušis, 7-as – kpt. Nikolajus Radionovas
VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/39

tik kovinėje dalyje sumažėjo viena artilerijos platforma¹¹⁹.

Lietuvos kariuomenės atstovai nuolat ieškojo galimybių ir būdų modernizuoti karo techniką. Todėl, pvz., 1928 m. ketinta įsigyti automotrisą, tačiau išskirtinai karo tikslams firmos automotrisų negamino, nors specialius užsakymus galėjo ir įvykdyti. Buvo domėtasi, kaip įsigyti transportui gabenti „Berliet“ (Prancūzija), keleiviams vežti „Fiat“ (Italija) ir „Tatra“ (Čekoslovakija) firmų geležinkelio technikos¹²⁰.

Taikos metu šarvuotasis traukinys „Gediminas“ buvo ginkluotas 2 75 mm 1916 m. modelio (Prancūzija) ir 2 57 mm (Vokietija / Anglija?) patrankomis ir 4 7,92 mm 1908 m. modelio „Maxim 08“ kulkosvaidžiais (Vokietija). Šarvuotajame traukinyje „Kęštutis“ buvo įrengtos 2 77 mm 1896 m. / 1916 m. (Vokietija) patrankos ir 4 7,92 mm 1908 m. mode-

¹¹⁹ Šarvuočių rinkinei įsakymas Nr. 290/5, Kaunas, 1927 m. spalio 11 d., *ten pat*, b. 30, l. 349 ap.

¹²⁰ 1928 11 18 Lietuvos Respublikos KAM komisijos karinei technikai pirkti aktas, *ten pat*, b. 44, l. 9 ap.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ garvežys „Kęstutis“. 1930 m. rugsėjo 25 d.

VDKM nuotraukų rinkiniai, neinventorinta

lio „Maxim 08“ kulkosvaidžiai, o šarvuotajame traukinyje „Algirdas“ – 2 105 mm 1898 m. / 1909 m. modelio haubicos (Vokietija) ir 2 7,92 mm 1908 m. modelio „Maxim 08“ kulkosvaidžiai¹²¹. Tiesa, ant šarvuotojo traukinio artilerijos platformos (viduryje) buvo šarvuota keturkampė vadavietė su keturiomis angomis kulkosvaidžiams šaudyti, bet to neužteko – traukinyje turėjo būti mažiausiai vienas kulkosvaidžių vagonas bent su 14 kulkosvaidžių: 2 – bokštelyje ant stogo, 4 – vagono kampuose (sukami), 8 – iš šonų (po 4), o ant platformos papildomai – bent po 2 kulkosvaidžius bokšteliuose¹²².

1921 m. rugsėjo–1922 m. kovo mėn. geležinkelių ir artilerijos dirbtuvėse buvo apšarvuoti du garvežiai, kovinėje dalyje – artilerijos platformos su 75 mm prancūzų ir 57 mm vokiečių (anglų) gamybos patrankomis, jose esančiuose bokšteliuose buvo įrengtos vietos kulkosvaidžiams, o bazinėje dalyje – I klasės keleiviniai ir 8 prekiniai vagonai¹²³.

¹²¹ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *ten pat*, b. 8, l. 20 ap.–21; A. Pociūnas, Šarvuoti traukiniai Lietuvos kariuomenėje, *Karys*, p. 23; 1923 08 10 Lietuvos Respublikos KAM Artilerijos viršininko valdybos pareiškimas, *LCVA*, f. 1373, ap. 1, b. 128, l. 195–195 ap.

¹²² А. В. Шавровъ, *Бронепоздъзда. Значение, вооружение, организация и тактика бронепоздъздовъ*, с. 15.

¹²³ 1920–1922 m. Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių pulko istorinė apžvalga, *LCVA*, f. 828, ap. 1, b. 8, l. 21–21 ap.



Šarvuotieji traukiniai „Algirdas“ ir „Kęstutis“ stovi ant atsarginių bėgių savo dislokacijos vietoje. Žemoji Freda, Kaunas, 1921–1923 m.

Edvardo Vasiliausko asmeninė kolekcija

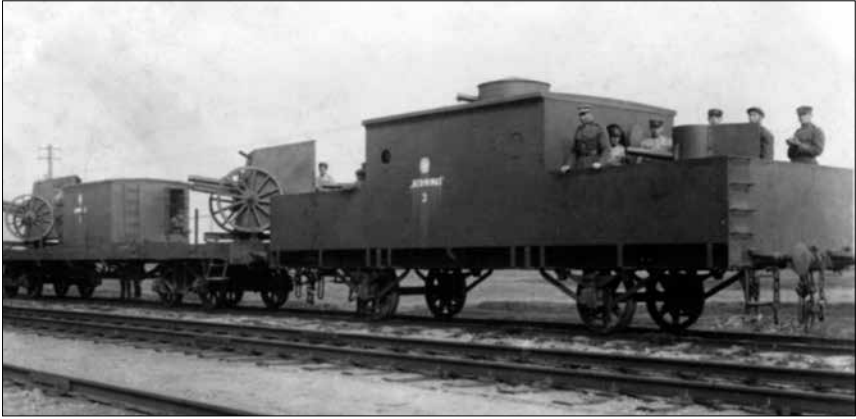


Šarvuotojo traukinio „Kęstutis“ įgula prie traukinio tarnybos metu. 1921–1923 m.

LCVA Fs, P-19425

1923 m. rugpjūčio 10 d. žiniomis, šarvuotųjų traukinių pulkas turėjo net 8 įvairių kalibrų (75 mm, 76,2 mm, 77 mm ir 105 mm) pabūklus¹²⁴. Tačiau realių duomenų apie 76,2 mm patrankas, naudotas traukiniuose, aptikti nepavyko, o ir turimoje gausioje ikonografinėje medžiagoje jų tiesiog nematyti. 1923–1924 m. sandūroje į šarvuotųjų traukinių ginkluotę buvo įtrauktos vokiškos (angliškos) 57 mm patrankos. Šie pabūklai šarvuotųjų traukinių ginkluotėje išliko iki XX a. 4-ojo dešimtmečio vidurio. Teiktinas 1934 m. pavyzdys, kai šarvuotojo traukinio keturiose artilerijos platformose buvo po dvi 57 mm kaponierių ir 77 mm patrankas ir viena 105 mm haubica, dviejuose kulkosvaidžių vagonuose – 25 1908 m. modelio „Maxim 08“ kulkosvaidžiai. O bazinę dalį sudarė keleiviniai vagonai (po vieną I–II, III ir IV klasės), skirti karininkams, kareiviams apgyven-

¹²⁴ 1923 08 10 Lietuvos Respublikos KAM Artilerijos viršininko valdybos pareiškimas, *ten pat*, f. 1373, ap. 1, b. 128, l. 195–195 ap.



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula ant artilerijos platformų prie 75 mm 1916 m. modelio (Prancūzija) ir dviejų 57 mm (Vokietija) patrankų. 1923–1931 m.

Ruslano Kirejevo asmeninė kolekcija



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula lauko pratybose. 1922 m. LCVA Fs, P-20191

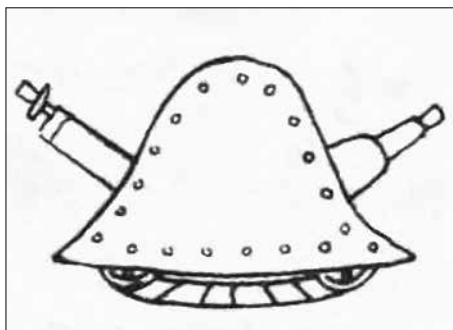
dinti, sargybos būstinei, štabui, klasėms įrengti, aštuoni prekiniai vagonai artilerijos, technikos inventoriui, kurui (malkoms) laikyti, maisto sandėliui, virtuvei, elektros stočiai įrengti ir dvi kontrolinės platformos¹²⁵.

Šarvuotieji traukiniai buvo nudažyti slepiamąja spalva netaisyklingų formų dėmėmis, atskiroms užduotims vykdyti buvo maskuojami paran-

¹²⁵ 1934 m. gegužės mėn. Lietuvos Respublikos KAM Šarvuočių rinktinės vado mjr. A. Zubavičiaus raportas Šarvuočių rinktinės vadui, *ten pat*, f. 828, ap. 1, b. 78, l. 12; 1934 11 21 Lietuvos Respublikos KAM einančio Karo technikos štabo viršininko pareigas plk. ltn. P. Kutkos atsakymas į paklausimą Vyriausiojo štabo valdybos II skyriaus viršininkui, *ten pat*, f. 1364, ap. 1, b. 177, l. 258.

kinėmis priemonėmis¹²⁶. Ant traukinio garvežio ir vagonų šonų buvo ta pati simbolika – Vytis raudoname fone, traukinio pavadinimas ir vagonų numeriai. Šarvuotieji traukiniai buvo ginkluoti įvairių kalibrų artilerijos pabūklais (gamintojai Prancūzija ir Vokietija), kulkosvaidžiais (gamin-toja Vokietija), jų įgulos karininkai – 7,65 mm „Mauser“ (Vokietija) ir „Retolaza“ (Ispanija) pistoletais, kardais, puskarininkiai – 9 mm „Para-bellum“ (Vokietija) pistoletais, kareiviai – lengvaisiais pėstininkų šauna-maisiais ginklais – 7,92 mm 1888 m., 1898 m. modelio „Mauser“ (Vo-kietija) šautuvais ir karabinais, 7,71 mm 1914 m. modelio „Lee Enfield“ (Didžioji Britanija) šautuvais ir granatomis.

Kariai dėvėjo lietuviškas karines uniformas su išskirtiniais skiriamai-siais ženklais. Nuo 1923 m. tik šarvuotųjų traukinių dalinio kariai nešiojo



1923 ir 1931 m. modelio šarvuotinėlių antpetiniai ženklai

Įsakymas kariuomenei Nr. 53/1, Kaunas, 1923 m. kovo 27 d.; Įsakymas kariuomenei Nr. 6/1, Kaunas, 1931 m. sausio 28 d.

antpetinį ženklą, kuriame buvo pavaizduotas ratas, pabūklas ir sparnai, o nuo 1931 m. – bendrąjį šarvuotinėlių ženklą, kuriame buvo pavaizduo-tas vikšras, pabūklo ir kulkosvaidžio vamzdžiai.

Karių tarnyba traukinių dalinyje vyko organizuotai, mokant siekta su-teikti reikalingų karybos žinių ir įgūdžių ir juos įtvirtinti. Kariai daliny-je išeidavo teorinį ir praktinį kursą. Jie mokėsi lietuvių kalbos, istorijos,

¹²⁶ А. В. Шавровъ, *Бронепоздъзда. Значеніе, вооруженіе, организація и тактика бронепоздъдзовъ*, с. 19.



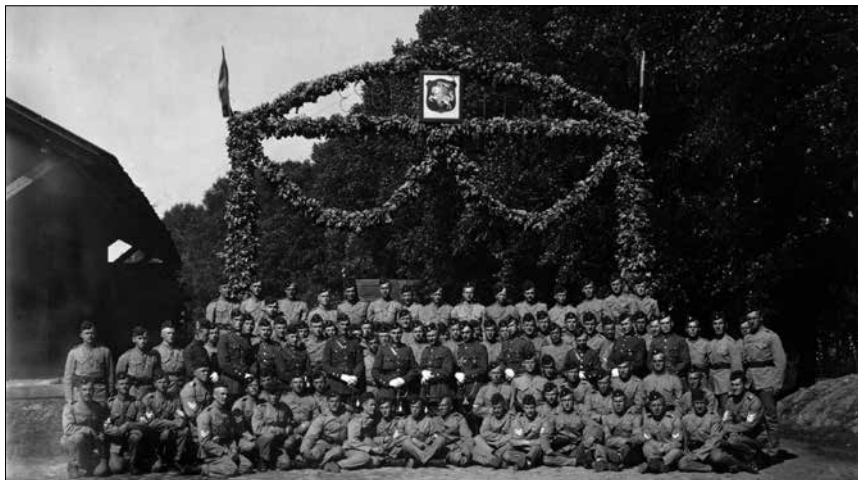
Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgula atlieka mankštos pratimus. 1923–1931 m.

LNMMB RKR's Z. Ivinskio kolekcija, F-29-761/28



Šarvuotojo traukinio „Gediminas“ įgulos kariai klausinėjami artilerijos platformos vado ltn. J. Toliušio teorinių mokymų metu. Apie 1922 m.

VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14934/4



Šarvuotųjų traukinių vadovybė ir šarvuotojo traukinio „Gediminas“ kariai per iškilmes pozuoja bendrai nuotraukai. Apie 1923 m. *VDKM nuotraukų rinkiniai, Fa-14943*

politologijos, geografijos, matematikos, fizikos, geometrijos, karinių statutų, tikybos, rikiuotės, šarvuočių taktikos (ginantis, puolant, stabdant), ryšių organizavimo, karo inžinerijos ir karo topografijos, ginkluotės (artilerijos pabūklų, kulkosvaidžių, šautuvų, karabinų, pistoletų, granatų) pagrindų ir šaudybos, geležinkelio pažinimo, traukinio priežiūros dalykų, gimnastikos, higienos. Taip pat buvo komandiruojami tobulintis į kitas krašto apsaugos ir susisiekimo žinybos įstaigas, jų rengiamus kursus, pvz., į pėstininkų, artilerijos pulką, ryšių batalioną, geležinkelių kuopą. Mokant buvo naudojama įvairi literatūra, brėžiniai ir kovos technika.

Laisvu nuo tarnybinių užduočių laiku kariai mokėsi, skaitė karinę literatūrą, sportavo, ilsėjosi karių ramovėje, klube¹²⁷. Beje, Šarvuočių rinktinė nuo 1925 m. rugpjūčio 25 d., t. y. minint šarvuotojo traukinio „Gediminas“ suformavimo datą, o nuo 1927 m. – liepos 14 d., minint pirmąjį šarvuotų automobilių susidūrimo su lenkais Nepriklausomybės kovų metu atvejį, švęsdavo savo šventę. Ji galiausiai 1929 m. rugsėjo 12-ąją tapo bendra visų kariuomenės technikos dalių švente¹²⁸.

¹²⁷ Įsakymas kariuomenei Nr. 102/1, Kaunas, 1922 m. balandžio 25 d.

¹²⁸ *Karo technikos dalių dvidešimtmetis 1919–1939*, Kaunas, 1939, p. 202, 368.



Lietuvos karinė vadovybė ir Aukštųjų karininkų kursų klausytojai ant šarvuotojo traukinio „Gediminas“ kontrolinių platformų su karinių sandėlių turtais prieš vykstant į Žemaičių rinktinės manevrus. 1922 m. rugsėjis. R. Kirejevo asmeninė kolekcija

Tenka pridurti, kad kariuomenės šarvuotosios technikos riedmenys buvo nepakankamai eksploatuojami, nes jų rida sudarė ne kelis šimtus tūkstančių, o vos kelias dešimtis tūkstančių kilometrų¹²⁹. Tai lėmė jų funkcijos ir uždaviniai, materialinis aprūpinimas ir techninės galimybės. Pvz., traukiniai dalyvaudavo manevruose, pratybose ir mokymuose Varėnos ir Gaižiūnų poligonuose, atlikdavo žvalgybą, tačiau jų veikimo teritorija dažniausiai apimdavo Kauno ir Radviliškio apylinkes, rečiau – tolimesnes vietas: Tauragę, Šiaulius, Mažeikius ar Klaipėdą. Traukiniai buvo kuriami kietuoju kuru – malkomis ir anglimis, jų vidutinis greitis siekė 30–45 km/h, didžiausias – 65 km/h.

Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai buvo naudojami žvalgybos, priedangos ir paramos funkcijoms atlikti, strateginiams ir kariniams objektams saugoti, taip pat mobilizacijos metu.

Šarvuotojo traukinio privalumai buvo šie: moralinis aspektas (galė-

¹²⁹ 1934 12 06 Lietuvos Respublikos KAM šarvuotųjų traukinių kuopos mjr. A. Zubavičiaus raštas rinktinės Ūkio skyriaus viršininkui, LCVA, f. 1364, ap. 1, b. 409, l. 3.

Šarvuotojo
traukinio
„Gediminas“
įgula
rūpinasi
garvežio
„Kęstutis“
kuro
atsargomis.
Apie 1930 m.
VDKM
nuotraukų
rinkiniai,
neinventorinta



jo priešą priversti trauktis, pasiduoti panikai), ugnies galia (lengvoji ir sunkioji artilerija, kulkosvaidžiai), manevringumas (gana didelis greitis, netikėtumo veiksnys), nesudėtingas techninis valdymas. Tačiau šarvuotojo traukinio eksploatacija (pagaminimas, suformavimas, išlaikymas ir apginklavimas) atsiėjo gana brangiai (vien garvežio remontas galėjo kainuoti iki 30 tūkst. Lt)¹³⁰, naudojimo galimybės priklausė nuo geležinkelių tinklo (galėjo veikti tik tam tikrame jo ruože), jo veiksmai naktį ir žiemą buvo riboti (netiko efektyviems veiksams vykdyti tamsiu paros metu, o šaltuoju metų laiku traukinys galėjo pradėti veikti tik po 3–6 val.)¹³¹. Traukinys buvo iš dalies šarvuotas, o jo šaudymo sektorius – ribotas (patrankų šaudymo sektorius siekė 90, kulkosvaidžių – 180 laipsnių, ne visada iš karto buvo galima šaudyti iš dviejų pabūklų), sudėtinga komplektacija, sunku palaikyti ryšį (kariai bendraudavo naudodamiesi ruporu, sutartiniais ženklais, telefonu)¹³². Dėl viso to šarvuotųjų traukinių ir buvo atsisakyta.

¹³⁰ 1935 01 02 Lietuvos Respublikos KAM Vytauto Didžiojo aukštųjų karininkų kursų Mechanikos ir vidaus degimo variklių kabineto vedėjo inž. M. Piskorskio raportas Karo technikos valdybos viršininkui, LCVA, f. 1364, ap. 1, b. 409, l. 1.

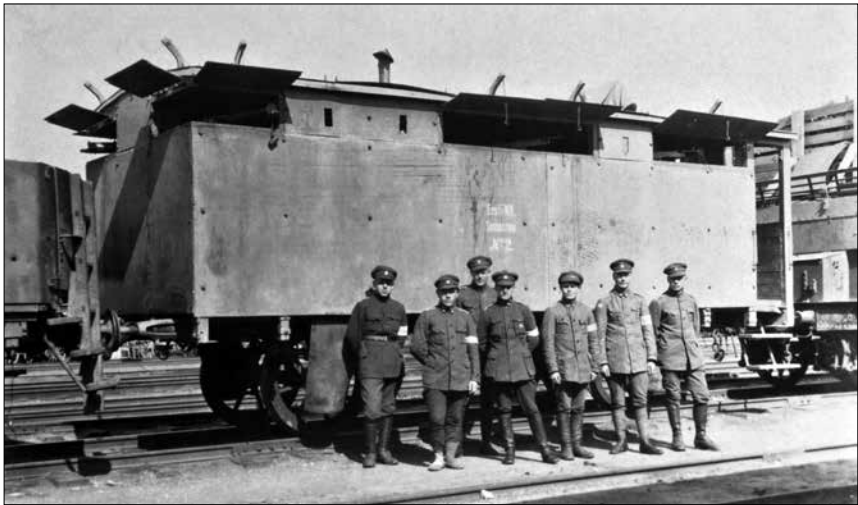
¹³¹ *Instrukcija šarvuotiems traukiniams*, p. 6–7; 1934 06 04 Lietuvos Respublikos KAM Šarvuotųjų rinktinių vado gen. št. plk. lt. A. Šovos raportas karo technikos viršininkui, LCVA, f. 828, ap. 1, b. 78, l. 32.

¹³² А. В. Шавровъ, Бронепоздъзда. Значеніе, вооруженіе, организація и тактика бронепоздъздовъ, с. 5.

3. ESTIJOS IR LATVIJOS KARIUOMENIŲ ŠARVUOTIEJI TRAUKINIAI 1919–1940 M.

1919–1940 m. visų Baltijos valstybių (Estijos, Latvijos ir Lietuvos) kariuomenės turėjo šarvuotųjų traukinių. Ypač svarbų vaidmenį jie suvaidino Nepriklausomybės kovų metu. Skirtingai nuo Lietuvos, Estijos ir Latvijos kariuomenės šarvuotųjų traukinių atsisakyti neskubėjo, jų daliniai buvo ne kartą performuoti, netgi modernizuoti, o galimos funkcijos ir užduotys persikirstytos atsižvelgiant į kariuomenės poreikius ir galimybes.

Estijos kariuomenės šarvuotieji traukiniai Nepriklausomybės kovų (1919–1920 m.) laikotarpiu¹³³ suvaidino ypatingą vaidmenį ir patyrė daug nuostolių¹³⁴. Iš viso Estijos kariuomenė turėjo šešis plačiajam ir penkis



Estijos kariuomenės plačiųjų geležinkelių šarvuotojo traukinio Nr. 2 įgula prie kulkosvaidžių vagono, ginkluoto 7,92 mm „Maxim MG08“ modelio sunkiaisiais kulkosvaidžiais (Vokietija). Estija, 1919 m. gegužė

Estijos karo muziejaus – Generolo Laidonerio muziejaus (toliau – EKM GLM) rinkiniai, inv. Nr. KLMF 11005-036

¹³³ J. Soots, Estų Nepriklausomybės karai, *Mūsų žinynas*, 1931, t. XX, Nr. 73, l. 276.

¹³⁴ H. Walter, *Soomusrongid, Laidoneri Muuseumi Aastaraamat*, Tallinn, 2002, Nr. 1, l. 17–27; T. Tojak, *Vabadussõjas* langenud soomusronglased, *ten pat*, l. 28–37.



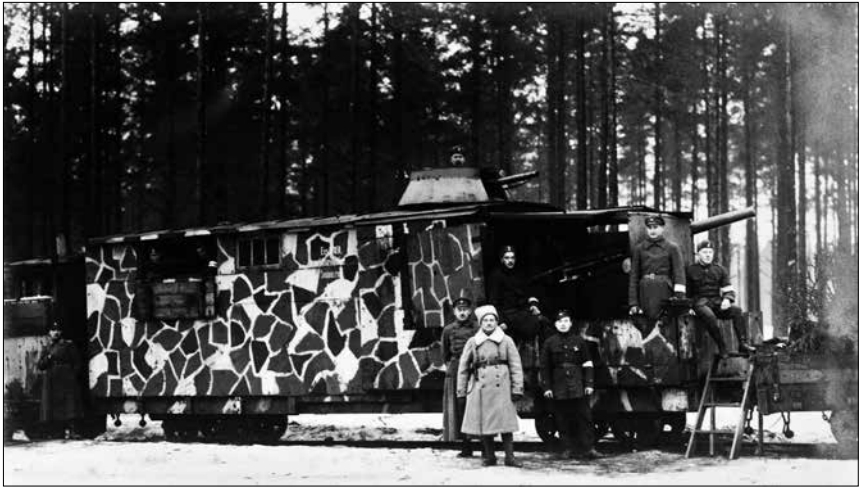
Estijos kariuomenės plačiųjų geležinkelių šarvuotojo traukinio Nr. 5 artilerijos vagono „Wöitleja“ („Karžygys“) įgula prie 120 mm haubicos ir 75 mm patrankos. Estija, 1919 m. ruduo
EKM GLM rinkiniai, inv. Nr. KLMF1106-036

siaurajam geležinkelių ruožams pritaikytus šarvuotuosius traukinius. Visi plačiųjų geležinkelių šarvuotieji traukiniai turėjo numerius, išskyrus šarvuotąjį traukinį Nr. 1, kuris buvo gavęs pavadinimą, kaip artilerijos ir kulkosvaidžių vagonai.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 1 „Kapten Jrw“ („Kapitonas Irvis“) sudarė du artilerijos vagonai – „Pisuhänd“ („Vabalas“) ir „Wambola“ („Vambola“). Pirmasis buvo ginkluotas 2 76 mm patrankomis, antrasis – 107 mm patranka (Vokietija), juose dar buvo sumontuoti 22 kulkosvaidžiai. Šarvuotajame traukinyje Nr. 2 buvo trys artilerijos vagonai – „Uku“ („Perkūnas“), ginkluotas 76 mm patranka ir 122 mm haubica, „Kalew“ („Kalevas“), ginkluotas 76 mm paranka, ir „Sepp Willu“ („Kalvis Vilu“), ginkluotas 76 mm patranka ir 122 mm haubica. Be haubicų ir patrankų, juose dar buvo 23 kulkosvaidžiai.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 3 sudarė du artilerijos vagonai – „Onu Tom“ („Dėdė Tomas“) ir „Tont“ („Girinis“ / „Vaiduoklis“). Be 20 kulkosvaidžių, pirmajame vagone buvo įtaisytos 76 mm ir 75 mm, antrajame – 76 mm patrankos.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 4 sudarė trys artilerijos vagonai – „Pikker“ („Griaustinis“), „Kõu“ („Perkūnas“) ir „Töll“ („Telis“). Kaip ir kituose traukiniuose, juose buvo 20 kulkosvaidžių ir artilerijos pabūklų. Pirmajame vagone buvo 122 mm haubica ir 75 mm patranka, antrajame – 105 mm M1916 modelio (Vokietija) haubica, trečiajame – 2 76 mm patrankos.



Estijos kariuomenės siaurųjų geležinkelių šarvuotojo traukinio Nr. 5 artilerijos vagono įgula prie 76 mm patrankos ir „Lewis“ kulkosvaidžių (Didžioji Britanija). Estija, 1920 m. kovas
EKM GLM rinkiniai, inv. Nr. KLMF 11005-103

Šarvuotojo traukinio Nr. 5 sąstatą sudarė du artilerijos vagonai – „Wöitleja“ („Karžygys“) ir „Tasuja“ („Keršytojas“). Juose buvo 18 kulkosvaidžių, viename – 120 mm „Canet“ (Rusija) haubica, 75 mm ir 84 mm M1904 modelio (Didžioji Britanija) ir 76 mm patrankų.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 6 sudarė trys artilerijos vagonai – „Tommi“ („Tomas“), „Rummu Jüri“ („Jurijus Rumo“) ir „Leitnant Sabolotnõi Kartetsch“ („Leitenantas Sabolotnis“). Pirmajame buvo pastatytos 57 mm (Vokietija / Anglija?), antrajame – 76 mm patrankos, trečiajame – 120 mm „Canet“ (Rusija) ir 107 mm haubicos, be to, traukinys buvo ginkluotas 12 kulkosvaidžių¹³⁵.

Penki siaurųjų geležinkelių šarvuotieji traukiniai taip pat buvo numeruoti (išskyrus Nr. 1 „Heinaste“). Jie buvo ginkluoti patrankomis ir kulkosvaidžiais: šarvuotojo traukinio Nr. 1 ginkluotę sudarė 2 patrankos ir 12 kulkosvaidžių, Nr. 2 – patranka ir 9 kulkosvaidžiai, Nr. 3 – 2 patrankos ir 9 kulkosvaidžiai, Nr. 4 – patranka ir 6 kulkosvaidžiai, Nr. 5 –

¹³⁵ M. Õun, T. Noormets, J. Pihlak, *Eesti soomusrongid ja soomusronglased 1918–1941*, Tallinn, 2003, l. 18.



Estijos kariuomenės šarvuotųjų traukinių karių skiriamieji ženklai – raištis ir antkrūtinis ženklas. Pirmasis ryšėtas nuo 1918 m. iki XX a. 3-iojo dešimtmečio, antrasis segėtas nuo 1934 m. *Autoriaus asmeninė skaitmeninė kolekcija*

patranka ir 4 kulkosvaidžiai¹³⁶. Ilgainiui šarvuotųjų traukinių dalys, jų sudėtis (artilerijos ir kulkosvaidžių vagonai ir platformos), karių skaičius ir ginkluotė kito¹³⁷.

1919–1921 m. visi Estijos kariuomenės šarvuotieji traukiniai buvo įtraukti į šarvuotųjų traukinių divizioną, o 1921–1923 m. šarvuotųjų traukinių dalinys veikė kaip šarvuotųjų traukinių brigada (ji buvo dislokuota Valge). Tačiau 1923 m. jau buvo suformuoti du šarvuotųjų traukinių pulkai – Tapoje ir Valge, nuo 1934 m. – tik Tapoje. Turimais duomenimis, iki 1940 m. šarvuotųjų traukinių pulką sudarė štabas, du šarvuotieji traukiniai – vienas lengvasis ir vienas sunkusis, sunkiųjų kulkosvaidžių, pėstininkų ir technikos kuopos. Lengvieji šarvuotieji traukiniai buvo ginkluoti 2 76 mm patrankomis, 8 sunkiaisiais ir 6 priešlėktuviniais sunkiaisiais kulkosvaidžiais, sunkieji – 5 (1 – 152 mm, 2 – 112 mm ir 2 – 105 mm) haubicomis ir 4 sunkiaisiais kulkosvaidžiais¹³⁸.

¹³⁶ Straipsnio autoriui nežinomi patrankų kalibrai ir pavadinimai. E. Andersons, *The Military Situation in the Baltic States*, *Baltic Defence Review*, 2001, vol. 2, no. 6, p. 123, 136–138; Estonian Army. 21 October 1919, <<http://pygmy-wars.50megs.com/technical/orbats/estonianarmy.html>> [žiūrėta: 2015 01 09]; Võidukad soomusronglased taastasid eestlaste eneseusu, <<http://www.postimees.ee/1746525/voidukad-soomusronglased-taastasid-eestlaste-eneseusu>> [žiūrėta: 2015 01 08].

¹³⁷ T. Nõmm, *Eesti suurtükivägi 1918–1940. Relvastus ja ülesehitus*, *Laidoneri Muuseumi Aastaraamat*, Tallinn, 2004, Nr. 4, l. 177–186.

¹³⁸ 1939 07 01 Estijos Respublikos kariuomenės žinios, *LCVA*, f. 929, ap. 2, b. 1063, l. 9



Estijos kariuomenės šarvuotojo traukinio įgula ant artilerijos vagono, ginkluoto 120 mm haubicomis. XX a. 3–4 dešimtmetis *Tavio Veilerio (Taavi Veiler) asmeninė kolekcija*

Latvijos kariuomenės šarvuotieji traukiniai buvo pagaminti arba paimti kaip karo grobis taip pat Nepriklausomybės kovų (1919–1920) metu. Iš pradžių, tik kuriantis kariuomenei, buvo penki, vėliau – keturi plačiųjų geležinkelių šarvuotieji traukiniai.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 1 sudarė garvežys, 4 šarvuotieji vagonai ir 2 šarvuotosios platformos, ginkluotę – 88 mm jūrinė, 77 mm lauko ir 37 mm, vėliau – 76,2 mm patrankos, 10 kulkosvaidžių. Nuo 1920 m. traukiniui papildomai buvo skirtas garvežys, 6 kulkosvaidžiai ir 2 76 mm patrankos.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 2 „Komunistu iznīcinātājs“ („Komunistų naikintojas“) sudarė garvežys, 4, nuo 1920 m. – 5 šarvuotieji vagonai, ginkluotę – 114,3 mm „Vickers“ (Didžioji Britanija) ir 105 mm haubicos, 9 kulkosvaidžiai.

Šarvuotasis traukinys Nr. 3, kurį sudarė garvežys ir 3 šarvuotieji vagonai, buvo ginkluotas 105 mm haubica ir 77 mm patranka, 6–7 kulkos-

ap,11 ap–12; 1938 m. Latvijos Respublikos kariuomenės dislokacijos schema Nr. 5, *ten pat*, lapas nenumeruotas.

Latvijos
kariuomenės
šarvuotasis
traukinys
geležinkelio
stotyje.
1919 m.

*Latvijos karo
muziejaus
(toliau – LKM)
rinkiniai,
inv. Nr. RM
2-79162/1557–φ*



vaidžiais.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 4 sudarė garvežys, 4 šarvuotieji vagonai, nuo 1919 m. pab. – dar 2 šarvuotojo traukinio Nr. 5 priskirti vagonai, ginkluotę – 2 77 mm ir 2 50 mm patrankos, 6 kulkosvaidžiai.

Šarvuotąjį traukinį Nr. 5 „Kalpaks“ („Kalpakas“) sudarė garvežys, 2 šarvuotieji vagonai (1919 m. pab. – perduoti šarvuotajam traukiniui Nr. 4), 1 šarvuotoji platforma, ginkluota 305 mm jūriniu pabūklu ir 2 kulkosvaidžiais¹³⁹. Dar žinoma, kad Latvijoje (Liepojoje) kurį laiką veikė siaurųjų geležinkelių šarvuotasis traukinys „Pikols“ („Pikolis“).

1920 m. visi Latvijos kariuomenės šarvuotieji traukiniai sudarė šarvuotųjų traukinių divizioną (buvo dislokuotas Rygoje, vėliau – kitose Latvijos vietose), nuo 1926 m. buvo įtraukti į šarvuotųjų traukinių pulko sudėtį¹⁴⁰. 1938 m. šiame pulke buvo keturi šarvuotieji traukiniai ir artilerijos, kulkosvaidžių, inžinerijos ir ryšių padaliniai. Traukiniai buvo ginkluoti 105 mm haubicomis, 76 mm patrankomis, 7,7 mm „Vickers“ (Didžioji Britanija) kulkosvaidžiais. Šarvuotieji traukiniai buvo dislokuoti Rygoje, vėliau du – Daugpilyje, kiti du – Rezeknėje¹⁴¹. 1940 m. pradžioje šarvuotųjų traukinių pulkas buvo išformuotas. Galiausiai 1940 m. vasarą Latvijos kariuomenė, kuri buvo įtraukta į Raudonosios armijos sudėtį,

¹³⁹ Bruņoto vilcienu pulks. Latvieši vēstures liktņdzirnās, <<http://latviansmilhistory.blogspot.ru/2009/10/brunoto-vilcienu-pulks.html>> [žiūrėta: 2015 01 15].

¹⁴⁰ N., Bruņoto vilcienu pulka 20 gadi, *Latvijas kareivis*, 1939, Nr. 127, 2 lpp.

¹⁴¹ 1938 m. Latvijos Respublikos kariuomenės dislokacijos schema Nr. 6, *LCVA*, f. 929, ap. 2, b. 1064, l. 8 ap, lapas nenumuotas.



Latvijos kariuomenės šarvuotojo traukinio artilerijos platforma, ginkluota 152 mm kalibro M1877 modelio jūrine patranka „Canet“ (Rusija). XX a. 4-asis dešimtmetis

LKM rinkiniai, inv. Nr. LKM 4-30650/8000-FT

turėjo du šarvuotuosius traukinius. Jie papildė SSRS Baltijos karinio laivyno 10-ąją atskirąją geležinkelių artilerijos divizioną¹⁴².

Lyginant Baltijos valstybių šarvuotuosius traukinius pasakytina, kad šarvuotųjų traukinių kaip tokio tipo kovinių dalinių pajėgumus lėmė skirtinga Nepriklausomybės kovų patirtis ir karinės vadovybės pozicija. Jau 1918–1919 m. Estijos ir Latvijos kariuomenės šiose kovose panaudojo daugumą savo traukinių, skirtingai nuo Lietuvos kariuomenės, kurios šarvuotasis traukinys tik 1920 m. pabaigoje dalyvavo kovose su lenkais. Taip pat tiek bolševikai, tiek bermontininkai fronte gana dažnai pasitelkdavo šarvuotuosius traukinius, kai kuriuos kaip karo grobį paėmė minėtos šalys. Skyrėsi ir kovos pobūdis, karių, turėjusių profesinių žinių ir tarnavusių šarvuočių daliniuose, patirtis, likusių nuo karo riedmenų skaičius.

Šių „tvirtovių ant bėgių“ Estijos ir Latvijos karinė vadovybė atsisakyti neskubėjo, nes šie traukiniai turėjo nemažą mobilumą, šarvuotės ir ginkluotės pranašumą, galėjo remti kitus karinius dalinius, netgi būti jų jud-

¹⁴² М. Коломиец, *Бронепоезда Великой Отечественнойной. „Сухопутные броненосцы“ Красной Армии*, Москва, 2010, с. 53.



Latvijos kariuomenės šarvuotųjų traukinių karių antkrūtinis ženklas (XX a. 3–4 dešimtmetis) ir šarvuotųjų traukinių diviziono vėliava (apie 1925 m.)

Autoriaus asmeninė skaitmeninė kolekcija

riomis aprūpinimo bazėmis ir t. t. Galimybės panaudoti šiuos traukinius priklausė nuo geležinkelių tinklo. Labiausiai išplėtotą plačiojo ir siaurojo geležinkelių tinklą turėjo Latvija, gerokai retesni (net už Lietuvos) – Estija, tačiau šis veiksnys neturėjo įtakos šarvuotųjų traukinių dalinių raidai.

Nepriklausomybės kovose Baltijos valstybių kariuomenės susidūrė su bolševikų, bermontininkų ir lenkų (tik Lietuvos kariuomenė¹⁴³) šarvuotaisiais daliniais, taip pat ir šarvuotaisiais traukiniais. Tačiau šiame straipsnyje pateikiami tik trijų Baltijos valstybių kariuomenių šarvuotųjų traukinių pagrindiniai duomenys, kadangi, palyginti su šiomis šalimis, ypač Nepriklausomybės kovų metu (1918–1921 m.), Lenkijos kariuomenė turėjo labiau išplėtotą geležinkelių tinklą, daugiau šarvuotųjų traukinių (per 50), klasikinę, tačiau nuoseklią organizacinę struktūrą (divizionų, pulkų), sukomplektuotą personalą, galingesnę šarvuotę ir panašią ginkluotę. 1931 m. vyko šarvuotųjų traukinių dalinių modernizavimas, dėl to pasikeitė dalinių struktūra, personalo sudėtis ir funkcijos. Šie šarvuotieji traukiniai dalyvavo ir Antrajame pasauliniame kare¹⁴⁴.

Nepriklausomybės kovose Baltijos valstybių kariuomenių šarvuotųjų traukinių reikšmė ir funkcinis panaudojimo efektyvumas buvo didžiausias, tačiau taikos metu daugiausia dėl finansavimo, pasikeitusių karybos

¹⁴³ Žinoma, kad 1920 m. rudenį Lietuvos teritorijoje veikė Lenkijos šarvuotieji traukiniai „Pederevskis“ / „Generolas Želigovskis“ (lenk. „Paderewski“ / „Generał Żeligowski“) ir „Mirtis“ (lenk. „Śmierć“).

¹⁴⁴ T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Warszawa, 1987, s. 9–20, 23–35, 172–205.

tendencijų ir pačios kariuomenės poreikių perskirstymo, skiriant daugiau dėmesio šarvuotiesiems automobiliams ir lengviesiems tankams, šarvuotųjų traukinių įtaka sumažėjo, tačiau, priešingai nei Lietuva, kitos kaimyninės valstybės jų neatsisakė, bet, sumažinusios skaičių, juos modernizavo, perskirstė pajėgumus ir funkcijas.

IŠVADOS

1920 m. sausį pradėtas, o rugpjūčio 25 d. buvo baigtas formuoti pirmasis Lietuvos kariuomenės šarvuotasis traukinys „Gediminas“. Jo įgula rugsėjį ir spalį Suvalkų fronte dalyvavo kovose su lenkais. „Gediminas“ fronte vykdė žvalgomąsias ir paramos funkcijas, o taikos metu saugojo strateginius objektus, dalyvavo manevruose, pratybose ir mokymuose.

Visą laiką, kol funkcionavo šarvuotųjų traukinių koviniai daliniai, juos sudarė dvi pagrindinės dalys – kovinė ir bazinė. Į kovinę dalį įėjo prekiniai garvežiai, 1–4 keturašės ir dviašės artilerijos platformos, ginkluotos patrankomis ir haubicomis, 1–2 kulkosvaidžių vagonai, ginkluoti kulkosvaidžiais, 1–2 motorinė ir rankinė šarvuotosios drezinos, skirtos žvalgybai vykdyti. Bazinę dalį sudarė keliolika rusiškų ir vokiškų keturašių, triašių ir dviašių keleivinių I–II, III ir IV klasės ir prekinių vagonų, kontrolinių platformų. Bazinis sąstatas buvo bendras visam traukiniui arba daliniui, jis kovos veiksmuose nedalyvaudavo, bet buvo naudojamas apsaugai ir paramai užtikrinti.

Šarvuotieji traukiniai buvo ginkluoti įvairių kalibrų prancūziškais ir vokiškais (angliškais) patrankomis, vokiškais haubicomis ir kulkosvaidžiais. Šarvuotieji traukiniai buvo nudažyti prancūzišku, vėliau – vokišku kamufliažu arba tik slepiamąja spalva, o atskiroms užduotims vykdyti maskuojami medžiais ir šakomis. Ant traukinio garvežių ir vagonų šonų buvo pavaizduotas baltas Vytis raudoname fone, baltos spalvos dažais parašyti traukinio ir vagonų pavadinimai ir numeriai.

Traukinio įgula buvo ginkluota vokiškais, ispaniškais pistoletais, vokiškais ir britiškais šautuvais, karabinais ir granatomis. Iš pradžių kariai dėvėjo vokiškas ir (daugiausia) amerikietiškas, vėliau – tik lietuviškas karių uniformas su skiriamaisiais ženklais.

1921 m. rugpjūčio 1 d. šarvuotojo traukinio „Gediminas“ pagrindu

buvo suformuotas šarvuotųjų traukinių pulkas. Jį sudarė trys traukiniai – „Gediminas“, „Kęstutis“ ir „Algirdas“. 1924 m. sausio 1 d. pulkas buvo reorganizuotas į šarvuotųjų traukinių batalioną. Jį sudarė traukiniai „Gediminas“ ir „Kęstutis“. 1927 m. rugsėjo 16 d. šarvuotųjų traukinių batalionas buvo performuotas į kuopą, ją sudarė tik „Gediminas“. 1935 m. rugpjūčio 14 d. buvo išformuotas paskutinis šarvuotasis traukinys. Šarvuotieji traukiniai buvo dislokuoti Kaune (Žemojoje Fredoje, Žemuo-siuose Šančiuose ir Linksmakalnyje), nuo 1925 (1927) m. – Radviliškyje.

Lietuvos kariuomenės šarvuotieji traukiniai galėjo būti priskiriami vidutinių šarvuotųjų traukinių tipui, bet dydžiu niekada neprilygo nustatytam standartui. Performuojant ir išformuojant šarvuotuosius trauki-nius (dažniausiai dėl brangios eksploatacijos ir trūkstamo finansavimo), jų riedmenys buvo perduoti 2-ajam artilerijos pulkui, 2-ajam inžinerijos batalionui ir Geležinkelių valdybai.

Estijos ir Latvijos kariuomenėse šarvuotųjų traukinių daliniai buvo pradėti formuoti anksčiau nei Lietuvoje – 1918–1919 m. – ir funkcionavo visą Nepriklausomybės laikotarpį, juos sudarė daugiau traukinių. Šių šalių šarvuotieji traukiniai buvo geriau aprūpinti ir pasirengę vykdyti kovines paramos ir žvalgybos funkcijas.

Įteikta 2016 m. rugpjūčio 1 d.

LES TRAINS BLINDÉS DE L'ARMÉE LITUANIENNE 1920-1935

Lieutenant dr. Andriejus STOLIAROVAS

Brigade d'infanterie mécanisée de l'armée lituanienne « Loup de fer »

La formation du premier train blindé de l'armée lituanienne, le « Gediminas », a commencé le 18 janvier et s'est achevée le 25 août 1920. Son unité a participé dès septembre et octobre sur le front de la Suvalkija aux combats pour l'indépendance contre les Polonais. Le « Gediminas » remplissait au front les fonctions de reconnaissance et de soutien au combat, et, en temps de paix, il protégeait les sites stratégiques, participait aux manœuvres, exercices et entraînements.

Le train blindé comprenait deux parties principales : la partie de combat et la partie de base. La partie de combat possédait des locomotives de série, une à quatre plateformes d'artillerie à quatre ou deux essieux, armées de canons et d'obusiers, un ou deux wagons à mitrailleuses, armés de mitrailleuses, et une ou deux draisines, motorisée ou manuelle, blindée ou non, pour effectuer la reconnaissance. La partie de base comprenait une dizaine de wagons russes et allemands à quatre, trois ou deux essieux pour les passagers de classe I–II, III et IV et les marchandises qui permettaient à l'unité de se loger (officiers en classe I–II et soldats en classe III, toilettes), étudier (classes), travailler (quartier général, administration, loge de la garde), préparer les repas et manger (cuisine et cantine), se détendre (mess) et se soigner (dispensaire). Cette partie comprenait également des wagons de marchandises à usage spécifique pour les entrepôts et les ateliers, ainsi que des plateformes de contrôle avec le matériel ferroviaire (rails, outils) et des outils d'assistance. Le convoi de base était commun à tout le train ou l'unité qui ne participait pas aux combats mais était utilisée pour assurer protection et soutien.

Les trains blindés étaient armés avec des canons français et allemands (anglais) de différents calibres, des mitrailleuses et obusiers allemands. Les trains blindés étaient peints avec un camouflage français, puis allemand, ou simplement une couleur de dissimulation, et ils étaient masqués avec des arbres et des branches pour effectuer certaines missions. Un Vytis blanc sur fond rouge était représenté sur les côtés des locomotives et des wagons des trains, les noms et numéros des trains et des wagons étaient écrits à la peinture blanche.

L'unité du train était armée de pistolets allemands et espagnols ainsi que de carabines, grenades et fusils allemands et britanniques. Au début, les soldats portaient des uniformes allemands et (surtout) américains, puis, uniquement

des uniformes lituaniens avec des insignes distinctifs.

Le 1^{er} août 1921, sur la base du train blindé « Gediminas » a été constitué le régiment des trains blindés. Il comprenait trois trains : « Gediminas », « Kęstutis » et « Algirdas ». Le 1^{er} janvier 1924, le régiment a été réorganisé en bataillon des trains blindés qui comprenait les trains « Gediminas » et « Kęstutis ». Le 16 septembre 1927, le bataillon des trains blindés a été réorganisé en compagnie et il comprenait seulement le « Gediminas ». Le dernier train blindé a été retiré le 14 août 1935. Les trains blindés étaient stationnés à Kaunas (dans les quartiers de Žemoji Freda, Žemieji Šančiai et Linksmakalnis) puis, à partir de 1925 (1927), à Radviliškis.

Les trains blindés de l'armée lituanienne pouvaient être classés dans la catégorie des trains blindés moyens, mais, par leur taille, ils n'ont jamais atteint la norme établie. Lorsque les trains blindés ont été reconfigurés et retirés (le plus souvent à cause de leur exploitation chère et d'un manque de financement), leur équipement roulant a été transféré au 2^e régiment d'infanterie, au 2^e bataillon de génie et à la direction des chemins de fer, tandis que le matériel militaire restant a été attribué non seulement aux unités de combat, mais aussi aux ateliers locaux et mobiles.

Dans les armées estonienne et lettonne, des unités des trains blindés ont constituées plus tôt qu'en Lituanie (1918-1919), elles ont été en activité pendant toute la période de l'indépendance, c'est-à-dire jusqu'en 1940, et comprenaient plus de trains. Les trains blindés de ces pays étaient mieux équipés et préparés pour remplir les fonctions de soutien au combat et de reconnaissance.

ARMoured TRAINS OF THE LITHUANIAN ARMED FORCES 1920-1935

Lieutenant dr Andriejus STOLIAROVAS
*Mechanized Infantry Brigade Iron Wolf
of the Lithuanian Armed Forces*

The formation of the Lithuanian armoured army train, *Gediminas*, whose crew participated in the independence battles with the Poles in September and October on the Suwalki front, started on 18 January 1920 and was completed on 25 August 1920. Train *Gediminas* conducted exploratory and combat support functions at the front, and in peacetime guarded strategic facilities, and took part in manoeuvres, exercises and training.

The armoured train consisted of two main parts – the basic and the combat parts. The combat part included locomotives, 1-4 four-axle and biaxial artillery platforms armed with cannons and howitzers, 1-2 machine gun carriages armed with machine guns, 1-2 motor and manual armoured and non-armoured railcars designed to conduct reconnaissance. The basic part included a dozen Russian and German four-axle, two-axle and three-axle passenger cars of I-II, III and IV class and freight cars to accommodate the unit's team (I-II class rooms for army officers, III class rooms for soldiers, a washroom), learning (classes), working (headquarters, office, the guard), cooking and eating (kitchen and dining room), entertainment (officers club), medical treatment (outpatient department), and various special purpose freight cars for storage and workshops, control platforms with railway materials (rails, tools) and aids. The basic formation was common to the whole train or units, which did not participate in combat actions but was used to ensure protection and support.

Armoured trains were equipped with various calibre French and German (English) cannons, howitzers and German machine guns. Armoured trains were painted in French and later in German camouflage, or only in camouflage colours or for individual tasks – masked by trees and branches. The White *Vytis* on a red background was depicted on the sides of locomotives and cars, and the names and numbers of trains and cars were written in white paint.

The train crew was armed with German, Spanish pistols, German and British guns, shotguns and grenades. At first, soldiers wore German and (mostly) American, and later only Lithuanian military uniforms with insignia.

On 1 August 1921, the regiment of armoured trains, based on the armoured

train *Gediminas*, was formed. It consisted of three trains - *Gediminas*, *Kęstutis* and *Algirdas*. On 1 January 1924, the regiment was reorganized into the armoured train battalion. It consisted of the *Gediminas* and *Kęstutis* trains. On 16 September 1927, the armoured train battalion was transformed into a squadron, and consisted of only the *Gediminas* train. On 14 August 1935, the last armoured train was disbanded. Armoured trains were deployed in Kaunas (*Žemoji Freda, Žemieji Šančiai ir Linksmakalnis*), and from 1925 (1927) – in Radviliškis.

Armoured trains of the Lithuanian army could be attributed to the type of medium armoured trains, but never equalled the standard in size. During reshaping and disbanding of armoured trains (usually due to their expensive operation and lack of funding), their vehicles were transferred to the 2nd Artillery Regiment, 2nd Engineering Battalion and the Railway Board, and the remaining military inventory was attributed not only to combat units, but also to local and mobile workshops.

Formation of armoured train units of the Estonian and Latvian armed forces began earlier than in Lithuania – in 1918-1919 and they functioned during the entire period of independence, namely until 1940, and consisted of more trains. Armoured trains in these countries were better equipped and prepared to carry out reconnaissance and combat support functions.