

# KARO PADĖTIES LIETUVOS GELEŽINKELIŲ ZONOJE FUNKCIONAVIMAS 1919–1926 M.

Modestas KUODYS  
Vytauto Didžiojo universitetas

## ĮVADAS

Lietuvoje 1919–1939 m. beveik be pertrūkio veikė karo padėtis. Įvesta kaip gynybinės parengties ir vidaus saugumo užtikrinimo nepaprastoji priemonė, ji du dešimtmečius<sup>1</sup> tiesiogiai veikė svarbiausias valstybės gyvenimo sritis, stipriai varžė piliečių politinę ir visuomeninę raišką.

Didžiąją dalį<sup>2</sup> seiminės demokratijos laikotarpio (1920–1926 m.) karo padėtis veikimo sfera buvo apribota: nepakitusi ji liko tik laikinojoje valstybės sostinėje Kaune, atskirose apskrityse pagal demarkacinę liniją, kariuomenėje ir geležinkelių zonoje. Karo padėtis geležinkelių sistemoje – be galo svarbioje anuometinei valstybei srityje, iki šiol beveik nenagrinėta – negausioje Lietuvos geležinkelių istorijai skirtoje literatūroje ji paliečiama tik epizodiškai. Tokia šios temos tyrinėjimų būklė ir paskatino pabandyti bent iš dalies užpildyti istoriografijoje esančias spragas, iškeliant tikslą – atskleisti bendrą

---

<sup>1</sup> Karo padėtis režimą, orientuojantis į tuometinės valstybės politinės konjunktūros pokyčius, galima skirstyti į du aiškius tarpnius: pirmasis apima 3-ojo dešimtmečio pradžią – iki 1926 m. gruodžio 17 d. perversmo, kada vyravo demokratinis parlamentarizmas; antrasis – beveik visą Antano Smetonos autoritarinio valdymo periodą (1927–1939 m.). Pastaruju laikotarpiu griežčiausios formos karo padėtis visų pirma tarnavo kaip efektyvi visuomenės kontrolės bei opozicijos persekiojimo galimybė, leidžianti nedemokratiniais keliu sudaryti vyriausybę išlaikyti valdžią savo rankose. Pirmaisiais savarankiško valstybingumo metais, Lietuvai žengiant parlamentinės demokratijos keliu (1920–1926 m.), karo padėtis režimo pobūdis buvo kiek kitoks. Karo padėtį tada sankcionavo teisinė demokratinė institucija – Seimas, todėl kiekvienas pilietinių teisių bei laisvių suvaržymą apimantis sprendimas gimdavo karštų diskusijų metu, o jo praktinis įgyvendinimas niekada nepraslysdavo pro priekabios bei atkaklios opozicijos akis, kiekviena proga pasitelkiančios visas įmanomas parlamentinės kovos priemones, kurios nukreiptos dėl idealistinės demokratijos principų išsaugojimo ir įtvirtinimo. Šios aplinkybės lėmė tai, jog pirmojoje 3-ojo dešimtmečio pusėje, net ir tebesant tiesioginei priešišku valstybių karinės intervencijos grėsmei, karo padėtis Lietuvoje buvo nuolat apribojama – apimdavo tik tam tikras valstybės dalis bei institucijas. Po 1926 m. pavasario rinkimų, kairosioms politinėms jėgoms sudarius vyriausybę, karo padėtis beveik pusmečiui (1926 07 02 – 1926 12 18) buvo apskritai atšaukta.

<sup>2</sup> Per penkerius pirmuosius Lietuvos Respublikos gyvavimo metus, karo padėtis režimas sušvelnintas du kartus – 1920 03 04 – 1920 07 24 ir 1922 09 08 – 1926 07 02. Žr.: Įstatymas karo stovui panaikinti // *Vyriausybės žinios (toliau – VŽ)*, 1920 03 04, Nr. 20/255. Įstatymas karo stovui įvesti // *VŽ*, 1920 07 23, Nr. 41/430. Įstatymo karo stovui įvesti pakeitimas // *VŽ*, 1922 09 08, Nr. 105/823. Karo stovio panaikinimo įstatymas // *VŽ*, 1926 07 02, Nr. 242/1582.

karo padėties funkcionavimo Lietuvos geležinkelių zonoje 1919–1926 m. vaizdą, ryškinant specifinius jo bruožus, reikšmę valstybei.

Tikslui pasiekti suformuluoti trys uždaviniai: 1) pristatyti karo padėties geležinkelių zonoje palaikymo institucinę struktūrą, išanalizuoti jos kaitą; 2) aptarti pagrindinius karo padėties palaikymo praktikos bruožus; 3) parodyti karo padėties naudojimą geležinkelių kontrolei ir kovai su antivalstybine veikla jų tarpe.

Reikėtų pastebėti, jog straipsnyje nebus nagrinėjamas geležinkelių naudojimas kariuomenės reikmėms ir specialių, su jais susijusių, karinių dalinių, tokių kaip Geležinkelių batalionas, sudėtis ir veikla, nes tai atskiro tyrimo reikalaujanti tema. Šiame darbe dėmesys sutelkiamas tik į karo padėties, kaip ypatingos teisinės tvarkos administravimo bei įgyvendinimo geležinkelių zonoje kompleksinę apžvalgą, charakteringiausių jos bruožų analizę.

Straipsnio chronologinės ribos apima beveik penkerius metus: nuo karo padėties geležinkeliuose paskelbimo ir iki paskutinio demokratiškai išrinkto Lietuvos Seimo 1926 m. birželio priimto ir liepos 2 d. įsigaliojusio karo padėties panaikinimo įstatymo. Atrodytų, kad tai trumpas, tačiau labai sudėtingas ne tik pačios valstybės, bet ir geležinkelių istorijos tarpinis, kurį, norint detaliau nagrinėti, reikėtų daugiau nei vieno mokslinio straipsnio. Todėl, suprantama, šis darbas nepretenduos į visapusišką pasirinkto tyrimo objekto analizę. Jame daugiau dėmesio bus skirta karo padėties geležinkeliuose funkcionavimui pirmaisiais valstybės gyvavimo metais – sudėtingiausiajam bei permainingiausiajam laikotarpiui, kai susisiekimo sferos apsauga ir priežiūra betarpiškai užsiėmė kariuomenė bei specialiai sukurtos stočių ir ruožų komendantūros (1919–1923 m.); kur kas mažiau susikoncentruojant į sąlyginai ramesnį ir pastovesnį 1924–1926 m. pradžios periodą, žymintį geležinkelių policijos darbo pradžią.

Iki šiol apie karo padėtį prieškarinio Lietuvos geležinkelių zonoje beveik nieko nerašyta – palyginti nedaug informacijos ir apie tuometinių geležinkelių veiklą, darbuotojus. Visa tai gerokai sunkino šį tyrimą. Pirmoji speciali XIX a. pabaigos – XX a. pirmosios pusės Lietuvos geležinkelių istorijai skirta G. I. Kosakovskio monografija pasirodė 1975 m.<sup>3</sup> Joje išsamiai atskleista visa šios transporto rūšies techninės bazės, infrastruktūros tobulėjimo raida – knyga neabejotinai vertinga dėl gausios susistemintos faktų medžiagos. Plačiai, su sovietinei istoriografijai būdinga maniera bei vertinimo pozicija, čia aprašytas ir geležinkelių judėjimas, komunistų partijos vaidmuo jų kovoje už ekonomines ir politines teises. Tačiau apie nuolat veikusią karo pa-

---

<sup>3</sup> Косаковский Г.И., *Железные дороги Литвы*, Вильнюс, 1975.

dėtį knygoje užsiminta tik tiek, jog ji buvo „buržuazijos“ viešpatavimo rams-  
tis, padedantis išnaudoti darbininkų klasę bei slopinti jos pasipriešinimą<sup>4</sup>.  
Nieko daugiau šia tema nepasakė ir kiti, vienaip ar kitaip 3-ojo dešimtmečio  
Lietuvos geležinkelių profesinį sąjungos judėjimą savo veikaluose aprašę  
sovietinio laikotarpio istorikai.

Lietuvai atgavus nepriklausomybę, be vienos ir kitos mėgėjiškos geležin-  
kelių istorijos apybraižos<sup>5</sup> ar kelių, prieškariu publikuotų darbų pagrindu pa-  
rengtų, panašaus pobūdžio straipsnių periodikoje<sup>6</sup>, didesnių bei profesiona-  
lių tyrimų, skirtų ano meto geležinkeliams ar karo padėties reiškiniui juose,  
kol kas taip pat neatsirado. Tik keletoje 1998 m. išleistos Vytauto Lesčiaus  
monografijos apie Lietuvos kariuomenę 1918–1920 m.<sup>7</sup> puslapių galima rasti  
trumpą stočių ir ruožų komendantūrų steigimo bei pirmųjų jų veiklos metų  
pristatymą. Pažymėtina, jog šis skyrelis, kaip ir visa knyga, turi daug gausių ir  
vertingų archyvinių šaltinių. Šiek tiek informacijos apie Lietuvos geležinke-  
lių darbo pradžia, jų techninio aprūpinimo problemas pateikiama Aldonos  
Gaigalaitės straipsnyje apie Ernestą Galvanauską<sup>8</sup> bei knygoje apie Lietuvos  
atstovų veiklą 1919 m. Paryžiaus taikos konferencijoje<sup>9</sup>.

Mokslinių darbų pasirinkta tema stoka savaime skatino didžiausią dė-  
mesį skirti šaltinių, pirma, archyvinių, tyrinėjimui. Pagrindiniai jų saugomi  
Lietuvos centriniam valstybės archyve (LCVA). Medžiagos straipsniui  
kaupimą sunkino tik tai, jog svarbi informacija išsibarsčiusi daugelyje fon-  
dų, kadangi karo padėtis geležinkelių zonoje siejo keletą civilinių ir karinių  
institucijų. Svarbi ir kompaktiškai sudėta tyrimui reikšminga informacija  
sukaupta Lietuvos Geležinkelių karo viršininko fonde (f.767). Čia pavyko  
surinkti daugiausia medžiagos, įvairiai atspindinčios stočių ir ruožų kome-  
ndantūrų veiklą 1919–1923 m. bei karo padėties geležinkeliuose funkcionavi-

<sup>4</sup> Ten pat, c. 143.

<sup>5</sup> *Lietuvos geležinkeliai: šaknys ir atžalos* /sudarė G. Judickas/ Vilnius, 1995.

<sup>6</sup> Su prieškarinio Lietuvos geležinkelių istorija reguliariai supažindindavo 1992 m. pradėtas leisti žurnalas „Geležinkelininkas“, vėliau viręs laikraščiu. Čia daugiausia skelbtos ištraukos iš anuometinės Geležinkelių valdybos parengtų ataskaitų, spaudos; pateikta nemažai trumpų geležinkelių atsiminimų, keletas proginių rašinių. Rengiant straipsnį remtasi: Matyckas J., Lietuvos Geležinkeliai 1918–1938 metais // *Geležinkelininkas*, 1992 Nr. 3–4, p. 11, Nr. 5–6, p. 12, Nr. 7–8, p. 12–13; Inž. Aukštikalnis, Griuvėsių vietoje naujos vertybės pakilo. Kelio ir statybos direkcijos 1918–1938 m. atliktų darbų apžvalga // *Geležinkelininkas*, 1994, Nr. 16, p. 18–20; Bauzytė J., Pirmųjų Lietuvos Geležinkelių būklė // *Geležinkelininkas*, 1995 Nr. 13, p. 19–21; Bauzytė J., Medis ir jo atžalos // *Geležinkelininkas*, 1995, Nr. 19, p. 19–20; Judickas G., Įvertins visuomenė // *Geležinkelininkas*, Nr. 3, p. 18–19; Žeimantas V., Geležinkelio kariai Nepriklausomybės kovose // *Geležinkelininkas*, 200, Nr. 9, p. 5; Nr. 11, p. 3; Nr. 10, p. 4; Nr. 18, p. 5.

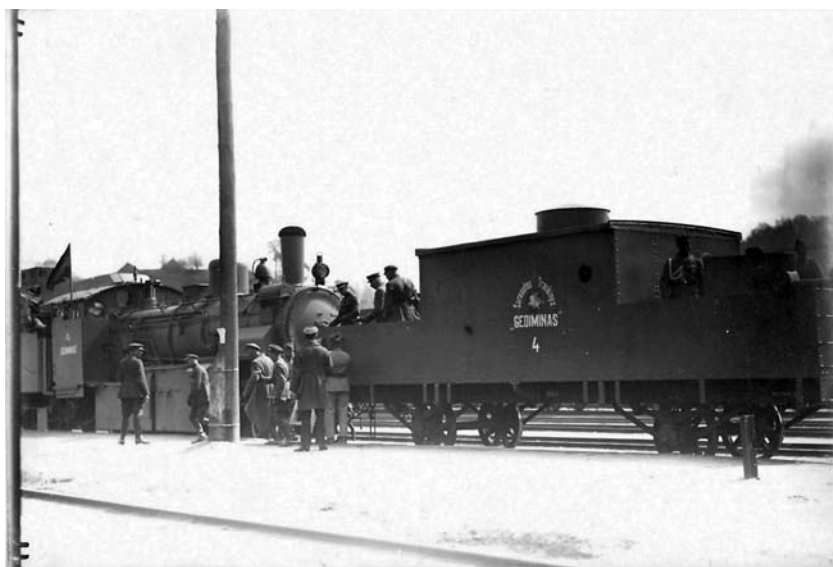
<sup>7</sup> Lesčius V., *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, Vilnius, 1998, p. 418–422.

<sup>8</sup> Gaigalaitė A., Ernestas Galvanauskas ir Nepriklausomos Lietuvos Geležinkelių tvarkymas // *Geležinkelininkas*, 1995, Nr. 16, p. 21–23; Nr. 17, 10–11.

<sup>9</sup> Gaigalaitė A., *Lietuva Paryžiuje 1919 metais*, Kaunas, 1999.

mą: įvairių aplinkraščių, įsakymų raportų, personalo žiniaraščių, ataskaitų, nutarimų apie skirtas bausmes, skundų, pranešimų apie incidentus, revizijas; reformų projektų, jų vertinimų ir t. t. Analogiško pobūdžio dokumentų, gal tik kiek mažiau, rasta ir Krašto apsaugos ministerijos (f.384), Generalinio štabo (f.929), Vietinės kariuomenės brigados (f.10), Apskričių komendantūrų (f.499), Susisiekimo ministerijos (f.386), Ministrų kabineto (f.923) fonduose. Duomenys apie Geležinkelių policijos organizavimą ir darbo pradžią sukaupti Policijos departamento (f.394) fonde. Labai platus Centriniam valstybės archyve saugomas Geležinkelių valdybos fondas (f.1160) – jame pavyko surasti dokumentų, leidusių iliustruoti bandymus spręsti nuolatos streikavusių padienių geležinkelio darbininkų socialines problemas.

Atskleisti karo padėties geležinkeliuose padėtį padėjo ir archyvuose surinkta medžiaga, papildė įvairūs publikuoti šaltiniai. Viena jų grupė – įstatymai, vyriausybės įsakymai – paskelbti „Laikinosiose vyriausybės žiniuose“, o vėliau „Vyriausybės žiniuose“, įsakymų kariuomenei rinkiniai, publikuotos geležinkelių policijos instrukcijos<sup>10</sup>, jie padėjo išanalizuoti teisinius karo padėties aspektus, susipažinti su jų praktinio įgyvendinimo reikalavimais.



Šarvuotas traukinys „Gediminas“

<sup>10</sup> *Kelio sargui instrukcija*, Kaunas, 1923; *Geležinkelių policijos instrukcija*, Kaunas, 1925.

Daug naudingos faktinės medžiagos, statistikos apie geležinkelius, jų darbuotojus, policiją pateikiama proginiuose, apžvalginio pobūdžio leidiniuose<sup>11</sup>, Geležinkelių valdybos ataskaitose<sup>12</sup>.

Kita šaltinių grupė – periodinė spauda. Geležinkeliečiai prieškario Lietuvoje turėjo du savo leidinius, tačiau jie buvo leidžiami su pertrūkiais<sup>13</sup>. 4-ojo dešimtmečio pabaigoje „Geležinkelinko“ žurnale padėti pirmieji žingsniai, bandant užrašyti ir apibendrinti beveik dviejų dešimtmečių laikotarpio Lietuvos geležinkelių istoriją, paskelbta nemažai vertingų su tuo susijusių veikėjų prisiminimų<sup>14</sup>. Apie geležinkeliečių streikus, kovą už ekonominius interesus 1921–1922 m. nemažai rašyta nereguliariai pasirodydavusiuose profesinių sąjungų leidiniuose bei kitoje kairiojoje spaudoje.

Rengiant straipsnį, teko perversti ir pluoštą įvairių memuarinio pobūdžio tekstų. Pirmieji prisiminimai apie Lietuvos geležinkelių pradžią buvo užrašyti ir sudėti į atskirą leidinį dar tarpukariu, prabėgus vos dešimčiai metų nuo Lietuvos nepriklausomybės paskelbimo<sup>15</sup>. 1974 m. išėjimoje pasirodžiuosioje Lietuvos policijai skirtoje apybraižoje paskelbti Vytauto Reivyčio prisiminimai, supažindinantys su tarnybos Geležinkelių policijoje ypatumais<sup>16</sup>. 1993 m. „Geležinkelinko“ žurnalas publikavo žymaus valstybės veikėjo, buvusio švietimo ministro, valstybės kontrolieriaus Konstantino Šakenio, atsiminimų fragmentus apie darbą Geležinkelių valdyboje pirmaisiais jos veiklos metais<sup>17</sup>. Visas šis pristatytas gana platus bei informatyvus šaltinių kompleksas ir tapo pagrindine viso tyrimo atrama.

---

<sup>11</sup> Inž. Sabaliauskas, *Geležinkeliai // Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918–1928 m.* / fotografuoti. leid. / Kaunas, 1990, p. 273–287; *Lietuvos policija 1918–1928* / red. I. Tamašauskas / Kaunas, 1930.

<sup>12</sup> *Geležinkelių valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m.*, Kaunas, 1925.

<sup>13</sup> Trečiojo dešimtmečio viduryje leisti „Geležinkelietis“ ir „Geležinkelinkas“ greitai buvo valdžios uždaryti, kaip įtakojami komunistų, ir tik 1935 m. vėl pasirodė „Geležinkelinku“ pavadintas geležinkelių tarnautojų žurnalas, reguliariai leistas iki 1940-ųjų. Šį sykį jokių problemų dėl leidinio „politinės linijos“ nekilo, nes pastarasis atstovavo oficialiąją tautininkų valdžios poziciją. Žr.: Iš netolimos geležinkelinkų spaudos praeities // *Geležinkelinkas*, 1937 03 01, Nr. 4, p. 57.

<sup>14</sup> Daugiausia tokių prisiminimų pateikta 1939 m. liepos 6-osios proginiame „Geležinkelinko“ numeryje, pažymint dvidešimtąsias Nepriklausomos Lietuvos geležinkelių metines.

<sup>15</sup> *Lietuvos geležinkelių dešimtmetis 1919–1929*, Kaunas, 1929.

<sup>16</sup> *Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos tarnyboje* / red. A. Bagdonas / Chicago, 1974. Šioje, bei 1928 m. išleistame I. Tamašausko redaguotame, darbe pateiktą medžiagą apie Geležinkelių policiją 1998 m. apibendrinu ir atskiroje knygelėje paskelbė Česlovas Mačinskas. Žr.: Mačinskas Č., *Policija Lietuvoje 1918–1940 metais*. Vilnius, 1998.

<sup>17</sup> Šakenis K., Lietuvos geležinkelių užuomazga. Atsiminimai iš tarnybos Geležinkelių valdyboje 1919–1925 metais // *Geležinkelinkas*, 1993 Nr. 12, p. 8; Nr. 14, p. 12–13; Nr. 15, p. 12; Nr. 16, p. 20–21; Nr. 17, p. 20–21.

## STOČIŲ IR RUOŽŲ KARO KOMENDANTŪRŲ LAIKOTARPIS 1919–1923 M.

### Lietuvos geležinkeliai valstybingumo pradžioje.

#### Karo padėties įvedimas

Nepriklausomybę paskelbusiai Lietuvai, siekusiai įtvirtinti valstybingumą, gerai funkcionuojantys geležinkeliai buvo ne mažiau svarbūs nei sava, kovoti galinti kariuomenė. Be efektyvaus susisiekimo, nebuvo įmanomas joks rimtesnis pasipriešinimas kraštą užplūdusiems priešams: reikėjo pervežti kariuomenės dalinius, aprūpinti frontą amunicija, maistu<sup>18</sup>. Geležinkeliams turėjo tekti didžiulė reikšmė ir kuriant jaunos valstybės ūkio pagrindus – vykdant eksportą bei importą. Dėl to susisiekimo linijų perėmimas, jų eksploatacijos užtikrinimas ir apsauga tapo vienu svarbiausių Lietuvos vyriausybės uždavinių jau 1918 m. pabaigoje.

Tuo metu Lietuvą raižė pakankamai tankus geležinkelių tinklas. Garvežių judėjimas čia prasidėjo dar XIX a. 7-ajame dešimtmetyje, o iki Pirmojo pasaulinio karo jau egzistavo kelios stambios, carinės valdžios nutiestos garvežių kelių linijos<sup>19</sup>. Tai buvo vadinamųjų plačiųjų geležinkelių, turėjusių 1524 mm tarpą<sup>20</sup> tarp bėgių, ruožai. Amžių sandūroje pradėjo veikti ir pirmoji siaurojo (750 mm pločio) geležinkelio atkarpa prie Panevėžio. Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui ir Lietuvą užėmus Vokietijos kariuomenei, geležinkelių tinklas krašte dar labiau sutankėjo: atsirado nauji Tauragės – Šilėnų, Šakių – Joniškio, Palemono – Gaidžiūnų, Kretingos – Skuodo plačiųjų geležinkelių ruožai. Siekdamą pagerinti fronto aprūpinimą, o taip pat įvairių

<sup>18</sup> Geležinkelių svarbą karo metu gana daug rašyta XX a. 3–4-ojo dešimtmečių Lietuvos karinėje spaudoje žr.: plk. lt. J. Sutkus, Karo politiškoji ekonomija // *Mūsų žinynas*, 1926, Nr. 28, p. 19; plk. lt. Culman, Strategija // Ten pat, Nr. 40, t. 15, p. 30–38; ats. plk. Jochim, Kariuomenės aprūpinimas kare // Ten pat, 1930, Nr. 61, p. 234–251; mjr. Skibarka, Geležinkelių reikšmė karui // Ten pat, Nr. 116, p. 437–456.

<sup>19</sup> 1861 m. balandžio 28 d. pradėjo veikti Kauno – Virbalio ruožas, 1862 m. gegužės 9 d. atidarytas Daugpilio – Vilniaus – Lentvario – Kauno geležinkelis, 1864 m. – Peterburgo – Varšuvos geležinkelis per Vilnių; 1871 m. rugsėjo 4 d. pradėjo veikti Liepojos – Kaišiadorių, o 1873 m. lapkričio 13 d. – Kalkūnų – Radviliškio ir Mintaujos – Mažeikių ruožai. 9-ajame dešimtmetyje pradėta statyti keletas geležinkelių linijų pietryčių Lietuvoje, Plačiau žr.: Ružancovas A., Geležkeliai Lietuvoje (1859–1919 metais) // *Geležinkelininkas*, 1939 07 06, Nr. 12–13 p. 238; Gimbutas J., Geležinkelis // *Lietuvių enciklopedija*, t. 7, Boston, 1956, p. 102; Žeimantas L. V., Peterburgo – Varšuvos Geležinkelio administravimas. Šiaurės Vakarų geležinkelis // *Geležinkelininkas*, 2000, Nr. 20, p. 3; Nr. 22, p. 5; Nr. 23–24, p. 7; Žeimantas L. V., Šiaurės – Vakarų geležinkelis // *Geležinkelininkas*, Nr. 2001, Nr. 1, p. 3; Nr. 2, p. 4; Nr. 4, p. 4; Žeimantas L. V., *Sanki Peterburgo – Varšuvos geležinkelis (1858–1915)*, Vilnius, 2004; Žeimantas L. V., *Liepojos – Romnų geležinkelis (1869–1915)*, Vilnius, 2005.

<sup>20</sup> Carinės Rusijos laikais nutiestų plačiųjų geležinkelių plotis tarp bėgių buvo 1524 mm, Nepriklausomoje Lietuvoje stengtasi prisitaikyti prie Vokietijos ir kitų Vakarų Europos šalių standartų (1435 mm). Žr.: Biržiškis J., Nauja Baltijos geležinkelių koncepcija // *Geležinkelininkas*, 1992, Nr. 13–14, p. 3.

žaliavų išvežimą į Vokietiją, okupacinė valdžia daugelyje Lietuvos vietovių aktyviai tiesė siaurųjų bėgių atkarpas. 1919 m. pradžioje krašte buvo apie 463 km dviejų tipų (750 mm ir 600 mm) siaurųjų geležinkelių<sup>21</sup>. Visas susiekimo garvežiais linijas tuo metu valdė okupacinė vokiečių administracija, kurios santykiai su pirmosiomis Lietuvos vyriausybėmis, nepaisant karą laimėjusių šalių spaudimo Berlynui, buvo pakankamai sudėtingi<sup>22</sup>. Todėl 1919 m. sausio pradžioje prasidėjusios derybos dėl geležinkelių perėmimo vyko pakankamai komplikuoti. Bendru susitarimu prie vokiečių Geležinkelių karo direkcijos dirbo Lietuvos ministrų kabineto paskirtas atstovas, turėjęs padėti, koordinuoti kelių ir turto perdavimą, tačiau visą šį procesą nuolat trukdė įvairūs incidentai<sup>23</sup>. Dėl iškilusių problemų Mykolo Sleževičiaus vyriausybė įteikė oficialų, protesto formos, raštą generaliniam Vokietijos įgaliotiniam dr. E. Cimerlei (Zimmerle), kuriame skundėsi ir priekaištavo, kad okupacinė valdžia išipareigojimus perleisti geležinkelius bei dalį būtiniausio jų turto, o taip pat suteikti reikiamų karui ginklų ir amunicijos, vykdo nenoriai; be to, vokiečių kareiviai ruožuose ardo visą ryšių infrastruktūrą, savavaliauja<sup>24</sup>. Rašto pabaigoje gana emocionaliai konstatuota, jog „dėlei viršui paminėtų aplinkybių darosi aišku, kad ir perėmimas geležinkelių įstaigų iš 5-ojo ir 6-ojo Karo gelžk.[elių] direkc.[ijos] rajonų tėra iliuzija“<sup>25</sup>. Vis dėl to 1919 metams įpusėjus, Lietuvą apleidžiant vokiečių kariuomenei, susiekimo linijų perėmimo reikalai pagaliau pajudėjo: liepos 4 d. Vokietijos vyriausybės įgaliotinis E. Cimerlė ir karo geležinkelių atstovas Kleinmanas iš vienos pusės, Lietuvos ministrų kabineto pirmininkas M. Sleževičius ir susisiekimo ministras Valdemaras Čarneckis iš kitos pusės, pasirašė sutartį dėl geležinkelių ir jų infrastruktūros perdavimo<sup>26</sup>. Vykdydami sutartį, liepos 6 d. vokiečiai Lietuvos atstovams perleido Kaišiadorių stotį ir ją, su Radvilikiu jungiantį plačiųjų geležinkelių ruožą, – tą dieną šiuo bėgių keliu pravažiavo ir pirmasis lietuvių garvežys<sup>27</sup>. Pastaroji data tarpukariu minėta kaip Nepriklausomos Lietuvos geležinkelių pradžios diena. Netrukus perimti ir Kaišiadorių – Linkaičių, Kaišiadorių – Kauno – Vilkaviškio – Palemono – Gaižiū-

<sup>21</sup> Косаковский Г.И., *Железные дороги Литвы*, с. 99.

<sup>22</sup> Jakubčionis A., Pranas Dovydaitis – mokslininkas politikoje // *Lietuvos Respublikos ministrai pirmininkai (1918–1940)*, Vilnius, 1997, p. 136.

<sup>23</sup> Šimoliūnas J., Sunkios darbo apytovos Lietuvos geležinkelių organizacijos pradžioje // *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 59.

<sup>24</sup> Lietuvos vyriausybės raštas Vokiečių valstybės generaliniam įgaliotiniui dr. E. Zimmerle // *LVŽ*, 1919 01 016, Nr. 2–3.

<sup>25</sup> Ten pat.

<sup>26</sup> Inž. Sabaliauskas, Geležinkeliai // *Pirmasis Nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918–1928 m.*, p.273; Mačtyckas J., Lietuvos geležinkeliai 1918–1938 metais // *Geležinkelininkas*, 1992, Nr. 3–4, p. 11.

<sup>27</sup> *Geležinkelių valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m.*, p. 3.

nų, Radviliškio – Panevėžio ruožai. Rugsėji, iš Lietuvos išstūmus bolševikus, lietuvių kariuomenė užėmė Panevėžio – Obelių – Eglaitės geležinkelių liniją, o gruodį, užbaigus operacijas prieš bermontininkus, – Šiaulių – Požerūnų, Šiaulių – Mažeikių – Kretingos ruožus<sup>28</sup>. 1920 m. sausio 1 d. Lietuvos geležinkelių valdyba savo žinioje turėjo 965 kilometrus plačiųjų geležinkelių, 125 km (750 mm pločio) ir 300 km (600 mm pločio) siaurųjų geležinkelių<sup>29</sup>.

Perėmus geležinkelių linijas, Lietuvos vyriausybei dar teko spręsti nemažai problemų, susijusių su jų parengimu eksploatacijai: infrastruktūra buvo apardyta, daug įrangos išgrobstyta, trūko reikiamų kadru, beveik neturėta ir garvežių<sup>30</sup>. Dėl pastarųjų nuomos ir pirkimo susitarta su Vokietijos vyriausybe, dalį šios technikos, mainais į linus, pagal 1919 m. Paryžiuje sudarytą sandėrį, pavyko įsigyti iš Prancūzijos<sup>31</sup>, o taip pat gauti iš Sovietų Rusijos kaip kompensaciją, numatytą 1920 m. liepos 12 d. taikos sutartyje<sup>32</sup>. Įsigijus transporto priemonių, susidurta su kita rimta problema – katastrofiškai trūko kuro. Todėl jau 1920 m. pradžioje Lietuvos kariuomenės vadovybė reikalavo geležinkelių apylinkių gyventojams nustatyti miškų kirtimo ir malkų, tinkamų geležinkelių kurui, ruošimo prievolę, kurios vykdymą kontroliuotų karo komendantai<sup>33</sup>.

Per pirmuosius penkerius savarankiško valstybingumo metus Lietuvos geležinkelių kilometražas nuolat augo: 1923 m. prijungus Klaipėdos kraštą įgyta 134, 79 km ilgio linija, tais pačiais metais pastatytas 58 km Kazlų Rūdos – Seštokų ruožas, o 1925 m. – 78 km Amalių – Telšių ruožas<sup>34</sup>. 1929 m. liepos 9 d. duomenimis, Lietuvos geležinkelių valdyba valdė 1182, 63 km kelių<sup>35</sup>.

Gyvybiškai svarbus valstybei susisiekimas, kovojant dėl nepriklausomybės ir stiprinant jos pagrindus, priklausė ne tik nuo geležinkelių materialinio aprūpinimo, techninės bazės ir kelių kokybės – reikėjo suorganizuoti karo ir besikeičiančių valdžių suirutės išblaškytus stočių ir ruožų darbuotojus, priversti visą struktūrą funkcionuoti, apsaugoti ją bei užtikrinti tvarką. Į Kauną persikėlusį Lietuvos vyriausybė, organizuodama krašto gynybą Sovietų Rusijos intervencijos metu bei stengdamasi įtvirtinti savo valdžią, griebsi nepaprastųjų priemonių – 1919 m. pradžioje savo kontroliuojamose teritorijose paskelbė karo padėtį<sup>36</sup>. Šio specifinio teisinio režimo veikimo erdvė per

<sup>28</sup> Lietuvos geležinkelių dešimtmetis 1919–1929, p. 4.

<sup>29</sup> Ten pat.

<sup>30</sup> Grinkevičius S., Lietuvos geležkeliai // Lietuvos geležinkelių dešimtmetis, p. 63.

<sup>31</sup> Gaigalaitė A., Lietuva Paryžiuje 1919 metais, p. 151–156.

<sup>32</sup> Косаковский Г.И., Железные дороги Литвы, с. 100.

<sup>33</sup> Vyriausiojo karo vado 1920 02 04 įsakymo projektas // LCV A, f. 929, ap. 1, b. 377, l. 144.

<sup>34</sup> Gimbutas J., Geležinkelis // Lietuvos enciklopedija, p. 103.

<sup>35</sup> Lietuvos geležinkelių dešimtmetis 1919–1929, p. 4.

<sup>36</sup> Karo padėties paskelbimo įsakymai // LVŽ, 1919 03 05, Nr. 4/47; Nr. 4/48; Nr. 4/49.



metus, vejjant bolševikus iš krašto, vis plėtėsi, kol galiausiai apėmė beveik visą tuometinę Lietuvą. Karo padėties įgyvendinimą reglamentavo 1919 m. vasario mėnesį priimti, o kovą kiek pataisyti Ypatingieji valstybės apsaugos įstatai (toliau – YVAĮ), išspausdinti „Laikinosiose Vyriausybės žiniose“<sup>37</sup>. Apskrytyse, įvedus karo padėtį, vyriausioji karo vadovybė skyrė karo komendantus, kurie, remdamiesi jiems pavestais kariuomenės daliniais, turėjo užtikrinti Vyriausybės nurodymų vykdymą, viešąją tvarką, apsaugoti kovojančios kariuomenės užnugarį, teikti jai visokeriopą pagalbą, kovoti su priešais agentais, rėmėjais, agitatoriais. Kad šios funkcijos būtų efektyviai vykdomos, YVAĮ suteikė komendantams labai didelius įgaliojimus – viršenybę prieš vietos civilinę valdžią bei platų administracinių poveikio priemonių arsenalą<sup>38</sup>. Savo nuožiūra spręsdami, kas kelia grėsmę valstybės tvarkai ir saugumui bei kariuomenei, komendantai galėjo suimti, ištremti įtartinus asmenis, sustabdyti spaudos leidinius, uždrausti susirinkimus, pakeisti civilinės valdžios įsakymus. Jiems taip pat suteikta teisė kontroliuoti prekybą, leisti arba drausti įvežti ir išvežti prekes, produktus, sankcionuoti bendrąsias arba atskiras rekvizicijas, įsakyti reikalingiems asmenims, specialistams pasilikti apskrityje. Už privalomų įsakymų nevykdymą komendantai galėjo bausti ne tik paprastus piliečius, bet ir savivaldybių narius, milicininkus, skirdami pinigines baudas iki 10 000 markių, 3 mėnesius arešto arba perduoti karo teismams. Pastariesiems tekdavo įvertinti sunkiausius 14–ame YVAĮ paragrafe įvardintus antivalstybinius ir kriminalinius nusikaltimus: ginkluoto sukilimo prieš valdžią rengimą arba dalyvavimą jame, ryšių, susisiekimo priemonių sąmoningą gadinimą, sabotажą, gynybinių resursų naikinimą, kariuomenės ir visuomenės kurstymą, šnipinėjimą, kolaboravimą su priešais, žmogžudystę su apiplėšimu, nelegalų ginklo laikymą, pasipriešinimą pareigūnui. Veikiant karo padėčiai, už daugelį paminėtų nusikalstamų veikų grėšė griežčiausias, išimtinis, nuosprendis – mirties bausmė sušaudant.

Būtinybė užtikrinti gerą susisiekimą, ekstremaliose sąlygose atsidūrusioje valstybėje, privertė vyriausybę nedelsiant įvesti karo padėtį geležinkeluose. Tai buvo padaryta vos tik perėmus iš vokiečių pirmąsias bėgių linijas ir pradėjus jas naudoti kariuomenės reikmėms. Atkovojus likusius ruožus, 1919 m. lapkričio 25 d. oficialiai karo padėtį sankcionavo ministrų kabineto paskelbta geležinkelių militarizacija<sup>39</sup>. Ji reiškė kur kas daugiau nei vien karo padėties paskelbimą geležinkelių zonoje. Militarizacija gerai atspindė-

<sup>37</sup> Plg.: YVAĮ // LVŽ, 1919 03 05, Nr. 4/42; YVAĮ // LVŽ, 1919 03 05, Nr. 5/55.

<sup>38</sup> YVAĮ // LVŽ, 1919 03 05, Nr. 5/55

<sup>39</sup> 1919 11 25 Laikinosios vyriausybės įsakymas // LCVA, f.767, ap.3, b.3, l.1; Geležinkelių militarizacija // LVŽ, 1920 02 06, Nr.1/238.

jo susisiekimo sferos specifiką bei ypatingą reikšmę valstybei. Šio reiškinių esmė – geležinkeliečių pavertimas sukarinta struktūra, valdoma tiesioginiais karinės vadovybės įsakymais ir disciplinuojamą, vadovaujantis kariškais drausmės statutais, o taip pat – gaunančią kareivišką maisto davinį ir rūbus iš kariuomenės intendantūros. Taip siekta užtikrinti maksimaliai efektyvų geležinkelių darbą ir bent laikinai išspręsti opiausias susisiekimo sferos darbuotojų socialines problemas, dažnai paskatindavusias etniškai fragmentuotą, pilietiškai neintegruotą geležinkeliečių kontingentą griebtis sabotazo, streikų, atsisakyti paklusti nurodymams<sup>40</sup>.

Nors šaltiniuose geležinkelių militarizacija ir karo padėtis kartais beveik sutapatinamos, iš esmės tai buvo du artimai susiję, vienas kitą papildantys, tačiau netapatūs dalykai, galintys funkcionuoti atskirai. Geležinkelių militarizacija, suprantant ją kaip šios sferos tarnautojų sukarinimą, po prieštaringų svarstymų buvo atšaukta 1921 m. lapkričio 4 d.<sup>41</sup>, bet karo padėtis liko ir nuolat veikė iki 1926 m. vasaros.

Per visą 1919–1926 m. laikotarpį svarbiausia karo padėties geležinkelių zonoje paskirtis, jos įgyvendinimo principai iš esmės nesikeitė. Galima išskirti penkias pagrindines karo padėties geležinkelių zonoje palaikiusių institucijų funkcijas: 1) geležinkelių infrastruktūros apsauga ir priežiūra, 2) viešosios tvarkos palaikymas bei karo padėties nustatytų apribojimų įgyvendinimas, 3) garvežių judėjimo, karinių pervežimų reguliavimas, krovinių kontrolė, 4) kova su antivalstybine veikla, 5) kriminalinių nusikaltėlių, dezertyrų, kontrabandininkų persekiojimas. Dvi pastarosios funkcijos buvo betarpiškai susijusios su keleivių dokumentų, bagažo ir garvežių vagonų patikra. Karo padėties praktinį įgyvendinimą geležinkelių zonoje, kaip ir visoje Lietuvoje, reglamentavo YVAĮ, tačiau tai buvo tik bendras karinių – administracinių institucijų veiklos ribas apibrėžiantis teisinis dokumentas. Praktinei susisiekimo sferos priežiūrai reikėjo specialių instrukcijų, bet jas vykdant visados griežtai reikalauta laikytis YVAĮ<sup>42</sup>. Nurodymų ir taisyklių rinkiniai, kurių buvo parengtas ne vienas<sup>43</sup>, gerai atskleidžia karo padėties geležinkeliuose paskirtį, atspindi jos palaikymo bruožus.

---

<sup>40</sup> Čiurlys J., Kauno plačiųjų geležkelių dirbtuvių pirmieji žingsniai // *Geležinkelininkas*, 1939 Nr. 12–13, p. 226–227.

<sup>41</sup> KAM 1921 11 09 pranešimas Susisiekimo ministerijai // *LCVA*, f. 923, ap.1, b.160, l.450.

<sup>42</sup> KAM 1922 03 18 raštas Susisiekimo ministrui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 317, l. 20.

<sup>43</sup> 1921 m. Instrukcija Geležinkelių stočių ir ruožų komendantūrų kareiviams, saugantiems kelius ir tiltus // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 70, l. 23–25; 1921 m. Instrukcija dėl kontroliavimo traukinių // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 156, l. 60–61; 1923 01 24 Instrukcija geležkelių stočių ir ruožų komendantams ir žandarų puskarininkiams policijos pareigų srityje // *LCVA*, f. 767, ap.1, b. 32, l. 1–5; *Geležkelių policijos instrukcija*, Kaunas, 1925.

## Karinės geležinkelių administracijos struktūra

Institucinės struktūros požiūriu, karo padėties geležinkeliuose palaikymas tam tikra prasme atkartojavo visose valstybės apskrityse nustatytą tvarką – galiojo tas pats teritorinis karo komendantūrų steigimo principas. Tik čia formuotos stoties ir ruožo, o ne miesto ir apskrities komendantūros. Jos steigtos svarbiausių susisiekimo linijų sankirtose, didesnių miestų ir miestelių stotyse. Pirmosios stočių ir ruožų karo komendantūros atsirado 1919 m. pradžioje, gerokai anksčiau nei Lietuvos valdžia perėmė visas plačių geležinkelių linijas. Tuo metu tokios civilinės institucijos kaip Geležinkelių valdyba, anot vieno pirmųjų jos darbuotojų K. Šakenio, „veikė tik popieriuje“<sup>44</sup>, tad garvežių kelių perėmimas, susisiekimo organizavimas nemaža dalimi teko kariuomenės vadovybei.

1919 m. sausio 8 d. buvo suformuota didžiausia ir svarbiausia, pirmos rūšies padėtį gavusi stoties ir ruožo komendantūra Kaune. Jai iš pradžių vadovavo karin. J. Butkus<sup>45</sup>, vėliau: karin. Petras Žemaitis (1919 01 – 1919 09 05), vyr. ltn. Stasys Kuizinas (1919 09 15 – 1921 07 23)<sup>46</sup>, vyr. ltn. Petras Gureckas<sup>47</sup> (1921 07 04 – 1922 07 04), vėliau – mjr. Vincas Petrauskas.

1919 m. gegužę, pasienyje su Vokietija, sukurta kita pirmos rūšies komendantūra – Virbalyje, kuri jau kitų metų pradžioje buvo reorganizuota į Kauno ruožui priklausantį skyrių (punktą). Tuo laikotarpiu jos komandanto pareigas ėjo iš Kauno komendantūros perkeltas karin. P. Žemaitis (1919 09 15 – 1920 01 01), vėliau – vyr. ltn. P. Gureckas.

1919 m. birželio 1 d. antros rūšies stoties ir ruožo komendantūra atidaryta Panevėžyje. Pirmuoju komendantu tapo karin. P. Voronenko (1919 06 01 – 1920 03 21), vėliau beveik visą likusį jos gyvavimo laikotarpį jai vadovavo vyr. ltn. Kazys Vilkas (1920 03 21 – 1922 11 14)<sup>48</sup>, per tarnybos laikotarpį pakilęs iki kapitono laipsnio.

Dar viena stoties ir ruožo komendantūra 1919 m. rugsėjo 1 d. buvo įsteigta Radviliškyje (1920 m. sausio 1d. perkelta į Šiaulius). Beveik trejus jos gyvavimo metus – nuo 1919 rugsėjo 1d. iki 1922 m. Pabaigos – jai vadovavo iki kapitono laipsnio pakilęs karininkas Mečys Nurkus.

Trumpai, vos metus, veikė 1919 m. lapkričio 27 d. suformuota Įlaukės komendantūra. Ji buvo likviduota Lietuvos kariuomenei pasitraukus iš La-

---

<sup>44</sup> Šakenis K., Lietuvos geležinkelių užuomazga. Atsiminimai iš tarnybos geležinkelių valdyboje 1919–1925 metais // *Geležinkelininkas*, 1993 06 25, Nr. 12, p. 8.

<sup>45</sup> Visi duomenis apie stočių ir ruožų komendantus 1919–1920 m. paimti iš V. Lesčiaus monografijos. Žr.: Lesčius V., *Lietuvos kariuomenė 1918–1920*, p. 418–422.

<sup>46</sup> *JK*, 1921 07 23, Nr. 168.

<sup>47</sup> *JK*, 1922 05 18, Nr. 117.

<sup>48</sup> *JK*, 1922 11 14, Nr. 281.

tvijai užleistos Iļūkstės apskrities<sup>49</sup>.

1920 m. sausio 1 d. stoties ir ruožo komendantūra įkurta Mažeikiuose. Baiminantis latvių teritorinių pretenzijų į miestelio apylinkes, Lietuvos kariuomenės vadovybė komendantūrai teikė nemažai reikšmės – ji turėjo sustiprinti ten dislokuotą lietuvių įgulą<sup>50</sup>. Per dvejus metus jai vadovavo šie komendantai: vyr. ltn. P. Žemaitis (1920 01 01 – 1920 09 01), kpt. Petras Valantiejus (1920 09 01 – 1921 03 15)<sup>51</sup>, kpt. P. Žemaitis (1921 05 15 – 1922 09 01)<sup>52</sup> kpt. Vladas Barkauskas (1922 09 01– 1922 12 24)<sup>53</sup>.

Iš Sovietų Rusijos pagal 1920 m. liepos 12 d. taikos sutartį atgauto Vilniaus stotyje taip pat apie mėnesį veikė stoties komendantūra (įkurta 1920 m. rugsėjo 1 d.) – 1921 m. kovo 18 d.)<sup>54</sup>, vadovaujama vyr. ltn. P. Žemaičio, tačiau dėl lenkų generolo L. Želigovskio (L. Żeligowski) karinės akcijos ją teko evakuoti. Oficialiai apie jos uždarymą paskelbta 1921 m. kovo 18 d.



Prie šarvuoto traukinio

<sup>49</sup> Plačiau žr.: Jėkobsons E., Lietuvos kariuomenė Iļūkstės apskrityje 1919–1920 metais // *Karo archyvas*, t. 21, Vilnius, 2006, p. 41–64.

<sup>50</sup> 1921 09 20–24 Pirmojo karo komendantų suvažiavimo protokolai // *LCVA*, f. 10, ap. 1, b. 58, l.41.

<sup>51</sup> *ĮK*, 1921 04 06, Nr. 68.

<sup>52</sup> *ĮK*, 1921 07 07, Nr. 155.

<sup>53</sup> *ĮK*, 1922 12 24, Nr. 290; *Lietuvos kariuomenės karininkai 1918–1953*, t. 2, Vilnius, 2002, p. 146.

<sup>54</sup> Geležinkelių karo viršininko 1921 05 18 įsakymas Nr.3 // *LCVA*, f.767, ap.1, b.7, l.3.

Svarbiausių stočių komendantūrų kontroliuojamų ruožų ribos buvo nustatytos 1919 m. antroje pusėje, nors per kelerius metus jos dėl įvairių priežasčių kiek kito. Nepastovumas, nuolatinės institucijų, o taip pat ir šalies administracinių ribų, pertvarkos buvo dažnos pirmaisiais Lietuvos valstybingumo metais. Pagal 1920 m. sudarytą sąrašą Kauno stoties ir ruožo komendantūrai priklausė plačių geležinkelių Virbalio – Vievio, Kauno – Gaižiūnų, Kaišiadorių – Kėdainių ruožai, o taip pat siaurųjų geležinkelių Jonavos – Ukmergės linija, Kazlų – Rūdos, Kauno bei Vilkaviškio – Marijampolės ruožas<sup>55</sup>. Radviliškyje veikusiai Šiaulių stoties ir ruožo komendantūrai paskirti plačių bėgių Tauragės – Milvydžių bei Amalių – Kėdainių, o taip pat – siaurųjų bėgių Šiaulėnų – Pasvalio ruožai. Mažeikių stoties komendantūrai teko plačių kelių Kretingos – Amalių ir Mažeikių – Laižuvos ruožai. Įlaukės (dar vadintos Eglaitės – Kalkūnų) komendantūra apėmė plačių geležinkelių Obelių – Kalkūnų ir siaurųjų – Įlaukės – Čionnij Brodo (Juodbrastės), Įlaukės – Įlūkštos bei Įlaukės – Beverno ruožus. Linkaičių – Obelių plačių bėgių linija, o taip pat siaurųjų bėgių Rokiškio – Aknistų, Skapiškio – Suveniškių, Panevėžio – Lentupių ruožai priklausė Panevėžio stoties komendantūrai.

Vidinė visų komendantūrų sąranga daug nesiskyrė – personalą sudarė komendantai, karo valdininkai, karininkai, kareivių kuopos (komandos)<sup>56</sup>. Pagal etatų skaičių komendantūros skirstytos į pirmos ir antros rūšies. 3-ojo dešimtmečio pradžioje tik Kauno stoties ir ruožo komendantūra išlaikė pirmos rūšies padėtį. Kiekvieno stoties ir ruožo komandanto jurisdikcijai priklausė tam tikra bėgių kelio atkarpa bei maždaug 27–40 m pločio žemės juosta abipus jos; taip pat: stotys, tiltai, tuneliai, dirbtuvės, sandėliai ir kiti pastatai, kartu sudarantys vadinamąją geležinkelių zoną. Kad visas ruožas būtų vienodai kontroliuojamas, atokiau nuo pagrindinės komendantūros prie svarbesnių mažesniųjų stočių steigti punktai, o prie tiltų ir tunelių – pastovūs sargybos postai. 1921 m. plačių geležinkelių ruože buvo 60 stočių, siaurųjų – 29<sup>57</sup>. 1924 m. duomenimis, geležinkelių zonoje, kurios bendras ilgis siekė daugiau nei 1600 km, veikė 160 stočių, 15 geležinkelių depų su dirbtuvėmis, 5 atskiros dirbtuvės; jos teritorijoje gyveno nuo 25 iki 30 tūkstančių gyventojų<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> 1919 m. Laikinas gelžkelių tarp komendantūrų paskirstymas // *LCVA*, f. 767, ap.2, b.62, l.4.

<sup>56</sup> Apie miestų ir apskričių komendantūras 1918–1920 m. plačiau žr.: Palkevičius D., Karinės komendantūros 1918–1920 // *Lietuvos archyvai*, 1999, t.12, p.64–69; Lesčius V., Lietuvos miestų ir apskričių karo komendantūros // *Karo archyvas*, 1998, t.15, p. 117–141. Apie 1927–1940 m. laikotarpį žr. Vaičėnionis J., Karo komendantūrų veikla Lietuvoje 1927–1940 // *Karo archyvas*, 2003, t. 18, p. 256–293; Vaičėnionis J., *Lietuvos kariuomenė valstybės politinio gyvenimo verpetuose (1927–1940)*, Vilnius, 2005.

<sup>57</sup> *JK*, 1921 08 27, Nr. 199.

<sup>58</sup> 1924 m. žinios apie Geležinkelių policiją // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 7.

Stočių ir ruožų komendantai buvo pavaldūs atskiram pareigūnui – Vyriausiam Lietuvos geležinkelių viršininkui, o jų kolegoms apskričių centruose vadovavo vietinės kariuomenės brigados vadas. Geležinkelių karo viršininką ir stočių komendantus skyrė Generalinio štabo susisiekimo skyriaus viršininkas<sup>59</sup>. Per šį skyrių Geležinkelių karo viršininkas gaudavo visus KAM įsakymus dėl karo padėties palaikymo. Pirmuoju Lietuvos geležinkelių karo viršininku, 1919 m. lapkričio 27 d., tuoj po militarizacijos paskelbimo, paskirtas ryžtu ir drąsa, kuriant karo komendantūrą Šiauliuose, pasižymėjęs karininkas Adolfas Birontas<sup>60</sup>. Šias pareigas jis ėjo iki 1922 m. sausio 31 d., kada jį poste pakeitė kpt. Jonas Mačiulaitis<sup>61</sup>. Karo padėties palaikymo institucinė struktūra nuosekliai atkartoją geležinkelių civilinės administracijos struktūrą. Pastarosios viršuje – susisiekimo ministras, po to sekė Geležinkelių valdyba su direktoriumi ir atskirais sektoriais (direkcijomis ir tarnybomis), stočių ir ruožų viršininkai, punktų viršininkai. Kpt. J. Mačiulaičiui 1922 m. vienu metu pradėjus eiti ir geležinkelių karo viršininko, ir vietinės kariuomenės brigados vado pareigas<sup>62</sup>, šios dvi institucijos kuriam laikui tarsi susiliejo – leisti bendri įsakymai, aplinkraščiai<sup>63</sup>.

Karo padėtį geležinkelių zonoje palaikiusios karinės administracijos išskirtinumą rodo tai, jog ji buvo gerai organizuota, skirta atlikti specifines funkcijas, palyginti mažai priklausoma nuo kitų kariuomenės struktūrų. Be to, ji tiesiogiai kontroliavo visą civilinį geležinkelių personalą.

## **Paradoksali stočių ir ruožų komendantūrų „vidaus“ gyvenimo realybė**

Stočių ir ruožų komendantūrų kuopose tarnaudavo šauktiniai kareiviai. Jų skaičius įvairavo priklausomai nuo komendantūros svarbos, tačiau 3–iojo dešimtmečio pradžioje visą sąstatą paprastai sudarydavo apie kelis šimtus žmonių. Karo padėtį geležinkelių zonoje palaikantys kareiviai neišsiskyrė iš bendro visos tuometinės besikuriančios Lietuvos kariuomenės tarpo – jiems buvo būdingos tos pačios problemos: skurdi materialinė aplinka, menkas išsilavinimo ir raštingumo lygis. Kaip atrodė reali situacija gerai iliustruo-

---

<sup>59</sup> Generalinio štabo susisiekimo skyriaus aplinkraštis apie geležinkelių ir upių ruožų komendantūras // *LCVA*, f. 767, ap.2, b. 62, l.19–22.

<sup>60</sup> Geležinkelių karo viršininko 1919 11 29 įsakymas štabui Nr. 1. // *LCVA*, f.767, ap. 1, b. 1, l.1.

<sup>61</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 01 31 įsakymas štabui Nr.7 // *LCVA*, f.767, ap. 1, b. 17, l.8.

<sup>62</sup> *JK*, 1922 11 23, Nr. 255.

<sup>63</sup> Vietinės kariuomenės brigados vado 1922 12 21 įsakymas Nr.66, // *LCVA*, f. 10, ap.1, b.107, l.91.

ja Lietuvos geležinkelių karo viršininko padėjėjo kpt. Vaclovo Daugvilos<sup>64</sup> 1921 m. pirmoje pusėje apibendrinti stočių ir ruožų komendantūrų apžiūros rezultatai. Po patikrinimo komisijos vizito į vieną tolimiausių – šiaurės Lietuvoje esančius Mažeikius – ruožą buvo užfiksuoti tiesiog šokiruojantys dalykai. „*Dabikinės stoty, – pasakojama tikrintojų ataskaitoje, – sargybos viršininkas kareivis Rabikauskas, kalbėjo su manim sėdėdamas, nežiūrint į tai, kad pripažino mane už karininką, nors laipsnio mano atskirti negalėjo; jis nežinojo pavardės savo komendanto, o apie Gelžkelių karo viršininką net girdėjęs nieko nebuvo. Savo kuopos vadą vadino Adomaičiu, neprisimindamas laipsnio. Nežiūrint į tai, kad sulig kareivio Rabikausko žodžiu, jis mokinosi kuopoj 3 mėnesius, nežinojo paprasčiausių dalykų, visai neturi kareiviškos išvaizdos ir jokio supratimo apie karišką drausmę ir darė išpūdį paprasto kaimiečio berniuko*“<sup>65</sup>. Pažymėtina, kad panašios problemos pastebėtos ne tik provincijoje, bet ir visai prie valstybės laikinosios sostinės. Apie Kauno stoties komendantūros Virbalio punktą vienoje ataskaitoje rašoma: „*Kareiviai visai neišmokinti ir neišlavinti kareivišku žvilgsniu. Nežino prie kokios komendantūros jie priklauso, neturi jokio supratimo apie užduotį ir tikslą savo dalies ir nežino savo tiesioginių viršininkų. Rikiuotėje nemoka einant apsisukti aplink ir, nekalbant jau apie būrio ir kuopos mokymą, nežino paprastos eilės mokymo*“<sup>66</sup>. Prastos buvo ir stoties bei ruožo komendantūrų kareivių gyvenimo sąlygos, maistas, apranga. „*Kareiviai stotyse gyvena baisiai apsileidę ir nešvarūs, nieks jų niekuomet nepatikrina... Lovose baltiniai neplauti po kelis mėnesius, nėra antklodžių; maistas sudėtas tiesiai ant lovų, arba pamestas tiesiai ant grindų, kambariai nevalyti ir t. t. Ypač apsileidimu pasižymi Mažeikių ruožas*“<sup>67</sup>, – toks bendras visų stočių komendantūrų komandų kareivių kasdienės buities vaizdas pateiktas 1921 m. pradžioje parengtoje geležinkelių karo viršininko padėjėjo kpt. V. Daugvilos ataskaitoje. Beje, joje nesusilaikyta nuo skambių frazių ir kandžių pastebėjimų, kaip antai: daugelis stotyse budinčių kareivių „*darą išpūdį ne tvarkos prižiūrėtojo, bet greičiau plėšiko ar dezertyro*“<sup>68</sup>. Už tokius ironiškus samprotavimus kpt. V. Daugvila sulaukė piktos kariuomenės vadovybės reakcijos. Ją papiktino tai, jog ataskaitoje „*nei šiam nei tam pravedama paralelė tarp mūsų kareivio ir rusų žandaro ir galop, kapitonas Daugvila prisimindamas sau Krašto Apsaugos ministerio arba Kariuomenės vado teises ir pareigas, leidžia sau bendrai visos mūsų kariuomenės kareivių išsilavinimą*

<sup>64</sup> Šias pareigas jis ėjo 1921 04 05 – 1922 12 24. Žr. *JK*, 1921 08 27, Nr. 199; *JK*, 1922 12 24, Nr. 290.

<sup>65</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 01 06 įsakymas štabui // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 1, l. 16.

<sup>66</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 01 09 įsakymas štabui Nr. 3 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 7, l. 1.

<sup>67</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 05 18 įsakymas štabui Nr. 20 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 7, l. 20.

<sup>68</sup> Ten pat.

kritikuoti<sup>69</sup>. Dėl to, „už daleistus, visai nepritinkančius tarnybiniam pranešimui protavimus“<sup>70</sup> geležinkelių karo viršininko padėjėjui buvo pareikštas griežtas papeikimas.

Minėtose ataskaitose išryškintos negerovės buvo opios ne tik stočių ar miestų komendantūroms, bet ir visai tuometinei Lietuvos kariuomenei. Prastai aprūpinti, tamsūs, valdžia nepatenkinti kareiviai galėjo sukelti nemenką pavojų nepriklausomybės kovų nualintai jaunai Lietuvos valstybei, juolab, kad jais atkakliai siekė pasinaudoti ir išorės priešų sukurtos bei remiamos pagrindinės antivalstybinės organizacijos, visų pirma Lietuvos komunistų partija (LKP), kuri siekė sukurstyti nusivylusius visuomenės sluoksnius prieš Lietuvos vyriausybę<sup>71</sup>. Susikaupęs kareivių nepasitenkinimas 1920 m. vasario 21–22 d. Panemunėje virto ginkluotu maištu, kurį valdžia numalšino jėga<sup>72</sup>. Panašių, be galo valstybei pavojingų, akcijų grėsmė KAM Generalinio štabo Žvalgybos skyriaus duomenimis, Lietuvoje išliko ir 1921 metais<sup>73</sup>. Panemunės įvykių atgarsiai bei bendros kareivijos nuotaikos 1920 m. pradžioje pasiekė net atokiausiai nuo Kauno esančias kariuomenės įgulas, taip pat ir stočių komendantūrų kuopas. Sausį įkurtos Mažeikių stoties ir ruožo komendantūros vadovas karininkas Petras Valantiejus raporte geležinkelių karo viršininkui tuo metu su nerimu informavo: „*Bolševikų ūpo prisigėrusiame 2 p[ėstininkų] pulke, paskutiniam laike po Kauno atsitikimų, labiausiai pastebėta plačiai varoma bolševikų agitacija. [...] kareiviai mano akyse viešai sakė, kad jie yra bolševikai ir tik laikinai laikos ramiai, bet ištikus reikalui, parodys kas esą. Disciplinos jokios nepripažįsta, sako, kad tas yra carizmo liekanos. Atvažiavus į Mažeikius ir įsteigus stoties komendantūrą iš karto prisiejo susidurti su ištvirkusiais kareiviais, kurie, ateidami į stotį dideliais būriais darė betvarkę, šūkavo, stumdėsi, užkabinėjo moteris [...] darydavo sargybos bute šokius, atsiveddavo merginų, ir net šaudydavo. Labiausiai buvo prasiplatinęs ėmimas nuo gelžkelio malkų, per prievartą ir net ginkluota spēka*“<sup>74</sup>. Karin. P. Valantiejus minėtame pranešime pasakojo, jog iš pradžių su 2-ojo pėstininkų pulko karininkais jam trumpam pavyko įvesti tvarką komendantūros komando-

<sup>69</sup> JK, 1921 11 29, Nr. 278.

<sup>70</sup> Ten pat.

<sup>71</sup> Jegelevičius S., Ernestas Galvanauskas – Lietuvos ūkio kūrėjas // *Lietuvos Respublikos ministrai priminikai (1918–1940)*, Vilnius, 1999, p. 169.

<sup>72</sup> Plačiau žr.: Jurginis J., *Kauno įgulos kareivių sukilimas 1920 metais*, Vilnius, 1955; Lazutka S., Kuliešiuviene A., *Kauno įgulos kareivių sukilimas 1920 metais // LTSR Aukštųjų mokyklų darbai. Istorija*, Vilnius, 1969, p. 80–94.

<sup>73</sup> Kauno įgulos viršininko 1921 01 13 slaptaus įsakymas // *LCVA*, f. 929, ap. 4, b. 158a, l. 1–1v.

<sup>74</sup> Mažeikių stoties ir ruožo komendantų 1920 02 28 raportas Lietuvos Geležinkelių karo viršininkui // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 361, l. 37.



je, bet „po Kauno atsitikimų [kareiviai] vėlei pradėjo bruzdėti [...] Girdėti buvo kalbant: mes iškelsim valdžiai toki balių, kad Kauno atsitikimas bus tik šešėlis“<sup>75</sup>. Kariuomenės vadovybė nedelsdama susidomėjo problemomis Mažeikių stotyje, bet, apklaususi miesto komendantą vyr. lt. Joną Šlepetį, gavo raminančių žinių. Pastarasis patikino, kad bolševikų veikla mieste nėra išplitusi, o kareivių sukelti incidentai – tai tik prie kariškos drausmės nepripratusių šauktinių šėliojimas bei tarpusavio konfliktai, neleidžiantys išvelgti rimtesnės maišto grėsmės<sup>76</sup>.

Stočių komendantūrų kareivių siautėjimų tai vienur, tai kitur pasitaikydavo ir vėliau. Štai 1922 m. spalį Šiaulių milicijos vadas raporte apskrities viršininkui skundėsi, kad „[miesto] komendantūros ir stoties komendantūros kareiviai tankiai būdami visiškai girti daro betvarkę mieste, vakaruose, teatre, kinematografuose ir t.t. tankiai užkabinėja milicijos tarnautojus, einančius savo tiesiogines pareigas, kas ardo bendrąją tvarką“<sup>77</sup>.

Problemų sukeldavo ne tik eiliniai stočių ir ruožų komendantūrų kareiviai, bet ir patys komendantai. Pasitaikydavo ne tik amoralaus elgesio atvejų, aplaidumo, bet ir įvairių savanaudiško pasipelnymo pavyzdžių. Netvarka ir „sumaniais“ komendantais ypač „pasižymėjo“ Mažeikių stoties ir ruožo komendantūra. Visi trys 1920–1923 m. jai vadovavę karininkai: vyr. lt. P. Valantiejus, kpt. P. Žemaitis, mjr. V. Barkauskas postus prarado susikompromitavę negarbinga, neteisėta veikla. P. Valantiejus 1921 m. geležinkelių karo viršininko nemalonę užsitraukė po netikėto patikrinimo, kurio metu ruože rasta daug netvarkos ir stoties bufete klestinti atvira prekyba nelegaliai įvežta degtine<sup>78</sup>. Jį pakeitęs kpt. P. Žemaitis komendantu taip pat neišbuvo nė metų – 1922 m. birželio 1 d. „dėl apsileidimo darbe“, jį pažemino pareigose, nors iš tarnybos komendantūroje ir nepašalino<sup>79</sup>. Naujasis vadovas – mjr. V. Barkauskas – karjerą tęsė, eidamas pirmtakų keliu, todėl jau po metų išaiškėjo jo bei ankstesniojo komendanto padaryti finansiniai pažeidimai. 1923 m. pradžioje geležinkelių karo viršininkas mjr. J. Mačiulaitis kariuomenės teismo tardytoją informavo apie „majoro Barkausko nesąžiningumą tarnyboje, išplaukiančius aikštėn komendantūros likvidavimo laiku“ ir, kad kvotos keliu, pasisekė aiškiausiai parodyt nusikaltimus piniginiuose reika-

---

<sup>75</sup> Ten pat, l. 37 v.

<sup>76</sup> Mažeikių miesto ir apskrities karo komendanto J. Šlepečio 1920 03 14 parodymai // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 361, l. 29–29 v.

<sup>77</sup> Šiaulių miesto ir apskrities milicijos vado 1922 10 09 raportas Šiaulių miesto ir apskrities viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 34, l. 13.

<sup>78</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 01 06 įsakymas štabui // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 1, l. 16.

<sup>79</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 06 01 įsakymas Nr. 21 // *LCVA*, f. 767, ap. 17, l. 30.

luose, imant pabaudas už vizas<sup>80</sup>. Be to, pažymėta, kad „likviduojant komendantūrą atrasti nedideli turto trūkumai, už kuriuos pasiūlyta majorui Barkauskui ir buvusiam pirm jo komendantui kpt. Žemaičiui apsimokėti, jei neapsimokės – bus sudaryta atskira byla ir perduota teisman“<sup>81</sup>. Beje, stočių ir ruožų komendantūrų uždarymas 1923 m. kaip tik ir atskleidė daugiausia buvusių komendantų neteisėtos finansinės veiklos vingrybių. Tuo metu teismą pasiekė ir kaltinamoji medžiaga „apie Šiaulių stoties komendanto kpt. Nurkaus nesąžiningumus tarnyboje, būtent: 1) užskaityme savo žmonos komendantūros raštininke ir laike 10 mėnesių mokėjime algos, nežiūrint į tai, kad ji šių pareigų nepildė 2) neišmokėjime kareiviams uždirbtus prie geležkelio pinigus 3) dingime sugautos kontrabandos“<sup>82</sup>. Įsakyme Vietinės kariuomenės brigadai pateikta ir dar viena šio komendanto pašalinimo iš pareigų priežastis – nesugebėjimas užkirsti kelią nuolatinėms komendantūros kareivių ir milicininkų muštynėms Šiauliuose<sup>83</sup>.

Visi išaiškinti nusižengimai, patikrinimų metu atskleistos negerovės padėjo sustiprinti tvarką ir įvesti discipliną. Komplikuota karo padėtį geležinkelių zonoje administravusių institucijų darbo pradžia neturėtų stebinti – Lietuvos valstybė kūrėsi sudėtingomis sąlygomis – trūko patyrimo, kadru, kontrolės, tad didesnių ar mažesnių problemų neišvengė visos kariuomenės ir viešojo sektoriaus struktūros. Nepaisant to, jos atliko svarbiausią savo uždavinį – padėjo įtvirtinti ir sustiprinti Lietuvos valstybingumą.

## **REFORMŲ LAIKOTARPIS: NUO ŽANDARMERIJOS IKI GELEŽINKELIŲ POLICIJOS**

### **Karo padėties administravimo geležinkelių zonoje pertvarkymo planai 1921–1923 m.**

Kariuomenė suvaidino be galo svarbų vaidmenį organizuojant, apsaugant ir priverčiant funkcionuoti besikuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą, tačiau dėl patirties ir pasirengimo stokos neišvengta problemų – jas imtasi spręsti vos tik valstybė pateko į stabilesnio gyvenimo vėžias. Karinio

---

<sup>80</sup> Geležinkelių karo viršininko 1923 02 19 raštas Kariuomenės teismo tardytojui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 34, l. 6.

<sup>81</sup> Ten pat.

<sup>82</sup> Geležinkelių karo viršininko 1923 04 12 raštas kariuomenės teismo valstybės gynėjui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 34, l. 29.

<sup>83</sup> Vietinės kariuomenės brigadai įsakymas 1923 03 10, Nr.8 // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 29, l. 31.

geležinkelių zonos valdymo reformos pradėtos svarstyti jau įsibėgėjus 1921 metams, planuojant atšaukti geležinkelių militarizaciją ir ieškant galimybių, kaip, pasikeitus sąlygoms, užtikrinti nenutrūkstamą traukinių judėjimą. Vieną projektą tuo metu inicijavo Geležinkelių valdyba, išreiškusi pageidavimą, įsteigti specialią geležinkelių miliciją, nepriklausysiančią nuo KAM. Pateiktame pasiūlyme savo pretenzijas ji grindė įrodinėjimais, jog civilinė geležinkelių administracija, kaip atsakinga už visą bėgių linijų ir garvežių eksploataciją institucija, turėtų įgyti kur kas daugiau nei iki tol turėjo įtakos, nustatant ir prižiūrint tvarką geležinkelių zonoje. Tačiau 1921 m. rugpjūčio 18 d. susirinkusi bendra ministerijų atstovų, geležinkelių karo viršininko ir teisininkų komisija, kuri jau antrą kartą svarstė minėtą projektą, nutarė jam nepritari, sykiu pasiūlydama kitą planą – vietoj milicijos sukurti KAM pavaldžią, carinės Rusijos pavyzdžio geležinkelių žandarmeriją, atitinkamai pritaikius jos įstatus prie Lietuvos gyvenimo realijų<sup>84</sup>. Taigi Geležinkelių valdybos siekis turėti sau labiau parankią ginkluotą struktūrą liko neišgirstas – jį nustelbė kariškams priimtinesnis žandarmerijos projektas. Civilinės geležinkelių vadovybė su tuo nesusitaikė: siekdama įtikinamiau pagrįsti bei sustiprinti ankstesniąją savo poziciją, ji vis atviriau ėmė kalbėti apie priežastis, sukėlusias tam tikrą trintį tarp jos ir kariuomenės atstovų, geležinkelių militarizacijos laikotarpiu. Kariškių polinkis tiesmukai nurodinėti, veikti savo nuožiūra, ignoruoti specialistų nuomonę ir buvo svarbiausi susisiekimo ministro Petro Vileišio ir geležinkelių direktorius Silvestro Grinkevičiaus nepasitenkinimą sukėlę dalykai, kuriuos jie atskirame rašte Ministrų kabinetui išdėstė 1921 m. spalį, prieš pat geležinkelių militarizacijos atšaukimą. Anot šių vadovų, kariuomenė „militarizaciją suprato toje prasmėje, kad visi geležinkelių tarnautojai sudaro karišką dalį su stoties komendantais ir Geležinkelių karo viršininku prysaky, kurie prieš geležinkelių tarnautojus be išimties ir geležinkelių administraciją, naudojasi visomis kariuomenės dalių viršininko drausmės teisėmis“<sup>85</sup>. „Esant tokiam militarizacijos supratimui, – savo rašte konstatavo jie, – santykiai tarp gelžkelių tarnautojų ir gelžkelių direktoriaus viršuje, iš vienos pusės ir stoties komendantų su Gelžkelių karo viršininku iš kitos pusės, tapo visai nedaleistino pobūdžio. Prie tokių aplinkybių susidarė keista tvarka: susitvėrė dvi organizacijos, tvarkančios gelžkelius: Gelžkelių valdyba su gelžkelių agentais, kurie atsako už pilną gelžkelių darbą, tuo tarpu kai šeimininku

<sup>84</sup> 1921 12 02 Komisijos Geležinkelių milicijos projektui svarstyti protokolo nuorašas // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 48.

<sup>85</sup> Susisiekimo ministro P. Vileišio ir Geležinkelių direktoriaus S. Grinkevičiaus 1921 10 18 raštas Ministrų kabinetui // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 36.

nori būti Gelžkelių karo viršininkas su karo tarnautojais ir dar be jokios atsakomybės už gelžkelio darbą<sup>86</sup>. Į aukščiausių susisiekimo sferą administruojančių pareigūnų nuomonę Ministrų kabinetas turėjo atsižvelgti – jų išsakyta gana kategoriška pozicija ir tapo viena svarbiausių priežasčių, pastūmėjusių toliau tęsti reformas ir ieškoti optimalaus, karinę ir civilinę geležinkelių administraciją tenkinsiančio, sprendimo. Taip 1921 metų lapkričio 4 d., nepaisant kariuomenės atstovų nuogastavimo, „ar geležinkeliai sugebės pilnai atlikti tą darbą, nuo kurio visiškai priklauso [...] fronto ir laikančios jį kariuomenės likimas“<sup>87</sup>, geležinkelių militarizacija buvo atšaukta. Nors beveik dvejus metus trukusios tvarkos pakeitimas įnešė šiek tiek sumaišties – tai neatgrasė nuo planų ir toliau lėtai mažinti KAM įtaką susisiekimo sferoje.

Per 1922–uosius metus apsispręsta aptarti prie anksčiau pasiūlytą geležinkelių žandarmerijos projektą – jis atrodė pats paprasčiausias ir greičiausiai įvykdomas. Stočių ir ruožų komendantūros, nekeičiant jų pavaldumo, turėjo virsti pagal carinės Rusijos statutus suorganizuota Geležinkelių žandarmerija, besinaudojančia visomis YVAĮ karo padėties metu komendantams suteiktomis teisėmis. Greta jos manyta sukurti ir dar vieną papildomą struktūrą – „Geležinkelių apsaugos tarnybą“, atliekančią išimtinai infrastruktūros objektų (tiltų, tunelių, bėgių) apsaugos funkcijas. Apie planuojamas reformas, jų priežastis ir turinį 1922 m. kovo pabaigoje Ministrą Pirmininką Ernestą Galvanauską detalčiai informavo Lietuvos geležinkelių karo viršininkas mjr. J. Mačiulaitis. Įteiktame rašte konstatavęs, kad stočių ir ruožų komendantūros dėl komendantų užimtumo ūkiniais savo valdomų įstaigų reikalais ir prasto kareivių parengimo, nepatenkinamai atlieka vadinamąsias „policijos funkcijas“, pateikė konkrečius pasiūlymus, kaip reformuoti susisiekimo sferos apsaugą ir administravimą. Prieš pristatydamas parengtą planą, jis prisipažino, jog jame nieko labai naujo ar originalaus nebuvo sugalvota – tiesiog nutarta perimti carinės Rusijos patirtį geležinkelių apsaugos srityje ir ją kūrybiškai pritaikyti Lietuvoje. Mjr. J. Mačiulaitis priminė, kad „pas Rusus paskutiniu laiku, tos pareigos, kurias dabar eina mūsų stočių komendantai, buvo išdalintos šioms, visai atskirai veikiančioms institucijoms 1) Gelžkelių komendantams 2) Gelžkelių žandarmerijai 3) Gelžkelių apsaugai“<sup>88</sup>. Be to, jis išsakė nuomonę, jog tiksliai atkurti buvusią sistemą esą nėra prasmės – vi-

---

<sup>86</sup> Ten pat.

<sup>87</sup> 1921 11 12 Krašto apsaugos ministro J. Šimkaus raštas Ministrui pirmininkui // *LCVA*, f. 384, ap.3, b. 366, l. 121.

<sup>88</sup> Geležinkelių karo viršininko mjr. J. Mačiulaičio 1922 03 28 raštas Ministrui pirmininkui // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 281, l. 11.

siskai pakaktų suformuoti specialią žandarmeriją ir „Geležinkelių apsaugos batalioną“. Bėgių kelių, tiltų ir tunelių apsaugai skirto dalinio svarba rašte ypatingai akcentuota. Todėl, kartu su mjr. J. Mačiulaičio pasiūlymu, Ministras Pirmininkas gavo ir specialų dokumentą, kurio pavadinimas – „Geležinkelių bataliono bendraisiais dėsniais“, kitaip tariant – savotišką šios struktūros statuto projektą<sup>89</sup>. „Bendrieji dėsniai“ skelbė, jog „Geležinkelių apsaugos batalionas“ bus nemažas karinis vienetas, turintis štabą, rikiuotės kuopą, ūkio dalį. Su stočių komendantūromis jį sies tik tai, jog pavedimus, kokius objektus saugoti, skirstys komendantai.

Būtinybė stočių komendantūras reorganizuoti į žandarmeriją bei apsaugos batalioną įrodinėta pasitelkiant specialius skaičiavimus, parodančius racionalią išlaidų paskirstymą – žandarų nutarta palikti mažiau nei komendantūrų kareivių<sup>90</sup>, todėl visas struktūros išlaikymas turėjo atsieiti pigiau. Pagal 1922 m. pradžioje parengtos lyginamosios lentelės duomenis, stočių komendantūrų personalo algoms per metus valstybė išleisdavo 2 310 720 auksinų, o žandarmerijai numatyta skirti tik 713 400. Tiesa, pastarosios struktūros finansavimą skaičiuojant kartu su Geležinkelių apsaugos bataliono biudžetu, suma turėjo siekti 2 882 280 auksinų<sup>91</sup>, tad KAM išlaidos ne tik kad būtų nesumažėjusios, bet dar ir padidėjusios. Tai atsverti turėjo kitas privalumas – geresnis geležinkelių žandarmerijos ir apsaugos bataliono kadro parengimas bei aukštesnis profesionalumo lygis. Iš 5 numatytų kuopų vieną planuota paversti rezervine, skirtą mokymams, ir, esant reikalui, kitų kuopų pastiprinimui. Stočių komendantūros tuo metu sudarė tik 4 kuopas. Jų kareiviai nuolat būdavo tarnyboje ir beveik neturėdavo laiko ne tik papildomiems apmokymams, bet ir poilsiui. Vadovauti Geležinkelių žandarmerijai ketinta paskirti viršininką, besinaudojantį pulko vado teisėmis, ir štabą iš 9 karininkų. Žandarmerijos viršiloms numatytas 500, o kitiems žandarams 300 litų mėnesinis atlyginimas, bei pažymėta, kad „butą, kurą, šviesą [jie] gauna nemokamai iš Geležinkelių valdybos“<sup>92</sup>.

Apie planuojamą kurti žandarmeriją KAM informavo įvairias Lietuvos valstybės institucijas bei pasiteiravo jų nuomonės. Vienas pareigūnų, pasidalinusių savo mintimis šiuo klausimu, buvo Žvalgybos vadovas Mikas (Myko-

<sup>89</sup> 1922 0328 „Geležinkelių bataliono bendrųjų dėsnių“ projektas // Ten pat, l. 12.

<sup>90</sup> 1922 m. pradžios duomenimis, visose stočių ir ruožų komendantūrose tarnavo 26 karininkai, 8 karo valdininkai, 9 viršilos, 56 vyresnieji puskarininkiai, 143 jaunesnieji puskarininkiai, 72 grandiniai, 821 eiliniai. Visas šis kontingentas sudarė 4 kuopas. Žandarmerija ir geležinkelių apsaugos batalionas kartu turėjo suformuoti 5 kuopas su 35 karininkais, 2 karo valdininkais, 22 viršilomis, 109 vyresniaisiais puskarininkiais, 65 jaunesniaisiais puskarininkiais, 90 grandiniais, 657 eiliniai. Žr.: 1922 m. Stočių komendantūrų ir žandarmerijos bei Geležinkelių apsaugos bataliono etatų lyginamoji lentelė // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 281, l. 10.

<sup>91</sup> Ten pat.

<sup>92</sup> 1922 m. Geležinkelių žandarmerijos štabo etatų projektas // *LCVA*, 394, ap. 2, b. 281, l. 3.

las) Lipčius. Jis išsakė savitai pagrįstą poziciją. Rašydamas atsakymą KAM, pareigūnas prisipažino negalįs suprasti, kodėl kuriama nauja institucija vadinsis žandarmerija, nors ji atliks visai kitas funkcijas nei analogiška tarnyba kitose Europoje valstybėse, kur šiai visų pirma tenka kovoti su politiniais nusikaltimais. Lietuvoje, pasak M. Lipčiaus, šią funkciją vykdo jo vadovaujama Žvalgyba, todėl kurti dar vieną panašią struktūrą esą netikslinga<sup>93</sup>. Kitos žinybos, kurių teirautasi apie projektą, nieko aiškaus ir konkretaus atsakyti nepajėgė, nes, sprendžiant iš jų raštų, nepakankamai orientavosi situacijoje – mat tuo metu iš karto svarstyta bent keletas pakankamai painių, neišbaigtų karinio geležinkelių valdymo reformavimo planų.

1922 m. gegužės 16 d. speciali Susisiekimo ministerijos, Geležinkelių valdybos, KAM, VRM, atstovų bei vadovų sudaryta komisija<sup>94</sup> svarstė dar vieną projektą – „Laikinąją instrukciją Gelžkelių apsaugos tarnybai“<sup>95</sup>. Civilinė geležinkelių vadovybė paaiškinamajame rašte<sup>96</sup> prie šio dokumento aiškino, jog daug vietos stotyse užimančių komendantūrų bei gausaus būrio jose tarnaujančių kareivių išlaikymas kainuoja brangiai; be to, šios įstaigos dirba nepakankamai profesionaliai, prastai koordinuoja veiksmus su civiliais tarnautojais, todėl būtina ieškoti joms alternatyvų bei iš esmės pakeisti komplikuoatą situaciją. Iškeldama šias problemas Susisiekimo ministerija, kaip ir anksčiau, dar kartą bandė pateisinti savo siekį apriboti kariškių įtaką ir išsireikalauti daugiau teisių, reguliuojant tvarkos palaikymą bei objektų apsaugą geležinkeliuose. Minėtoji apsaugos tarnyba turėjo tapti savotišku geležinkelių policijos prototipu, kuris ne tik užtikrintų tvarką ir saugumą, bet ir galinčia tirti kriminalines bylas savo kontroliuojamoje zonoje. Įdomu tai, jog siūlydamasi jai vadovauti, Susisiekimo ministerija pageidavo visą finansavimą gauti iš KAM. Tarnybos viršininką bendru sutarimu turėjo skirti susisiekimo, krašto apsaugos ir vidaus reikalų ministrai. Tuo Geležinkelių apsaugos tarnyba skyrėsi nuo 1921 m. pradžioje Geležinkelių valdybos planuotos specialios milicijos. Vis dėlto nei šis, nei Geležinkelių apsaugos bataliono projektas dėl painumo bei nesuderintų interesų tarp institucijų taip ir liko nepatvirtinti. Nuspręsta be didesnių pertvarų stočių ir ruožų komendantūras tiesiog paversti geležinkelių žandarmerija<sup>97</sup>. Toks paprastas spren-

---

<sup>93</sup> KAM Generalinio štabo Žvalgybos skyriaus viršininko M. Lipčiaus 1922 04 05 raštas Krašto apsaugos ministrui // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 281, l. 18–19.

<sup>94</sup> Specialios P. Vileišio komisijos 1922 05 16 posėdžio protokolas // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 12.

<sup>95</sup> 1922 m. Laikinoji Gelžkelių apsaugos tarnybos instrukcija // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 317, l. 37.

<sup>96</sup> 1922 05 02 Paaiškinamasis raštas prie „Geležinkelių apsaugos tarnybos“ instrukcijos // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 8–9.

<sup>97</sup> Specialios P. Vileišio komisijos 1922 05 16 posėdžio protokolas // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 12.

dimas nebuvo pasiektas iš karto: idėjų ir planų dėl konkrečios žandarmerijos vizijos būta nemažai ir įvairių, tačiau entuziazmo ir palaikymo sulaukta ne tiek jau daug. Visą 1922 m. pavasarį virė diskusijos, skirstyti etatai, kurti įstatai, instrukcijos, parengtas net žandarmerijos įstatymo projektas<sup>98</sup>, tačiau mažai ką imtasi įgyvendinti. Birželio 12 d. Ministrų kabinetas galiausiai išleido atskirą įsakymą, kuriuo stočių ir ruožų komendantūroms pavedė laikinai eiti buvusios Carinės Rusijos geležinkelių žandarmerijos pareigas<sup>99</sup>. Nesant atskiros, sukarintos geležinkelių zonos infrastruktūros objektų apsaugos tarnybos, ir nepakankant vien žandarmerijos pajėgų, jau po metų tiltus ir tunelius saugoti pavesta civiliams sargams.

Žandarmerijos pavadinimo suteikimas stočių komendantūrų kuopoms didesnių permainų neatnešė – tiesa, kuriamos naujos institucijos darbas turėjo būti sklandesnis, geriau koordinuotas, apibrėžtas specialiai išleistos detalios instrukcijos<sup>100</sup>. Pastaroji iš esmės apibendrina bei sukonkretina tas funkcijas, kurias iki tol vykdė stočių ir ruožų komendantūrų kareiviai, prižiūrėdami geležinkelių zonoje viešąją tvarką, saugodami infrastruktūros objektus, kontroliuodami kelevių judėjimą, gaudydami dezertyrus, ieškodami kontrabandos, antivalstybinės literatūros, ginklų.

1922 m. pabaigoje politinė situacija valstybėje bei jos tarptautinė padėtis tapo stabilesnė, kariuomenės vaidmenį šalies valdyje imta palaipsniui mažinti, todėl bebaigias kadenciją Steigiamasis seimas, prieš pat ateinančius naujus rinkimus, dalyje apskričių panaikino karo padėtį<sup>101</sup>. Sumažėjusį kariuomenės vaidmenį valstybės vidaus gyvenimo priežiūroje ketinta kompensuoti diegiant įprastesnes taikos metų policines tvarkos ir saugumo užtikrinimo priemones. Lietuvos geležinkelių veikla taip pat normalizavosi, plėtėsi: didėjo darbuotojų skaičius, vyko kelių remonto, rekonstrukcijos, statybos darbai<sup>102</sup>. Nors karo padėtis geležinkelių zonoje liko, jos palaikymo struktūrą ir toliau rengtasi reformuoti. Tuo metu nuspręsta uždaryti senąsias stočių ir ruožų komendantūras. Specialiai sudarytoms komisijoms likvidavimo darbus Geležinkelių karo viršininkas įsakė pradėti 1922 m. gruodžio 15

---

<sup>98</sup> 1922 m. Geležinkelių žandarmerijos įstatymo projektas // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 281, l. 32.

<sup>99</sup> Ministrų kabineto 1922 06 20 pranešimas KAM, VRM, Susisiekimo ministerijai // *LCVA*, f.923, ap.1, b.239, l.134.

<sup>100</sup> Buvo paruoštos kelios redakcijos mažai kuo besiskiriančių instrukcijų: 1922 10 31 instrukcija žandarų komendantams ir žandarų puskarininkiams gelžkelių policijos pareigū srityje // *LCVA*, f. 767, ap.1, b.17, l. 55–60; 1923 01 24 Instrukcija gelžkelių stočių ir ruožų komendantams ir žandarų puskarininkiams policijos pareigū srityje // *LCVA*, f. 767, ap.1, b. 32, l. 1–5.

<sup>101</sup> Karo stoviuui įvesti įstatymo pakeitimas // *VŽ*, 1922 09 08, Nr. 105/823.

<sup>102</sup> Plačiau žr.: Gaigalaitė A., Ernestas Galvanauskas ir Nepriklausomos Lietuvos Geležinkelių tvarkymas // *Geležinkelininkas*, 1995, Nr. 16, p .21–23, Nr.17, 10–11.

dieną<sup>103</sup>. Po mėnesio KAM įsakyme kariuomenei apie įvykusias pertvarkas paskelbta: „Nuo sausio mėn. 15 dienos Kauno stoties ir ruožo komendantūra ūkio žvilgsniu priskiriama prie miesto komendantūros, o Šiaulių stoties ir ruožo komendantūra – prie Šiaulių miesto ir apskrities komendantūros [...] Mažeikių ir Panevėžio stočių komendantūros reorganizuojamos į geležinkelių punktus. Mažeikių, Panevėžio, Kretingos ir Pažėrūnų geležinkelių punktai įeina Šiaulių stoties ir ruožo komendantūros sudėtin, o Virbalio geležinkelio punktas – Kauno stoties ir ruožo komendantūros sudėtin“<sup>104</sup>. 1923 m. pirmojoje pusėje Lietuvai į savo geležinkelių tinklą dar teko integruoti ir Klaipėdos krašto susisiekimo linijas bei užtikrinti jų apsaugą<sup>105</sup>. Metų pabaigoje Lietuvoje veikė 4 sustambintos geležinkelių žandarmerijos komendantūros: Kauno (su Virbalio punktu), Šiaulių (su Mažeikių, Jonišio, Obelių, Panevėžio punktais), Klaipėdos (su Pagėgių ir Skuodo punktais)<sup>106</sup>. Po poros mėnesių jos virto Geležinkelių policijos nuovadomis ir punktais, nes žandarmerijai ilgiau gyvuoti nebuvo leista – sukurta kaip formali ir laikina KAM pavaldi institucija, ji suvaidino tik tarpinį vaidmenį reformų laikotarpiu.

## Geležinkelių policijos įkūrimas

Kariuomenės naudojimas geležinkelių zonos priežiūrai neatitiko pirminės jos paskirties, pakankamai brangiai kainavo, keldavo nemažai problemų dėl nuolat pasitaikančių įvairių incidentų tarp kariškių ir civilių tarnautojų bei apylinkių gyventojų. Tai buvo bene svarbiausios priežastys, skatinusios kurti specialią, geriau parengtą ir profesionalesnę instituciją ruožų apsaugos ir tvarkos palaikymo funkcijoms atlikti. 1924 m. sausio 1 d. Lietuvos miliciją pertvarkius į policiją, sukurta nauja jos rūšis – Geležinkelio policija. Ją suformavo iš buvusios žandarmerijos ir likviduotų komendantūrų turto<sup>107</sup>. Lietuvoje buvo įsteigtos 4 geležinkelių policijos nuovados: Kauno (Virbalio – Artilerijos – Kaišiadorių – Ukmergės – Dotnuvos ruožai), Šiaulių (Šiaulių – Radviliškio – Nemakščių – Jonišio – Mažeikių – Lūšės – Joniškėlio ruožai), Panevėžio (Panevėžio – Šeduvos – Obelių – Šapelių –

<sup>103</sup> Vietinės kariuomenės brigados vado 1922 12 04 aplinkraštis Kauno, Šiaulių, Panevėžio, Mažeikių stočių ir ruožų komendantūroms // *LCVA*, f. 10, ap. 1, b. 116, l. 123.

<sup>104</sup> 1923 02 24 Įsakymas kariuomenei Nr.2 // *LCVA*, f. 767, ap.2, b. 154, l.46.

<sup>105</sup> Generalinio štabo 1923 04 26 slapta raštas Nr.115 Geležinkelių karo viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 154, l. 70.

<sup>106</sup> Generalinio štabo Susisiekimo skyriaus viršininko 1923 12 12 įsakymas Nr.1 // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 29, l.97 – 98.

<sup>107</sup> Gričius V., Šis tas iš Geležinkelių policijos gyvenimo // *Policija*, 1925, Nr. 9, p. 29.



Utenos – Suvainiškių ruožai), Klaipėdos (Pagėgių – Tauragės – Nemakščių – Skuodo ruožai)<sup>108</sup>. Be nuovadų pasienio stotyse dar veikė ir 8 policijos punktai, kurie turėjo tikrinti atvykstančiųjų ir išvykstančių keleivių srautą, kovoti su kontrabanda<sup>109</sup>. Geležinkelių policijoje tarnavo kur kas mažesnis žmonių skaičius nei ankstesnėse stočių ir ruožų komendantūrose, kuriose kartais būdavo iki dviejų šimtų ir daugiau kariškių. Tikėtasi, jog, turėdama mažiau, bet geriau parengtų tarnautojų, Geležinkelių policija labiau tiks specifiniam darbui geležinkelių zonoje. 1924 m. gegužės 31 d. buvo patvirtinti Geležinkelių policijos etatai, nesikeitę daugiau nei penkerius metus<sup>110</sup>. Juose numatyta 19 darbo vietų policijos valdininkams ir 70 policininkams, į pastarąjį skaičių įtraukiant ir patį geležinkelių policijos viršininką, jo sekretorius, 4 nuovadų viršininkus<sup>111</sup> bei 5 jų padėjėjus, taip pat 8 pasienio stočių viršininkus<sup>112</sup>. Įsteigtos Geležinkelių policijos viršininku tapo Vladas Gričius, ėjęs pareigas iki 1926 m. gruodžio 1 d.<sup>113</sup>

Pirmieji šios institucijos veiklos metai parodė, jog tinkamam jai pavestų funkcijų vykdymui paskirtų tarnautojų nepakako. Dėl to 1924 m. rudenį V. Gričius kreipėsi į VRM Piliečių apsaugos departamentą prašydamas tarpininkauti Ministrų kabinete iškeliant geležinkelių policijos etatų padidinimo klausimą. Ypatingai raginta atkreipti dėmesį į tai, jog nedidelis policijos valdininkų skaičius neleido užtikrinti reikiamą svarbių geležinkelių zonos objektų apsaugą. Apie šią problemą policijos reikalų referentui viename rašte jis pasakojo: „[...] Esant man generaliniame štabe, Generalinio štabo viršininkas paklausė manęs, koks geležkelių tiltų apsaugos stovis. Pranešiau, kad nekurių tiltų apsauga yra pavesta Gelžkelių valdybos kelio ruožo viršininkams, kurie išstatė neginkluotus sargus iš padienių darbininkų tarpo, visai netarnavusius kariuomenėje ir jie apsaugoja tiltus tik techniniu atžvilgiu. Gen. št[abo] viršininkas išreiškė pageidavimą, kad visą tiltų apsaugą perimtų Geležkelių policija, į ką aš paaiškinau, kad to negalima padaryti dėliai stokos žmonių. Dabar prasidėjo gelžkelių statyba Amaliai – Telšiai ir Amalių stoty sukoncentruota apie 500 darbininkų, kuriuos Geležkelių valdyba prašo prižiūrėti ir registruoti, dėliai ko reikalinga paskirti du

<sup>108</sup> Ten pat, p. 318.

<sup>109</sup> Kviklys B., Nepriklausomybės metai. Policija // *Lietuvos policija įstatymo ir tvarkos tarnyboje*, p. 84.

<sup>110</sup> *Lietuvos policija 1918–1928*, p. 320.

<sup>111</sup> 1924 m. pradžioje, Kauno nuovados viršininku paskirtas Edvardas Neimanas, Šiaulių – Jonas Chaleckas, Panevėžio – Vaclovas Daugvila (buvęs Geležinkelių karo viršininko padėjėjas), Klaipėdos – Petras Mažylis. Žr.: 1924 m. Geležinkelių policijos tarnautojų sąrašas // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 9.

<sup>112</sup> Policininkų (su vadovybe) skaičius nuovadose pasiskirstė taip: Kauno – 23, Šiaulių – 24, Panevėžio – 15, Klaipėdos – 20. Žr.: 1924 m. Geležkelių policijos etatų paskirstymas // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 8.

<sup>113</sup> *Lietuvos policija 1918–1928*, p. 319.

policininku ant naujai statomos geležkelio linijos. Pradžioje ateinančių metų manoma pradėti statybą geležkelio Kazlų – Rūda – Šakiai – Raseiniai ar Jurbarkas, tenai taipogi bus reikalingi policininkai<sup>114</sup>. Kitame raporte lapkričio mėnesį V. Gričius Policijos departamentui vėl skundėsi, kad be specialių raštininkų, kurių nenumatė 1924 m. patvirtinti Geležinkelių policijos etatai, nuovadų viršininkai yra labai apkrauti raštvedybos darbais: nuolatiniu susirašinėjimu su įvairiausiomis institucijomis, administruojamos zonos gyventojų bei tarnautojų registracija, todėl negali reikiamo dėmesio skirti pagrindinėms savo pareigoms, dėl to visas tų įstaigų darbas stringa – trūksta kontrolės, operatyvaus veikimo<sup>115</sup>. „Geleželių nuovadų ruožai siekia apie 500–700 kilometrų. Esantis dabartiniu laiku policininkų skaičius didesnėse bei parubežinėse stotyse ant tiek mažas, kad negalima gerai prižiūrėti pravažiuojančių keleivių, per ką gali daug turėti valstybė nuostolių. Be to, prisieina praveisti daug visokių kvotų<sup>116</sup>, – apie opiausias problemas pasakojo viršininkas. Padėties pagerinimui buvo prašoma įsteigti 10 raštininkų ir 20 vyresniųjų policininkų etatų<sup>117</sup>. Ir vis dėl to, nepaisant pakankamai svirių argumentų, per kelerius vėlesnius metus etatai iš esmės nebuvo koreguojami.

Pirmaisiais Geležinkelių policijos gyvavimo metais susirūpinta ne tik jos etatų padidiniu, bet ir jų pareigūnų materialinio gyvenimo sąlygų pagerinimu. 1924 m. gegužės 10 d. rašte VRM Piliečių apsaugos departamento direktoriui V. Gričius aiškino: „Perėjus Geleželių policijai Vidaus reikalų ministerijos žinion kyla jos organizuotės ir tikslaus atlikimo savo pareigų klausimas. Geleželių policijos darbas yra sunkus, atsakomingas, kad savo užduotį ji sąžiningai atliktų, reikalinga sąžiningų, įgudusių, drausmingų žmonių. Šiuo liaudies demoralizuotės laikotarpiu, kada tarnautojo dora daugiausia priklauso nuo jo medžiaginės padėties, reikia daug dėmesio kreipti į Geleželių policijos tarnautojų aprūpinimą. Yra atsitikimų kuomet vienas kitas piktadaris paperka kyšiu policininką ir tuo savo pragaištingą darbą kenkiantį valstybei nemaža nuostolių. Policijos bendradarbius kaltinti nesąžiningume netenka, daugelis nusikaltusiųjų [...] atsidūrę varganon materialinė padėtin<sup>118</sup>. Atlyginimai šioje institucijoje nebuvo maži: vyresniesiems

<sup>114</sup> Geležinkelių policijos viršininko 1924 09 12 pranešimas VRM Piliečių apsaugos departamento Policijos referentui // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 2.

<sup>115</sup> Geležinkelių policijos viršininko 1924 11 14 raportas Piliečių apsaugos departamentui // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 9.

<sup>116</sup> Ten pat. 9

<sup>117</sup> Ten pat. l. 9v.

<sup>118</sup> Geležinkelių policijos viršininko 1924 05 10 raštas VRM Piliečių apsaugos departamento direktoriui // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 509, l. 20.

policininkams numatyta mokėti po 200 litų per mėnesį, nuovados viršininko padėjėjui – 280 litų, nuovados viršininkui – 340 litų, pasienio punkto viršininkui – 300 litų, o Geležinkelių policijos viršininkui – 450 litų<sup>119</sup>. Apskritai jau nuo 3-ojo dešimtmečio pabaigos Geležinkelių policija, pasak vieno buvusio jos tarnautojo Vytauto Reivyčio, tapo savotiška prestižine tarnybos vieta, „proteguojamų rinktinių vyrų valdžios visais patogumais aprūpinta prieglauda“<sup>120</sup>.

Geležinkelių policijos funkcijas reglamentavo 1925 m. išleista speciali instrukcija<sup>121</sup>, parengta šiek tiek išplėtus ir papildžius buvusios žandarmėrijos darbo nurodymus. Geležinkelių policija pirmiausia atliko viešosios, o taip pat, tam tikra dalimi ir – pasienio bei kriminalinės policijos funkcijas savo prižiūrime teritorijoje. Už įvairius tvarkos pažeidimus geležinkelių zonoje 1924 m. ji iškėlė 961 bylą, 1925 m. – 1203, 1926 m. – 1387<sup>122</sup>.

Geležinkelių policija buvo kuriama kaip profesionali, gerai parengta bėgių linijų apsaugos ir tvarkos palaikymo institucija. Visi joje tarnavę policininkai turėjo ne žemesnį kaip vyresniojo policininko rangą, privėlėjo būti nepriekaištingos reputacijos ir gerų fizinių duomenų. Be to, jie mokytų ir specialių, jų tarnybai būtinų dalykų, tokių kaip garvežio valdymas. 1924 m. visose nuovadose garvežį valdyti mokėjo 7 policininkai, dar 11 mokėsi<sup>123</sup>. Tačiau Geležinkelių policijos instrukcija nesuteikė jiems „teisės kištis į duodamus geležinkelių agentų technikos eksploatacijos ir administracijos srityse įsakymus“<sup>124</sup>. Tokiu nurodymu siekta išvengti anksčiau nuolat išryškėdavusios trinties tarp civilinės ir karinės geležinkelių administracijos.

Lietuvos Geležinkelių policija, vykdydama pasų kontrolę, pasienio stotyse sykiu formavo ir savo šalies įvaizdį atvykstančiųjų užsieniečių akyse. Dėl to didelis dėmesys kreiptas į pareigūnų išvaizdą, manieras. Vos pradėjus veikti Geležinkelių policijai, jos viršininkas kreipėsi į Piliečių apsaugos departamentą prašydamas išduoti 17 karininkiškų ir 70 paprastų kardų jo pavaldiniams. Šį prašymą jis argumentavo taip: „Nuovadų ir punktų viršininkams ir jų padėjėjams dažnai prisieina pasitikti, priimti ir lydėti, kaip Lietuvos aukštus valdininkus, taip lygiai ir užsienio atstovus. Lygiai ir policininkams,

---

<sup>119</sup> 1924 m. Geležinkelių policijos tarnautojų sąrašas // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 9.

<sup>120</sup> Reivytis V., Tarnyba Geležinkelių policijoje // *Lietuvos policija įstatymų ir tvarkos tarnyboje*, p. 104.

<sup>121</sup> *Geležinkelių policijos instrukcija*, Kaunas, 1925.

<sup>122</sup> *Lietuvos policija 1918–1928*, p. 321.

<sup>123</sup> 1924 m. Sąrašas tarnautojų mokančių ar besimokančių valdyti garvežį ir telegrafų – telefonų veiksmų // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 363, l. 29–30.

<sup>124</sup> *Geležinkelių policijos instrukcija*, p. 4.

ypač parubežinėse [pasienio – M.K] stotyse ir Klaipėdos krašte, kur nuolat prisieina susidurti su svetimšaliais, kartai labai pageidautini, nes labai gražiai papildytų apsiginklavimą ir pridėtų gražios išvaizdos, ypač turint galvoj, kad Gelžkelių policijoje parinkti daugumoje aukšti vyrai. Daugumas svetimšalių susipažįsta su Lietuva tik pervažiuodami per Lietuvą gelžkeliais ir apie Lietuvą sprendžia tik iš to, ką mato vagonuose ir gelžkelių stotyse. Dėl to pageidautina, kad Gelžkelių policija būtų kuo tobuliausia kaip tvarkos, kaip apginklavimo ir išvaizdos atžvilgiais<sup>125</sup>.

Karo padėtis Lietuvos geležinkelių zonoje nuolat veikė 1919–1926 m. Per tuos penkerius sudėtingus, permainų kupinus metus, pamažu susiformavo pastovi šio teisinio režimo įgyvendinimo praktika, kuri iki pat 1940–ųjų iš esmės nesikeitė. Sukūrus Geležinkelių policiją, susisiekimo sferos apsauga ir priežiūra tapo kur kas profesionalesnė, geriau organizuota – tam be abejo daug reikšmės turėjo ankstesnių metų patirtis bei stabilėnė situacija pačioje valstybėje.

Nors nuo 1924 m. karo padėties geležinkelių zonoje priežiūra perėjo iš KAM į VRM, kurios Pilies apsaugos departamentui priklausė Geležinkelių policija, rankas, kariuomenė nuo šios sferos kontrolės visiškai nepasitraukė – stotyse buvo palikti kariuomenės komendantai<sup>126</sup>, atsakingi už karinius pervežimus, o taip pat atliekantys tarpininkų funkcijas tarp Geležinkelių policijos ir KAM. Kauno stotyje rezidavęs komendantas iš esmės tapo KAM atstovu visai geležinkelių zonai<sup>127</sup>. Tai buvo būtina dėl to, kad čia tebeveikė karo padėtis ir Ypatieji valstybės apsaugos įstatai, kurių suteiktomis privalomų įsakymų bei administracinių bausmių skyrimo teisėmis galėjo naudotis tik Krašto apsaugos ministras ir jam pavaldūs karo komendantai. Tačiau tai nereiškė, jog geležinkelių policija priklausė nuo stočių komendantų – ji dirbo savarankiškai ir taip pat naudojosi plačiomis įstatymų suteiktomis galiomis. Vėliau Lietuvoje greta miestų ir apskričių komendantų atsirado ir specialus Geležinkelių karo komendantas. Vis dėl to visą karo padėties geležinkelių zonoje priežiūrą 1924–1940 m. vykdė geležinkelio policija.

---

<sup>125</sup> Geležinkelių policijos viršininko 1924 03 21 raportas Pilies apsaugos departamento direktoriui // *LCVA*, f. 394, ap. 5, b. 290, l. 11.

<sup>126</sup> *Gelžkelių policijos instrukcija*, p. 22.

<sup>127</sup> *Lietuvos policija 1918–1928*, p. 317.

# KARO PADĖTIES GELEŽINKELIŲ ZONOJE FUNKCIONAVIMAS

## Infrastruktūros objektų apsauga

Poreikis patikimai saugoti bėgių linijas, tunelius, tiltų, dirbtuves, sandėlius buvo viena iš priežasčių, lėmusių karo padėties įvedimą geležinkeliuose. Žinoma, tokių objektų apsauga nėra vien tik ekstremaliose situacijose taikoma praktika: daugelyje šalių ji egzistavo ir egzistuoja taikos metu. Tačiau Lietuvoje, vykstant nepriklausomybės kovoms, grėsmės gyvybiškai svarbioms valstybei susisiekimo linijoms nebuvo menamos – apie jas dažnai primindavo nuolatos pasikartojantys rimti incidentai. Išardyti ar akmenimis užversti bėgiai, nuversti telegrafo stulpai, nutraukti laidai – 1919–1923 m. buvo plačiai paplitęs reiškinys. Ne visi šie atvejai būdavo tyčinės diversijos, įvykdytos priešišku valstybei jėgų – daug dažniau tokiu būdu valdišką turtą savo ūkio reikmėms arba perpardavimui niokodavo paprasti apylinkių gyventojai. Į šią geležinkelių administraciją neviltin stumiančią problemą visų komendantų dėmesys buvo atkreiptas jau 1919 m. lapkričio 4. d. specialiame KAM aplinkraštyje. Jame pažymėta, kad „visi buvusieji Lietuvos valdžios namai, geležkeliai, mašinos, kraštui apsaugoti įtaisymai ir medžiaga, kuriuos pastatė arba paliko vokiečių okupacijos, yra perėję Lietuvos valstybės nuosavybėn“, be to, „pastebėta, kad daugelyje vietų aplinkiniai gyventojai ardo namus, tvoras, geležinkelius ir kitą įtaisymą ir veža sau visoki turtą“<sup>128</sup>. Geležinkelių civilinė vadovybė bei komendantai dažnai tiesiog nežinodavo ko griebtis, kad sustabdytų nesibaigiantį susisiekimo infrastruktūros gadinimą. Apie griežtą tvarką geležinkelių zonoje ir už jos pažeidimus gresiančias bausmes, stočių ir ruožų komendantai apylinkių gyventojus informuodavo viešuose skelbimuose, kuriuos reguliariai atnaujindavo bei iškabinėdavo stotyse ir miesteliuose<sup>129</sup>. Visų jų turinys būdavo daugmaž vienodas, tik kartais kai kurie komendantai detaliau paaiškindavo, kokia bausmė laukia už vieną ar kitą nusizengimą. Kaip tokių skelbimų pavyzdį galima pateikti vieną Panevėžio stoties komendanto kpt. K. Vilko 1922 m. gegužės 23 d. išleistą viešą įsakymą gyventojams: „Einant Ypatingų valstybės apsaugos įstatų 9 § Geležkelio nusavintoje zonoje (27 metr. į abi pusi nuo geležkelio) Panevėžio ruože griežtai draudžiu:

<sup>128</sup> KAM 1919 11 04 aplinkraštis karo komendantams Nr.4124 // *LCVA*, f. 499, ap. 1, b. 222, l. 61.

<sup>129</sup> Mažeikių stoties ir ruožo komendanto 1920 03 26 skelbimas gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap.2, b.62, l. 68; Kauno stoties ir ruožo komendanto 1922 08 31 skelbimas geležinkelių zonos tarnautojams ir gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 1, l. 22.

1) Gadinti by kokius gelžkelio įtaisymus ir dėti ant bėgių by kokius daiktus 2) Ardyti gelžkelio pylimo šlaitus, imti iš nusavintos zonos smėlį 3) Ganyti ir leisti gyvulius 4) Žaisti suaugusiems ir vaikams 5) Trukdyti gelžkelių tarnautojams eiti tiesiogines pareigas 6) Kelti triukšmą 7) Važinėti, joti ir vaikščioti pašaliniais asmenimis išilgai ir skersai gelžkelio, kame nėra įtaisytų kelio pervažų. Asmens prasizengę šiuose nusikalstamuose darbuose, bus baudžiami administratyviu būdu iki 10 000 a[ukšnių] arba ligi 3 mėnesių kalėjimo, arba svarbesniuose atsitikimuose – talpinami koncentracijos stovyklon<sup>130</sup>.

Pirmaisiais valstybingumo metais būta momentų, kai atrodė, jog santykiai tarp valdžios ir geležinkelių zonos gyventojų virsta į savotišką neskelbtą karą. Tai neblogai iliustruoja ir šis 1920 m. epizodas netoli Kazlų Rūdos. Vieno ruožo viršininkas Pakštas skundėsi savo vadovybei, kad „plėšimai Altoniškių geležinkelių turto kaimiečiais kasdien vis didinasi. Nachališkumas [įžūlumas – M.K.] plėšimo pasiekė aukščiausio laipsnio [...] nėra tos nakties, kad nebūtų kas nors pavogta. Nuimami bėgių ryšiai ir net patys bėgiai, taipgi vagonėlių dalys<sup>131</sup>. Prašydamas nedelsiant padėti išspręsti problemą, jis pateikė savo pasiūlymą: „Šiaip reiktų sudaryti būrelius kareivių ir pasiūsti į aplinkinius kaimus kratų daryti. Suradus, ką gelžkelio turto aštriai nubausti [...] kratos daryti tiktų kareiviai, tik žinoma, kad nepakliūtų vietiniai<sup>132</sup>. Į pagalbos prašymą, o taip pat ir į pateiktą pasiūlymą, buvo greitai sureaguota – atsiūsti kareiviai iškrėtė valstiečių sodybas, bet to, ko ieškojo, nerado. Kazlų Rūdos – Altoniškių ruožo viršininkas Pakštas – su dideliu apmaudu kitame pranešime konstatavo, kad reidas, dėl kareivių stygiaus, o taip pat jų nemokšiško bei vangumo, įvyko labai negrabiai, todėl ne tik nedavė laukiamų rezultatų, bet dar ir gerokai gyventojus „suerzino, nes ten, kur pirma rodos, nevogdavo, tai ten už kelių dienų [...] iš nakties [...] rasta išlupta pora bėgių su geležiniais špalais [pabėgiais – M.K.], špalai išplėšti, o bėgiai palikti [...]“<sup>133</sup>. Todėl Pakštas parašė atsisakyti tolesnių kratų, nes nuo jų situacija galėjo tik dar labiau pablogėti. Jis pasiūlė skirti bent 5 kareivių nuolatinę apsaugą ruožui prižiūrėti.

Kartais, kantrybės netekę, komendantai viešai perspėdavo, jog net nedidelis susisiekimo linijų sugadinimas pasipelnymo tikslais bus vertinama kaip rimčiausia diversija, už kurią gali grėsti karo teismas. Štai 1922 m. rugsėjo 12

---

<sup>130</sup> Panevėžio stoties ir ruožo komendanto 1922 05 23 privalomas įsakymas gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap.2, b. 107, l. 4.

<sup>131</sup> Kazlų Rūdos – Altoniškių ruožo viršininko 1920 03 18 pranešimas Siaurųjų geležinkelių tarnybos viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap.2, b.14, l. 37.

<sup>132</sup> Ten pat.

<sup>133</sup> Kazlų Rūdos – Altoniškių ruožo viršininko 1920 04 14 pranešimas Siaurųjų geležinkelių viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, l. 44.

d. Mažeikių karo komendantas skelbime pagrasino, kad visi asmenys, „kurie bus patėmyti [pastebėti – M.K.] kertant ir visokiais būdais naikinant pylimo kilometrinius stulpus, valdžios bus laikomi kaip pavojingi visuomenės ir kariuomenės tvarkai asmenys“<sup>134</sup>. Taigi net toks labiau chuliganizmą primenantis atstumą žyminčių stulpų niokojimas karo padėties metu galėjo užtraukti rimtą bausmę. Vagystėms nesibaigiant net galvota geležinkelių zonos kaimynystėje gyvenančius žmones paversti savotiškais įkaitais, uždedant priverstinę prievolę saugoti aplinkinius ruožus, o už nepastebėtus nusikaltimus, žadant suversti jiems visą kalnę, pareikalauti padengti nuostolius. Atskiriems kaimams buvo paskirstytos tam tikros bėgių linijų atkarpos, parinkti asmenys atsakingi už budėjimą, tačiau tokia drastiška politika taikyta tik epizodiškai<sup>135</sup>, o daug kur net nepradėta įgyvendinti. Ir vėliau karo komendantai gaudavo nurodymus labiau įtraukti savivaldybes į infrastruktūros apsaugos darbą, įpareigoti jas aiškinti gyventojams apie iš jų tarpo kilusių asmenų daromą valstybei žalą<sup>136</sup>.

Per keletą metų geležinkelių zonos gyventojus vis dėl to pavyko sudrausminti – jie pajuto stiprėjusios valstybės galią ir padėtis po truputį normalizavosi – sugadintų bėgių ir kitų pavojingų garvežių judėjimui kliūčių gerokai sumažėjo.

Archyviniai duomenys rodo, jog objektus saugantys stočių komendantūrų kareiviai gana dažnai prarasdavo budrumą ar tiesiog elgdavosi aplaidžiai ir nedrausmingai. Savo įsakymuose stočių komendantūroms Lietuvos geležinkelių karo viršininkas pagarsino vieną tokių atvejų: „Mano įsakymu šio balandžio 24 d. buvo apžiūrėtas Kuršėnų geležinkelio tiltas tuo laiku, kuomet traukinys nepraeina. Jokios sargybos prie tilto nebuvo, sargybos viršininkas tarnybos reikalais buvo išvažiavęs į Mažeikius, o likusiu du kareiviu – Volungevičius Rokas ir Arbačiauskas Leonas, buvo surasti Lancevičiaus dvare. Iš tardymo paaiškėjo, kad sargyba niekuomet prie tilto nebuvo statoma ir kareiviai ramiai gyveno dvare, nieks jų nepatikrino ir nepridabojo [neprižiūrėjo – M.K.]. Kareiviai pasirodė visai neapmokinti ir apie savo pareigas ir karišką drausmę neturi jokio supratimo“<sup>137</sup>. Tai, jog toks aplaidumas kartodavosi nuolatos, patvirtina ir specialus Lietuvos geležinkelių karo viršininko išleistas įsakymas: „Gauta žinių, kad saugantieji geležinkelių tiltus kareiviai tik tuomet prie jų stovi, kuomet praeina traukinys. Praėjus traukiniui

---

<sup>134</sup> Mažeikių stoties ir ruožo komendanto skelbimas geležinkelių zonos tarnautojams ir gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 70, l. 11.

<sup>135</sup> Vietinės kariuomenės brigados vado 1921 02 14 aplinkraštis komendantams Nr. 824 // *LCVA*, f. 10, ap. 1, b. 1, l. 23.

<sup>136</sup> Vietinės kariuomenės brigados vado 1922 06 03 aplinkraštis visiems komendantams // Ten pat, b. 116, l. 54.

<sup>137</sup> Lietuvos geležinkelių karo viršininko 1921 04 30 įsakymo Nr. 16 nuorašas // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 24, l. 94.

jie savavališkai juos apleidžia ir vaikščioja po kaimus arba lošia kortomis, o stovintieji prie vokiečių rubežiaus arba Klaipėdos krašto – užsiima spirito gabenimu. Kadangi dabar neramūs laikai ir kiekvienam momente mūsų apsilaidimu gali pasinaudoti piktadariai – įsakau komendantams prie svarbesnių tiltų statyti postus ir geležinkelio drezina naudojantis juos tikrinti“<sup>138</sup>.

Panašios problemos vėliau paskatino visiškai atsisakyti siųsti stočių ir ruožų komendantūrų kareivius saugoti tiltų bei tunelių. 1923 m. rugsėjo 18 d. Geležinkelių valdyba Lietuvos geležinkelių karo viršininkui, pranešė, jog „[...] nuėmus gelžkelių tiltų ir tunelio karo sargybą, šių tiltų ir tunelių apsaugojimui Gelžkelių valdyba pastatys savo sargus. Kad [...] pastatyti sargai apsaugojimui minimų tiltų ir tunelio nebūtų visai be apsigynimo priemonių, p. susisiekimui ministeris, kartu su šiuo prašo p. Krašto apsaugos ministerio sutikimo ir parėdymo skubiai išduoti mums kariškų šautuvų (netinkamų vartoti kariuomenėje) su atitinkamu skaičiumi patronų. Kadangi ne visi tiltų ir tunelio sargai moka vartoti šautuvus, prašau Tamstos duoti parėdymą karo komendantams, kad sargai būtų pramokinti žandarų“<sup>139</sup>. Nuo to laiko objektų apsauga iš esmės ir ėmė rūpintis civiliai kelio sargai, vadovaudamiesi specialia, jiems skirta, instrukcija<sup>140</sup>.

Karo padėtis sudarydavo daug nepatogumų geležinkelių zonos gyventojams, ypač jei jų sodybos ar sklypai ribodavosi su valstybės nusavinta žemės atkarpa, abipus bėgių pylimo, į kurią vien įžengus grėsė administracinė bausmė. Nors apie tai nuolat būdavo skelbiama stočių komendantų skelbimuose, vietos gyventojai neretai tokių draudimų nepaisė, nes nesuprato jų prasmės, ar tiesiog nenorėjo susitaikyti su tuo, jog dalis sklypo prie geležinkelio liks neapsėta arba vešlioje, prie bėgių žaliuojančioje, pievoje nesiganys gyvuliai. Dėl to kildavo nesusipratimų ne tik tarp žemdirbių ir stočių komendantų, bet ir tarp žemdirbius palaikiusių valdžios institucijų. 1920 m. pavasarį Kauno ruožo viršininkas rašte stoties komendantui nurodė, kad „gyvenantieji ant tunelio gyventojai, nežiūrint į geležinkelių agentų draudimą, dirba prigulinčius geležinkeliams laukus ant tunelio, remdamiesi, kokiais tai išduotais jiems Ž. Ū. ir V.T. [Žemės Ūkio ir Valstybės turtų – M.K.] Ministerijos dokumentais. Kadangi minėtoji žemė priklauso gelžkeliams, ir kitos įstaiigos išduoti jos nuomonę neturėtų teisės“<sup>141</sup>. 1921–1922 m. prie bėgių linijų griežčiau pradėjus kontroliuoti ūkinę veiklą, pasipylė nemažai kolektyvinių valstiečių skundų, kuriuose piktintasi, kad kareiviai neprileidžia jų prie pasė-

<sup>138</sup> Lietuvos geležinkelių karo viršininko 1921 04 30 įsakymo Nr. 15 nuorašas // Ten pat, l. 93.

<sup>139</sup> Geležinkelių valdybos 1923 09 18 pranešimas Geležinkelių karo viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 154, l. 113.

<sup>140</sup> *Kelio sargui instrukcija*, Kaunas, 1923.

<sup>141</sup> Kauno ruožo viršininko 1920 04 27 Kauno stoties komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 18, l. 196.



lių<sup>142</sup>. 1922 m. stočių komendantai gavo nurodymą ūkininkams paskelbti, jog saugomoje teritorijoje „užsėtus javus šiais metais nuvalyti leidžiama be kliūčių; dirbant žemę ateinantiems metams pereiti stulpelių liniją draudžiama. Taip pat dirbant žemę ir valant javus griežtai draudžiama daryti by kokius geležinkeliams kenksmingus darbus“<sup>143</sup>.

Ižngti į geležinkelio zoną, vaikščioti tiltais buvo leidžiama tik išimtiniais atvejais, gavus specialų leidimą. Tokių leidimų, ypač Kaune, būdavo išduodama gana daug, nes įvairiems tarnautojams, darbininkams dažnai tekdavo eiti pro tunelį ar geležinkelio tiltą. Į stoties komendantūrą paprastai kreipdavosi suinteresuotos institucijos ir įmonės, kurios, pateikusios rimtas priešžastis, parūpindavo savo darbuotojams kolektyvinius leidimus vaikščioti tam tikru maršrutu po geležinkelių zoną<sup>144</sup>. Griežtos judėjimo geležinkelių zonoje taisyklės buvo skirtos ne tik bėgių ir kitos infrastruktūros apsaugojimui, bet ir apylinkėse gyvenusių žmonių bei jų gyvulių saugumui. Geležinkelių valdybos duomenimis, 1919–1923 m. jos administruojamoje teritorijoje žuvo 23 ir buvo sužeista 20 pašalinių asmenų<sup>145</sup>.

Nepaisant perspėjimų bei privalomų įstatymų, smulkių pažeidimų, kurie galėjo turėti ir rimtų pasekmių, prie bėgių linijų pasitaikydavo labai daug. Dažniausia ruožuose tarp stočių (t. y. kaimiškose vietovėse) komendantams tekdavo bausti asmenis už vaikščiojimą geležinkelio bėgiais ar pylimu, už skaldos vagystes; taip pat ūkininkus už palaidų gyvulių bėgiojimą ant geležinkelio arba jų ganymą nusavintoje žemės juostoje. Tokiems pažeidėjams daugiausia tekdavo mokėti pinigines baudas arba atlikti arešto bausmę. Pavyzdžiui, 1923 m. Šiaulių ir ruožo komendantas pilietį „už važinėjimą dviračiu ant geležkelio“<sup>146</sup> nubaudė 10 litų bauda arba 7 paromis arešto. Kitam Lyduvėnų miestelio gyventojui, pasikასusiam žemės nuo geležinkelio pylimo, jis skyrė 25 litų baudą<sup>147</sup>. Kauno stoties ir ruožo komendantas kpt. Vincas Petrauskas arklį nusavintoje zonoje ganiusį asmenį nubaudė 25 litų bauda<sup>148</sup>. Kaip tik tokio dydžio baudos paprastai ir būdavo skiriamos už panašius smulkius nusizengimus. Stočių komendantūrų kareiviai, prisidengdami geležinkelių zonoje nustatyta tvarka ar savo sukurtomis taisyklėmis,

<sup>142</sup> Raseinių apskrities tarybos 1922 06 26–27 posėdžio protokolo išrašas // *LCVA*, 384, ap. 2, b. 317, l. 41.

<sup>143</sup> Mažeikių stoties ir ruožo komendanto 1922 08 10 skelbimas geležinkelių zonos gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 40, l. 14.

<sup>144</sup> Pvz.: Kauno miesto elektros stoties valdybos 1919 09 04 raštas Kauno stoties ir ruožo komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 18, l. 47.

<sup>145</sup> *Geležinkelių valdybos darbuotės apyskaita 1919 – 1923 m.*, p. 113.

<sup>146</sup> Šiaulių stoties ir ruožo komendanto 1923 05 09 nutarimas Nr. 9 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b.33, l. 15.

<sup>147</sup> Šiaulių stoties ir ruožo komendanto 1923 05 12 nutarimas Nr. 13 // Ten pat, l. 19.

<sup>148</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1923 05 16 nutarimas Nr. 6 // Ten pat, l. 50.

kartais mėgindavo nesąžiningai pasipelnyti. Štai 1920 m. pradžioje į viešumą iškilo toks incidentas netoli Jonavos: sausio 12 d. „kareiviai saugoję siauruko tiltą [...] atėjo į Gudžiūnų kaimą ir sustabdę, važiuojančius į malūną vaikus, pareikalavo leidimų, nors jų [...] nereikia – vaikinams neturint, paėmė iš vieno 10 iš kito 8 rub[lius] kyšių. Vaikinai atėję į Kimantų malūną viešai skundėsi“<sup>149</sup>. Propagandos biuro biuletenio informuojančio apie įvykį pabaigoje vietoj išvadų pateiktas toks moralas: „Dalykas, nors nedidelis, bet tokiose sulenkėjusiose vietose, kiekvienas blogas pavyzdys kenkia“<sup>150</sup>.

Pirmaisiais valstybingumo metais piniginių baudų skyrimo praktika nebuvo nusistovėjusi, trūko kontrolės, todėl stočių bei miestų komendantai neretai mėgdavo pademonstruoti valdžią ir elgdavosi pakankamai laisvai. Tai piktino visuomenę – nusiskundimų jų veiksmams netrūkdavo. Be to, karinei vadovybei susirūpinimą kėlė ir komendantų finansinė veikla, nes ne visos išieškotos baudos būdavo įregistruojamos. 1922 m. birželio 20 d. geležinkelių karo viršininkas išleido specialų įsakymą, kuriame atvirai įvardijo minėtas blygbes bei davė nurodymus, kaip jų išvengti<sup>151</sup>. Jis taip pat pateikė administracinių bausmių skyrimo nutarimų rašymo pavyzdį ir griežtai įsakė jo laikytis. Be to, stočių karo komendantai neteko teisės nusižengimo vietoje imti iš nubaustųjų pinigine bauda grynuosius pinigus – jie privalėjo išduoti kvitus, kurie turėjo būti apmokami vėliau.

Bėgių linijų ir kitų objektų apsauga buvo susijusi su specifiniais visai geležinkelių zonai karo padėties sąlygotais griežtais viešosios tvarkos reikalavimais. Dėl to geležinkelių zonos gyventojų kasdieniame gyvenime visi šie ypatingieji suvaržymai dažnai jautėsi kur kas labiau, nei kitose Lietuvos dalyse, taip pat apimtose karo padėties. Panašią kasdienybę galbūt patirdavo tik prie demarkacinės linijos gyvenę žmonės.

## Viešosios tvarkos palaikymas

Veikiant karo padėčiai griežta tvarka galiojo ne tik nusavintoje žemės juostoje abipus bėgių, bet ir pačiose geležinkelių stotyse. Čia komendantūrų kareiviams tekdavo žiūrėti, kad nebūtų keleivių grūščių, kad jie drausmingai suliptų į vagonus ir išliptų iš jų; kad peronuose nesibūriuotų pašaliniai ar įtartini asmenys, nebūtų triukšmaujama, agituojama, nelegaliai prekiaujama<sup>152</sup>.

<sup>149</sup> 1920 01 16 Propagandos biuro biuletenis apie įvykį Gudžiūnuose // *LCVA*, f. 929, ap. 4, b. 93, l. 20.

<sup>150</sup> Ten pat.

<sup>151</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 06 20 įsakymas Nr. 23 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 17, l. 33.

<sup>152</sup> 1921 Instrukcija Geležinkelių stočių ir ruožų komendantūrų kareiviams saugantiems kelius ir tiltus // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 70, l. 23–25.

Kartais net ir visai nedidelis nustatytos tvarkos stotyse pažeidimas iššaukdavo drastiškus stotyje patruliuusių kareivių veiksmus. Vienas toks įdomus įvykis atsitiko 1920 m. rudenį Kėdainių stotyje. Nukentėjusysis Abelis Ronderas (Abel Ronder) skunde miesto komendantui pasakojo: „Rugsėjo 25 dieną [...] nuvykau į Kėdainių stotį ant traukinio savo reikalais. Traukiniui atėjus aš atsistojau prie tvoros neišėjęs ant perono. Tuo tarpu prieina prie manęs Kėdainių stoties sargybinis ir varo mane šalin nuo tvoros, o aš jo paklausiau dėl kokios priežasties visi žmonės gali stovėti, o man negalima? Jis man ant klausimo nieko neatsakė, bet tuoj puolė su bizūnu ir pradėjo mane mušti, kai aš spėjau atsitraukti, jis man sukirto 6 sykius. Visi žmonės, kurie stovėjo draugėje su manim išsibėgiojo, o jis nuėjo su bizūnu vaikydamas žmones. Jau ne vienas žmogus yra nuo jo gavęs be jokio reikalo mušti. To kareivio pavardės nežinau, bet jį sutikęs pažinčiau visuomet“<sup>153</sup>. Į skundą Kėdainių miesto komendantas greitai sureagavo ir nedelsdamas pasiteiravo už ruožą atsakingo Kauno stoties komendanto vyr. ltn. S. Kuizino, kodėl kareiviai taip žiauriai pasielgė su stotyje buvusiais žmonėmis. Jam buvo paaiškinta, kad stoties ribose griežtai draudžiama būriuotis ir ramstytis į tvoras, todėl kareiviai esą vykdę savo pareigą ir visiškai neviršiję įgaliojimų<sup>154</sup>. Vėliau pasitaikydavo atvejų, kad kai kuriose stotyse kildavo konfliktų tarp kareivių ir žydų vežikų, laukdavusių klientų prie perono ar bufete<sup>155</sup>.

Geležinkelio zonoje patruliuojantys kareiviai bei jų viršininkai ne visuomet būdavo uolūs tvarkos sergėtojai, kartais savo pareigas eidavo pakankamai atsainiai. Gandai apie tai 1922 m. pradžioje pasiekė ir geležinkelių karo viršininką kpt. J. Mačiulaitį. „Esu girdėjęs skundžiantis geležinkelių valdininkus, – įsakyme skelbė jis, – kad komendantūros kartais atsisako jiems teikti teisėtai reikalaujamą pagalbą (kaip reikalui esant ką areštuoti, sustatyti protokolą ir t.t.) Tokie apsiereiškimai yra visai nedaleistini. Komendantai turi daboti [prižiūrėti – M.K.], kad pagalba, įstatymais ir įsakymais numatytuose atsitikimuose, būtų visuomet tuojau teikiama“<sup>156</sup>. Kaip tik tuo metu susisiekimo ministras, Petras Vileišis, raštiškai kreipėsi į krašto apsaugos ministrą Balį Sližį, prašydamas atskirai informuoti apie stočių ir ruožų karo komendantų kompetencijos ribas bei kviesdamas padėti suderinti jų ir civilių geležinkelių tarnautojų veiklą<sup>157</sup>.

<sup>153</sup> Abel Ronder 1920 09 27 skundas Kėdainių miesto ir apskrities komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 33, l. 2.

<sup>154</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1920 12 22 pranešimas Kėdainių miesto ir apskrities komendantui // *Ten pat*, l. 3.

<sup>155</sup> Obelių punkto viršininko ltn. Šimulyno 1923 07 03 pareiškimas Šiaulių stoties karo viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 154, l. 17.

<sup>156</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 04 23 įsakymas Nr. 18 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 19, l. 28.

<sup>157</sup> Susisiekimo ministro P. Vileišio 1922 03 14 raštas Krašto apsaugos ministrui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 317, l. 22.

Į viešosios tvarkos geležinkelių zonoje palaikymo sampratą pateko ir stočių bufetų priežiūra. Čia taip pat pasitaikydavo įvairių kuriozų, nes komendantams tekdavo ne tik stebėti ir drausminti lankytojus, bet ir tikrinti pačios užėigos higienos sąlygas, kontroliuoti alkoholio pardavinėjimą. Kaip atrodė Kauno stoties užėiga 1921 m. rugpjūtį, iškalbingai iliustruoja vieno tuo metu surašyto revizijos akto išvados: „Kainoraščiai pakabinti spintoje ir nei ant bufeto stalo, nei ant stalų neišstatyti. Ant bufeto stalo padėti valgiai paprasčiausios rūšies: silkė, bulkos [bandelės – M.K.], buterbrodai. Nei estetikos, nei gigijenos [higienos – M.K.] atžvilgiai domėn neimami. Matyti, kad bufeto nuomininkas Puodžiūnas neprityręs tos rūšies bufetų tvarkyti ir stengėsi bufetą užlaikyti III rūšies restorano išvaizdoje“<sup>158</sup>. Provincijos stotys šiuo požiūriu taip pat neatrodė geriau. Viena labiausiai paplitusių stočių užėigų problemų – nelegaliai įvežtos į šalį degtinės pardavinėjimas. 1922 m. vasario 7 d. geležinkelių karo viršininko įsakyme paskelbta: „Piliečių apsaugos departamento pranešimu, kelio stočių bufetuose gausiai pardavinėjamas neakčyžuotas vokiečių spiritas. Ypatingai tas pastebima Šiaulių – Mažeikių ruožuose. Stočių komendantūroms, kaipo einančioms žandarmerijos pareigas stočių teritorijoje imtis visų priemonių, kad stočių bufetuose nebūtų pardavinėjamas neakčyžuotas spiritas [...]“<sup>159</sup>. Kovoti su šia negerove sekėsi sunkiai, nes dažnai tokia prekyba vykdavo ne be stočių ir ruožų komendantų žinios ir paramos. Vienas akivaizdžiai tai patvirtinantis atvejis buvo užfiksuotas 1921 m. pradžioje, Mažeikių stoties komendantūros patikrinimo metu. Geležinkelių karo viršininko padėjėjo kpt. V. Daugvilos surašytoje ataskaitoje nurodoma: „Stoties bufečikas matytis visą laiką gabena iš Mažosios Lietuvos be apmokėjimo muito degtinę ir ją pardavinėja keleiviams, o komendantas ar nežinojo, ar gali būti, kad ir žinojo, bet kratos nenorėjo daryti. Man įsakius bufete buvo padaryta krata ir surasta daug konjako ir kitų svaiginančių gėralų be apmokėjimo muito. Nežinoti apie prekybą neapmokėta muitu degtine komendantas negalėjo. Kodėl, aš atvykęs tik vienai dienai, tuoj sužinojau? Čia numatau tiesioginį pataikavimą šmugleriams [kontrabandininkams – M.K.], darantiems nuostolių mūsų iždui“<sup>160</sup>. Dėl šio įvykio bei kito aplaidumo Mažeikių stoties komendantas kpt. P. Valantiejus buvo pašalintas iš pareigų.

Stočių bufetuose kartas nuo karto iškildavo įvairių nedidelių incidentų: patriukšmavimo, smulkių vagysčių, apsistumdymų ir pan., kuriuos greitai su-

<sup>158</sup> 1921 08 10 Kauno stoties bufeto revizijos aktas // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 28, l. 15.

<sup>159</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 04 23 įsakymas Nr. 8 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 17, l. 9 v.

<sup>160</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 01 06 įsakymas štabui // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 1, l. 16 v.

tvarkydavo didelius igaliojimus turintys komendantai. Bet pasitaikydavo ir labai delikatių atvejų, kai problemą spręsti įprastomis griežtomis priemonėmis nebūdavo galimybės. Štai 1920 m. rugpjūčio 18 d. Šiaulių stoties komendantas pasiuntė skubią telefonogramą geležinkelių karo viršininkui, kurioje suglumęs prašė nurodymo kaip elgtis: „Šiuomi pranešu, kad Šiaulių stoty Amerikos Raudonojo kryžiaus leiten. Gudžels, nežiūrint mano perspėjimo kiekvieną naktį girtauja su kekšėmis ir tokiu būdu paverčia stotį į smuklę; todėl vieną sykį buvo išvarytas iš stoties. Kad tolesniai būtų išvengta tokių atsitikimų, prašau Tamstos parėdymo [nurodymų – M.K.]“<sup>161</sup>.

Garvežių judėjimo reguliavimas, karinių krovinių pervežimas buvo kita, tiesa, daugiau antraeilė, pagalbinė stočių ir ruožų komendantūrų vykdyta funkcija<sup>162</sup>. Pagrindinė komendantūrų paskirtis buvo susisiekimo linijų ir infrastruktūros apsauga bei viešosios tvarkos palaikymas, o dėl karinių krovinių pervežimo tardavosi karinių dalinių vadai su civiline geležinkelių administracija, tarpininkaujant kariuomenės vadovybei arba geležinkelių karo viršininkui. Pirmaisiais valstybingumo metais neretai pasitaikydavo įvairių nesusipratimų, nes stočių komendantai ir į juos besikreipiančios institucijos ne visuomet aiškiai suprato savo kompetencijos ribas. Be to, KAM geležinkelių karo viršininkui dažnai tekdavo siuntinėti paaiškinamuosius raštus ir nurodinėti, ką vietinė stočių karinė administracija gali daryti, o ko ne. 1920 m. rugpjūčio 10 d. įsakyme krašto apsaugos ministro pareigas einantis plk. ltn. Konstantinas Žukas atskirų dalių vadams ir įgulių viršininkams įsakė „nesikišti į geležinkelių tvarką, geležinkelių zonoj ir nedavinėti įsakymų betarpiai Geležinkelių karo komendantams, kas link klausimų paliejančių jų specialią tarnystę. Reikalui atsitikus, vadai dalių turi neatbūtinai [nedelsiant – M.K] susisiekti su Karo Geležinkelių viršininku. Tik paskyrimui vagonų [...] turi teisę kreiptis tiesioginiai pas stočių komendantus“<sup>163</sup>. Taigi komendantūros iš esmės privalėjo prižiūrėti pervežimus, saugoti krovinius, padėti juos greičiau nugabenti į paskirtą vietą. Saugant pakrautų vagonų sąstatus, sandėlius, stočių komendantūroms, o vėliau žandarmerijai bei policijai pakako – vagystės iš vagonų buvo labai dažnas reiškinys<sup>164</sup>. Pavyzdžiui, 1921 m. pradžioje buvo suimti du geležinkeliečiai iš vagono pavogę dešimtį maišų amerikiečių paaukotų daiktų<sup>165</sup>.

<sup>161</sup> Šiaulių stoties komendanto 1920 08 18 telefonograma Nr. 389 Geležinkelių karo viršininkui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, l. 91.

<sup>162</sup> Generalinio štabo susisiekimo skyriaus 1920 09 15 aplinkraštis // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 4, l. 30–30 v.

<sup>163</sup> *Lietuvos kariuomenės įsakymas* Nr. 399. 1920 08 20, Kaunas, Generalinio štabo Susisiekimo skyrius.

<sup>164</sup> 1922 02 09 Geležinkelių direktoriaus aplinkraštis Nr. 220 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 18, l. 14.

<sup>165</sup> kpt. Griniaus 1921 03 26 surašytas vagystės iš vagono protokolas // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 73, l. 49.

Kartais vogta ištisais vagonais. Antai 1922 m. birželį Kauno ruože kareiviai sulaukė keturis vagonus, pakrautus pasisavintų anglių<sup>166</sup>, o po metų, Joniškyje, buvo išaiškintas kelių kariuomenės Intendantūros karininkų ir Lyduvėnų stoties viršininko bandymas į Latviją išgabenti keturis vagonus valdiškų rugių<sup>167</sup>. Tačiau būdavo ir atsitikimų, kai patys kareiviai išsiveldavo į vagystes iš traukinių ar sandėlių. Įkūrus geležinkelių policiją viešosios tvarkos priežiūrą, kriminalinių nusikaltimų tyrimas geležinkelių zonoje tapo kur kas profesionalesnis, sklandesnis, pavyko išvengti daugelio problemų, kurias nuolat keldavo menkai paruošti ir ne visuomet drausmingi šauktiniai stočių komendantūrų kareiviai.

### **Keleivių kontrolė, kova su antivalstybine veikla ir kontrabanda**

Kova su antivalstybine veikla, kontrabanda, dezertyrų bei kriminalinių nusikaltėlių persekiojimas buvo kita, stambi, ir ne mažiau svarbi, nei objektų apsauga bei viešosios tvarkos palaikymas, karo padėties geležinkelių zonoje paskirtis. Su priešiškomis valstybinei santvarkai organizacijomis ir asmenimis kovota įvairiai. Pirmiausia buvo stebima, kad stotyse ir kitose geležinkelių zonai priklausančiose vietose nebūtų antivalstybinės agitacijos, plakatų, skelbimų, neplistų uždrausta spauda. Stočių komendantūros, lygiai kaip ir kitos komendantūros, reguliariai gaudavo sąrašus draudžiamų įvežti periodinių užsienio spaudinių<sup>168</sup>. Kartais, pastebėję ką neleistino, kareiviams pranešdavo ir aktyvesni keleiviai. Štai vienas garvežiu keliaavęs valdininkas 1920 m. spalio 26 d. Kauno stoties ir ruožo komendantui pateikė tokį pareiškimą: „[...] š.m. spalio 25 d. važiuojant vagonu iš Kauno stoties į Mauručius koksai tai nepažįstamas man žmogus, kaip paskui paaiškėjo Petras Lajauskas, Ūkio banko tarnautojas, išgirdęs dviejų moterų pabėgėlių nuo Merkinės skundus apie lenkų žiaurumus, pradėjo balsiai ant viso vagono kupe peikti Lietuvos valdžią už karą su lenkais, pavadindamas lenkus lietuvių broliais. Be to, niekino mūsų kariuomenę ir kareivius kaipo netinkamus karui. Aš griežtai pareikalavau perstoti apie tai kalbėti, bet Lajauskas nenorėjo perstoti. Mauručiuose stoties sargybai man apie tai pranešus, vienas iš sargybinių p.

---

<sup>166</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1922 06 12 raštas Kauno apygardos teismo valstybės gynėjui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 50, l. 19.

<sup>167</sup> Geležinkelių karo viršininko 1923 04 19 pranešimas Kariuomenės Intendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 34, l. 29.

<sup>168</sup> Vyriausiojo karo vado 1919 10 aplinkraštis Nr. 3964 visiems karo komendantams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b.18. l. 47; Vietinės kariuomenės brigados, rikiuotės skyriaus 1921 08 01 slaptas aplinkraštis komendantams // Ten pat, b. 70, l. 33.

Lajauską sulaukė<sup>169</sup>. Perskaitęs pareiškimą, ant to paties lapo Kauno stoties komendantas savo ranka užrašė įsakymą Lajauską „pasodinti kalėjiman 2 (dviem) mėnesiams“<sup>170</sup>. Veikiant karo padėčiai ne tik traukinių keleiviams, bet ir geležinkeliečiams buvo griežtai uždrausta „skelbti žinias apie pervežamąją kariuomenę, ginklus, sprogstamąją medžiagą“<sup>171</sup>, – už tai grėsė didelės baudmės.

Taigi stočių ir ruožų komendantai, kaip ir jų kolegos miestuose, naudojo si visomis YVAĮ suteiktomis viešojo gyvenimo kontrolės teisėmis bei disponavo efektyviomis poveikio priemonėmis. Savo galią jiems dažnai tekdavo panaudoti disciplinuojant geležinkelių tarnautojus ir darbininkus, o taip pat persekiojant į jų organizacijas įsiskverbusius komunistus.

Kitas kovos su antivalstybine veikla lygmuo buvo keleivių kontrolė, jų dokumentų patikra, kurios metu tikėtasi sulaukyti įtartinus ar visai be dokumentų keliaujančius asmenis. Nepaisant griežtų instrukcijų, keleivių dokumentų apžiūra neretai vykdavo gana paviršutiniškai. Tuo 1921 m. balandį įsitikino, savotišką eksperimentą surengęs, geležinkelių karo viršininko padėjėjas kpt. V. Daugvila. Ataskaitoje jis originaliai aprašė savo išpūdžius: „Balandžio 24 d. važiuojant Šiaulių ruožu, pastebėjau sekantį: tarp Dotnuvos ir Gudžiūnų stoties vagonan įėjo kareivis – kontrolierius patikrinti keleivių pasų [...]. Įteikęs jam patikrinimui savo dokumentą, jo visai neperskaitė ir gražino. Paklausus, – ar jis žino ir ar paskaitė, kas liudyme yra rašyta atsakė: „kad užtenka fotografijos, o ką rašo tai nesvarbu. Pusvalandžiui praėjus, vagonan atėjo kitas kareivis – kontrolierius savo paviršutine išvaizda nepanašus į kariškį: be antpečių, kepurė be juostelės ir ženklelio, užtat gi didžiausiu, kabančiu ant pilvo revolveriu. Pastebėjus, kad toks tipas labai panašus į bolševiką – komisarą, bet ne į kariškį, pareikalavau iš jo liudymo“<sup>172</sup>. Užtikęs tokius grubius instrukcijose nurodytos keleivių dokumentų kontrolės procedūros pažeidimus, kpt. V. Daugvila atskleidė savo pareigas ir ėmėsi įvedinėti tvarką. Jis sudrausmino ne tik netikėtai užkluptus kontrolierius, bet ir patį jų viršininką Šiaulių stoties komendantūroje; davė griežtus nurodymus, kaip parinkti kontrolierius ir kaip vykdyti pačią patikrą. Po 1921 m. pavasarį svarbiausių stočių ir ruožų komendantūrų apžiūros padėtis kiek pasitaisė – tvarka sugriežtėjo, įvairių skandalingų įvykių tapo kur kas mažiau.

<sup>169</sup> VRM Savivaldybių, darbo ir socialės apsaugos dalies vedėjo 1920 10 26 pareiškimas Kauno stoties ir ruožo komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 14, l. 182.

<sup>170</sup> Ten pat.

<sup>171</sup> Panevėžio stoties ir ruožo viršininko 1922 01 20 įsakymas tarnautojams // *LCVA*, f. 767, ap.2, b. 107, l. 1.

<sup>172</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko 1921 05 18 įsakymas Nr.18 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b.7, l. 18.

Atsitiktine keleivių dokumentų apžiūra nebuvo pasitenkinama – labai dažnai stotyse ir vagonuose ieškota konkrečių asmenų. Apie žinomus ar numanomus prieš šnipus, komunistų veikėjus, kriminalinius nusikaltėlius, iš dalinio savavališkai pasitraukusius kareivius, stočių ir ruožų komendantams reguliariai pranešdavo žvalgyba, milicija. Štai 1920 m. pradžioje, Kauno stoties ir ruožo komendantas per miesto komendantą gavo tokių skubų pranešimą: „Sulig Generalinio štabo Žvalgybos skyriaus viršininko pranešimu, prašau Tamstos imtis priemonių, kad suimti lenkų agentę Zofiją Tubilevič, kuri rengiasi važiuoti iš Vilniaus per Kauną į Vokietiją; ji turi liudymą nuo gydytojo, kad važiuoja gydytis. Jos žymės: mažo ūgio, blondinka, 22 metų. Antras agentas – Galdberg, turi vokiečių pasą iš Lodziaus; mano važiuoti iš Lydos per Vilnių į Kauną. 25 metų“<sup>173</sup>.

Stočių komendantūros nuo pat jų įsteigimo su žvalgyba palaikė glaudžius ryšius. Ne visada jų bendradarbiavimas vykdavo sklandžiai. Taip atsitikdavo ne tik dėl nepakankamai suderintų veiksmų, bet ir dėl tam tikros trinties tarp komendantų, paprastų kareivių ir žvalgybininkų. Pastarieji neretai mėgdavo pabrėžti esantys ypatinga KAM sistemos dalis, turinti plačias teises, vykdančios valstybės pavestas užduotis, ir todėl galinti nesiskaityti su kitomis karinėmis struktūromis ar milicija. 1921 m. pradžioje kilo keletas incidentų tarp karinės geležinkelių administracijos ir žvalgybos skyriaus tarnautojų, kurie važinėjo traukiniu neturėdami „nei bilieto, nei kariškiams keliauti leidimo“<sup>174</sup>. Reaguodamas į tai, geležinkelių karo viršininkas savo įsakyme paskelbė, kad net tarnybos reikalais keliaujantys žvalgybininkai negali elgtis kaip tinkami, o turi laikytis bendros kariuomenės vadovybės nustatytos keliavimo traukiniais tvarkos.

1922 m. kovo 1 d. geležinkelių karo viršininkas kpt. J. Mačiulaitis ir Žvalgybos skyriaus vadovas M. Lipčius išleido bendrą aplinkraštį, kuriame informavo, jog geležinkelių stotyse – Kybartuose, Pažėrėnuose, Mažeikiuose, Kretingoje, Joniškyje, Kaune, Panevėžyje, Kaišiadoryse – bus paskirta po nuolatinį Žvalgybos atstovą kovai su politiniais nusikaltimais; taip pat pateikta instrukcija, turėjusi padėti sureguliuoti abiejų institucijų veiklą<sup>175</sup>. Joje stočių komendantūrų kareiviai ir tarnautojai įpareigoti glaudžiai bendradarbiauti su žvalgybininkais, teikti jiems informaciją ir paramą. Pastarieji politinius nusikaltimus tyrė iš esmės savarankiškai, tačiau privalėdavo re-

<sup>173</sup> Kauno karo komendantas 1920 01 24 slapta pranešimas Kauno stoties komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 14, l. 32.

<sup>174</sup> Geležinkelių karo viršininko 1921 01 15 įsakymas Nr. 4 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 1, l. 18.

<sup>175</sup> Lietuvos Geležinkelių viršininko ir Žvalgybos skyriaus viršininko 1920 03 01 aplinkraštis stočių ir ruožų komendantams Nr. 1 // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 87, l. 4.



guliaiari su savo veikla supažindinti komendantą. Pažymėtina tai, jog stočių komendantai, išgaliojus minėtam įsakymui, igijo teisę bausti eilinius žvalgybininkus „už netikusį elgimąsi drausmės atžvilgiu“<sup>176</sup>.

Dokumentų ir bagažo patikrai ypač daug dėmesio buvo skiriama pasienyje – Virbalio stotyje, pro kurią kursavo traukiniai į Vokietiją ir šalies šiaurėje esantiems ruožams, jungusiems Lietuvą su Latvija. Kaip tik pro čia į Lietuvą daugiausia ir patekdavo iš Sovietų Rusijos siunčiami agentai komunistiniam pagrindžiui, nelegali literatūra<sup>177</sup>. Pirmaisiais Lietuvos nepriklausomybės metais, dar nesusiformavus muitinių sistemai, karo komendantūroms tekdavo ir valstybės sienų kontrolės funkcija<sup>178</sup>. Pasienių stotyse vykdavo vizų patikra. Iš pradžių, kol šį darbą atliko komendantūrų kareiviai, nestigdavo nemokšiško ir aplaidumo. „Vidaus reikalų ministerijos pasų skyrius patėmyjo [pastebėjo – M.K.], – teigiama viename šios institucijos 1920 m. rašytame pareiškimе Mažeikių stoties komendantui, – kad Tamstoms praleidžiant keleivius į Latviją ir atgal, visai nesiskaitoma su esamųjų ant užsienio pasų vizų turiniu“<sup>179</sup>. „Visi išdėstyti reiškiniai, – su pasipiktinimu dėstyta toliau, – jokiū būdu neleistini, daugiau nedovanotini, nes nesilaikant pažymėtų vizoj sąlygų būtent: vietas, pro kurią leidžiama keliauti ir laiko, kada leidžiama keliauti, viza savai me sustoja savo tiesioginės prasmės ir tuo būdu gauna galimybės visokios rūšies šmugelnikai [kontrabandininkais, spekuliantai – M.K.] ir jų vertės žmonės dirbti savo žalingąjį valstybei ir visuomenei darbą“<sup>180</sup>. Įsteigus Geležinkelių policiją, užsieniečių, atvykstančių geležinkeliais, kontrolė tapo greitesnė ir profesionalesnė. Tuo buvo suinteresuota ne tik Geležinkelių policijos vadovybė, bet ir Užsienio reikalų ministerija<sup>181</sup>. Išvykstančiųjų ir atvykstančiųjų geležinkeliais į Lietuvą asmenų dokumentus tikrino pasienio geležinkelių policijos punktuose: Virbalyje, Obeliuose, Skuode, Joniškėje, Mažeikiuose, Pagėgiuose. 1925 m. geležinkelių policijos viršininkas V. Gričius spaudoje džiaugėsi, jog pasienio pasų kontrolė per pirmuosius jo vadovaujamos institucijos metus vyko sklandžiai ir vien už pasibaigusio galiojimo vizas pavyko surinkti 42 709 litus baudų<sup>182</sup>.

Pasienio geležinkelių zonoje labai klestėjo kontrabanda. Jos būta įvairios: ir smulkios, neorganizuotos, vykdytos spekuliaciniais tikslais, ir didelės,

---

<sup>176</sup> Ten pat.

<sup>177</sup> *Komunistų veikimas Lietuvoje ligi 1926 m. gruodžio 17 d.* b. m., b. v., p. 18.

<sup>178</sup> 1919 m. Instrukcija laikinai kontrolei valstybės rubežių // *LCVA*, f. 499, ap. 1, b. 222, l. 68–69.

<sup>179</sup> URM pasų skyriaus 1920 07 28 raštas Mažeikių stoties ir ruožo komendantui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 62, l. 101.

<sup>180</sup> Ten pat.

<sup>181</sup> URM 1924 01 14 raštas Virbalio punkto viršininkui // *LCVA*, f. 394, ap. 2, b. 509, l. 2.

<sup>182</sup> Gričius V., Šis tas iš geležinkelių policijos gyvenimas // *Policija*, 1925, Nr. 9, p. 30.

gerai suplanuotos<sup>183</sup>. 1920–1922 m., sparčiai krintant vokiškos markės, kuri Lietuvoje paversta laikina valiuta, auksinų kursui, išplito nelegalus žemės ūkio produktų gabenimas į užsienį – daugiausia į Latviją. Lietuvoje greitai pasijuto maisto produktų stygius, rekordiškai išaugo jo kainos. „Viskas brangsta. Maisto ir kitų reikalingiausių produktų kainos kyla diena iš dienos. Kyla dėl to, kad šaly eina liuosai [laisvai – M.K.] šmugelis. Javai, mėsa, gyvuliai per šmugelinių rankas plauke plaukia užsienin<sup>184</sup>, – taip blogėjančio gyvenimo priežastis komentavo kairioji spauda.

Kovai su spekuliacija ir neteisėtu maisto produktų išvežimu į užsienį vyriausybė į pagalbą pasitelkė karo komendantūras. Ne paskutinis vaidmuo čia teko ir stočių bei ruožų komendantams, ypač atsakingiems už šiaurinės šalies dalies susisiekimo linijas. 1920 m. kovo pabaigoje, Mažeikių stoties komendantas vyr. lt. P. Žemaitis traukiniais keliaujantiems žmonėms paskelbė: „Patėmyta, kad dažnai vyksta iš Rygos ir kitų Latvijos miestų, asmenys labiausiai su spekuliaciniais tikslais, neturinčių jokių leidimų nuo Lietuvos atstovo Latvijoje. Pranešu, kad visi neturintieji virš minėtų leidimų bus sulaikomi ir pristatomi miesto komendantui dėl patraukimo atsakomybėn<sup>185</sup>. Be išleistų privalomų įsakymų, persėjančių apie griežtas sankcijas už spekuliaciją, jiems teko imtis ir aktyvių veiksmų, siekiant pagerinti kovą su kontrabanda. Stengėsi ne tik sustiprinti pasienio stebėjimą, bagažo kontrolę, bet ir įvesti discipliną pačių kontroliuotojų gretose. Mat neretai į organizuotas, stambios kontrabandos gabenimą būdavo įtraukiami ir stočių komendantūrų kareiviai, puskarininkiai, o kartais tai vykdavo ir ne be pačių komendantų žinios. 1921 m. sausio 15 d. geležinkelių karo viršininkas mjr. A. Birontas savo įsakyme komendantams pažymėjo, jog „yra gauta skundų, kad parubežinėse stotyse sargybiniai kareiviai neleidžia muitinės valdininkams krėsti traukinių [...] ir tarp jų ir muitinės valdininkų [kyla] negeistini atsitikimai<sup>186</sup>. Nors buvo griežtai paliepta nedelsiant išspręsti visus prieštaravimus ir netrukdyti muitininkams vykdyti savo darbą, padėtis iš esmės nepakito – nelegaliai pervežamų krovinių „palyda“ pasienio zonoje buvo labai jau masinantis stočių komendantūrų kareivius užsiėmimas. Tad nieko nuostabaus, kad po metų kitas geležinkelių karo viršininkas – mjr. J. Mačiulaitis – dar kartą ir kur kas atviriau įvardijo muitininkų bei stočių komendantūrų tarpusavio ryšių problemas. „Neatsižvelgiant į manim duotus įsakymus, ir perspėjimus stočių komendantams,

<sup>183</sup> Banevičius J., Pasienio policijos tarnyba. Kontrabandininkų veikimas // *Policija*, 1925, Nr. 7, p.9.

<sup>184</sup> P. Akstinas., Brangenybė ir profesinės sąjungos // *Profesiniai reikalai*, 1921, Nr. 1, p. 2.

<sup>185</sup> Mažeikių stoties ir ruožų komendanto 1920 03 31 skelbimas garvežių keleiviams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 62, l. 65.

<sup>186</sup> Geležinkelių karo viršininko mjr. A. Bironto 1921 01 15 įsakymas Nr. 4 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 7, l. 4.

kad kareiviai muitininkų valdininkams netrukdytų eiti savo pareigų ir reikalui esant teiktų jiems pagalbą, ne tik to nepildo, bet atbulai, patys kareiviai padeda gabenti kontrabandą. Ypač pasižymi tokiais apsireiškimais Mažeikių ruožas<sup>187</sup>, – konstatuota įsakyme stočių ir ruožų komendantams.

Nemaži keleivių ir krovinių srautai, ne tik valstybės viduje, bet ir pasienyje geležinkelių zoną natūraliai pavertė specifine sfera: čia nuolat egzistavo didesnė nei visoje valstybėje kriminalinių nusikaltimų, diversijų rizika. Ši sfera labai domino ir priešišku šalių agentus. Todėl stočių karo komendantūrų veikla valstybės saugumo srityje, nepaisant gan dažnų jų darbo trūkumų, buvo labai reikšminga.

## KARO PADĖTIS IR GELEŽINKELIEČIAI

### Geležinkelių kontrolė ir drausminimas

Lietuvos valstybė kūrėsi sudėtingomis sąlygomis: vyko karas, visur tvyrojo sumaištis, Kauno vyriausybė krašte nesijautė tvirtai. Viena svarbiausių priemonių 1919–aisiais, leidusių jai sustiprinti savo pozicijas, įtvirtinti valdžią bei organizuoti krašto gynybą, buvo karo padėties įvedimas. Tai leido efektyviau palaikyti viešąją tvarką, užkirsti kelią atvirai kenkėjiškai veiklai, davė postūmį centralizuotai, nors ir skubotai, visų svarbiausių gyvenimo sferų tvarkymo pradžiai. Karo padėtis įvesta ir Lietuvos geležinkelių sistemoje, nuo kurios betarpiškai priklausė situacija nepriklausomybės kovų frontuose – galimybė operatyviai pervežti kariuomenės krovinius ir dalinius. Reikėjo pasirūpinti ne tik bėgių, tiltų ir tunelių apsauga, bet ir organizuoti efektyvų visos šiuos infrastruktūros objektus eksploatavusios sistemos darbą. Jis didžiąja dalimi priklausė nuo geležinkelių tarnautojų ir paprastų darbininkų. Į tai ir buvo orientuotas 1919 m. lapkričio 25 d. Lietuvos vyriausybės išleistas įsakymas apie geležinkelių militarizaciją. Jame paskelbta, kad „visi Lietuvos geležinkeliai, kaip perimti nuo vokiečių, taip ir tie, kurie artimiausiu laiku bus perimti, militarizuodami [...] visi geležinkelių tarnautojai, esantieji [...] ant tarnystės Geležinkelių valdyboj, skaitos mobilizuotais, pasilieka ant savo vietų ir be žinios ir sutikimo Krašto apsaugos ministerijos negali apleisti tarnystės. Už visus tarnystės prasikaltimus, geležinkelių tarnautojai atsakys sulig kariškų įstatų<sup>188</sup>. Darbas militarizuotuose geležinkeliuose buvo prily-

<sup>187</sup> Geležinkelių karo viršininko mjr. J. Mačiulaičio 1922 08 28 įsakymas Nr. 33 // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 318, l. 86.

<sup>188</sup> Geležinkelių militarizacija // *LVŽ*, 1920 02 06, Nr.1/238.

gintas karinei tarnybai – geležinkelių atskirai nešaukė į kariuomenę. 1920 m. lapkričio 2 d. KAM įsakyme kariuomenei dar kartą patvirtinta, kad „mobilizuojamų bei šaukiamų metų vyrai likusieji Lietuvos geležinkelių tarnyboje, dėlėi geležinkelių militarizavimo [...] skaitomi laikinai atleistais nuo atlikimo kariškos priedermės“<sup>189</sup>. Stočių ir ruožų komendantai buvo įpareigoti sudaryti tokių tarnautojų sąrašus, išduoti specialius pažymėjimus ir apie tai informuoti geležinkelių karo viršininką, apskrities viršininkus bei mobilizacijos skyrių viršininkus. Įvairių reikalingų profesijų specialistų ir tarnautojų mobilizacija pirmaisiais valstybingumo metais Lietuvoje buvo dažnai naudojama. Tuo metu privalomai tarnybai šaukti medikai, vaistininkai, veterinarijos gydytojai ir t. t.

Kaip minėta, geležinkelių militarizacija reiškė kur kas daugiau, nei vien tik karo padėties įvedimą – ji tapo teisiniu reiškiniu, pavertusiu civilius geležinkeliečius sukarinta struktūra. Taip vyriausybė per KAM, geležinkelių karo viršininką, stočių ir ruožų komendantūras galėjo užsitikrinti greitą sprendimų vykdymą, geresnę susisiekimo linijų priežiūrą ir apsaugą. Karinė vadovybė operatyviai reaguodavo į kiekvieną incidentą geležinkeliuose: sabotažo atvejus, antivalstybinę agitaciją, ir visais būdais stengdavosi užkirsti tam kelią. Geležinkelių militarizacijos įsakyme buvo numatytos griežtos, kariško drausmės statuto baismės discipliną pažeidusiems tarnautojams, o rimčiau nusižengus, kilus įtarimui dėl jų lojalumo valdžiai, grėsė išsiuntimas į belaisvių stovyklą arba perdavimas karo teismui<sup>190</sup>. Numatyta griežta atsakomybė turėjo sudrausminti geležinkelius aptarnaujantį personalą, padėti jį geriau kontroliuoti. Nepasitikėti tarnautojais būta dėl ko – apie jų nusikalstamus darbus nemažai medžiagos įvairiuose to meto dokumentuose, geležinkelių kūrusių pareigūnų atsiminimuose. Didelę pirmųjų tarnautojų ir darbininkų dalį sudarė kitataučiai, vargiai tapatinantys save su lietuvių politinėmis aspiracijomis, nepatenkinti prasta materialine padėtimi, todėl dažnai simpatizavę priešiškomis valstybei jėgoms<sup>191</sup>. Šią komplikuoatą situaciją, skelbdama geležinkelių militarizaciją, vyriausybė aiškiai suprato ir įvertino – geležinkelių sukarinimu siekta ne tik maksimalios jų kontrolės bei disciplinos, bet ir būtiniausio materialinio aprūpinimo. Militarizuoti geležinkeliečiai kaip kareiviai buvo maitinami, rengiami kariuomenės intendatūros, iš jos jie gaudavo maisto produktų savo šeimoms. Taip siekta pažaboti vos ant kojų besistojančią valstybei be galo pavojingą socialinę įtampą. 1929

<sup>189</sup> *IK*, 1921 11 02, Nr. 469

<sup>190</sup> Laikinosios vyriausybės 1919 11 25 įsakymas dėl geležinkelių militarizacijos // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 3, l. 1.

<sup>191</sup> Lietuvos Geležinkelių karo viršininko mjr. A. Birono 1920 08 26 raštas Generalinio štabo Technikos skyriaus viršininkui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 117, l. 83;

m. buvęs Lietuvos geležinkelių direktorius S. Grinkevičius, prisimindamas sunkią darbo pradžią ir savo darbuotojų buitį, proginiame straipsnyje rašė: „Man buvo žinoma nemažai atsitikimų, kada geležinkelininkas pardavinėjo savo užsilikusį laikrodėlį, kad nusipirkus duonos. Tarnautojai ir darbininkai sutiko palaukti pinigų, tiktai kad jiems būtų duodamas maistas“<sup>192</sup>. Toks vaizdas paskatino jį griebtis neatidėliotinų veikslių, kad bent kiek pagerintų situaciją. „Buvo nutarta prašyti Krašto apsaugos ministerijos, išdavinėti geležinkelininkams karišką maisto davinį. Su kapitonu VI[adu] Kurkausku, Kr. Aps. M–jos Susisiekimo dalies viršininku, nuėjau pas Kr. aps. Ministerio padėjėją karininką [Antaną] Merkį [...] prašyti išgelbėti iš katastrofos. Ilgai aiškintis neteko. Ponas Merkis sutiko paskirti davinį tiktai tuomet, jeigu geležinkelininkai bus militarizuoti. Buvo susitarta paskelbti militarizaciją tada, kada jau bus paruošti daviniai, kad geležinkelininkai gautų nuo militarizacijos gerą išpūdį. [...] Militarizacija buvo paskelbta lapkričio mėn. 25 d. ir po poros, trejeto dienų buvo išdalinti miltai po 2 svarus žmogui, bene dviem savaitėm. Geležinkelininkai pradžiugo, nors išdalinus maistą reikalavimai pakitėjo. Tuo metu geležinkelių militarizacija daug padėjo“<sup>193</sup>.

Ryžtinga vyriausybės politika padėjo suformuoti, išjudinti ir priversti pakankamai sklandžiai veikti visą susisiekimo traukiniais sistemą, taip įtvirtino ir Lietuvos valstybingumą. Tačiau jau po gerų metų pribrendo poreikis jos atsisakyti. Tarnautojų sukarinimu, įvairiais suvaržymais ir atsiradusia nauja, aktyvia, dideles teises turinčia bei linkusia jomis naudotis, karine administracija piktinosi ne tik paprasti tarnautojai, bet ir civilinė geležinkelių vadovybė. Nuo 1921 m. pradžios vyriausybėje pradėta svarstyti galimybė atšaukti geležinkelių militarizaciją (bet ne karo padėtį) ir reformuoti karo padėties palaikymo geležinkeliuose institucinę sąrangą. Dėl militarizacijos ateities pirmiausia pasiteirauta su šiuo klausimu tiesiogiai susijusių kariuomenės struktūrų<sup>194</sup>. Jų nuomone buvo vieninga – laikas atšaukti militarizaciją dar neatėjo, situacija pakankamai sudėtinga, sušvelninus režimą, išlieka streikų ir sumaišties susisiekimo sferoje grėsmė<sup>195</sup>.

Vis dėlto vyriausybė įvertino neigiamus griežtos politikos geležinkelių sistemoje aspektus, įsiklausė į Geležinkelių valdybos pastabas, ir 1921 m. lapkričio 4 d. panaikino dvejus metus trukusią tvarką. Kariuomenė tai sutiko ne itin palankiai. „Krašto apsaugos ministerijai geležinkeliai turi didelės

<sup>192</sup> Grinkevičius S., Lietuvos geležinkeliai // *Lietuvos geležinkelių dešimtmetis 1919–1929*, p. 64.

<sup>193</sup> Ten pat.

<sup>194</sup> KAM 1921 06 01 raštas Generalinio štabo viršininkui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 318, l. 94.

<sup>195</sup> Geležinkelių karo viršininko 1921 06 10 pranešimas KAM // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 318, l. 95; Generalinio štabo viršininko 1921 06 14 pranešimas // Ten pat, l. 91;

reikšmės, o karo metu ypatingai esame suinteresuoti nuolatiniu taisyklinu geležinkelių judėjimu ir tvarka geležinkelių zonoje<sup>196</sup>, – pažymėta šios institucijos rašte, tomis dienomis nusiųstame Susisiekimo ministerijai. Visgi KAM atkakliai nespriešino geležinkelių militarizacijos panaikinimui, nes karo padėtis liko veikti – o tai ją visai tenkino. Pakitus situacijai, kariuomenės vadovybė geležinkelių karo viršininą paskatino ir liepė geležinkeliečius drausminti, kontroliuoti pagal bendrąsias YVAĮ numatytas poveikio priemones<sup>197</sup>. Toks įsakymas buvo duotas ir stočių komendantūroms, kurios savo ruožtu išleido atitinkamus skelbimus ruožų tarnautojams ir padiniams darbininkams<sup>198</sup>. Panevėžio stoties ir ruožo komendantas vyr. ltn. K. Vilkas apie pokyčius susisiekimo sferoje ir griežtą atsakomybę už nusizengimus tarnautojus informavo tokiu skelbimu: „Nuo šių metų lapkričio 4 d. Lietuvos geležinkelių militarizacija panaikinama. Geležkeliai paliekami karo stovyje. Primenu, kad geležkelių tarnautojai [...] nusikalgtė neveiklume, sabotaže, priešvalstybinėje agitacijoje, gadinime susisiekimo priemonių ir t.t. remiantis Ypatingais Valstybės apsaugos įstatais bus traukiami atsakomybėn ir baudžiami visu žiaurumu karo stovio, t. y. talpinami koncentracijos stovyklon arba einant šių įstatų XIV punktu teisiami karo teismo“<sup>199</sup>.

Su nemenkomis abejonėmis į geležinkelių militarizacijos atšaukimą žiūrėjo Steigiamajame seime dominavęs krikščionių demokratų blokas. Jos atstovas Jonas Steponavičius 1921 m. lapkričio 26 d. Ministrų kabinetui įteikė paklausimą, kuriame konstatavo, kad, demobilizavus geležinkeliečius, susisiekimo sistemoje atsirado rimtų problemų: ėmė vėluoti traukiniai, pašlijo tarnautojų drausmė – be to, buvo prarasta galimybė efektyviau juos kontroliuoti, užkirsti kelią antivalstybinių jėgų kurtymams. Ragindamas atkreipti į tai dėmesį, J. Steponavičius teiravosi: kas „manoma neatidėliotino daryti, kad išvedus geležkelius iš nepakenčiamo stovio, suprantant, kad ir geležkeliai pirmoj eilėj turi tarnauti kariuomenės reikalams“<sup>200</sup>. Reaguodamas į pareikštą susirūpinimą, savo požiūrį į problemą išdėstė pats susisiekimo viceministras S. Grinkevičius. Jis, matyt, dėl to, jog buvo aktyvus militarizacijos panaikinimo ir kariškių valdžios geležinkeliuose apribojimo šalininkas, situacijos visiškai nedramatizavo, o seimo nario iškeltoms problemoms

<sup>196</sup> KAM 1921 11 09 raštas Susisiekimo ministerijai // *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 160, l. 450.

<sup>197</sup> Generalinio štabo susisiekimo skyriaus 1921 11 10 raštas Geležinkelių karo viršininkei // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 70, l. 30.

<sup>198</sup> Pvz. žr.: Mažeikių stoties ir ruožo komendanto 1921 12 02 įsakymas kelio ir ruožo tarnautojams, gyventojams Nr. 1 // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 70, l. 30.

<sup>199</sup> Panevėžio stoties ir ruožo komendanto 1921 12 10 įsakymas geležinkelių tarnautojams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 107, l. 2.

<sup>200</sup> J. Steponavičiaus 1921 11 26 paklausimas Ministrų kabinetui // *LCVA*, f. 386, ap. 1, b. 154, l. 22.

rado objektyvius paaiškinimus. Pasak jo, traukinių judėjimo sutrikimai bei vėlavimas kilo ne dėl geležinkelių aplaidumo ar disciplinos stokos, bet dėl prasto kuro. „Pas mus garvežiai kūrenami žaliomis malkomis ir prie tokių aplinkybių labai sunku garų privaryt, – aiškino jis. – Normaliai garvežiams kūrenti malkose turi būti stambių medžių malkų: beržinės, ąžuolinės, juodalksninės – bent vienus metus džiovintos, o pas mus kertama ir tuoj kūrenama“<sup>201</sup>. S. Grinkevičius paprieštaravo paklausime išsakytam tvirtinimui, kad geležinkeliuose dirba be galo daug nelojalių valstybei asmenų, optimistiškai įrodinėdamas, jog sunkiaisiais 1919–1920 metais, gyvendami pusbadžiu, geležinkeliai atkakliai dirbo ir ne kartą įrodė meilę savo šaliai<sup>202</sup>. Per tą laikotarpį pasitaikę streikai, valdininko aiškinimu, buvo ekonominio, o ne politinio pobūdžio – geležinkelių militarizacija jiems kelio neužkirto, tad susisiekimo linijų apsaugai turėtų pakakti vien bendros, kaip ir visoje valstybėje, karo padėties<sup>203</sup>.

Situacija nebuvo tokia stabili ir patenkinama, kaip tikino civilinė geležinkelių vadovybė. Jau 1922 m. pradžioje geležinkelių karo viršininkas kpt. J. Mačiulaitis konstatavo: „Demilitarizavus geležinkelius ir nustojus stočių ir ruožų komendantams teisės bausti geležinkelių drausmės būdu, disciplina geležinkelių, labiausia žemesniųjų tarpe, žymiai susilpnėjo ir to pasėkoje patėmyta [pastebėta – M.K.], visur, ypatingai siauruosiuose geležinkeliuose, aiškus geležinkelių apsileidimas punktuoliame savo tarnybinių pareigų ėjime, iš ko daug kenčia ne tik valstybė, visuomenė bet ir kariuomenės dalys“<sup>204</sup>. Stočių ir ruožų komendantams buvo įsakyta imtis visų priemonių tvarkos atstatymui, paraginta skirti griežtas administracines bausmes arba perduoti nusizengusiuosius karo teismui. Birželio mėnesį jie sutartinai išleido beveik identiško turinio skelbimus kuriuose informuota, kad „[...] geležinkelių tarnautojai ir šiaip asmenys, kurie bus patėmyti: 1) slapta gabenant svaiginamuosius gėralus bei kita kontrabandą 2) einant pareigas neblaiviam stovyje 3) trukdant arba ir nevykdant per apsileidimą tarnyboje greito traukinių ir atsikirų vagonų pristatymą kariuomenės reikalams 4) imant kyšius, bus laikomi kaip pavojingi visuomenės ir kariuomenės tvarkai asmenys ir dėl to, einant Yp. Valstyb. Apsaugos įstatais, bus baudžiami administratyviu būdu; svarbesniuose gi atsitikimuose traukiami karo lauko teisman“<sup>205</sup>.

<sup>201</sup> Susisiekimo viceministro 1921 12 12 atsakymas į J. Steponavičiaus paklausimą // Ten pat, l. 23.

<sup>202</sup> Ten pat, l. 24.

<sup>203</sup> Ten pat, l. 25.

<sup>204</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 03 23 įsakymas Nr. 14 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 18.

<sup>205</sup> Šiaulių stoties ir ruožo komendanto 1922 06 16 skelbimas geležinkelių ruožo tarnautojams ir gyventojams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 107, l. 6.

Pažymėtina, jog visos diskusijos dėl militarizacijos daugiausia apėmė civilinės ir karinės administracijos bendradarbiavimo problemas, jose iš esmės nė trupučio nekalbėta apie karo padėties geležinkelių zonoje atšaukimą. Abi suinteresuotos pusės suprato, kad tokios tvarkos egzistavimas buvo būtinas ne tik dėl infrastruktūros objektų apsaugos, tvarkos užtikrinimo, bet ir dėl geležinkelių tarnautojų drausminimo bei valdymo. Geležinkeliečiai tuo metu laikyti nepatikimu, pakankamai problematišku kontingentu, dažnai pasižymėdavusiu ne tik nuolatiniais paprasčiausios darbo drausmės pažeidimais, bet neretai sąmoningu kenkimu valstybei, ryšiais su jai priešiškomis jėgomis.

Daugiausia rūpesčių Susisiekimo ministerijai kėlė ne sabotažas, bet paprastos, būtinės, tačiau labai įsišaknijusios, ir kone kasdien geležinkeliečius lydėjusios negerovės. Bene svarbiausia jų – girtuokliavimas darbo vietoje – buvo plačiai paplitęs ne tik pirmaisiais, bet ir vėlesniais Lietuvos valstybingumo metais<sup>206</sup>. 1922 m. lapkričio 29 d. geležinkelių direktorius įsakyme tarnautojams taip moralizavo apie girtavimą: „Dažnai tenka pastebėti geležkelių tarnautojus girtuokliaujant ir prisigėrusius tarnybines pareigas atliekant. Kadangi girtas tarnautojas tinkamai pareigų atlikti negali ir daug atvejų girtas tarnautojo pareigų atlikimas labai pavojingas [...] ir kadangi geležkelių tarnautojų, ypač ruožuose pildomos pareigos dažniausiai susietos su visuomene ir svetimų šalių piliečiais, tad girtas tarnautojas kompromituoja kitus dorus tarnautojus, piktina visuomenę ir žemina Lietuvos Geležkelių autoritetą svetimšalių akyse“<sup>207</sup>. Nuolatiniai aiškinimai, moralai, grasinimai šio neigiamo reiškinių sumažinti nepadėjo. Ne veltui 4–ajame dešimtmetyje leisto nuolatinio geležinkeliečių žurnalo humoro skiltyse spausdinti iliustruoti feljetonai apie stoties budėtoją Sapnelį, kandžiai pašiepiantys dažno tuometinio geležinkeliečio kasdienybę. Štai viena nedidelė ištrauka:

„Nesiskutęs, pasišiaušęs ir beveik visad įkaušęs,

be šnapselio ir kortų buvo jam gyvent kartu

Nuolatinė joji vieta: eit išgerti į bufetą

Ir gelžinkelio bufete jam geriau neg visam sviete“<sup>208</sup>.

Neblaičius, triukšmavusius geležinkelių darbininkus stočių ir ruožų komendantams tekdavo bausti nuolatos – tai viena iš dažniausiai administracinių bausmių skyrimo nutartyse figūravusių nusižengimų rūšių. Tačiau jiems tekdavo fiksuoti ir kur kas rimtesnes problemas: įvairių vagysčių, įvykdytų geležinkelių zonoje, kaltininkais taip pat dažnai tapdavo geležinkelių tar-

<sup>206</sup> Piktžolės // *Geležinkelininkas*, 1936 06 15, Nr. 8, p. 121.

<sup>207</sup> Geležinkelių direktoriaus 1922 11 29 įsakymas Nr. 90 // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 18, l. 89.

<sup>208</sup> J. B. Sapnelio pažanga // *Geležinkelininkas*, 1935, Nr. 3, p. 43.



nautojai ar padieniai darbininkai. Viename 1923 m. Geležinkelių valdybos aplinkraštyje stočių komendantams pranešta, kad „pastaruoju laiku [...] atei-na daug pranešimų iš įvairių gelžkelių ruožų, kad daugelyje stočių kartojasi labai dažnai kuro, labiausiai anglių vagystės. Tose vagystėse įtariami dažniausia patys geležinkelininkai, labiausiai anglių sandėlių sargai“<sup>209</sup>. Pažymėta, jog „tokių atsitikimų yra daugybė, su tais apsiereiškimais patiems geležinkelių viršininkams kovoti yra sunku, kadangi vagys pasitaiko daugiausia iš jų pačių arba jų valdinių tarpo. Tokias vagystes privalo persekioti stočių komendantai su žandarų pagalba“<sup>210</sup>. Minėtame rašte Geležinkelių valdyba pateikė ir konkrečių patarimų, kaip sugauti kuro vagis: rekomenduota komendantams prie anglių sandėlių pasiūsti slaptus stebėtojus arba surengti sargams provokaciją, imituojant vogto kuro supirkimo sandėrį.

Pirmaisiais valstybės gyvavimo metais buvo nustatytas ar įtartas ir ne vienas geležinkelininkų sabotažo atvejis. Į juos karinė vadovybė reaguodavo greitai ir griežtai. Štai 1919 m. lapkričio pabaigoje prie Kazlų Rūdos garvežyje kilo gaisras. Jo mašinistas, Mykolas Buračinskas, nedelsiant buvo suimtas ir nugabentas į Kauno įgulos daboklę, nors tuo metu, kaip pripažino pats Kauno stoties komendantas, dar nebuvo aišku, ar tyčinis gaisras, kodėl jis įvyko ir „kiek yra tame kaltas Buračinskas“<sup>211</sup>. J. Jankevičius, 1919 m. buvęs Kauno ruožo viršininko padėjėju, po dvidešimties metų, prisimindamas Lietuvos geležinkelių organizavimo pradžią, rašė: „Liūdni buvo laikai, ne tik dėl medžiagos ar kuro stokos, bet teko nuolat susidurti ir su kartais paslėpto, o kartais atviro sabotažo aktais. Sabotavo maži viršininkai stotyse, sabotavo garvežių brigados, sabotavo ir pačios valdybos kai kurie aukšti viršininkai. Ypatingai įtempta padėtis geležinkeliuose buvo „peoviakų“ [slaptos lenkų karinės organizacijos (POW) nariai – M.K.] bruzdėjimo metu. Ne kartą garvežiai buvo išvedami iš depo ir traukiniai galėjo išeiti iš Kauno stoties tik turėdami garvežį Kauno stoties ir ruožo komendantūros kareivį su šautuvu. Ir taip buvo važinėjama iš Kauno į Virbalį ir atgal“<sup>212</sup>. Dėl nuolat pasikartojančio sabotažo jau pirmaisiais metais geležinkelių direktorius paskyrė „Ypatingąją komisiją“, į kurią įėjo ir J. Jankevičius, gavusią nurodymą apvažiuoti visą susisiekimo ministerijos tuo metu valdytą geležinkelių liniją (Virbalis – Kaunas – Radviliškis – Įlaukė), įvertinti ten dirbusių tarnautojų profesinį pa-

---

<sup>209</sup> Geležinkelių valdybos 1923 m. aplinkraštis stočių ir ruožų komendantams Nr. 1 // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 154, l. 48.

<sup>210</sup> Ten pat.

<sup>211</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1919 11 27 pranešimas Generalinio štabo juridiniam skyriui // *LCVA*, f. 767, ap. 2, l. 14.

<sup>212</sup> Jankevičius J., Iš mūsų geležinkelio praeities. Mano atsiminimai // *Geležinkelininkas*, 1939, Nr. 12–13, p.

sirengimą, moralinį veidą ir – svarbiausia – lojalumą valstybei<sup>213</sup>. Iš pradžių komisija turėjo plačius įgaliojimus – galėjo nekompetetingus ir nepatikimus darbuotojus atleisti vietoje savo nuožiūra. Todėl jos veikla geležinkeliuose sutikta priešišškai: „Ypatingajai Komisijai dėl jos plačių įgaliojimų nepakantus lietuvybei elementas iš geležinkelininkų pusės davė pašiepiantį vardą Čeka [nuo Sovietų Rusijoje veikusios saugumo tarnybos besivadinusios „Ypatingoji komisija, kovai su kontrrevoliucija“ trumpinio (Чрезвычайная комиссия) – М.К.]. Komisijos darbo sąlygos buvo sunkios. Jos darbas buvo visokeriopai trukdomas net iš aukštų pareigūnų pusės pačioje Geležinkelių valdyboje. Šių pareigūnų pirmąja telegrama duotos komisijai plačios teisės buvo greit susiaurintos“<sup>214</sup>. Komisija neteko įgaliojimo pati spręsti tarnautojų likimo – ji tik rengdavo darbuotojų sąrašus bei charakteristikas, kurias vėliau vertindavo tik Geležinkelių valdyba. Nepaisant to, komisijos darbas davė pozityvių rezultatų – drausmė padidėjo, o incidentų dėl aplaidumo sumažėjo. Tačiau įvairių, neretai pakankamai rimtų kenkėjiškos veiklos atvejų, kartas nuo karto vis pasitaikydavo. Štai 1921 m. sausio mėnesį karo lauko teismas prie Lietuvos geležinkelių karo viršininko štabo nagrinėjo mašinisto Edvardo Bako bylą, kurioje šis kaltintas sąmoningai („turėdamas piktą norą“), netoli Šiaulių stoties, nuvertęs nuo bėgių garvežį ir padaręs valstybei nemažai nuostolių<sup>215</sup>. Kaltinamąjį teismas pripažintas kaltu – jam skirta dveji metai nelaisvės sunkių darbų kalėjime, įpareigojant atlyginti padarytą žalą. Per kelerius metus panašių kenksmingų veiksmų prevencijos ir tyrimo tvarka buvo nuolat tobulinama. 1924 m., įsteigus geležinkelių policiją, jai pavesta vykdyti geležinkelių zonos gyventojų bei tarnautojų registraciją, turėjusią sudaryti sąlygas geresnei jų kontrolei ir padėti tirti ne tik antivalstybinius, bet ir kriminalinius nusikaltimus<sup>216</sup>.

Sabotažas geležinkelių zonoje didžiaja dalimi buvo susijęs su priešišku Lietuvos nepriklausomybei jėgų veikla geležinkelių ir jų organizacijų tarpe. Palankią terpę antivalstybinės agitacijos sklaidai bei poveikiui turėjo ne tik mišri tarnautojų ir darbininkų etninė sudėtis, bet ir prasta jų materialinė būklė, socialinės problemos. Tam tikra tarnautojų ir darbininkų dalis laikėsi prolenkiškos orientacijos, tačiau didesnę vaidmenį jų tarpe vaidino kita antivalstybinė jėga – Lietuvos komunistų partija (LKP). Nors jos įtaka geležinkelių profsąjunginiam judėjimui buvo nemenka, nėra teisinga ją

---

<sup>213</sup> Ten pat.

<sup>214</sup> Ten pat.

<sup>215</sup> Karo lauko teismo prie Lietuvos geležinkelių karo viršininko štabo 1921 01 19 sprendimas E. Bako byloje // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 52, l. 1–2.

<sup>216</sup> *Geležinkelių policijos instrukcija*, p. 7.

suabsoliutinti – tai netiesiogiai patvirtina ir kai kurie sovietinių istorikų darbai<sup>217</sup>, be to, kad didesnėje jų dalyje ir yra linkstama ideologiniais sumetimais hiperbolizuoti komunistinio pogrindžio vaidmenį proletariato ekonominėje – politinėje kovoje. Tuometinės Lietuvos profsąjunginiame judėjime didesnę įtaką turėjo parlamentinė socialdemokratų partija (LSDP), visą valstybės nepriklausomybės laikotarpį dėl įtakos darbininkams be perstojo konfrontavusi su „Kominterno“ valdomais komunistais.

### Geležinkelių streikų prevencija ir slopinimas

Geležinkeliniai – bendras nevienalyčio profesinio sluoksnio pavadinimas. Tuometinėje Lietuvoje jie skirstyti į dvi aiškias grupes – nuolatinius darbuotojus, vadinamuosius tarnautojus, ir padenius darbininkus. Geležinkelių valdybos suvestinėse jie dar grupuoti pagal tai, kokiuose ruožuose – plačiųjų ar siaurųjų bėgių – dirbo. 1919–1926 m. darbuotojų skaičius, rūšys, darbo sferos pateikiamos šioje lentelėje:

**Lentelė 1.** Lietuvos geležinkelių skaičius ir kategorijos 1919–1926 m. <sup>218</sup>

| Metai   | Platieji geležinkeliai |                 |           | Siaurieji |           |
|---------|------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|
|         | Etatiniai              | Laisvai samdomi | Padieniai | Etatiniai | Padieniai |
| 1919 m. | 1670                   |                 | 578       | 188       | 440       |
| 1920 m. | 3458                   |                 | 1669      | 294       | 640       |
| 1921 m. | 3848                   |                 | 2133      | 682       | 760       |
| 1922 m. | 4096                   |                 | 2312      | 706       | 900       |
| 1923 m. | 4617                   |                 | 2681      | 706       | 1000      |
| 1924 m. | 3098                   | 704             | 2584      | 592       | 626       |
| 1925 m. | 3258                   | 764             | 1498      | 562       | 373       |
| 1926 m. | 3354                   | 764             | 1412      | 580       | 383       |

Iš pateiktų duomenų matyti, jog 1919–1923 m. abiejų kategorijų darbuotojų skaičius augo, vėliau, dėl įvairių priežasčių, kurių reikšmę dar reikėtų papildomai tirti, truputį sumažėjo. Augimo laikotarpiu vyko bene aktyviausia

<sup>217</sup> Čepulienė S., *Profsąjunginis judėjimas Lietuvoje 1919–1926 m.* Vilnius, 1964, p. 50, 85.

<sup>218</sup> Duomenys paimti iš: *Geležinkelių valdybos darbuotės apyskaita 1919–1923 m.*, p. 112; *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, p. 28.

geležinkieliečių kova už savo ekonomines teises ir socialinės būklės pagerinimą. Jos pagrindines priežastis to meto profesinių sąjungų laikraštis įvardijo taip: „Jeigu šiandien paklaustume kokio nors gelžkeliečio, ar tai būtų paprastas juodadarbis, ar tai tarnautojas apie jo gyvenimą, atsakymą gautume vienoda: nepaprastai žemas atlyginimas iš vienos pusės ir savanaudiškumas aukštųjų valdininkų iš antros [...]“<sup>219</sup>. Abiejų grupių – etatinių tarnautojų ir padidintųjų darbininkų – materialinė padėtis, darbo sąlygos skyrėsi. Nors pirmaisiais Lietuvos valstybingumo metais sunkiai vertėsi visi geležinkieliečiai, prasčiausiai atrodė padidintųjų darbininkų būklė. Pasak tuometinės kairiosios spaudos, „[...] įvairios gelžkelių darbininkų kategorijos ne vienodai suvargintos. Bent kiek geriau apmokami kvalifikuoti darbininkai ir nepakenčiamai blogai atlyginami linijos padidintieji juodadarbiai“<sup>220</sup>. Pastarieji sudarė nemažą dalį viso tuometinio proletariato, susitelkusio didžiausiuose Lietuvos miestuose. 1921 m. stambiausioje Kauno įmonėje – Geležinkelių depe – dirbo apie 300 darbininkų<sup>221</sup>. Dėl specifinės savo padėties tai buvo bene imliausia komunistų skleidžiamai socialinei demagogijai geležinkieliečių grupė – jos tarpe LKP rasdavo daugiausia simpatijų.

Pirmasis streikas, kuriame dalyvavo ir geležinkieliečiai, įvyko 1919 m. rugsėjo 16 d. dar iki militarizacijos paskelbimo. Jo metu daugiausia kelti ekonominiai reikalavimai: padidinti atlyginimus, įvesti 8 valandų darbo dieną, suteikti nemokamą medicinos priežiūrą ir kitas būtiniausias socialines garantijas<sup>222</sup>. Geležinkieliečių būta ir 1920 m. liepos 1 d. Kaune vykusiame darbininkų streike. Tų pačių metų vasarą visoje valstybėje įvedus karo padėtį, nepakitusių iki 1922 m. rudens, visos aktyvesnių ir esama padėtimi nepatenkintų visuomenės grupių, jau nekalbant apie sukarintus geležinkieliečius, galimybės rengti nesankcionuotas demonstracijas, susirinkimus, streikus, leisti laisvą spaudą buvo labai komplikotos. Geležinkelių militarizacijos metu dalintas maistas, kariška drausmė laikinai padėjo trumpam sumažinti, arba tiksliau, užkonservuoti socialines problemas, tačiau nuo 1921 m. pradžios, ekonominei situacijai negerėjant bei didėjant nepasitenkinimui griežta tvarka, geležinkieliečiai vis labiau pradėjo bruzdėti. Stočių ir ruožų komendantams buvo nurodyta imtis visų priemonių, kad užkirstų kelią galimiems jų streikams. Ta proga 1921 m. birželio 17 d. Kauno stoties komendantas išleido grėsmingą, o sykiu ir moralizuojantį bei į patriotinius jausmus ape-

---

<sup>219</sup> K., Profesinis judėjimas Lietuvos gelžkeliečių tarpe // *Profesinės žinios*, 1922 11 28, Nr. 9, p. 3.

<sup>220</sup> Širšė., Dėl gelžkelių streiko // *Profesinės žinios*, 1922 06 15, Nr. 2, p. 2–3.

<sup>221</sup> Balevičius Z., *Darbininkų padėtis Buržuazinėje Lietuvoje*, Vilnius, 1960, p. 217.

<sup>222</sup> Косаковский Г.И., *Железные дороги Литвы*, с. 141.

liuojantį įsakymą: „Skelbiu žiniai visų Kauno komendantūros ruožo geležke-  
lių tarnautojams, kad už kėsiniimąsi streikuoti, ardyti darbo tvarką, kurstymą  
prie streiko ir nepildymą sąžiningai savo pareigų kaltininkai bus baudžiami:  
areštu daboklėje, arba kalėjime, patalpinami koncentraciniame lageryje arba  
traukiami karo teisman ir baudžiami, atsižvelgiant į kaltės laipsnį, net mirties  
bausme. Atminkite, geležinkeliečiai, kad pavojus tėvynei dar ne pašalintas  
ir kad vieton ardžius tvarką ir tuo pačiu dirbus tėvynės priešų naudai, reikia  
suspiesti visas jėgas, kad išgelbėjus tėvynę nuo pavojaus ir išvedus ją laisvėn  
ir nepriklausomybėn. Jūsų pačių labas reikalauja rimto darbo ir branginimo  
patiem darbo, nes kitaip ir mes galime prieiti prie to paties skurdo ir bado,  
kaip ir mūsų kaimynai, iš kur žmonės tūkstančiais, nebepakeldami vargo,  
bėga Lietuvon, o negalintieji grįžti Lietuvon su didžiausiu ilgesiu ir pavydu  
žiūri į jus, turinčius įmanomą duonos kąsnį ir žmonišką būvį. Taigi neklausy-  
kite suvedžiotųjų – agitatorių, sukančių jums galvas už pinigus mūsų priešų,  
ir imkitės darbo, kad išvengus skurdo ir pasiekus gerovės ateity“<sup>223</sup>.

„Suvedžiotojai – agitatoriai“, finansuojami Sovietų Rusijos, aktyviai dir-  
bo jiems pavestą darbą geležinkeliečių ir kitų skurdžiai besiverčiančių pramonės ir žemės ūkio darbininkų tarpe. Jų veiklą atidžiai stebėjo Lietuvos  
žvalgyba, 1921 m. sausio pradžioje paskelbusi apie išaiškintus komunistų  
planus surengti ginkluotą sukilimą<sup>224</sup>. Tuo metu LKP buvo suduotas skaudus  
smūgis: per kraštą nusirito plati areštų banga, praretinusi ir išblaškusi  
jos rėmėjų bei atvežtinių revoliucionierių gretas<sup>225</sup>. Buvo likviduotas kaip  
komunistų priedanga veikęs „Kauno darbininkų klubas“, „apvalytos“ ar  
uždarytos kitos panašios „kultūrinės – švietėjiškos“ „darbo liaudies“ drau-  
gijos<sup>226</sup>, dauguma profsąjungų valdybų; nutrūko ir neseniai susikūrusios gele-  
žinkeliečių profsąjungos veikla. 3-ojo dešimtmečio pradžioje, dėl aktyvių  
Lietuvos valdžios veiksmų, o taip pat stipriai sumažėjusios paramos iš svetur  
(Sovietų Rusijoje po nesėkmingo karo su Lenkija, kilo rimtų vidinių sociali-  
nių problemų), LKP gretos demoralizavosi, pakriko. Šią sudėtingą situaciją  
partijoje sovietiniai istorikai pavadino „revoliucinio laikotarpio atoslūgio“  
vidine krize<sup>227</sup>. Nors komunistų įtaka profsąjungose sumenko, o bandymai  
sėkmingiau konkuruoti su socialdemokratais nesisekė, jie neprarado čia tu-

<sup>223</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1921 06 17 skelbimas geležinkelio tarnautojams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 33, l. 122.

<sup>224</sup> Lopajevas S., *Lietuvos komunistų partijos idėjinis ir organizacinis stiprėjimas (1919–1924)*, Vilnius, 1964, p. 57.

<sup>225</sup> *Komunistų veikimas Lietuvoje ligi 1926 m. gruodžio 17*, Kaunas, 1927, p. 2–4.

<sup>226</sup> Apie „darbininkų klubus“ ir kitas panašias legaliai veikusias LKP priedangos organizacijas žr.: Beresnevičius P., *Legaliai komunistų veikla Lietuvoje 1920–1940 metais*, Vilnius, 1983, p. 67–70.

<sup>227</sup> Lopajevas S., *Lietuvos komunistų partijos idėjinis ir organizacinis stiprėjimas (1919–1924)*, p. 56.

rėtų pozicijų<sup>228</sup>. Po kelių metų LKP įveikė krizę, ir, gaudama nemenką paramą iš svetur, suintensyvino veiklą<sup>229</sup>.

Ypač aktyviai, net ir krizės metu, LKP veikė geležinkelių darbininkų tarpe. Beje, vienas aktyviausių ir žymiausių to laikotarpio Lietuvos profsąjunginio judėjimo komunistinių veikėjų Jonas Kubickis<sup>230</sup> taip pat priklausė šiai profesinei grupei. Sunkios geležinkelių gyvenimo ir darbo sąlygas komunistai sėkmingai išnaudodavo propagandiniais tikslais, didindami sumaištį ir kurstydami „klasines“ aistras šaliai gyvybiškai svarbioje susisiekiimo sferoje. 1921 m. rudenį legaliai leistas, su komunistais susijęs leidinys<sup>231</sup>, prieš tokią geležinkelių materialinės būklės vaizdą: „Nevaržoma spekuliacija pinigais ir produktais, sąryšį su markės kurso puolimu, pakėlė produktų kainas dvigubai: duona, druska, cukrus, malkos – darbininkams tapo sunkiai įmanomi prie menkučio uždarbio. Dauguma darbininkų su šeimomis gaudavo nuo 600 auks.[inų] algos į mėnesį. Už tuos pinigus jau nebebuvo galima ir pusbadžiu pragyvent“<sup>232</sup>. Geležinkelių darbininko dienos uždarbis tuo metu siekdavo apie 20 auksinų. Nors LKP spaudoje skelbiama informacija dažnai būdavo tendencingai interpretuojama ar net prasimanyta, to meto Lietuvos gyvenimo realybė, jos socialinės problemos buvo tokios, kad jų paviešinimas net be didesnio retorinio „apdoravimo“ idealiai tiko destruktiviam, prieš santvarką ir vyriausybę nukreiptai propagandai. Kas buvo Lietuvos komunistai, ko jie siekė, kam tarnavo ir kas juos maitino, jau nuo 3-ojo dešimtmečio pradžios gerai žinojo ne tik Žvalgybos skyrius<sup>233</sup>, bet ir labiau išsilavinusi visuomenės dalis, nes apie tai kartas nuo karto rašydavo tiek kairioji, tiek dešinioji spauda, vėliau pasirodė net keletas pakankamai įžvalgių, analitinių veikalų<sup>234</sup>. Ir vis dėl to, tai ne visuomet padėdavo, kovojant su antivalstybinės socialinės demagogijos sklaida skurstančiuose gyventojų sluoksniuose.

<sup>228</sup> Daulius J., [S.Yla] *Komunizmas Lietuvoje*, Kaunas, 1937, p. 113.

<sup>229</sup> Politinės policijos 1924 01 28 viršininko A. Račio pranešimas Pliečių apsaugos departamentui // *Lietuvos TSR istorijos šaltiniai (toliau – LIŠ)*, t. 4, Vilnius, 1961, p. 184–185.

<sup>230</sup> 1920–1921 m. J. Kubickis (1882–1949) buvo geležinkelių profesinės sąjungos komiteto pirmininku, taip pat vienu Lietuvos profsąjungų centro biuro narių; vėliau vadovavo Kauno miesto darbininkų (komunistinei) frakcijai, o 1922 m. rudenį su LKP priedangos organizacijos „Darbininkų kuopų“ sąrašais pateko į Pirmąjį Lietuvos seimą ir tapo kuopininkų frakcijos lyderiu. Rengiantis rinkimams į Antrąjį seimą 1923 m. kuopininkai buvo suimti. J. Kubickis kalėjimo išvengė, bet buvo išsiųstas į Lenkijos valdomą Vilniaus kraštą, iš kur išvyko į SSRS. Plačiau žr.: Aleksa O., *Einu, nenusilenkdamas vėtroms*, Vilnius, 1965.

<sup>231</sup> Apie legalius su LKP susijusius leidinius žr.: Beresnevičius P., *Legalų komunistų veikla Lietuvoje 1920–1940 metais*, p. 72–81.

<sup>232</sup> Kaunietis., *Darbininkų judėjimas // Darbininkų atstovas*, 1921 11 26, Nr. 1, p. 9.

<sup>233</sup> Anušauskas A., *Lietuvos slaptosios tarnybos 1918–1940 m.* Vilnius, p. 50–58.

<sup>234</sup> Žr.: Janulaitis A., *Lietuva ir dabartinė Rusija. Kas ir kaip ją valdo, ir ką Lietuva iš jos iki šiol turėjo ir ko gali laukti*. Kaunas, 1925; *Komunistų veikimas Lietuvoje ligi 1926 m. gruodžio 17*, Kaunas, 1927; Daulius J., [S.Yla] *Komunizmas Lietuvoje*, Kaunas, 1937.

1921 m. lapkričio pradžioje, artėjant geležinkelių militarizacijos atšaukimui, imtas organizuoti rimtas ruožų ir stočių remonto dirbtuvių darbininkų streikas. Neramumų grėsmė neprivertė vyriausybės atsisakyti sprendimo demobilizuoti geležinkeliečius. Streikas įvyko lapkričio 9 d. Kaune. Apie 900 darbininkų minia vėl kėlė reikalavimą dvigubai padidinti atlyginimus, suteikti socialinių garantijų: užtikrinti nemokamą gydytojo pagalbą, kasmet duoti po dvi savaites apmokamų atostogų, ligos atveju mokėti visą algą, leisti veikti profesinei sąjungai<sup>235</sup>. Streikas truko iki lapkričio 16 d. ir per tą laiką geležinkelių dirbtuvių vadovybė buvo priversta atsižvelgti į kategoriškus reikalavimus bei pažadėti kai kuriuos jų įvykdyti: pakelti darbo užmokestį ketvirtadaliu, išmokėti kelis mėnesius vėlavusius atlyginimus, ieškoti galimybių išspręsti nemokamos medicininės priežiūros, maisto davinų skyrimo klausimus<sup>236</sup>. Profsąjunga buvo legalizuota, valdžia žadėjo nepersekioti streikuotojų<sup>237</sup>. Tačiau tai nepatenkino svarbiausio geležinkelio darbininkų lūkesčio – materialinė būklė menkai tepagerėjo. Vis auganti infliacija, maisto produktų deficitas, spartus jų brangimas, padidėjusias pajamas greitai pavertė niekais. Nepasitenkinimas neslūgo, be to, ankstesniojo streiko metu iškovotos nuolaidos didino pasitikėjimą savo jėgomis ir drąsino siekti tikslo jau išbandytais priemonėmis. Taip 1922 m. pavasarį vėl pasklido kalbos apie pradėtą organizuoti dar vieną didelį geležinkeliečių streiką. Komunistai, tuo metu nepasitenkindami vien tik nelegalių leidinių platinimu ir agitacija, taip pat ruošėsi tikrai „revoliucinei“ kovai. Sausio pradžioje geležinkelių karo viršininkas kpt. J. Mačiulaitis stočių ir ruožų komendantams pranešė: „Manim gauta žinių, kad Gaižiūnų stoties rajone gelžkelio darbininkai duoda prašymus išgavimui leidimų revolve-riams, būk tai dėl vilkų, kurie gaujomis pasitaiko tose vietose. Iš tikrųjų gi tarp šių darbininkų yra daug komunistų, kurie nori tokiu būdu įsigyti ginklų“<sup>238</sup>. Kitame aplinkraštyje jis griežtai įsakė panašius leidimus gin-klams išdavinėti tik tarpininkaujant geležinkelių valdybai ir tik „surinkus apie asmenį ištikimybės žinias“<sup>239</sup>.

Apie artėjančius neramumus jau kovo pradžioje geležinkelių direkto-rius S. Grinkevičius su nerimu informavo geležinkelių karo viršininką bei stočių ir ruožų komendantus. „Pastaruoju laiku buvo gautas iš dirbtuvių,

<sup>235</sup> Kaunietis., Darbininkų judėjimas // *Darbininkų atstovas*, 1921 11 26, Nr. 1, p. 9.

<sup>236</sup> Ministrų kabineto 1921 11 16 posėdžio protokolo ištrauka // *LIŠ*, t. 4, p. 109.

<sup>237</sup> Kaifas., Gelžkelininkų streikas pasibaigė // *Darbininkų atstovas*, 1921 11 26, Nr. 1, p. 10.

<sup>238</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 01 30 aplinkraštis Nr. 19 stočių ir ruožų komendantams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 87, l. 2.

<sup>239</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 02 13 aplinkraštis Nr. 39 stočių ir ruožų komendantams // Ten pat, l. 2.

depo ir kitų gelžkelių tarnautojų ir darbininkų Kauno, Šiaulių ir Virbalio stočių kolektyvūs pareiškimai, griežtai reikalaujant padidinti algas ir uždaryti ir pasiekus šio reikalavimo pranešti šio kovo mėn. 4 dienos. Kadangi visi tie pareiškimai maždaug vienodo turinio ir reiškia grasinimą, manoma, ar tik nebus jie vaisiai kokios nors priešvalstybinės agitacijos<sup>240</sup>, – teigta slapstame pranešime.

Ruošėsi nepasitenkinimo akcijoms ir civilinė bei karinė geležinkelių vadovybės. Gegužės pradžioje Lietuvos geležinkelių karo viršininkas kpt. J. Mačiulaitis ir geležinkelių direktorius Sabaliauskas kartu išleido tokio turinio viešą įsakymą geležinkeliečiams: „Pastaruoju laiku įtariamai asmenys kursto gelžkeličius sukelti streiką, nežiūrint jau padaryto jiems ekonominio būvio pagerinimo ir tuomi nori pakenkti visuomenės ir ypač stovinės fronte kariuomenės reikalams. Šiuomi perspėjami visi gelžkelių tarnautojai, kad šalyje tebėra dar karo stovis ir kad joki gelžkeličių streikai nebus pakenčiami, nes toki veiksmai silpnina mūsų apsigynimo priemones ir eina mūsų priešų naudai. Todėl visi neatvykusieji darban ligi gegužės mėn. 7 d. 12 val.: dieniniai bus paliuosuoti nuo darbo, o visi etatiniai tarnautojai, ir ypač visi kurstytojai, bus traukiami karo lauko teisman, einant Ypatingais Valstybės Apsaugos Įstatais. Visokie mitingai ir susirinkimai neleidžiami ir bus karo jėga išskirstomi“<sup>241</sup>.

Nepaisant bandymų tartis, grasinimų griežtomis sankcijomis, daugiau nei 1000 geležinkeličių vis dėl to sustreikavo<sup>242</sup>. Gegužės 6 d. nustojo dirbti geležinkelių depų, dirbtuvių darbininkai Kaune, Kybartuose, Šiauliuose, Radviliškyje<sup>243</sup>. Stambiame susisiekimo mazge – Radviliškyje – streikas truko tik vieną dieną; Šiauliuose, Kaune gerokai ilgiau – iki gegužės 26 d. Geležinkelių valdyba, baimindamasi didesnės sumaišties, net ir kilus streikui, derybų nenutraukė, tačiau įsipareigoti vykdyti visus ekonominius darbininkų reikalavimus, kurie ir buvo svarbiausioji kilusios nepasitenkinimo bangos priežastis, atkakliai dėsė. Tuo pat metu savo priemonių prieš streikuojančiuosius griebėsi karinė geležinkelių vadovybė. Prasidėjo areštai, atleidinėjimai iš darbo, o gegužės 8 d. geležinkelių karo viršininkas davė įsakymą iki vidurnakčio uždaryti geležinkeličių profsąjungą ir visus jos skyrius<sup>244</sup>.

<sup>240</sup> Geležinkelių direktoriaus 1922 03 08 aplinkraštis Nr. 283 Geležinkelių karo viršininkui ir stočių komendantams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 87, l. 7.

<sup>241</sup> Geležinkelių karo viršininko ir Geležinkelių direktoriaus 1922 05 06 įsakymas geležinkeliečiams // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 37.

<sup>242</sup> Žvalgybos skyriaus kontržvalgų dalies 1922 05 06 biuletėnis // *LCVA*, f. 10, ap. 1, b. 124, l. 74.

<sup>243</sup> Interpelacija valdžiai // *Profesinės žinios*, 1922 06 01, Nr. 1, p. 1.

<sup>244</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 05 08 aplinkraštis visiems stočių ir ruožų komendantams, Žvalgybos skyriaus viršininkui, Geležinkelių direktoriui // *LCVA*, f. 384, ap. 2, b. 317, l. 29.



Svarbiausiu pretekstu įvardinti profsąjungą kaip „pavojingą valstybės tvarkai“ ir sustabdyti jos veiklą, tapo vienas 1922 m. balandžio 27 m. įvykęs geležinkelių susirinkimas, kuriame be profsąjungos narių kalbėjo ir pašaliniai asmenys, raginę kovoti su valdžia, streikuoti<sup>245</sup>. Kita profsąjungos uždarymo priežastis, kaip nurodė geležinkelių karo viršininkas kpt. J. Mačiulaitis, buvo pats streiko faktas, nes tokios kovos formos nenumatė organizacijos įstatai<sup>246</sup>, o jų sulaužymas laikytas neteisėtu veiksmu, savaime atimančiu legalios veiklos galimybę.

Šiauliuose darbininkų profsąjunga, kuriai priklausė ir geležinkeliečiai, buvo uždaryta gegužės 6 d. – vos prasidėjus streikui, t. y. dviem dienom anksčiau, nei geležinkelių karo viršininkas išleido oficialų įsakymą dėl geležinkelių profsąjungos ir jos skyrių veiklos sustabdymo. Uždarymo procedūrą profsąjungos atstovai skunde Kauno apygardos valstybės teismo gynėjui pavadino brutalia ir neteisėta. Tokias jų pretenzijas sukėlė tai, jog Šiaulių stoties ir ruožo komendantas su kareiviais staiga įėgą įsiveržė į jų būstinę, buvusią pačiame mieste, o ne geležinkelio zonoje, atliko skubią kratą, išvartė daiktus, visus asmenis išvarė, o patalpas užantspaudavo<sup>247</sup>.

Tomis dienomis geležinkeliečiai nepasitenkinimą savo būkle reiškė ne tik protestais ir atsisakymu dirbti – gegužės 8–ąją, Kauno ruože, buvo pastebėtas bandymas įvykdyti diversiją. Stoties komendantas geležinkelių karo viršininkui telefonu pranešė, kad „tarp stočių Palemono ir Kalnėnų ant 5–6 kilometro pirmo kelio patėmyta [pastebėti – M.K.] įkasti į žemę tarp bėgių keli pabėgiai ir stulpai, kaip matyti su tikslu padaryt traukinio katastrofą arba jį sulaikyti“<sup>248</sup>.

Griežtos priemonės prieš streikuotojus iššaukė karštą didžiausios ir aktyviausios Steigiamojo seimo opozicinės frakcijos – socialdemokratų, visados beatodairiškai gynusių darbininkijos interesus ir kategoriškai smerkusių karo padėtį, reakciją. 1922 m. gegužės 30 d. LSDP inicijavo interpeliaciją

---

<sup>245</sup> Geležinkelių karo viršininko 1922 05 22 įsakymas stočių ir ruožų komendantūroms // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 6.

<sup>246</sup> 1921 m. rudenį įregistruoti geležinkelių profsąjungos įstatai nenumatė teisės streikuoti, neturėjo jokio ryškesnio politinio atspalvio. Be to, atskiromis pastabomis jie buvo suderinti su karo padėties nustatyta tvarka. Pirmoji pastaba dokumento teksto pabaigoje skelbė, kad kol geležinkeliai militarizuoti, profsąjunga gali svarstyti tik ekonominius ir profesinius klausimus. Antroji – pažymėjo, jog profsąjunga neatsako už jos narių, negavusių vadovybės įgaliojimų, darbus. Trečioji – militarizacijos metu numatė stočių komendantūrų bei geležinkelių karo viršininko atstovų teisę dalyvauti visuose profsąjungos susirinkimuose. Žr.: 1921 09 30 Lietuvos geležinkelių darbininkų ir tarnautojų profesinės sąjungos įstatai // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 38.

<sup>247</sup> Šiaulių miesto darbininkų profsąjungos valdybos 1922 05 24 skundas Kauno apygardos teismo valstybės gynėjui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 1.

<sup>248</sup> Kauno stoties ir ruožo komendanto 1922 05 08 telefonograma Nr. 318 Geležinkelių karo viršininkui // *LCVA*, f. 767, ap. 1, b. 20, l. 14.

ministrų kabinetui, kurioje reikalavo pagerinti geležinkelio darbininkų materialinę padėtį ir iširti streiką slopinusių pareigūnų veiksmus<sup>249</sup>. Interpeliacijos svarstymas baigėsi taip pat, kaip ir kiti nuolatiniai socialdemokratų bandymai pareikšti vyriausybei nepasitikėjimą – opozicijos pretenzijos buvo atmestos valdančiosios daugumos balsų persvara.

Patenkinus dalį geležinkelių reikalavimų, suėmus aktyviausius jų lyderius, streikas baigėsi. „Kas streiku laimėta? – tuoj, įvykiams apimus, retoriškai svarstyta kairiosios spaudos puslapiuose. – Gelžkelių valdyba, Ministrų kabineto pritariama pakėlė pamatinę darbininkams algą – dviem, trimis auksiniais kiekvienai kategorijai. Kitaip sakant, pridėjo po kapeiką. Šeimyniniams darbininkams Gelžkelių valdyba sutiko mokėti vaikų priedą po 100 auksinų kiekvienam vaikui iki 5-os grupės gali nemokamai naudotis valdžios laikomomis mokyklomis iki 16 metų amžiaus“<sup>250</sup>. „Kas pralaimėta? – keltas kitas klausimas, į kurį bandyta atsakyti. – Negauta algų pakėlimo tiek, kad darbininkai žmoniškai galėtų pragyventi. Streiko metas nebus apmokėtas. Priimant iš naujo darban, darbininkai bus atsijoti, ir bent dešimta jų dalis nebus iš naujo priimta. Tarpe pašalintų bus ne vienas tokių, kuriuos administracija skaito sau per raguotais ir nepatogiais. Vadinasi bus pašalinta dalis labiausiai veiklių ir susipratusių darbininkų. Sieto pareigas pavesta atlikti vietos stočių komendantams“<sup>251</sup>. Svarbiausiu pralaimėjimu kairiojoje spaudoje vieningai laikytas Geležinkelių profsąjungos ir jos skyrių uždarymas, o pagrindine daugelio nesėkmių priežastimi įvardintas prastas streiko organizavimas, darbininkų pakrikimas, nesugebėjimas susivienyti, suderinti siekius ir veiksmus. „Nors streikas buvo tartum iš anksto ruošiamas, bet reikalavimai pastatyta skubotai, neapgalvotai ir netiksliai. Dėl algos, sakysim, buvo pareikalauta vienodai pridėti po 500 auksinų ir darbininkams ir tarnautojams. Dėl ko vienodai ir tarnautojams? Argi Sąjungos centro valdyba nežinojo, kad Seimo išleistasai įstatymas jau buvo dalinai pagerinęs etatinių padėčių, palyginti su padieniais darbininkais“<sup>252</sup> – apmaudžiai geležinkelių vidinį susiskaldymą ryškino profsąjungų leidinys.

Nepaisant tam tikrų teigiamų pokyčių, socialinė įtampa slūgo labai pamažu, padienių darbininkų materialinė padėtis ir valstybės požiūris į juos menkai tepasikeitė. Apie tai laikraštis „Profesinės žinios“ 1922 m. birželį rašė: „Neįmanomai pabrangęs pragyvenimas, pastatė Lietuvos darbininkų

<sup>249</sup> *Steigiamojo seimo darbai (toliau – SSD)*, 1922–05–30, I-os sesijos, 209 pos., p. 41–42; Interpeliacija valdžiai // *Profesinės žinios*, 1922 06 01, Nr. 1, p. 1.

<sup>250</sup> Vapsva., Pasibaigė gelžkelio darbininkų streikas // *Profesinės žinios*, 1922 06 01, Nr. 1, p. 6.

<sup>251</sup> Ten pat.

<sup>252</sup> Širšė., Dėl gelžkelių streiko // *Profesinės žinios*, 1922 06 15, Nr. 2, p. 3.

daugumą tokion padėtin, kad jie dažnai nebeįstengia patys savęs žmoniškai pramaitinti, nekalbant apie šeimynas. Darbininkų atlyginimų sąlygos valstybės įmonėse žymiai prastesnės, kaip privatinėse. Vyriausybė pastaruoju laiku yra kai ką padariusi valdininkų ir tarnautojų būviui pagerinti, bet ji nieko nedaro darbininkams. Priešingai, kaip pastaruoju laiku, po ilgų priminimų ir reikalavimų buvo priversti sustreikuoti geležinkelių darbininkai, prieš juos tuojau stvertasi represijų. Dalis pasodinta koncentracijos stovyklon ar kalėjiman, dalis atstatyta nuo darbo. Net privačiose įmonėse iškilę ekonominiai streikai, kaip Kaune, buvo sulaužyti milicijos įsikišimu<sup>253</sup>. Dėl tokių atlyginimų skirtumų po geležinkelių streiko „daugelis geresniųjų darbininkų metė senąjį savo darbą ir pasirūpino gauti vietas privačiose įmonėse, kur daug žmoniškiau mokama, kaip valdžios dirbtuvėse“<sup>254</sup>. Vyriausybei dėl prastos geležinkelių materialinės būklės tuo metu priekaištavo ne tik LSDP frakcija, bet valdančiajai daugumai Steigiamajame seime atstovaujanti Darbo federacija<sup>255</sup>.

Praejęs, visą šalį apėmęs streikas, Geležinkelių valdybai buvo rimtas impulsas dar kartą pagalvoti, kaip iš esmės pagerinti geležinkelių padėtį. 1922 m. rugpjūčio 28 d. Geležinkelių valdybos taryba posėdyje, atsižvelgdama į „ypatingai sunkią padėtį pragyvenimo, kuri kiekvieną dieną blogėja, nutarė prašyti atitinkamu keliu padidinti atlyginimą padieniams kelio tarnybos darbininkams ant 50 % ir vežikams ant 70 %, pradedant nuo 1.IX. š.m.“<sup>256</sup> Be to, „išklausus skubius tarnybų pranešimus apie griežtą reikalavimą kaip etatinių taip ir padienių geležinkelių visų linijų apie išdavimą jiems maisto natūroj“, Taryba nutarė prašyti valstybės nuo rugsėjo 1 d. skirti „etatiniams tarnautojams, amatininkams, kelio ir ūkio tarnybų, pastarim pratarnavus ne mažiau 2 mėnesius, sekančių produktų: ruginių miltų po 40 kilog. kvietinių baltų miltų po 20 kilog. ir žirnių po 8 kilog. ir cukraus po 2 kilog. Gyvenantieji su šeimynomis gauna visą virš nurodytą normą, o be šeimynų – pusę normos“<sup>257</sup>. Vėl kaip ir geležinkelių sukarinimo laikotarpiu, nutarta dalinti darbininkams ir tarnautojams maisto produktų normas. Be to, dar nuspręsta „komandiruotiems tarnybos reikalais į vietas su aukštesne brangenybe, mokėti dienpinigius sulig tos vietas brangenybės“<sup>258</sup>. Vėliau ėmėsi ir kitų žingsnių geležinkelių buičiai

<sup>253</sup> Darbininkų organizacijų žygiai // *Profesinės žinios*, 1922 06 01, Nr. 1, p. 3.

<sup>254</sup> Vapsva., Pasibaigė geležkelio darbininkų streikas // *Ten pat*, p. 6.

<sup>255</sup> *SSD*, 1922 06 13, I-os sesijos, 212 pos., p. 12.

<sup>256</sup> Geležinkelių tarybos 1922 08 28 posėdžio protokolas // *LCVA*, f. 1160, ap. 5, b. 20, l. 2.

<sup>257</sup> *Ten pat*, l. 3.

<sup>258</sup> *Ten pat*.

pagerinti: leista „tarnautojų ir darbininkų šeimynoms, gyvenančioms drauge su jais, veltui naudotis gelžkelių pirtimis bet ne daugiau dviejų sykių į mėnesį“<sup>259</sup>, svarstytos galimybės prašyti rūbų iš kariuomenės intendantūros geležinkeliėiams, taip pat stengiasi išrūpinti malkų ir būtiniausių vaistų<sup>260</sup>. Ne visas šias iniciatyvas pavyko sklandžiai ir greitai įgyvendinti: materialinė darbininkų būklė kito labai lėtai, nepatenkintųjų ratas nemažėjo. „Ir tiesa, reikia būti labai gudriu žmogumi, kad iš gaunamos algos prasimaitinti ir šiaip taip apsidengti. Jeigu gi dar yra šeimyna, tai jau čia visas tavo gudrumas nieko neįveiks: 5 litai duodami vaiko užlaikymui, brangenybės priedas [valstybės kompensacinė išmoka dėl spartaus kainų kilimo – M.K.] 3 ½ litų mėnesiui. Apskritai alga su visais priedais jokių būdu negali būti pavadinta „už darbą ar tarnybą atlyginimu“<sup>261</sup>. Tai greičiau auka, o ne alga“, – taip, su skaudžia ironija geležinkeliėčių materialinę padėtį 1922 m. pabaigoje vaizdavo „Profesinės žinios“. Esant tokiai padėčiai, susisiekimo sferos darbininkų tarpe vėl ėmė sklisti raginimai 1923 m. pavasarį surengti naują streiką. Šį kartą civilinė ir karinė geležkelių administracija nutarė veikti labai ryžtingai ir žūtūt užkirsti jam kelią. Geležkelių karo viršininkas ta proga išleido išsamų aplinkraštį ne tik stočių, bet ir miestų karo komendantams, kuriame supažindino su situacija ir davė aiškius nurodymus, kaip veikti, kad neramumų būtų išvengta. Jame buvo informuojama, kad, „artėjant gegužio mėn. 1 dienai, šiemet, kaip ir pernai, vėl daug kalbama apie galimą visuotinę darbininkų streiką, o [...] kai kurios darbininkų grupės dar anksčiau ėmė kelti jų būvio pagerinimo klausimą“<sup>262</sup>. Mjr. J. Mačiulaitis perspėjo ir priminė: „paviršutiniškai žiūrint atrodo, kad streikas gali būti grynai ekonominio pobūdžio. Darbininkų daugumai gal tik vien ir rūpi jų ekonominio būvio pagerinimas, nes algos kai kurių gana mažos ir prie streiko gali labai lengvai palinkti. Bet nereikia užmiršti, kad veik visuomet atsiranda, asmenų, kurie sunkų ekonominį darbininkų padėjimą stengiasi išnaudoti politiniais tikslais. Pats streiko taikymas 1 gegužės dienai ar bent šiek tiek vėliau, ar anksčiau, jau suteikia jam politinės spalvos ir dėl to, toksai streikas, turi būti pačiose šaknyse užkirstas. Karo komendantai, kur yra karo stovis, turi visu rimtumu žiūrėti ir griebtis aštrių priemonių, kaip streiko nedaleisti, taip ir jam visgi kilus, jį likviduoti. Ypatingai turi būti

<sup>259</sup> Geležkelių valdybos tarybos 1922 09 21 posėdžio protokolas // Ten pat, l. 10.

<sup>260</sup> Geležkelių valdybos tarybos 1922 09 25 posėdžio protokolas // Ten pat, l. 20–21.

<sup>261</sup> K., Profesinis judėjimas Lietuvos gelžkeliėčių tarpe // *Profesinės žinios*, 1922 11 28, Nr. 28, p. 3.

<sup>262</sup> Geležkelių karo viršininko 1923 m. aplinkraštis Nr. 162, karo ir geležkelių stočių komendantams // *LCVA*, f. 767, ap. 2, b. 154, l. 62.

akylūs gelžkelių komendantai, kadangi ten yra daugiausiai darbininkų<sup>263</sup>. Tuo metu ne visoje Lietuvoje veikė karo padėtis, tad Geležinkelių karo viršininko štabas, planuodamas prevencines priemones prieš streikuotojus, atsižvelgė į šią aplinkybę ir parengė nurodymus, kaip karo komendantams elgtis tokioje subtilioje situacijoje. „Tie komendantai, kurių apskrityse nėra karo stovio, – aiškinta aplinkkraštyje, – gali labai lengvai įsikišti į streikų reikalą per apskričių viršininkus: reikalinga susitarti su pastaraisiais, kad jie iš anksto pareikalautų nuo komendantų pagalbos kovai su streiku ir tuomet komendantai, einant įstatymais, gali liuosai veikti. Apskričių viršininkams apie tai bus duotas parėdymas<sup>264</sup>. Kad užgniaužtų streiką pačioje planavimo stadijoje, karo komendantams buvo įsakyta: „1) Jau dabar neleisti jokių darbininkų susirinkimų; per susirinkimus, jie besvarstydami savo ekonominę padėtį susitaria streikuoti 2) visus agituojančius streikuoti siųsti į koncentracijos stovyklą, kad ir neilgam laikui 3) Gelžkelių stočių komendantams, jei gandai apie streiką nesiliaus, išleisti įspėjimą, privalomą įsakymą, kad su streiku bus kovojama griežtomis priemonėmis [...]“<sup>265</sup>. Nors Geležinkelių karo viršininko štabas parengė efektyvų veiksmų planą, kaip pažaboti dar neišplėskusį darbininkų bruzdėjimą, neliko atmesta ir galimybė, jog streikas vis dėl to įvyks. Tokiu atveju komendantai buvo įpareigoti suimti organizatorius ir aktyvistus, uždaryti visas dar veikiančias darbininkų organizacijas. „Jeigu sustreikuotų geležinkelininkai (mašinistai ir kiti), kurių neatvykimas dabar grėstų sustabdyti traukinių judėjimą, tai elgtis panašiai kaip pernai: išsišaukti mašinistus ir duoti 5 min. laiko pagalvoti – ar stotis į darbą ar būti areštuotais ir į kalėjimą“<sup>266</sup>, – pavaldinius mokė mjr. J. Mačiulaitis. Ir iš tiesų karinė geležinkelių vadovybė, išanalizavusi kelių metų patirtį, padariusi reikiamas išvadas, pasiekė savo – didesnių neramumų ar darbų sustabdymo pavyko išvengti.

Iki pat karo padėties atšaukimo 1926 m. vasarą, didesnių geležinkeliečių sukeltų akcijų, išskyrus vieną streiką 1924 m. Kauno pabėgių dirbtuvėse, neįvyko<sup>267</sup>. Tai lėmė ne tik griežta karo padėties tvarka, karinės administracijos ir policijos pasirėngimas jėga užgniaužti pavojingas susisiekimo sferai darbininkų akcijas, bet ir po lito įvedimo pamažu susinormalizavusi bei gerėjanti valstybės ekonominė padėtis, didėjantis dėmesys socialinėms problemoms.

---

<sup>263</sup> Ten pat.

<sup>264</sup> Ten pat.

<sup>265</sup> Ten pat.

<sup>266</sup> Ten pat.

<sup>267</sup> Косаковский Г.И., *Железные дороги Литвы*, с. 146.

Po kelių metų paskutiniojo streiko metu išblaškytas geležinkelių profesinis vienijimasis vėl ėmė atgyti: 1924–1925 m. Lietuvos socialdemokratų Jono Markelio, Juozo Paplausko ir kitų iniciatyva buvo bandyta atgaivinti geležinkelių profsąjungą. Kauno apskrities viršininkas iš pradžių nesutiko jos įregistruoti – tada kairieji veikėjai kreipėsi į Apygardos teisumą ir gavo sau palankų sprendimą<sup>268</sup>. Nieko kito neliko kaip, vykdant teismo valią 1925 m. rudenį, įregistruoti profsąjungą. Tačiau, vos tik pradėjusi veikti, ji tuoj buvo uždaryta. Savo motyvus šią sankciją skyres Kauno stoties komendantas mjr. V. Petrauskas nutarime pagrindė taip: „Susipažinęs su Gelžkelių policijos pristatyta man kvota apie naujai susikūrusią „Lietuvos geležkelių darbininkų ir tarnautojų profesinę sąjungą“ išsiūriėjau, kad toji sąjunga daugeliu atvejų yra uždarytosios tokiu pat vardu 1922 gegužės mėn. Sąjungos tęsinys“<sup>269</sup>. Tai sukėlė didžiulį socialdemokratų pasipiktinimą: šios partijos atstovė teisininkė Liuda Purėnienė, specialiai parengtame paklausime Krašto apsaugos ministrui įrodinėjo, jog Kauno stoties ir ruožo komendanto priimtas sprendimas neteisėtas, nes profsąjungos įstatus įregistravo Draugijoms registruoti komisija prie Kauno apskrities viršininko<sup>270</sup>. Tuo socialdemokratai neapsiribojo – dėl šio veiksmo seime pateikta interpeliacija Ministrų kabinetui. Nors ją, po audringo kairiųjų puolimo, valdančioji dauguma atmetė, Krašto apsaugos ministerijai teko detaliau pasidomėti visomis profsąjungos uždarymo aplinkybėmis. Ankstesnis karinės administracijos sprendimas nebuvo pakeistas. Vyriausiojo štabo susisiekimo skyriaus viršininkas mjr. J. Mačiulaitis raporte vadovybei pažymėjo, jog steigtoji geležinkelių profsąjunga esanti senosios tęsinys, skirta tęsti ankstesniuosius, kenksmingus valstybei darbus; be to, „bendrai aiški komunistinė tos sąjungos pakraipa“<sup>271</sup>. Geležinkelių profsąjungos veikla buvo atgaivinta po metų, kairiosioms partijoms atėjus į valdžią. Tačiau tada jos darbą smarkiai sutrikdė vidinės rietenos dėl valdžios jos viduje tarp socialdemokratų ir į visas profsąjungas besiskverbiančių komunistų, savo veiklos suaktyvinimui pasinaudojusių 1926 m. M. Sleževičiaus vyriausybės pradėtu vidaus gyvenimo liberalizacijos kursu. Kova už „darbininkų sielas“ tarp Maskvoje sukurto „Kominterno“ tiesmukai valdomos „revoliucinės“ LKP

---

<sup>268</sup> Vyriausiojo štabo Susisiekimo skyriaus viršininko mjr. J. Mačiulaičio 1925 11 12 raportas Generalinio štabo viršininkui // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 467, l. 105.

<sup>269</sup> Kauno stoties komendanto mjr. V. Petrausko 1925 11 12 nutarimas Nr.9 // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 467, l. 104.

<sup>270</sup> Seimo narės L. Purėnienės 1925 11 13 paklausimas KAM // Ten pat, l. 101–102.

<sup>271</sup> Vyriausiojo štabo Susisiekimo skyriaus viršininko mjr. J. Mačiulaičio 1925 11 04 raportas Generalinio štabo viršininkui // *LCVA*, f. 929, ap. 1, b. 467, l. 105 v.

ir, į reformistinį, europietišką Amsterdamo internacionalą besiorientuojančios LSDP, vyko labai aršiai<sup>272</sup>. Savo demagogijai skleisti komunistai panaudojo po Trečiojo seimo rinkimų „atgaivintą“ legalų laikraštį „Darbininkų atstovas“. Jo puslapiuose buvo atvirai šmeižiami socialdemokratų lyderiai, „demaskuojama“ „oportunistinė“ jų laikysena profsąjungų atžvilgiu, smerkiamas nesiskaitymas su „kairiųjų darbininkų“ vardu viešai besidangstančiais komunistais<sup>273</sup>. LKP, vykdydama nurodymus iš Sovietų sąjungos, stengėsi supriešinti LSDP gretas, nuteikti eilinius jos narius prieš vadovybę, ir, pasinaudodama situacija, įtvirtinti savo dominavimą darbininkų judėjime. Tačiau tai jai nelabai sekėsi. Antai 1926 m. spalio 9–11 dienomis vykusiame Lietuvos geležinkeliečių suvažiavime paramos sulaukė socialdemokratų, o ne komunistų politinė linija<sup>274</sup>.

Didesniam tolesniam LKP, o taip pat ir legalių kairiųjų partijų veiklos augimui, profsąjunginio judėjimo plėtrai rimtai smūgi sudavė 1926 m. gruodžio 17 d. perversmas, kurio oficialiu pretekstu kaip tik ir tapo numanomas komunistų sukilimo pavojus. Įvesta griežčiausios formos karo padėtis apėmė visą Lietuvą, tame tarpe ir geležinkelių zoną. Perversmo dieną Kauno stoties komendantas mjr. Vincas Petrauskas išleido skelbimą, kuriame pagrasino „su karo padėties griežtumu“ nubausti kiekvieną geležinkelio tarnautoją ar darbininką, kuris paklausys „priešvalstybinių gaivalų“ kurstymui, bandys agituoti prieš valdžią ar streikuoti<sup>275</sup>. Gruodžio 19 d., jo nutarimu, buvo sustabdyta ir prieš kelis mėnesius atkurtos geležinkeliečių profsąjungos veikla<sup>276</sup>. Po pusmečio pertraukos vėl įvesta karo padėtis vienodai apėmė visą valstybę – tad geležinkelių zona, šiuo požiūriu, prarado savo ankstesnį išskirtinumą. Be to, perversmininkų sudaryta vyriausybė karo padėtį visuomenės kontrolei naudojo kur kas drąsiau ir atviriau, nei ankstesnės, demokratiškai suformuotos vyriausybės.

---

<sup>272</sup> Apie tai plačiau žr. Čepulienė S., *Profsąjunginis judėjimas Lietuvoje 1919–1926*, p. 99–104.

<sup>273</sup> Profsąjungoms pavojus // *Darbininkų atstovas*, 1926 07 09, Nr. 8, p. 1; Geležkeliečių profsąjunga // Ten pat, 1926 07 15, Nr. 9, p. 3–4. Sudrauskim pragaištinga darbą // Ten pat, 1926 08 13, Nr. 12, p. 1; Profsąjungų vienybės klausimu // Ten pat, 1926 08 13, Nr. 13, p. 1.

<sup>274</sup> Profesinių sąjungų reikalai. Lietuvos geležkeliečių suvažiavimas // *Darbininkų atstovas*, 1926 10 23, Nr. 23, p. 3.

<sup>275</sup> Kauno stoties komendanto 1926 12 17 skelbimas geležinkelio tarnautojams // *LCVA*, f. 767, ap. 3, b. 1, l.20.

<sup>276</sup> Kauno stoties komendanto 1926 12 19 nutarimas // LIŠ, t.4, p. 327.

## IŠVADOS

1. Karo padėtis Lietuvos geležinkelių zonoje oficialiai buvo sankcionuota 1919 m. lapkričio 25 d., paskelbus geležinkelių militarizaciją, kuri reiškė ne tik Ypatingųjų valstybės apsaugos įstatų nustatytos tvarkos, įgyvendinamos plačius įgaliojimus turinčių karinių struktūrų, įvedimą, bet ir geležinkeliėčių mobilizavimą – pavertimą sukarinta struktūra. Militarizacija truko iki 1921 m. lapkričio 4 d. o karo padėtis iki 1926 m. liepos 2 d. Šios nepaprastosios priemonės, sunkiausiai valstybei laikotarpiu, padėjo užtikrinti gyvybiškai svarbų šalies kariuomenei ir ūkiui geležinkelių darbą.

2. Karo padėčių geležinkelių zonoje palaikė specialios karinės institucijos. Svarbiausios jos grandys buvo Krašto apsaugos ministerijos Generalinio štabo Susisiekimu skyriaus skiriamas geležinkelių karo viršininkas bei jam pavaldžios stočių ir ruožų komendantūros. Visa ši sistema savotiškai dubliavo civilinę geležinkelių administraciją: Susisiekimu ministerijai pavaldų geležinkelių direktorių, valdybą bei stočių ir ruožų viršininkus. Santykiai tarp civilinės ir ją kontroliavusios karinės administracijos nebuvo labai sklandūs.

3. Stočių ir ruožų karo komendantūrose, kurių 1919–1921 m. buvo 7, o iki 1923 m. liko 4, tarnavo vidutiniškai po kelis šimtus kareivių. Pirmaisiais valstybingumo metais jų materialinis aprūpinimas ir parengimas tarnybai buvo prastas, todėl neretai pašlydavo drausmė, kildavo įvairių incidentų, vykdant pavestas pareigas. Problemų keldavo ir patys stočių komendantai, nevengdavę pasinaudoti tarnybine padėtimi.

4. Karo padėties geležinkelių zonoje palaikymo institucinė sąranga per pirmuosius penkerius metus kito, svarstyti įvairūs jos pertvarkymo planai. Vykdamas reformas, siekta sutaupyti lėšų, padidinti sistemos efektyvumą, pašalinti išryškėjus stočių karo komendantūrų darbo trūkumus, kariškių santykių su civiline geležinkelių vadovybe problemas. Nuo 1922 m. birželio 12 d. iki 1924 m. sausio 1 d. stočių karo komendantūros laikinai vykdė buvusios carinės Rusijos geležinkelių žandarmerijos funkcijas, kurias vėliau iš jų perėmė specialiai įsteigta, profesionali, VRM pavaldi Geležinkelių policija.

5. Geležinkelių policija kurta kaip nedidelė (70 policininkų), bet gerai parengta, profesionali institucija, turėjusi efektyviai vykdyti jai pavestas karo padėties nustatytos tvarkos palaikymo, keleivių kontrolės, nusikaltėlių persekiojimo funkcijas, tinkamai reprezentuoti valstybę. Jos įsteigimas sumažino KAM įtaką susisiekimu sistemai, nors svarbiausiose stotyse ir liko atskiri komendantai, reguliuavę karinių krovinių pervežimus bei atlikę tarpininko vaidmenį tarp kariuomenės ir Geležinkelių policijos.



6. Infrastruktūros apsauga bei instrukcijų nustatytos tvarkos palaikymas – buvo viena svarbiausių karo padėti geležinkelių zonoje administravusių institucijų veiklos sferų. Pirmaisiais valstybingumo metais nuolatos griežtomis priemonėmis tekdavo kovoti su geležinkelių infrastruktūros niokojimu, vagystėmis iš traukinių ir sandėlių. Geležinkelių zonoje, stotyse veikė griežti viešosios tvarkos reikalavimai, judėjimo, ūkinės veiklos suvaržymai, kurių praktinis įgyvendinimas ne visuomet buvo nepriekaištingas. Karo padėties režimas stipriai įtakėjo geležinkelių zonos gyventojų kasdienybę, dažnai keldavo jų nepasitenkinimą valstybės valdžia.

7. Stočių ir ruožų karo komendantūros, kartu su Žvalgyba, aktyviai kovojo su antivalstybine ir kriminaline veikla geležinkelių zonoje. Tikrinant traukinius ir keleivių dokumentus šalies viduje ir pasienyje, ieškota įtartinų asmenų ar žinomų nusikaltėlių, prieš šnipų, dezertyrų, įvairios kontrabandos. Nors šios funkcijos ne visados vykdytos nepriekaištingai, tai buvo svarbi ir gana efektyvi ne tik prevencinės, bet ir tiesioginės kovos su įvairia nusikalstama veikla priemonė.

8. Geležinkelių militarizacija (1919 11 25 – 1921 11 04) įvedė jų darbe karišką discipliną bei užtikrino minimalų materialinį aprūpinimą. Šis profesinis sluoksnis dėl savo margos etninės sudėties, socialinių problemų valdžios laikytas pakankamai problematišku, antivalstybinių jėgų įtakojamu kontingentu, kurio kontrolei bei sabotazo prevencijai kaip tik ir turėjo pasitarnauti karo padėtis geležinkelių zonoje.

9. 1919–1923 m. valstybei priklausiusių geležinkelių darbininkų materialinė būklė dėl menkų atlyginimų, infliacijos buvo sunki. Beveik kasmet kartodavosi geležinkelių ekonominiai streikai, kurių didžiausias įvyko 1922 m. gegužę. Karinė geležinkelių administracija juos vertino kaip pogrindinių jėgų (LKP) sukurstytas antivalstybines akcijas, todėl ryžtingai slopino griežtomis priemonėmis, uždarė profsąjungą. Vėliau, pagerėjus geležinkelių būklei, didesnių masinių protesto bangų nebekilo.

*Įteikta 2007 m. rugsėjo 20 d.*

## Résumé

# **FONCTIONNEMENT DE L'ÉTAT DE GUERRE DANS LA ZONE FERROVIAIRE EN LITUANIE 1919–1926**

Modestas KUODYS  
Université Vytautas le Grand

L'objectif du présent article est de donner un aperçu général du fonctionnement de l'état de guerre dans la zone ferroviaire en Lituanie, en 1919–1926, en montrant ses traits spécifiques et son importance pour l'État. L'étude expose les causes de la proclamation de l'état de guerre sur les chemins de fer et analyse le phénomène de leur militarisation (25/11/1919–04/11/1921), la formation et le changement des institutions qui administraient ce régime dans la sphère de transports: les commandatures de gare et de section de chemins de fer (1919–1923), la gendarmerie ferroviaire (1923–1924), la police ferroviaire (1924–1926). On examine les causes de ces réformes. Une assez grande attention est prêtée aux relations entre les institutions d'administration civile des Chemins de fer (Ministère des transports, le Directeur et le Conseil d'administration de Chemins de fer, les chefs de gare et de section) et les structures militaires qui, en temps de guerre, ont doublé l'administration civile (Ministère de la Défense, la section de transports dans l'État-major, le Commandant des chemins de fer et son état-major, les commandatures de gare et de section). Une profonde analyse concerne le fonctionnement pratique du régime d'état de guerre dans la zone ferroviaire : 1) la protection des voies, des ponts, des tunnels et d'autre infrastructure ; 2) la maintenance de l'ordre public et du régime; 3) le suivi et le contrôle du transport des soldats ; 4) la lutte contre l'activité subversive, les délits criminels, la chasse aux déserteurs ; 5) le contrôle des voyageurs se déplaçant sur le territoire du pays, ainsi que le contrôle des personnes qui arrivent au pays ou le quittent; lutte contre la contrebande. On analyse l'impact de l'état de guerre sur la vie quotidienne des habitants de la zone ferroviaire. De plus, l'article montre comment l'état de guerre et ses mesures administratives étaient appliquées dans le contrôle des employés et des ouvriers de chemin de fer pour la lutte contre les forces subversives agissant dans ce milieu. On analyse les causes de la politique de mobilisation et de militarisation des cheminots et les motifs de son annulation. On décrit la lutte des cheminots pour l'amélioration de leur situation matérielle et leurs grèves en 1921–1922.