

Tadeusz Kmiecik

Stan armii litewskiej na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. (na podstawie dokumentów polskiego wywiadu)

Słupskie Studia Historyczne 11, 271-278

2004

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

TADEUSZ KMIECIK

PAP SŁUPSK

STAN ARMII LITEWSKIEJ NA PRZEŁOMIE
LAT DWUDZIESTYCH I TRZYDZIESTYCH XX W.
(NA PODSTAWIE DOKUMENTÓW POLSKIEGO WYWIADU)

W Centralnym Archiwum Wojskowym znajdują się materiały przedstawiające stan armii litewskiej w okresie międzywojennym. Wśród nich są materiały informacyjne o wojsku litewskim. Jednym z nich jest opracowanie Sztabu Głównego opatrzone sygnaturą 1.303.4.5360. W Archiwum Akt Nowych znajduje się opracowanie poselstwa polskiego na Łotwie na temat zakupów sprzętu wojskowego dokonywanego przez armię litewską (sygn. 616/84). Dokumenty te stanowiły podstawę do opracowania niniejszego artykułu.

Wywiad na Litwie prowadziła Ekspozytura nr 1 w Wilnie za pośrednictwem grodzieńskiej i wileńskiej placówki wywiadowczej Korpusu Ochrony Pogranicza. Warunki pracy wywiadowczej w tym państwie były stosunkowo łatwe. Sprzyjała temu łatwość przekraczania granicy i duża swoboda poruszania się. Kraj ten zamieszkiwała ludność biedna, nie było więc trudności z werbunkiem agentów, zwłaszcza że przynależność narodowa tej ludności nie była jeszcze skryształizowana. Do czynników utrudniających zaliczyć należy małe przestrzenie oraz dużą sprawność litewskiego kontrwywiadu.

Ekspozytura wileńska dysponowała rozbudowaną siecią agentów-rezydentów, wśród których zdarzali się starsi oficerowie pracujący w litewskim Ministerstwie Spraw Wojskowych. Oddział II werbował wielu przedpoborowych, którzy udzielali mu podczas służby wojskowej mało ważnych wiadomości, ale w dużej ilości, oraz werbowali następców. W sumie teren Litwy pod względem wywiadowczym był rozpracowany dobrze¹.

1. Wojska lądowe

Organizacja wojska litewskiego często zmieniała się. Tworzono oddziały składające się z jednego batalionu piechoty, jednego szwadronu kawalerii oraz półbaterii

¹ Materiały i dokumenty Wojskowego Instytutu Historycznego (Wojskowego Biura Wojskowego Biura Badań Historycznych). 1/3/60. s. 12. L. Sadowski. Oddział II Sztabu Głównego (Rezultaty pracy pokojowej i udział w przygotowaniu do wojny – bez roku wydania).

artylerii. Jednostki takie rozlokowane były w jednych koszarach (w Plungnianach, Telszach i Heidekrug). W 1935 r. powstał nowy pułk artylerii na Żmudzi. Został on podzielony i jego baterie przydzielono do oddziałów mieszanych.

Kawaleria litewska miała dobrych oficerów. Wielu z nich pochodziło z armii rosyjskiej, część przeniesiono z piechoty. Z powodu braku kadry oficerskiej musztrę i ćwiczenia w kawalerii prowadzili przeważnie podoficerowie. W nieco lepszej sytuacji pod tym względem był 2 pułk huzarów w Olicie. W pułkach służyło wielu oficerów pochodzenia polskiego.

W 1935 r. armia litewska miała jedną kompanię czołgów (12 czołgów angielskich), poruszających się z szybkością 8-12 km/godz. Ich uzbrojenie stanowiły armaty 37 mm lub karabiny maszynowe typu Maxim. W 1908 r. w kompanii czołgów było 20-24 oficerów, później ich liczba zmniejszyła się. Kadra podoficerska w tym pododdziale była dobra. Ćwiczenia 2-3-miesięczne przeprowadzano corocznie na poligonie koło Janowa. O niewielkiej liczbie czołgów oświadczyło to, że każdy z nich nosił imię jednego z książąt litewskich.

Armia litewska oprócz starych samochodów pancernych z pierwszej wojny światowej dysponowała nowoczesnymi samochodami uzbrojonymi w 1 ckm i 1 małokalibrową armatkę szybkostrzelną. Ich pochodzenie nie było znane². Sześć takich samochodów znajdowało się w pułku kawalerii w Kownie. W tym garnizonie (prawdopodobnie w tej samej jednostce) było również 6 tankietek (podobnych do polskich) uzbrojonych w 1 ckm i 1 małokalibrową armatkę.

Wojsko litewskie posiadało dwa pociągi pancerne z pierwszej wojny światowej. Stacjonowały one w Radziwiliszkach, dysponowały taborem pomocniczym 30-40 wagonów oraz kilkoma starymi lokomotywami. Ich opancerzenie było bardzo słabe, bowiem opancerzony był tylko przód lokomotywy oraz budka maszynisty. Większość wagonów to były platformy z ustawionymi armatami 75-78 mm, zabezpieczone z jednej strony ruchomymi blachami pancernymi. Wagony amunicyjne opancerzone były ze wszystkich stron, a wagony dla obsługi nie miały w zasadzie pancerzy. Przy pociągach pancernych funkcjonował batalion kolejowy dysponujący starym taborem niemieckim. Niewiele było polowych kolejek wąskotorowych, które ponadto znajdowały się w złym stanie.

Pododdziały łączności były w każdym pułku. Armia litewska dysponowała również dwoma kompaniami telegraficzno-telefonicznymi, jedną kompanią radiową oraz kompanią szkolną podoficerów łączności. Sprzęt łączności był produkowany w fabrykach łotewskich, kable telefoniczne w czechosłowackich, sprzęt radiowy w angielskich. Na wyposażeniu kompanii radiowej było kilka stacji podsłuchowych i goniometrycznych. Znajdowały się one w Kownie (Utena koło granicy polskiej) oraz w Pagegiai (koło granicy niemieckiej).

Według opinii litewskich łącznościowców polskie radiostacje wojskowe były bardzo „gadatliwe”. Telegrafisci po nadaniu tekstu szyfrowego podawali w tekście otwartym swoje osobiste uwagi oraz nazwiska lub imiona. Telegrafisci litewscy znali więc miejsca, z których nadawane były depeşe.

² Podobne były do samochodów francuskich.

Uzbrojenie i wyposażenie wojsk lądowych było następujące:

- piechota: karabiny niemieckie „Mauzer”, ekwipunek żołnierza – według wzorca niemieckiego.
- kawaleria: niemieckie karabiny kawaleryjskie, a ekwipunek żołnierski – również niemiecki.
- artyleria: armaty niemieckie, francuskie, angielskie i rosyjskie, karabiny i ekwipunek żołnierski niemiecki.
- oddziały techniczne: karabiny angielskie z 1914 r., ekwipunek żołnierski niemiecki.

Armia litewska miała dobre umundurowanie wzoru krajowego, natomiast buty były niewygodne do dłuższych marszów.

2. Lotnictwo

W latach trzydziestych zaczęto rozbudowywać istniejące lotniska w Kownie i Szawlach. Jednocześnie przystąpiono do budowy nowego lotniska koło Poniewieża. Lotnisko w Kownie zostało osuszone przez drenowanie całego terenu i przyległych do niego gruntów. Mogło być eksploatowane w ciągu całego roku. Północną część lotniska oddano do użytku aeroklubowi. Wybudowano tam również stację lotniczą oraz hangary dla lotniska cywilnego. Urządzono podziemny skład benzynowy z czterema tankami o pojemności po 50 000 litrów. Stacja obsługiwana była pompami elektrycznymi o wydajności 120 litrów na minutę oraz pompę rezerwową ręczną (wydajność 60 litrów na minutę). Ze względu na nieprawidłowy montaż tych urządzeń wydajność ta była o połowę mniejsza. Lotnictwo cywilne obsługiwała bocznica kolejowa oraz szosa łącząca lotnisko z Kownem. Część południowa lotniska przeznaczona była wyłącznie dla lotnictwa wojskowego.

Oprócz istniejących już hangarów wybudowano od strony wschodniej (od szosy prowadzącej do Kowna) hangar żelazobetonowy z rozsuwaną ścianą od strony lotniska. Ponadto wybudowano 2 domki murowane dla personelu obsługującego lotnisko. Hangary wraz z innymi budynkami otoczono płotem dwumetrowej wysokości z drutu kolczastego. Zabroniono zbliżania się na odległość mniejszą niż 100 m do ogrodzenia. W nocy oświetlenie lotniska było bardzo złe. W tym czasie lądujące samoloty musiały zwracać uwagę na cztery miejsca: antenę stacji radiowej, komin fabryk „Maistas” i „Stiklos”, budynek uniwersytetu oraz drzewa od strony zachodniej. Światła rozpoznawcze miały jedynie anteny radiostacji, zapalane tylko w razie potrzeby. Na lotnisku wojskowym zainstalowano radiostację krótko- i długofalową.

Na lotnisku w Szawlach – obok już istniejących – wybudowano nowe koszary. W 1936 r. przystąpiono do budowy żelbetonowego hangaru. Jediną przeszkodę stanowiła linia wysokiego napięcia przechodząca wzdłuż toru kolejowego.

Budowę lotniska w Poniewieżu rozpoczęto w 1935 r. Stację benzynową na lotnisku obsługiwała wąskotorowa linia kolejowa z Poniewieża oraz bocznica normalnej linii kolejowej.

Warsztaty lotnicze w Kownie budowały seryjne samoloty płk. Gustaitasa „Am-bio” typu V, VI, VIII³. Samoloty wojskowe Litwini sprowadzali z Anglii lub z Francji, transporty szły przez Kłajpedę do Szawel.

W 1926 r. Litwini zakupili w Czechosłowacji 8 samolotów myśliwskich „S-20” z silnikiem „Hispano Suisa” o sile 30 KM. Były to bardzo dobre samoloty; w ciągu następnych czterech lat tylko jeden z nich uległ rozbiciu. Rok później kupiono również 15 samolotów myśliwskich „Fiat”. Jednakże samolot ten uznano za nie spełniający wymagań, ponieważ pułap osiągał w zbyt długim czasie (16 minut)⁴. W latach 1927-1928 sprowadzono z Czechosłowacji samoloty dwumiejscowe typu „Smolik” (dwupłatowce – konstrukcja drewniana). W latach 1929-1930 zakupiono we Włoszech 20-25 samolotów firmy „Avialdo” (jednopłatowce, konstrukcja metalowa). W późniejszych latach Litwini kupowali samoloty w Anglii i we Francji.

Podstawowe wyposażenie w lotnictwie litewskim było podobne jak w innych rodzajach wojsk. Ponadto dodatek funkcyjny lotniczy wynosił równowartość wyposażenia majora w piechocie. Wynagrodzenie za godzinę lotów wahało się w zależności od typu samolotu i rodzaju lotów od 50 do 80 litów. Przeciętna płaca wyniosła 25 litów za godzinę. Loty nocne opłacane były podwójnie.

3. Lotnictwo cywilne

Lotnictwo cywilne było zorganizowane w litewskim klubie lotniczym (Lietuvos Aeroklubos). Oprócz propagowania lotnictwa areoklub zajmował się także szkoleniem pilotów. Kandydat na pilota musiał mieć odpowiednią kategorię zdrowia i obywatelstwo pochodzenie litewskie. Opłata za kurs szkoleniowy wynosiła 300-400 litów. Wyszczenie lotnika kosztowało 8000-10 000 litów. Rocznie aeroklub, który dysponował sześcioma samolotami (trzema szkolnymi, jednym do pilotażu, dwoma do przewozu pasażerów z Kowna do Kłajpedy), szkolił 10-20 osób. W połowie lat trzydziestych założono szkołę lotnictwa cywilnego oraz zakupiono trzy samoloty szkolne w Anglii i jeden we Francji. Ponadto w Nidia koło Kłajpedy zorganizowano szkołę szybowcową dla młodzieży.

4. Obrona przeciwlotnicza

Do organizowania biernej obrony przeciwlotniczej przystąpiono w końcu 1935 r. W tym celu stworzono organizację kierowaną przez wojskowych, dysponującą placówkami na terenie całego kraju. Jej kierownikiem był Polak uważający się za Litwina – płk Bobicki. Organizacja ta w 1936 r. zakupiła systemy dział o dalekim zasięgu, które zostały rozmieszczone w Kownie i na jego przedmieściach. Wydano za-

³ Były to samoloty jednopłatowe (górnopłatowce); wysokość skrzydeł od ziemi 4-4,5 m rozpiętość skrzydeł 12-15 m, uzbrojenie 6 karabinów maszynowych, załoga 3 ludzi, silniki Rolls-Royce chłodzone powietrzem o sile 650-850 KM, szybkość około 450 km/godz.

⁴ W 1929 r. jeden z tych samolotów uległ rozbiciu.

rządzenie, aby w chwili alarmu lotniczego elektrownia wyłączyła światło trzy razy z rzędu. Zarządzony w maju 1936 r. alarm wykazał, że środki alarmowe są dostatecznie sprawne. W Kownie i na jego przedmieściach znalazło się tylko kilkadziesiąt mieszkań, w których światła nie zostały zgaszone lub nie zasłonięte okna. Podobne ćwiczenie z dobrym skutkiem przeprowadzono również w innych miastach.

Charakterystycznym przykładem organizacji obrony przeciwlotniczej było Kowno. Miasto podzielono na okręgi, a odpowiedzialność za obronę przeciwlotniczą w nich ponosili wojskowi służby czynnej. Każdy okręg podzielono na podokręgi, w skład których wchodziły po 3 lub 4 domy. Na czele podokręgu stał jeden z właścicieli domów. Był on odpowiedzialny za wykonanie wszystkich zarządzeń.

Zezwolenie na budowę domu można było uzyskać tylko pod warunkiem, że będzie w nim urządzony zgodnie z przepisami schron przeciwlotniczy, mieszczący trzy razy więcej ludzi niż było w danym budynku mieszkańców. Ponadto władze wojskowe przystąpiły do przebudowy dawnego fortu w pobliżu dworca kowieńskiego na schron mogący pomieścić około 2000 osób (z własną elektrownią). Miasta powiatowe przystąpiły do budowy schronów przeciwlotniczych na własny koszt. Według opinii polskiego Sztabu Głównego schrony te nie miały większego znaczenia praktycznego.

Od 1936 roku Litwini zaczęli tworzyć czynną obronę przeciwlotniczą. Zakupiono wtedy w Anglii 8 dział przeciwlotniczych, a z Holandii sprowadzono karabiny przeciwlotnicze. Zorganizowano też specjalny oddział obrony przeciwlotniczej, stacjonujący w Kownie koło pułku lotniczego. Obsługi dział przeciwlotniczych kierowano na przeszkolenie do Belgii i Czechosłowacji.

5. Szkolnictwo wojskowe

W Karo Mokykla funkcjonowała Oficerska Szkoła Wojskowa. Kształciła ona oficerów służby czynnej piechoty i kawalerii. Oficerów lotnictwa i innych rodzajów broni kształcono na kursach trwających od sześciu miesięcy do dwóch lat. Kurs dla oficerów służby czynnej trwał dwa lata, dla oficerów rezerwy rok. Przyjmowano na nie mężczyzn pochodzenia litewskiego, od 18 lat, z gimnazjalnym wykształceniem. Kandydatów do szkoły wojskowej było kilka razy więcej niż wolnych miejsc. W składzie kadry szkoły wojskowej znajdował się oficer Armii Czerwonej. Jego obowiązki nie są znane⁵. W końcu lat dwudziestych instruktorami w szkole byli również Niemcy.

Wyższa Szkoła Wojskowa była rodzajem akademii wojskowej. Przyjmowano do niej oficerów z co najmniej pięcioletnim stażem w pułku. Oficerów kończących tę uczelnię z odznaczeniem wysyłano do zagranicznych akademii wojskowych, głównie do Belgii lub Czechosłowacji.

W połowie lat trzydziestych zwalniano prawie wszystkich oficerów z dawnej armii rosyjskiej i niemieckiej oraz wielu tych, którzy ukończyli szkoły wojskowe w latach 1919-1923. Oficerowie kwatermistrzostwa często byli podatni na przekupstwo.

⁵ Prawdopodobnie był lektorem języka rosyjskiego.

Szkoły podoficerskie funkcjonowały przy każdym pułku. Czas trwania nauki w nich wynosił od sześciu miesięcy w piechocie do dwunastu miesięcy w kawalerii oraz broniach specjalnych. Według opinii Oddziału II Sztabu Głównego kandydaci do tych szkół prezentowali niski poziom wykształcenia (kończyli szkoły ludowe). Dużą uwagę zwracano na musztrę. Najwyżej oceniane były szkoły podoficerskie przy oddziałach technicznych.

Ogólnie kadra podoficerska oceniana była jako słaba. Warunki materialne podoficerów również były złe.

Pod względem motoryzacji armia litewska nie była nowoczesna. Posiadała ona 100 zdolnych do użytku samochodów ciężarowych. W połowie lat trzydziestych kupowano samochody ciężarowe firmy Morris w Anglii. Sprowadzono również podwozia samochodowe z Rosji.

Właściciele autobusów i samochodów ciężarowych (osoby cywilne) musieli rejestrować swoje pojazdy w komendanturach. Podobna rejestracja obowiązywała również kierowców. W wypadku wojny litewskie władze wojskowe mogły zarekwirować około 400 samochodów ciężarowych w dobrym stanie. W sumie na Litwie w tym czasie było 1900 samochodów wszelkiego rodzaju i 12 000 motocykli.

6. Infrastruktura

a) Budownictwo koszarowe

W połowie lat trzydziestych na Litwie przystąpiono do budowy koszar. Obiekty te były murowane, piętrowe, z wodociągami, elektrycznością i centralnym ogrzewaniem. Jednocześnie przy koszarach urządzano odpowiednie magazyny. Koszary budowano na szlakach wiodących z Łotwy w kierunku Prus Wschodnich (Kupiskis, Rokiskis, Krakiai, Panevezys, Rodviliskis, Namaksciai, Batakliai, Tanrogi). Koszary budowano również na szlaku: Kamos, Yilkija, Yelinona, Seredniki, Jurbalkas (Jurbork), a także: Razeiniai, Telsziai, Plungi, Mozeikai. Między Niemokszdami a Botumami rozmieszczone były magazyny artyleryjskie.

b) Przemysł wojenny

W połowie lat trzydziestych produkowano w Kownie naboje do karabinów niemieckich i angielskich. W tym czasie produkowano na Litwie również maski przeciwgazowe wzoru niemieckiego z 1915 r. Ich jakość była zła. Innego sprzętu wojskowego nie produkowano. Ponadto istniała fabryka artyleryjska (zatrudniająca 50 robotników), zajmująca się naprawą armat i sprzętu wojskowego.

c) Szosy

Według opinii polskiego Sztabu Głównego stan szos litewskich w latach trzydziestych był zły. Przez mosty na Niemnie nie wolno było przejeżdżać z ciężarem większym niż 3 tony, a przez pozostałe – niż 5 ton. Stan szos na Żmudzi określano

natomiast jako bardzo dobry, bowiem mogły się po nich poruszać ciężkie pojazdy mechaniczne. Szosy w Kraju Kłajpedzkim były w stanie średnim, a mosty dobre. W całej Litwie stan szos zaliczonych do pierwszej kategorii był dobry. Zarządy drogowe dysponowały bowiem amerykańskimi maszynami do naprawy dróg. Jednak szosy drugiej kategorii podobne były do dróg polnych, dlatego na wiosnę i jesienią większość z nich nie była przejezdna ze względu na błoto. Zaczęto wówczas budować szosę mającą połączyć Kowno z Kłajpedą.

d) Elektrownie w Kownie

W Kownie były następujące elektrownie:

- Stara elektrownia w centrum miasta przy ul. Daukanta 15, w pobliżu muzeum Witolda. Posiadała ona silniki Diesla oraz dynamo prądu stałego, a także pewną liczbę przetwornic. Elektrownia ta mogła pokryć zapotrzebowanie w centrum miasta, gdzie używany był dotychczas prąd stały. Był ona własnością belgijskiego towarzystwa z prawem koncesji do 1940 r.
- Elektrownia kolejowa na terenie dworca towarowego w Kownie. Posiadała ona maszynę parową starej konstrukcji i nie była w stanie pokryć zapotrzebowania kowieńskiej stacji kolejowej.
- Elektrownia w fabryce metalurgicznej (w latach trzydziestych nieczynna). Utrzymywana w takim stanie, aby w ciągu doby można było ją uruchomić. W przypadku unieruchomienia innych elektrowni mogła pokryć zapotrzebowanie na prąd w Kownie od 50 do 75%.
- Elektrownia w Pietraszunach koło Kowna była jedną z największych elektrowni na Litwie. Dostarczała prąd do Kowna i jego przedmieść: Janowa, Preu, Godlewa i innych miejscowości. Elektrownia posiadała kilka turbogeneratorów prądu zmiennego oraz instalację transformatorów.
- Elektrownia w fabryce papieru w Pietraszunach, która dostarczała prąd tylko do fabryki. Mogła też zaopatrywać w prąd Kowno. Należała do Szwedzkiego Syndykatu Zapalczanego.
- Elektrownia w fabryce gumy w Stobodzie służąca na potrzeby fabryki. W razie potrzeby mogła zasilać sieć Kowna.

Ponadto w Kownie istniały prywatne elektrownie mające znaczenie lokalne. Stacja telefoniczna posiadała własną elektrownię z odpowiednią baterią akumulatorów. Stacja radiowa korzystała natomiast z prądu miejskiego. Posiadała jednak własną elektrownię mogącą całkowicie pokryć jej zapotrzebowanie.

e) Wodociągi i kanalizacja

Stacja wodociągów znajdowała się w odległości 7 km od Kowna, w miejscowości Klebaniszis, na brzegu Wilii. Pełną sieć wodociągową miało tylko centrum miasta. Unieruchomienie instalacji wodociągowej w Kownie nie spowodowałoby większych strat, ponieważ miasto czerpało wodę zarówno ze studni, jak i bezpośrednio z Niemna i Wilii. Te naturalne źródła zaopatrzenia mogły być niewystarczające jedynie

w wypadku pożarów, gdyż straż ogniowa i mieszkańcy nie wszędzie mieliby łatwy dostęp do wody. Koszary 1 pułku na Zielonej Górze oraz 5 pułku piechoty w Szańcach były przyłączone do sieci wodociągowej, jednocześnie posiadały dostateczną liczbę własnych czynnych studni. W Kownie skanalizowane było tylko centrum miasta i 20% jego pozostałego obszaru.