

Lengvųjų automobilių nacionalizavimas Lietuvoje

Po nepriklausomybės atkūrimo 1990 m. kovo 11 d. dar ketverius metus formaliai galiojo okupacinės valdžios nustatytas principas slėpti informaciją, todėl slapti dokumentų fondai nebuvo prieinami tyrinėtojams. Nuo 1994 m. sausio 25 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybei priėmus nutarimą Nr. 44 oficialiai buvo išslaptinti dokumentai, o atsivėrus archyvams istorikai gavo puikias galimybes nuodugniau susipažinti su slaptuose fonduose saugotais šaltiniais.

Per devynerius metus spaudoje paskelbta nemažai straipsnių apie sovietų nacionalizuotą Lietuvos aukštųjų mokyklų, draugijų, dvarų ir vienuolių nekilnojamąjį turtą, taip pat Lietuvos gyventojų kilnojamąjį turtą, tačiau dar nebuvo kalbama apie gana svarbią žmogaus nuosavybę – automobilį. Lengvųjų automobilių nacionalizavimui dėl temos siaurumo ir specifiškumo tyrinėtojai lig šiol neskyrė didesnio dėmesio. Šio straipsnio tikslas – apibūdinti automobilių transporto situaciją paskutiniaisiais prieškario metais, atskleisti pirmosios sovietinės okupacijos metu vykdyto transporto nacionalizavimo mechanizmą nuo sprendimų priėmimo iki jų vykdymo, parodyti, kokios institucijos ir pareigūnai vykdė nacionalizaciją ir kaip buvo paskirstytas nacionalizuotas transportas.

Nuo pat atsiradimo automobilis tvirtai įsigalėjo šalių ekonomikoje ir žmogaus buityje. Panaši situacija buvo ir Lietuvoje, ypač paskutiniaisiais ketvirtojo dešimtmečio metais, kai šalies ekonomika buvo smarkiai sustiprėjusi palyginus su pirmaisiais metais po nepriklausomybės paskelbimo. Automobiliai buvo brangūs – kainavo keletą tūkstančių litų, todėl juos

galėjo pirkti nemažas ir nuolatinės pajamas turintys asmenys. Dažniausiai tai buvo gyventojai, turintys aukštąjį arba specialųjį išsilavinimą: inžinieriai, dėstytojai, mokytojai, verslininkai, kariškiai. Tiesa, automobilį buvo galima įsigyti perkant išsimokėtinai: turint užstatą ir sumokėjus pradinę įmoką, vėliau sumokant likusią sumą. Tokiu būdu įsigijusiųjų automobilius prieškario metais buvo nedaug.

Pirmaisiais valstybės gyvavimo metais naujų plentų tiesiama mažai – 1922–1927 m. nutiesta tik 3,70 km¹. 1928 m. vienas kilometras plento teko 45 kvadratiniais kilometrais teritorijos, arba 1800 šalies gyventojų (skaičiuojant be Klaipėdos krašto). Ketvirtajame dešimtmetyje ekonominei situacijai pagerėjus, šalis jau pajėgė pradėti svarbių Žemaičių ir Aukštaičių plentų tiesimą. Nutiesus pirmąją Žemaičių plento dalį Kaunas–Kryžkalnis, Tauragės–Joniškio plentas buvo sujungtas su bendra Lietuvos plentų sistema. Vienas iš Lietuvos valstybės įsipareigojimų atsakant į Baltijos šalių konferencijose išsakytus pageidavimus pagerinti susisiekimą tarp Rygos ir Kauno buvo įvykdytas. 1935–1938 m. plentų remontui ir tiesimui išleista apie 22,5 mln. litų. Per kitą dešimtmetį nutiesta 213,5 km naujų plentų ir pastatyta apie 250 naujų, daugiausia gelžbetoninių, tiltų.

Benzinas buvo importuojamas, todėl mažmeninėje prekyboje jo kaina, palyginus su kitomis šalimis, didelė. Siekdama pagyvinti transporto plėtrą, valstybė nuo 1936 m. sumažino muito tarifus ir 24 proc. atpigino kurą. Vis dėlto 1937 m. tik Italijoje automobilių kuras

buvo brangesnis nei Lietuvoje, o kitose Europos šalyse jo kaina buvo mažesnė². Po muitų sumažinimo jau 1937 m. į Lietuvą įvežta daugiau automobilių: iš Danijos – 479 vnt., iš Švedijos – 292, iš Vokietijos – 132, iš SSRS – 6, iš Anglijos – 23. Šalyje ypač greitai plėtojosi keleivinis transportas, todėl autobusų skaičius aki-vaizdžiai didėjo: 1933 m. jų tebuvo 87, 1936 m. jau 147³, o 1938 m. – daugiau nei 300. Skaičiuojant svoriu 1936 m. į Lietuvą buvo įvežta 564,3 tonos automobilių, motociklų ir jų dalių už 2 mln. 462 tūkst. Lt., 1937 m. – 2146,3 tūkst. už 8 mln. 845 tūkst. Lt. Lietuvoje prieškario metais buvo daugiau kaip 2000 km plentų ir daugiau kaip 32 000 km įvairių kategorijų kelių, nes apie 20 proc. visų išlaidų valstybė skyrė susisiekimo sistemos plėtrai.

Eismą šalyje reguliavo 1935 m. priimtas „Viešaisiais keliais judėjimo įstatymas“, kuris nustatė ne tik transporto tvarką, bet ir rinkliavų bei baudų dydį⁴. Lietuva importuodavo automobilius iš JAV, motociklus – iš Anglijos ir Vokietijos⁵. Daugiausia automobilių į Lietuvą buvo įvežama paskutiniaisiais trejais ketvirtojo dešimtmečio metais; ypač tai pastebima 1937 m., kai automobilių, motociklų ir jų dalių importas, palyginti su 1936-aisiais, patrigubėjo⁶.

Lietuvos kariuomenė naudojo „Ford“ markės lengvuosius automobilius bei sunkvežimius, sovietų gamybos triašius „ZIS“ sunkvežimius, anglų „Leyland“ sunkvežimius, švedų „Volvo“ sunkvežimius su medžio dujų generatoriais, taip pat amerikietiškus „Indian“, „Harley Davidson“ motociklus. Kitų modelių ir markių automobilių bei motociklų kariuomenės technikos ūkyje buvo kur kas mažiau. Prieš pat sovietinę okupaciją dalis Lietuvos kariuomenės automobilių ūkio buvo atnaujinta pasenusių modelių transporto priemonės pakeičiant naujesnėmis. Lietuvos pašto valdyba už gautą paskolą pervežimo darbams pirko švediškus „Volvo“ autobusus.

Finansų ministerijos Centrinis statistikos biuras nuolat fiksavo pokyčius šalies ūkyje.

1939 m. viduryje vien Kaune buvo 862 lengvieji automobiliai, 189 sunkvežimiai ir 168 autobusai⁷. Statistikos duomenys rodė, kad 1940 m. gegužės mėn. Lietuvoje buvo įregistruota 1570 lengvųjų automobilių, 310 autobusų, 588 sunkvežimiai, 1418 motociklų bei 61 specialios paskirties automobilis⁸. Automobiliai pagal teritorinį principą buvo registruojami apskrities savivaldybėje⁹ ir įtraukiami į apskrities komendantūros registracijos sąrašus¹⁰. Vien Susisiekimo ministerijos etatų sąrašė, jos struktūriniuose padaliniuose – Pašto valdyboje, Geležinkelio valdyboje, Kelių ir statybos direkcijoje ir Kelių valdyboje – 101 vairuotojo etatas¹¹.

Automobilių nacionalizavimas prasidėjo jau 1940 m. birželio mėn., sovietams okupavus Lietuvą, ir tęsėsi iki karo pradžios. Iš pradžių nacionalizacija turėjo atsitiktinį pobūdį; dažniausiai tai buvo asmeninių interesų inspiruoti pavieniai veiksmai ir priminė prastai dangstomą apiplėšimą. Automobilių atėmimas taip išplito, kad teko skelbti išaiškinimus vietos komunistams, apskričių ir nuovadų viršininkams. Marijampolės apygardos viršininkas Petrikas, kreipdamasis į saugumo rajono viršininkus, 1940 m. liepos 29 d. telefonogramoje Nr. 3 konstatavo, kad „paskutinėmis dienomis įvairių vietų Valstybės Saugumo organai, profs-gos, vietiniai partijos organai, Pramonės M-ja ir kiti be jokių teisėtų pagrindų rekvizuoja privačių asmenų automobilius, motociklus“. Jis įsako sustabdyti „bet kurias neteisėtas rekvizicijas“ ir toliau paaiškina, kad „rekvizuotini yra automobiliai ir motociklai, priklausą nacionalizuotinoms įmonėms, valstybės saugumo organų suimtiems į užsienį asmenims pabėgusiems“¹². Taigi automobilio paėmimo metodika buvo paprasta: suėmė pilietį (dar lengviau, jei piliečio nėra) – ir jau gali važiuoti jo automobiliu. Paėmimas skyrėsi nuo rekvizavimo, nes už prievartiniu būdu paimtą automobilį nebuvo atlyginama.

Vėliau, prasidėjus visuotiniam bankų, prekybos ir pramonės įmonių, žemės bei namų nacionalizavimui, automobilių nacionalizavimo mastai padidėjo.

Įžanga į nacionalizaciją Lietuvoje laikyti- na 1939 m. spalio 11 d., kai SSRS valstybės saugumo liaudies komisaras Lavrentijus Berija pasirašė slaptą įsakymą Nr. 001223, kad numatytų aneksuoti Baltijos šalių „antisovietinių elementų“ grupes reikėtų iškeldinti iš gyvenamųjų vietovių. Šis įsakymas tapo cinišku SSRS ir Lietuvos savitarpio pagalbos sutarties, pasirašytos 1939 m. spalio 10 d., paneigimo aktu. Pagrindiniais kriterijais ištremiant Lietuvos gyventojus į atšiaurius, mažai apgyvendintus Sovietų Sąjungos rajonus tapo socialinė kilmė, visuomeninė padėtis ir turtas. Operacijai rengtasi iš anksto pažymint, kad iškeldinamieji yra „sovietinės liaudies priešai“, todėl gali priešintis ginklu. Kitaip sakant, vargas tam, kas turėjo nors kokią nuosavybę, taigi ir automobilį. Suprantama, kad Lietuvoje automobilius turėjo daugelio socialinių grupių asmenys: karininkai, mokytojai, policininkai, dvarininkai, fabrikantai, valstybinių įstaigų tarnautojai.

Augantis represinis aparatas pirmiausia stengiasi atskleisti politinių partijų veikėjus bei aktyvesnius visuomenės atstovus, potencialiai pavojingus naujai tvarkai. Besiformuojantis antisovietinis pagrindis neliko nepastebėtas budraus saugumo. 1940 m. liepos 3 d. priimate „Pasislėpusių Lietuvos piliečių turtui konfiskuoti įstatyme“ aiškiai nurodyta, kad jei piliečiai, dėl savo politinės veiklos po 1940 m. birželio 15 d. išvykę į užsienį ar šiaip pasislėpę, per vieną mėnesį, vidaus reikalų ministrui reikalaujant, negrįš į Lietuvą, jų turtas bus konfiskuotas. Konfiskacinė komisija, kurią sudarė vidaus reikalų ministras arba ministro pavedimu Vidaus reikalų ministerijos generalinis sekretorius (vadovaujantys komisijai) ir jos nariai: valstybės kontrolierius, Finansų ministerijos generalinis sekretorius, konfiskuotam turtui tu-

rėjo paskirti turto „likvidatorių“, vėliau turtą realizavus lėšas perduoti valstybės išdui¹³.

1940 m. liepos 7 d. Valstybės saugumo departamento direktorius Antanas Sniečkus pasirašo „Priešvalstybinių partijų: tautininkų, voldemarininkų, liaudininkų, krikščionių]-demokratų, jaunalietuvių, trockistų, socialdemokratų, eserų, šaulių ir kt. vadovaujančio sąstato likvidacijos paruošiamųjų darbų ir operatyvinės likvidacijos planą“. Pagal šį planą į sudarytą sąrašą buvo įrašyti šauliai, krikščionys demokratai, tautininkai, jaunalietuviai, socialdemokratai, atsargos karininkai, studentų korporacijų nariai. Keista, tačiau į saugumo sąrašus pateko ir asmenys, visiškai nesusiję su politine veikla, tačiau turintys automobilius. Vėlesni įvykiai parodė, kad tai nebuvo atsitiktinumas. Be pagrindinių anketinių duomenų, turėjo būti nurodytas įtraukto į sąrašus asmens patikslintas adresas, profesija, kurią turėjo (tiksliau – darbas, kurį dirbo) anksčiau ir dabar, tautybė, išsimokslinimas, socialinė kilmė, turtas bei iš ko ir kada įsigijo automobilį. Sąrašai netrukus buvo sudaryti, patikslinti ir laukė išpildymo valandos. Pagal šį planą sovietinis saugumas iki liepos 10 d. privalėjo susirinkti visą reikiamą informaciją apie numatytus represuoti asmenis. Sąrašė nepamiršta įrašyti, kokiai partijai asmuo priklausė ir kokią darbą joje dirbo. Žinioms surinkti iš Saugumo departamento 1-ojo skyriaus ir Kauno apygardos operatyvininkų sudaromos penkios grupės po 1–4 žmones. Pirmoji grupė (vadovaujama Fridžio Krastinio) rinko informaciją apie tautininkų vadovus, antroji (vadovaujama Iciko Dembos) – apie „voldemarininkus“, trečioji (vadovaujama L. Finkelšteino) – apie „trockistus“ ir eserų, ketvirtoji (vadovaujama Juditos Komodaitės) – apie krikščionis demokratų, penktoji (vadovaujama A. Macevičiaus) – apie liaudininkus ir socialdemokratų. Be jau minėtų asmenų, už planuojamos operacijos atskirų dalių parengimą atsakingais paskirti Alfonsas Gailevičius, J. Zdanavičius, A. Slavinas, Eusie-

jus Rozauskas ir Domas Kučinskas. Operatyvinėms grupėms turėjo būti parengta 30 automašinių suimtiesiems vežti bei paruošta „reikiamas skaičius kamerų, skaitant, kad areštuota bus 200 žmonių“. Galima teigti, kad tai buvo įsakymas dėl Lietuvos Respublikos politinių partijų ir organizacijų vadovų bei aktyvesniųjų visuomenės atstovų arešto. Operacija turėjo vykti visoje Lietuvoje vienu metu liepos 11-osios naktį į 12-ąją¹⁴, t. y. vos dvi dienos prieš Seimo „rinkimus“¹⁵. Visiškai tikėtina, kad Lietuvos gyventojų automobiliai masiškai buvo nacionalizuoti būtent šios operacijos metu.

Siekiant teisiškai pagrįsti transporto paėmimą, liepos 13 d. paskelbiamas „Nepaprastojo meto įstatymas“, kuriuo remdamasis vidaus reikalų ministras galėjo „įsakyti <...> privatiniais asmenims <...> duoti susisiekimo priemonės valstybės ar kitam viešajam reikalui“ ir „sustabdyti ar uždrausti“ judėjimą¹⁶. Daugelis likvidacijos plane išvardytų organizacijų narių nejausdami gresiančio pavojaus tebegyveno Kaune, kiti, jau pasitraukę į provinciją, buvo suminėjami visoje Lietuvos teritorijoje¹⁷. Pasak V. Brandišausko, liepos 11–14 d. buvo suimti 373 žmonės; kito šaltinio – NKVD rezidento ataskaitose nurodoma, kad liepos 10–17 d. suimti 504 žmonės¹⁸. Vidaus reikalų ministras Mečys Gedvilas 1940 m. liepos 25 d. remdamasis anksčiau paskelbtu „Pasislėpusių Lietuvos piliečių turtui konfiskuoti įstatymu“ paskelbė pasitraukusių į užsienį 46 Lietuvos gyventojų sąrašą, kuriame išvardyti asmenys privalėjo per mėnesį grįžti į Lietuvą¹⁹. Didžiausią sąrašo dalį sudarė įvairaus rango Valstybės saugumo departamento, pasienio ir kriminalinės policijos pareigūnai, aukšti valdininkai, verslininkai bei šalies prezidentas Antanas Smetona su žmona. Nepraėjus nė mėnesiui, rugpjūčio 8 d. vidaus reikalų ministras paskelbia „Pabėgusių iš Lietuvos bei besislepiančių asmenų turtui konfiskuoti įstatymą“, kuriame nedviprasmiškai teigiama, kad legaliai išvykusių iš Lie-

tuvos gyventojų („liaudies priešų“) turtas konfiskuojamas, o „kas yra liaudies priešas, nusprendžia Konfiskacijos Komisija“²⁰. Rugpjūčio 14 d. į ministro pirmininko profesoriaus Vinco Krėvės-Mickevičiaus pasirašytą sąrašą asmenų, kurių turtą sovietų valdžia nutarė konfiskuoti, pateko aštuoni Lietuvos diplomatinio korpuso atstovai užsienyje: Bronius Balutis, Vytautas J. Gylys, Stasys Girdvainis, Kazimieras Graužinis, Stasys Lozoraitis, Jurgis Šaulys, Kazys Škirpa ir Povilas Žadeikis. Visi jie nepaklausė raginimų grįžti, nes suprato, kad paklusti būtų tolygu pasmerkti save mirčiai, tad liko atstovauti nepriklausomos Lietuvos interesams užsienyje. Sovietinės Lietuvos „Ministerių Taryba nutarė atimti Lietuvos pilietybę, uždrausti grįžti Lietuvon ir konfiskuoti turtus“. Paradoksalu, bet sovietų valdžia tikėjo galinti atimti tai, ko niekas ir niekada ją nebuvo įgaliojęs suteikti. 1940 m. rugsėjo 24 d. LSSR Liaudies Komisarų Taryba priėmė nutarimą Nr. 156 dėl pabėgusių į užsienį asmenų ūkių nusavinimo su visu „gyvu ir negyvu inventoriumi“²¹.

Okupacinės valdžios represines struktūras domino ne tik automobiliai, bet ir kitos transporto priemonės, ypač motociklai. Motociklai buvo vertinga transporto priemonė operatyvinėms represinių struktūrų tarnyboms, tad suprantama, kad jos buvo suinteresuotos turėti informaciją su konkrečiais savininkų adresais. Antai joms buvo pateikti 1940 m. Marijampolės apskrityje įregistruotų motociklų savininkų sąrašai²². 1940 m. pabaigoje surenkamos žinios apie Kauno mieste ir apskrityje esančius motociklus; visi motociklai įvertinami ir suskirstomi į tris grupes: tvarkingus, reikalingus vidutinio remonto ir reikalingus kapitalinio remonto. Iš viso suskaičiuojama 67 pavadinimų 387 motociklai²³. Daug vėliau, 1941 m. vasario 13 d., Raseinių apskrities vyr. autoinspektorius St. Čeledinas rašo slaptą raštą Nr. 2174 NKVD vadovams apie Raseinių apskrityje esančius privačius motociklus. Rašte neatsitiktinai pažymima, kurie iš jų veikiantys ir kuriuos reikėtų remontuoti²⁴.

1940 m. birželio 15 d. okupavus šalį prasi-dėjo Lietuvos kariuomenės naikinimas; pir-miausia sudarytas 424 aukštųjų karininkų są-rašas, kuriame didesnė dalis įrašytųjų buvo pa-leisti į atsargą²⁵. Kariuomenės junginius per-tvarkius į 29-ąją šaulių teritorinį korpusą, jame atsirado ir Ypatingasis skyrius, kuris nustatė, kad kareivių ir karininkų gretose yra daug so-vietinės santvarkos priešų²⁶. Suprasdami, kad Lietuvos karininkai yra vienas iš valstybingu-mo simbolių ir potencialiai pavojingi naujam režimui, sovietai stengėsi šį sluoksnį kuo sku-biau sunaikinti. Tarnybiniai kariškių automo-biliai ir motociklai atiteko okupacinei kariuo-menei. Nemaža dalis kariškių, be tarnybinių au-tomobilių, turėjo ir asmeninius, kurie taip pat buvo nacionalizuojami. Antai iš kpt. A. Petruš-kevičiaus, per nelaimingą atsitikimą aerodro-me susižalojusio akis ir negalėjusio būti rikiuo-tės karininku, paimamas asmeninis automobi-lis „Essex“, o jis pats jau karo metu, 1941 m. gruodžio 18 d., sušaudomas Gorkio kalėjime. Netrukus iš Šiaulių aviacijos eskadrilės vado plk. Jono Liorento buvo paimtas „Ford“ Nr. Š 58, plk. Stasys Birutavičius neteko auto-mobilio, kurio registracijos Nr. K 912, plk. Ba-lys Svylas – automobilio Nr. K 350, plk. Juo-zas Balčiūnas – „Willys“ Nr. K 904, o mjr. Bro-nius Pulkauninkas neteko „Opel“ Nr. K 936. Tardytojas Petras Veteikis prarado „Opel“ Nr. P 04, karininkai Antanas Andriūnas – „Peu-geot“ 202 Nr. K 399, Ignas Šešpalauskis – „Willys“ Nr. K 637, Antanas Gedmontas – „Morris“ Nr. K 697, Paukštys – „Peugeot“ Nr. K 751, Jasėnas – „Fiat“ Nr. K 829, Rau-čius – „Morris“ Nr. K 976, Antanas Gruodis – „Škoda“ Nr. K 964, puskarininkis Bronius Kur-tinaitis – „Morris Minor“ Nr. K 827. Rekvizi-cijų ir nepaprastųjų mokesčių įstatymui vyk-dyti taisyklių pirmajame punkte jau buvo nu-matyta, kad „Ministrų Tarybai paskelbus <...> gyventojai, įstaigos bei įmonės turi <...> duo-ti kariuomenei aprūpinti <...> susisiektimo prie-mones“.

1940 m. rugpjūčio 26 d. Lietuvos SSR Aukščiausioji Taryba sudaro Lietuvos SSR Liaudies Komisarų Tarybą (toliau – LSSR LKT), kurios pirmininku tampa M. Gedvilas, pavaduotoju – Stasys Brašiškis, komunalinio ūkio liaudies komisarų – Valerijonas Knyva. 1940 m. rugsėjo 27 d. priimami sprendimai na-cionalizuoti privačias prekybos įmones ir sa-vininkams priklausančius pastatus. Kartu bu-vo nacionalizuojamos ir automobiliais, jų de-talėmis bei degalais prekiaujančios bendrovės ir parduotuvės. Pirminiuose nacionalizuotinų automobilių sąrašuose įrašyta daugiausia lie-tuvių, taip pat nemažai žydų tautybės prekybi-ninkų ir pramonės įmonių savininkų. Tai aiš-kintina tuo, kad prieškario Lietuvoje žydai itin aktyviai dalyvavo ekonominiame gyvenime. Tiesa, nacionalizacijai einant į pabaigą, tenden-cija nacionalizuoti žydų tautybės asmenų au-tomobilius susilpnėjo. Į LSSR prekybos liau-dies komisariato nacionalizuotinų prekybos įmonių sąrašą buvo įtrauktos didelės įmonės ir keletas smulkesnių kitose Lietuvos vietovėse esančių įmonių. Buvo nacionalizuotos R. Lei-bavičiaus ir B. Šukio „Autodaly“, akcinės ben-drovės „Falkanas“, „Mineralas“, „Galicija“ ir „Shell Co.“ Įmonių nacionalizavimas, prasidė-jęs 1940 m. rugsėjo 27 d., tęsėsi iki 1941 m. kovo 1 d.²⁷

Galima teigti, kad dar nepradėjus įmonių nacionalizavimo, jau buvo paimami atskirų pre-kybininkų automobiliai. Tai patvirtina 1940 m. rugpjūčio 21 d. Kaune atlikta krata ir jos metu surašytas protokolas. Kratai vadovavo Vidaus reikalų liaudies komisariato vairuotojas Gab-rielius Zelenkovas (nuo 1940 m. kovo mėn. – Lietuvos autotransporto tarnautojų draugijos iš-dininkas, LKP narys²⁸). Jis su kviestiniais An-tanu Paulausku ir Petru Kazanaičiu atvyko į Do-vydo Švarco butą (gyv. Gedimino g. 22) ir pa-ėmė lengvąjį automobilį „Buick“ Nr. K 735 bei atsargines dalis²⁹. Automobilis priklausė pilie-čiui B. Tokeriui, todėl šis rugsėjo 25 d. krei-pėsi į Saugumo departamentą tikėdamasis au-

tomobilį susigražinti ir stebėdamasis, kodėl iš jo paėmė „mašinos nuosavybės dokumentus“. Tolesnius veiksmus paaiškina tai, kad šio piliečio automobilį iš Saugumo departamento „laikino naudojimo“ paprašė „išduoti <...>, nes nupirko 11 armijos karinė taryba“. Taip raštelyje (be datos) rašė 11-osios armijos auto-transporto tarnybos viršininkas pulkininkas Kateninas, o Aleksandras Guzevičius rugsėjo 30 d. kitame raštelyje, adresuotame pavaduotojui Piotruvi Gladkovui, paaiškino, kad ši „popieriuką atnešė vyr. leitenantas iš štabo. Mašiną lyg tai žada pirkti ar nupirko pats generolas leitenantas“³⁰. P. Gladkovas raudonu pieštuku rusų kalba užrašė aiškų ir lakonišką sprendimą: „Skubiai. ACHO [administracinis ūkio skyrius. – V. G.] Budinčiajam“. Rekvizuotos ir nacionalizuotos transporto priemonės okupacinei kariuomenei buvo dalijamos ne vieną kartą. 1940 m. spalio 15 d. G. Zelenkovas, jau paskirtas autotechninės dalies viršininku, F. Krasiniui rašo, kad automobilis „Ford“ Nr. Š 122 yra perduotas 105-ajam pasienio būriui³¹.

1940 m. rugsėjo 9 d. LSSR vidaus reikalų komisaras A. Guzevičius pasirašo visiškai slapta įsakymą, kuriuo nustato areštų ir kratų atlikimo tvarką. Jame nurodoma, kad įsakymas parengtas remiantis „RSFSR BTK 145 ir 146 ir veikiančiais STRS Vidaus Reikalų Liaudies komisariato įsakymais“, ir deklaruojama, kad arešto sankcijai gauti operatyvinis darbuotojas turi „surašyti plačiai išdėstytą motyvuotą nutarimą“. Nors įsakymo ketvirtosios dalies pradžioje sakoma, kad „VRLK apskričių skyriai neturi teisės savistoviai atlikti areštus“, tačiau toliau tai paneigiama motyvuojant tuo, jog „išimtiniais atsitikimais: teroro, diversijos, pabėgimo galimumo, apskričių skyriai suima asmenį“. Taip pat nurodoma, kad operatyvinis darbuotojas „nutardamas areštuoti turtą rašo atskirą nutarimą arba daro atitinkamą pastabą arešto nutarime“³². Suprantama, kad tokie įgaliojimai, leidžiantys Vidaus reikalų liaudies komisariato (toliau – VRLK) apskričių skyriams

priimti sprendimus suimti piliečius ar spręsti, kaip operatyvininkas gali elgtis su jų turtu, tikrai neturėjo ir negalėjo apginti Lietuvos piliečių nuo „komunistinio teisingumo“. Jais stengiasi pridengti ir pateisinti represinių struktūrų savivalę.

Dažnai pasitaikydavo, kad operatyvininkai pasisavindavo suimtųjų nuosavybę, todėl LSSR VRLK komisaro pavaduotojas, valstybės saugumo mjr. P. Gladkovas 1940 m. rugsėjo 16 d. pasirašė visiškai slapta įsakymą Nr. 4, kuriuo nurodė per savaitę suskaičiuoti suimtų asmenų turtą namuose ir parduotuvėse, esant „neteisėto vieno ar kitų daiktų prijungimo, tuos daiktus tuojau grąžinti“, ir pagrasino, kad „nustatčius mažiausius neteisėto veikimo faktus“ kaltininkai bus griežtai baudžiami³³. LSSR VRLK komisaras 1940 m. rugsėjo 19 d. išleido įsakymą Nr. 6, kuriuo apskričių skyrių viršininkams nurodė paimtus „daiktus grąžinti areštuotųjų asmenų šeimoms, paėmus iš jų parašus, jog jiems tie daiktai grąžinti“³⁴. Toks įsakymas NKVD darbuotojams buvo naudingas, nes nebuvo sunku „įtikinti“ suimtų asmenų šeimas, kad turtas grąžintas, ir jį „nusipirkti“. Taip gydytojas Grinbergas 1940 m. spalio mėn. „pardavė“ „Opel Kadett“ Nr. K 1779 autoinspekcijos kpt. Svechkovui. 1940 m. rugsėjo 1 d. J. Švabaitis sudarė sutartį su aviacijos naikintuvų 10-ojo pulko kpt. V. Borovojumi, kad jam parduoda savo automobilį „Opel Kadett“, o šis už jį atsiskaito per du mėnesius, t. y. iki lapkričio 1 d. Sutartį patvirtino laikinai einantis to paties pulko štabo viršininko pareigas kpt. Nikulinas³⁵. Rugsėjo 10 d. sudaroma sutartis tarp Chaimo Gafanavičiaus ir Vladimiro Gavrilovo, kad pirmasis parduoda antrajam automobilį „Ford“, kainuojantį 1800 Lt. Sutartyje fiksuojamos mokėjimo sumos, nes pirkėjas pasižada už automobilį sumokėti per tris kartus, tačiau paskutiniosios sumos – 300 Lt – 1940 m. gruodžio 10 d. taip ir nesumoka. Tikėtina, jog tai ne vieninteliai atvejai, nes Lietuvoje tuo metu buvo dislokuota 14–15 armijos divizijų, ne-

skaičiuojant NKVD pajėgų. Suprantama, kad realiai apie prekybinius santykius kalbos nebuvo – viską sprendė prievarta.

Nacionalizacija vyko smarkiai nutoldama nuo pagrindinio tikslo, todėl M. Gedvilas 1940 m. gruodžio 24 d. sušaukia LSSR LKT posėdį, kuriame dalyvauja S. Brašiškis, Juozas Vaišnoras, V. Knyva ir A. Bauža. Protokoliniu sprendimu Nr. 62 nutarta pavesti finansų liaudies komisariui, priverstinai išieškant verslo mokesčius iš jau nacionalizuotų prekybos ir pramonės įmonių buvusiųjų savininkų, neareštuoti jų algų, drabužių, skalbinių, avalynės ir visų namų apyvokos daiktų³⁶.

Artėjančią amžiaus kovą rodė skubotas vokiečių tautybės asmenų repatrijavimas į Vokietiją po 1941 m. sausio 10 d. SSRS ir Vokietijos pasirašyto tarpusavio susitarimo. Taip iš Lietuvos išvyko apie 55–60 tūkst. gyventojų. Stengdamiesi išsigelbėti ir kuo skubiau palikti šalį, išvykstantieji automobilių atsisakė. 1941 m. vasario 4 d. konfiskacijos komisijos darbuotoja Sofija Burakauskaitė, gyv. Kaune, Utenos g. 26, bt. 4, F. Krastiniui rašo pareiškimą, kuriame neigia pardavinėjanti iš konfiskacijos komisijos paimtus daiktus. Pareiškime pažymi, kad „pagal anksčiau buvusį leidimą tarnautojams pirkti vien sau reikalingus daiktus pirkau visai teisėtai“, ir reikalauja „grąžinti man visus daiktus, skundėją [prokuratūros tarnautoją Mažeiką. – V. G.] <...> patraukti atsakomybėn“³⁷.

Visi surinkti repatrijavusiųjų automobiliai įkainojami, pavadinami neveikiančiais ir perduodami Kauno miesto vykdomajam komitetui³⁸. 1941 m. balandžio 4 d. A. Sniečkaus suteiktomis žiniomis automobilių sąrašė atsirado ne tik repatrijavusių vokiečių, bet ir Lietuvoje likusių asmenų automobiliai, pvz., Kaune gyvenančio inžinieriaus Antano Varno „Adler Junior“ Nr. K 1111³⁹. Visi šie automobiliai (kaip ir kitas repatrijavusiųjų turtas) tapo lengvai pasiekiamu pasipelnymo šaltiniu represinių struktūrų darbuotojams. Automobiliai Kau-

no miesto vykdomajame komitete atsiranda iškomplektuoti, netekę rinkos paklausą turinčių detalių.

1940 m. spalio 8 d. nutarime dėl laivininkystės įmonių, jūros ir upių laivyno nacionalizavimo nurodoma, kad nacionalizuotą turtą pasiimanti įmonė privalo padengti nacionalizavimo išlaidas. Nustatyta, kad už nacionalizuotų laivų išpirkimą būtina sumokėti 25 proc. jų įvertinimo sumos, o LKT pavedama nustatyti atsiskaitymo už nacionalizuojamus laivus tvarką. LSSR LKT spalio 10 d. priima nutarimą Nr. 218, kuriuo į nacionalizacijos komisiją papildomai įtraukiamas Maisto pramonės liaudies komisariato darbuotojas Vaclovas Mickevičius⁴⁰. Matyt, norėdama pademonstruoti, kad nacionalizacija vykdoma „teisėtai“, LSSR LKT spalio 14 d. nutarimu Nr. 232 sudaro komisiją skundams dėl prekybos įmonių nacionalizavimo „tirti ir spręsti“. Jos pirmininku paskiriamas Abraomas Plakchinas, nariais Kęstutis Domaševičius, Vladas Juodeika ir Bronius Barščiauskas⁴¹. Remiantis LSSR LKT spalio 16 d. nutarimu Nr. 237 Kelių valdybos eismo direkcija su visu turtu perduodama steigiamam Valstybiniam autoremontui, susisiekimo ir transporto trestui. Vykdamas turto perdavimą ir perėmimą turėjo dalyvauti tresto atstovas Stasys Šeškevičius (vienas iš nubaustųjų 1936 m. birželio streiko organizatorių, LKP(b) narys nuo 1934 m.⁴²), Eismo direkcijos inžinierius Aleksandras Mačius bei Valstybės kontrolės darbuotojas⁴³. Autotransporto valdybai paskiriami surinkti likę repatrijavusiųjų į Vokietiją neveikiantys automobiliai⁴⁴. Lapkričio 2 d. vykstančiame LSSR LKT ne visos sudėties posėdyje pirmininkaujant M. Gedvilui S. Brašiškis, J. Vaišnoras ir LKT reikalų valdytojas A. Bauža svarsto, kaip paskirstyti nacionalizuotų Kauno įmonių automobilius. Priimamas sprendimas: keturi iš jų („Gumos“ įmonės „Buick“ Nr. K 719, „Inkaro“ įmonės „Crysler“ Nr. K 1795, elektros stoties „Buick“ ir „Drobės“ įmonės „Studebaker“ Nr. K 795) atiteko LKP(b) Centro komite-

tui, o „Limos” įmonės „Packard“ Nr. K 511 – LSSR LKT Reikalų valdybai⁴⁵.

Ataskaitiniame pranešime SSRS NKVD 3-iojo skyriaus viršininkui, valstybės saugumo kpt. Belovui apie LSSR NKVD 3-iojo Transporto poskyrio agentūrinį-operatyvinį darbą 1940 m. gruodžio 2 d. rašoma, kad „autobusai nacionalizuoti ir perduoti autotrestui, taksi ir sunkvežimiai tebėra privačiose rankose“⁴⁶. Gruodžio 24 d. nacionalizuojami sunkvežimiai, tad belieka pasirengti baigiamajam lengvųjų automobilių nacionalizavimo etapui. Kol nebuvo pradėtas masinis lengvųjų automobilių nacionalizavimas, automobilių paėmimą pareigūnai įteisindavo potvarkiais. Antai 1941 m. vasario 21 d. paimtas automobilis „Buick“ Nr. K 71 LSSR LKT potvarkiu Nr. 6 perduotas Darbo liaudies komisariatui⁴⁷. 1941 m. pradžioje pradėta nacionalizuoti įvairių specialųjų transportą: katafalkus, autocisternas, asenizacines mašinas, traktorius. Taip vilniečio B. Boratinskio, gyv. Zietelės g. 21, pragyvenimo šaltinis – katafalkas „Essex T“ persikėlė į miesto transporto įmonę. 1941 m. sausio 17 d. „Ford“ sunkvežimio su cisterna neteko Jonas Bieliauskas iš Marijampolės miesto. Suprantama, 1937 m. pagaminto automobilio (kaip pažymėta nacionalizavimo akte – geros techninės būklės) buvo gaila, tačiau pretenzijas į savo turtą, norint išsaugoti sveiką galvą, teko nutylėti. J. Bieliausko automobilį priėmė komisijos nariai Fridmanas Elijus, komunistų partijos narys Stasys Bagdonavičius ir milicijos pareigūnas Vladas Rastenis⁴⁸. Po kelių dienų (sausio 24 d.) tokio pat tipo 1930 m. gamybos sunkvežimį „Ford“ prarado Stepas Urbonas iš Šiaulių. Vasario 24 d. buvo nacionalizuotas Jokūbo Miglino iš Alytaus sunkvežimis „Opel Blitc“. P. Januševičius iš Kauno privalėjo atiduoti vilkiką „Deutz“. Gegužės 19 d. komisijos nariai A. Radieckis ir B. Alpernas su komisijos pirmininku Luža aprašė Jono Snieško asenizacinį sunkvežimį „Federal Six“. Akto pabaigoje pabrėžiama, kad automobilis tikrai tin-

kamas naudoti ir toliau. Matyt, nacionalizacijos komisija vis dėlto prisiminė, kad Tamašauskienės sunkvežimį „Ford“ atėmė gerokai anksčiau (kelių įmonės gurguolė jį naudojo nuo 1940 m. rugsėjo 26 d.), todėl „skubiai” – 1941 m. gegužės 13 d. – surašė nacionalizavimo aktą⁴⁹. Vien Biržų apskrityje buvo nacionalizuoti 8 sunkvežimiai ir vienas traktorius⁵⁰.

Rengiantis visuotiniam lengvųjų automobilių nacionalizavimui, 1940 m. gruodžio 9 d. LSSR Liaudies Komisarų Tarybos posėdyje priimamas protokolinis sprendimas Nr. 57 dėl visų rūšių automobilių registravimo. Nustatyta, kad valstybinės įstaigos ir privatūs asmenys visus automobilius turi užregistruoti Vidaus reikalų liaudies komisariato Darbininkų ir valstiečių milicijos valstybinėje autoinspekcijoje. Protokole pažymima, kad registruoti reikia visų tipų ir markių automobilius, tinkamus ir netinkamus eksploatuoti. Registracija privalėjo būti baigta iki 1941 m. kovo 1 d., kartu transporto priemonėms turėjo būti išduoti nauji techniniai pasai ir numerių ženklai. Registracijai paspartinti ir vengiantiems tai daryti numatyta bauda iki 300 rb, o pakartotinai taip pasielgus pagrasinta ir baudžiamąja atsakomybe⁵¹. LSSR NKVD liaudies komisaras, valstybės saugumo majoras A. Guzevičius 1940 m. lapkričio 28 d. pasirašo įsakymą Nr. 0054, kuriame nurodo, kaip, kada ir kokius Lietuvos piliečius surašyti į čekistinės apskaitos lapus. Į apskaitą turėjo būti įtraukiami visi tam tikrų kategorijų piliečiai, „kurie dėl savo socialinės ir politinės praeities, tautinių šovinistinių nuotaikų, religinių įsitikinimų, moralinio ir politinio nepatvarumo yra priešingi socialistinei santvarkai“; tai leido sudaryti sąrašus per daug nekreipiant dėmesio į tai, ar saugumo organai turi duomenų apie tų piliečių „antisovietinę“ veiklą. Kauno automobilių nacionalizavimo sąrašė, kurį pasirašė Saugumo departamento nacionalizacijos komisijos pirmininkas Vablevičius, pažymėta, iš kokių lėšų pilietis įsigijo automobilį, nurodyta jo markė bei valstybiniai numeriai, taip

pat pateikiami duomenys apie automobilio techninę būklę, nuo kada pilietis turi automobilį ir iš ko jį pirko. Be techninių duomenų, sąrašuose buvo nurodoma, ar asmuo turi kokį nors turtą, ar anksčiau turėjo turto, kokią profesiją turėjo anksčiau (iki okupacijos) ir sąrašų sudarymo metu⁵². Operaciją vykdančioms saugumo darbuotojams ši informacija buvo reikalinga tam, kad galėtų operatyviai atimti norimus automobilius iš jų savininkų.

Sudarius miestų ir apskričių nacionalizuotųjų automobilių sąrašus, 1941 m. kovo 11 d. LSSR LKT priima nutarimą Nr. 208 „Dėl lengvųjų automašinių, priklausančių ne darbo elementui, nacionalizavimo“, kuriame numatoma nacionalizaciją pradėti 1941 m. kovo 15 d. ir baigti kovo 25 d. Šį darbą turėjo atlikti komunalinio ūkio liaudies komisaras V. Knyva; jis privalėjo „atlikti lengvųjų auto, priklausančių ne darbo elementui, nacionalizavimą“ bei „paruošti nacionalizuotų lengvųjų automašinių įstaigoms ir įmonėms paskirstymo projektą“. Be to, nutarime atgaline data numatyta bausti visas įmones ir asmenis, kurie po 1940 m. rugsėjo 14 d. pardavė automobilius ar kitaip perleido tretiesiems asmenims bei įstaigoms be valdžios įstaigų leidimo, ir tuos automobilius nacionalizuoti⁵³.

Nacionalizacijai vykdyti buvo parengta ir V. Knyvos pasirašyta instrukcija. Joje nurodoma keturios kategorijos asmenų, kurių automobilius reikėtų nacionalizuoti. Pirmiausia automobiliai turėjo būti paimti iš: a) asmenų, kurie turėjo nedarbinių pajamų iki sovietų valdžios paskelbimo Lietuvos SSR, nesvarbu ar jie šiuo metu darbininkai, ar tarnautojai; b) asmenų, kurie šiuo metu gyvena iš nedarbinių pajamų; c) buvusių nacionalizuotų namų savininkų, gyvenusių iš nedarbinių pajamų; d) buvusių nacionalizuotų dvarų, prekybos, gamybos ir kitų įmonių savininkų; e) taksi savininkų, naudojančių samdomąjį darbą. Nacionalizacijai vadovauti paskiriamas komunalinio ūkio liaudies komisaro pavaduotojas Vladas Banaitis. Di-

džiuosiuose miestuose – Vilniuje, Kaune, Šiauliuose, Panevėžyje – ir visose apskrityse sudaromos nacionalizacijos komisijos. Komisijų vadovais tapo vykdomųjų komitetų pirmininkai, nariais – LKP(b) miesto ar apskrities komiteto atstovas, komunalinio ūkio ir autoinspekcijos atstovas, kur inspekcijos nebuvo – liaudies milicijos pasiuntiniai⁵⁴. Nacionalizuotųjų automobilių sąrašus sudarydavo apskrities komunalinio ūkio vedėjai⁵⁵. Vykdamas LSSR LKT nutarimą Nr. 208 Šiaulių apskrityje, kaip ir kitose, buvo sudaryti išsamūs nacionalizuotųjų automobilių sąrašai⁵⁶. Nacionalizuoti automobiliai buvo paimami ir pristatomi į nacionalizavimo vietą (dažniausiai į vykdomųjų komitetų kiemus), neveikiantys, reikalingi remonto paliekami savininko namuose, o savininkas įpareigojamas saugoti atimtąjį automobilį.

LSSR valstybės saugumo ir Vidaus reikalų liaudies komisariatai nuo 1941 m. balandžio mėn. skaičiavo „antisovietinį ir kontrrevoliucinį“ bei kriminalinį elementą, o gegužės mėn. nustatė, kad Lietuvoje buvo: „antisovietinio elemento“ – 9924 žmonės⁵⁷, šiek tiek vėliau, birželio mėn., suskaičiavo 22 252 žmones, kurie turėjo būti suimti ir ištremti⁵⁸. Tarp jų buvo žmonių, išsaugojusių automobilius po visuotinės kovo mėnesio nacionalizacijos, tačiau tai buvo jau nacionalizacijos pabaigtuvės. Valstybinės plano komisijos pirmininkas Pijus Glovackas 1941 m. birželio 1 d. rašte SSRS Liaudies Komisarų Tarybai pripažįsta, kad dėl vykdomos sovietinės ūkio politikos „šiuo metu Lietuvoje liko 340 sunkvežimių, kai 1940 metais jų buvo 730“, ir prašo SSRS plano komitetą skirti naujų automobilių⁵⁹. Sovietinei Lietuvai 1940 m. ketvirtajame ketvirtyje buvo numatyta skirti 30 naujų sunkvežimių. 1940 m. gruodžio 18 d. Komunalinio ūkio liaudies komisarato Finansų ir planavimo skyrius suskaičiavo Lietuvos transporto priemones ir nustatė, kad tuo metu buvo: sunkvežimių – 656 (komisarų žinioje – 340, iš jų veikiančių 150–180), lengvųjų automobilių – 1676 (veikiančių apie 960,

remontuojamų – 160), autobusų – 319 (iš jų tarpmiestinio susisiekimo – 210)⁶⁰. Šalia skaičių dokumente pieštuku įrašyta (tikėtina, kad įrašė J. Slavinas, nes jo pasirašyta) kiti duomenys, kurie gerokai skiriasi nuo pateiktųjų: sunkvežimių – 730, lengvųjų automobilių – 2223, autobusų – 310, tačiau jie nėra patvirtinti kitų šaltinių.

LSSR LKT 1940 m. spalio 3 d. nutarimu Nr. 193 įsteigiamas („medžiagoms tiekti ir skirstyti“) Lietuvos SSR valstybinis autoremon-to, susisiekimo ir transporto trestas. Šiam trestui pavedama reguliuoti autobusų ir taksi susisiekimą bei krovinių pervežimą. Trestui buvo perduotos nacionalizuotos automobilių, jų dalių prekybos ir kėbulų gamybos įmonės: „Amerikos lietuvių akcinė bendrovė“, akcinė bendrovė „Volvo“, „Inž. Salevskis ir bendrovė“, „Autosusisiekimo ir transporto bendrovė“, akcinė bendrovė „Autodalys“ bei visos užmiesčio autobusų stotys⁶¹. Įmonėms valdyti paskiriami vedėjai: Jonas Džiuvė, Josifas Gerelevičius, Geršinas Rozenbergas, Stasys Urbanavičius, Simonas Skilinskas, Ruvinas Reichmanas ir Benjaminas Alpernas⁶². LSSR autotresto valdytojas S. Šeškevičius 1940 m. spalio 31 d. įsakymu Nr. 20 paveda „drg. Kondratjevui Vasilijui, Grižui ir inž. Krinskiui Nau-mui <...> skubiai atlikti LSSR autotrestui pavestos brolių Juchnevičių autoremon-to dirbtuvės nacionalizaciją“, o visą paimtą transportą su įmonės turtu, įrenginiais „ir personalu perduoti Raudonosios Armijos atstovams“⁶³.

Pertvarkytam Saugumo departamentui („VRLK skyrių operatyviniam aptarnavimui“) nacionalizuoti lengvieji automobiliai paskiriami LSSR vidaus reikalų liaudies komisaro A. Guzevičiaus 1940 m. rugsėjo 11 d. įsakymu Nr. 6. Sąraše išvardijama net dvidešimt keturi automobiliai, tačiau tik dešimčiai jų neskiriamas etatinis vairuotojas⁶⁴. Vėliau, 1940 m. spalio 28 d., liaudies komisaras A. Guzevičius pasirašo įsakymą Nr. 0033 „Dėl automobilių naudojimo sutvarkymo“, kuriuo nacionalizuoti au-

tomobiliai buvo paskirstyti centrinio aparato skyriams, NKVD apskrities skyriams bei NKVD Vilniaus valdybai. NKVD apskričių viršininkams priminta, kad automobilius „naudoti tik išskirtinai operatyviniams tikslams esant būtinybei (skubiai vykdant operatyvinį uždavinį, nesant traukinio, autobuso ir kt.)“, o „įsigijus naujus automobilius (nusipirkus, areštavus ir pan.) skubiai juos perduoti Lietuvos SSR NKVD ūkio padaliniui“⁶⁵. Daugiausia automobilių – net 10 – atiteko Vilniaus čekistams, iš jų: keturi „Buick“, 2 „Fiat“, po vieną „Opel“, „MB“, „Citroen“ ir „Graham“. Kauno čekistai gavo „Ford“ Nr. K 186, Šiaulių – „Buick“ Nr. Š 73 ir „Opel Kapitan“ Nr. Š 17, Kretingos – „Packard“ Nr. Kr 9 (priklausęs Tiškevičiui iš Kretingos), Mažeikių – „Crysler“ Nr. Mž 30, Telšių – „Hudson“ Nr. Kd 11, Tauragės – „Ford“ Nr. Ta 10 (priklausė Vildžiui iš Tauragės), Raseinių – „Opel“ Nr. Ra 42, Šakių – „Chevrolet“ Nr. U 8, Vilkaviškio – „Graham“ Nr. Ma 13, Marijampolės – „Ford“ Nr. Ma 30 (priklausė Adomaičiui iš Marijampolės) ir t. t. NKVD vadovybei perduoti geriausi ir ištaigingi automobiliai: A. Guzevičių, P. Gladkovą ir Balį Baranauską pradėjo vežioti „Buick“ Nr. K 93, K 475, K 360, J. Mickevičių – „Packard“ Nr. K 1089, F. Krastinį – „Hudson“ Nr. K 423. NKVD pasinaudojo ir buvusio Lietuvos saugumo departamento automobiliais „Mercedes Benz“ Nr. A 1, „De Soto“ Nr. U 9, „Ford“ Nr. U 1 bei pasiėmė Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro tarnybinių „Stoever“ Nr. K 79, tarnybinius susisiekimo ministro „Buick“ Nr. K 78 ir Nr. K 372. Pagal rugpjūčio 31 d. patvirtintą etatų sąrašą NKVD centriniam aparate buvo 20, NKVD Vilniaus miesto valdyboje – 10, NKVD Šiaulių apskrityje – 2 ir po vieną vairuotojo etatą kiekvienoje apskrityje. Nacionalizuoti ir iš suimtų asmenų NKVD paimti automobiliai neteko senųjų registravimo numerių ir gavo naujus, kurie turėjo raidinį kodą RL bei keturių skaičių derinį su brūkšniu po pirmųjų dviejų. Vien NKVD

naudotos autotechnikos sąraše buvo įrašyta apie 100 įvairių markių ir modelių nacionalizuotų bei paimtų iš areštuotų asmenų lengvųjų automobilių, o visam transportui vairuoti skirta 52 vairuotojų etatai.

1940 m. gruodžio 3 d. NKVD vadovai Lietuvoje gavo SSRS NKVD 1940 m. lapkričio 26 d. įsakymą Nr. 001485, kuriuo visoje sistemoje buvo pakeistas pagal anksčiau nustatytą tvarką NKVD priklausančių automobilių skaičius ir etatų kiekis. Įsakymas šokiravo vietinę NKVD valdžią, nes pagal šį įsakymą LSSR NKVD turėjo likti tik 20 automobilių centriname aparate ir Vilniaus miesto valdyboje, tačiau nieko nebuvo užsimenama apie NKVD apskričių skyrius. LSSR vidaus reikalų liaudies komisaro pavaduotojas, valstybės saugumo mjr. P. Gladkovas 1940 m. gruodžio 4 d. pasirašo raštą, kuriuo kreipiasi į SSRS NKVD vadovybę – SSRS vidaus reikalų liaudies komisaro pavaduotojus: 3-iojo rango saugumo komisarą Vsevolodą Merkulovą ir 3-iojo rango saugumo komisarą Sergejų Kruglovą, SSRS NKVD Administracinės ūkio valdybos Auto-techninio skyriaus viršininką, saugumo kpt. Kalabuchovą, SSRS NKVD Administracinės ūkio valdybos viršininką, 3-iojo rango saugumo komisarą J. Sumbatovą. Rašte teigiama, kad Lietuvos apskritys yra smarkiai nutolusios nuo centro, ten esantiems darbuotojams būtina kasdienė pagalba, respublika yra šalies pasienyje ir operatyvinis ryšys palaikomas naudojantis automobiliais, todėl LSSR NKVD reikia turėti 26 automobilius ir 27 vairuotojų etatus, būtina palikti anksčiau patvirtintus 7 darbuotojų etatus, 10 automobilių ir 10 vairuotojų etatų Vilniaus miesto valdyboje bei po vieną automobilį su vairuotoju 22 apskrityse⁶⁶.

Nuo nacionalizacijos labiausiai nukentėjo prieškario metais daugiausia automobilių turėjęs Kaunas – tuometinis šalies valdymo centras. Rengiantis nacionalizacijai, LSSR Liaudies Komisarų Tarybos organizacinio instruktorių sektoriaus nurodymu Kauno miesto vyk-

domasis komitetas privalėjo sudaryti nacionalizuotinų lengvųjų automašinių sąrašus. Tie sąrašai turėjo tapti pagrindu konkretiems automobilių atėmimo veiksams laikinojoje sostinėje. Tokiu būdu sovietai norėjo ne tik aprūpinti vadovaujantį partinį aparatą, transporto trestą bei komisariatų transporto priemonėmis, bet ir apriboti vietos gyventojų judėjimą. Į parengiamuosius sąrašus Kauno mieste buvo įtraukta per tris šimtus lengvųjų automobilių. Bet ne visi Kaune esantys automobiliai pateko į tuos sąrašus arba buvo atleisti nuo nacionalizavimo. Dažniausios tokio neįprasto gerumo priežastys – sugedę (ne be savininkų pagalbos), nesukomplektuoti arba techniškai netvarkingi automobiliai bei sandėris su nacionalizaciją vykdančiais asmenimis. Pastaroji priežastis sunkiai įrodoma, tačiau neatmestina.

Kai kurių asmenų, kaip antai gydytojui S. Laurinavičiui priklausęs „Villys“ Nr. K 118, namų šeimininkei V. Jofienei – „Buick“, inžinieriui K. Sinkevičiui – „Ford“ Nr. K 973, direktoriui J. Garalevičiui – „Peugeot“ Nr. K 662, karininkui K. Jasėnui – „Fiat“ Nr. K 829, automobiliai buvo nacionalizuoti kaip priedai prie anksčiau nacionalizuotų namų. Vis dėlto aštuonių į sąrašus įtrauktų Kaune esančių automobilių nacionalizaciją atliekantys asmenys nesugebėjo rasti, nors ir turėjo išsamius planus.

Sovietų valdžia taip pat neužmiršo apiplėšti valstybės tarnautojų bei aukštųjų ir bendrojo lavinimo mokyklų mokytojų, dėstytojų. Šie sluoksniai savo intelektu, mintimis ir elgesiu naujajai valdžiai buvo ne tik nepriimtini, bet ir pavojingi. Vien mokytojų elgesys per 1940 m. rugpjūčio 14–15 d. vykusį mokytojų suvažiavimą, kai vietoj komunistinių dainų jie užtraukė tautos himną, parodė, kad okupacinė valdžia iš šio sluoksnio nesulauks pritarimo. Todėl automobilių neteko ir Kauno mokytojai: iš 8-osios mokyklos inspektoriaus Juozo Dailydės buvo atimtas automobilis „DKW“ Nr. Rg 82 (pirktas iš Keller Rygoje), o jis kartu su žmona Antanina, taip pat mokytoja,

1941 m. birželio mėn. išvežtas į Rusiją. Automobilių neteko ir daugiau mokytojų: Mečislovas Spiridavičius – „Hillman“ Nr. K 320, Kesiūnas – „Hanomag“ Nr. K 357, Milda Bulotaitė – „Renault“ Nr. K 391, Petras Vėbra – „Peugeot“ Nr. K 452, Juozas Grinkevičius iš 10-osios mokyklos – „Ford Junior“ Nr. K 482, Sofija Garmutė – „Steer“ Nr. K 492, Motuškis – „Opel“ Nr. K 499, Misilius-Misiukevičius – „Ford“ Nr. K 821, Skiežinskis – „Peugeot“ Nr. K 837, Jurgis Zažeckas – „BMW“. Kodėl automobilio „BMW“ Nr. K 636 neteko docentas Ignas Žentelis, jam niekas nepaaiškino. Paprasčiau buvo atimti automobilį „DKW“ Nr. K 681 iš inžinieriaus Vladimiro Zubovo, nes jo kaltė aiškiai regima ir suprantama – tėvų dvaras ir bajoriška kilmė, o tai kvalifikuojama kaip nedarbinės pajamos. Profesorė Vanda Tumėnienė prarado automobilį „Chevrolet“ Nr. K 1786 vien dėl to, kad vadovavo Romainių vaikų tuberkuliozės sanatorijai ir ten gydė mažuosius ligonius. Iš ekonomisto profesoriaus Petro Šalčiaus atimtas automobilis „Wauxhall“ Nr. K 602, profesorius daktaras Pranas Mažylis atsisveikino su „Buick“ Nr. K 467, nes gydė moteris savo ligoninėje. Matyt, jo automobilis buvo gerai žinomas bolševikų partijos vadams, nes LKP(b) CK Finansų ir ūkio sektoriaus vedėjas Jonas Besparaitis 1941 m. kovo 22 d. raštu Nr. 1369 kreipėsi į LSSR Liaudies Komisarų Tarybą prašydamas paskirti LKP(b) CK sekretoriams dešimt lengvųjų automobilių ir nurodė, kad „jų skaičiuje būtų prof. Mažylio, gyv. Putvinskio g. 3, automašina firmos „Buick“, ir pil. Matusaičio, gyv. Vienybės a. 9a, mašina taipogi firmos „Buick““⁶⁷. Tarnautojai broliai Rotblatai prarado savo lengvuosius automobilius „Studebaker“ ir „Ford“. Iš buvusio susisiekiimo ir užsienio reikalų ministro Voldemaro Čarneckio paimtas „Renault“ Nr. K 135. Nacionalizacijai parengtuose sąrašuose buvo nurodytos ir kitos naujai santvarkai ideologiškai svetimos priežastys –

vertėsi bizniu, nacionalizuoti namai, ne darbo elementas...

Be tarnautojų, kariškių, nepamiršta apiplėšti menininkus bei kitus laisvųjų specialybių žmones. Taip dailininkas Antanas Rukštelė neteko automobilio „Ford Junior“ Nr. K 688, o Jurgis Štomas, dirbęs reklamos dailininku kine „Pasaka“, – „Buick“ Nr. K 1135. Iš aktorės Jadvygos Vencevičaitės automobilis „Adler“ Nr. K 846 atimtas dėl to, kad jos motina turėjo 85 ha žemės, kurios neteko 1940 m. rugsėjo 24 d. LSSR LKT priėmus nutarimą Nr. 139 nacionalizuotą privatiems asmenims priklausiusią žemę perduoti į valstybinės žemės fondą⁶⁸. 1936 m. Valstybės teatro solistui, žymiajam Kiprui Petrauskui pagerbdami jo koncertinę veiklą kolegos tarnautojai nupirko ir padovanojo automobilį „Ford“ Nr. K 515. Kaip ir daugelis kitų, šis automobilis buvo atimtas iš savininko, o vėliau paverstas taksi automobiliu. Korespondentė Liba Zalcbergaitė buvo priversta atiduoti savąjį automobilį „BMW“ Nr. K 988. Automobilių neteko advokatas, buvęs vidaus reikalų ministras Silvestras Leonas bei advokatas Čiupauskas, vaistininkas Bertulis, inžinierius Gavelis. Iš inžinieriaus Sinkevičiaus paimtas „Ford“ Nr. K 973 vėliau irgi pavirto taksi automobiliu. Kartono fabriko bei statybos kompanijos savininkas Sirutavičius neteko automobilio „Packard“ Nr. RL 0262. Vairuotojas Savickas, nelaukdamas, kol jo automobilį „Plymouth“ Nr. K 1007 atims naujoji valdžia, paskubėjo jį dovanoti komunistų partijai. Dar labiau nepaaiškinamai ir neįtikėtinai keistai pasielgė (tikriausiai mėgindamas išvengti prievartos) Bronius Borisas. Jo automobilis „DKW“ Nr. K 709 nacionalizuotas jam „pačiam prašant“! Nacionalizavę Jono Jasiukaičio autobusus, stropūs vykdytojai neužmiršo atimti iš jo ir lengvąjį automobilį „Mercedes Benz“ Nr. K 851. Nors sąraše pažymėta, kad šaltkalvis R. Bankauskas automobilį „Ford Eifel“ pirkė iš loterijoje laimėtų pinigų, tačiau

tai neturėjo jokios reikšmės nacionalizaciją vykdančioms pareigūnoms ir automobilis buvo atimtas kartu su kitais.

Iš Kauno arkivyskupijos kurijos paimtas automobilis „Chevrolet CH“ Nr. K 61, nes tai „ne darbo elementas“. Be kalbų ir paaiškinimų Karmelitų klebonijos kunigas Mileška neteko automobilio „Hudson“ Nr. RL 0162. Visi šie duomenys užfiksuoti Kauno, Vilniaus bei kitų Lietuvos apskričių nacionalizuojamų automobilių sąrašuose⁶⁹.

1941 m. pavasarį prasideda masiškas nacionalizuotų automobilių dalijimas. Prieš tai daug įstaigų siuntė prašymus Valstybinei plano komisijai: mat norint gauti nacionalizuotą turtą reikėjo šios komisijos „palaiminimo“. LSSR LKT Reikalų valdyba 1941 m. balandžio 7 d. rašte Plano komisijai prašo „užplanuoti Liaudies Komisarų Tarybai penkias keleivines automašinas iš nacionalizuotų automašinų fondo“⁷⁰. Automobilių reikia įvairiausioms įstaigoms: Valstybinio draudimo valdyba, Energijos valdyba prašo dviejų sunkvežimių ir vieno lengvojo automobilio⁷¹; Tiekinimo kontora norėtų gauti vieną penkių vietų lengvąjį automobilį⁷²; Sveikatos apsaugos liaudies komisariatas prašo keturių sunkvežimių ir šešių lengvųjų automobilių⁷³. LSSR LKT balandžio 9 d. potvarkiu Nr. 28 paveda autotresto valdytojų „išskirti ir perduoti saugumo komisariatui du sunkvežimius“⁷⁴. Neatsilaikę pagundai gauti nacionalizuotą automobilį ir Lietuvos SSR mokslų akademijos organizacinio komiteto pirmininkas profesorius V. Krėvė-Mickevičius; jis 1941 m. kovo 11 d. raštu Nr. 238 kreipėsi į LSSR plano komisijos pirmininką, kad reikėtų „vieną lengvesnio tipo mašiną paskirti LTSR Mokslų Akademijai“, nes jai „pavesta daug administracinio ir mokslo kuriamojo darbo“⁷⁵. LSSR rašytojų sąjungos organizacinio komiteto pirmininkas rašytojas Petras Cvirka prašo Plano komisijos pirmininką „priskirti LTSR Rašytojų s-gai iš Jūsų žinioje esančių vieną lengvą

automobilį“⁷⁶. Nelieta nuošalyje ir Lietuvos SSR valstybinės leidyklos prie LSSR Liaudies Komisarų Tarybos direktorius Kostas Korsakas: jis 1941 m. kovo 27 d. kreipiasi į LKT su prašymu „bent vieną lengvą mašiną, nacionalizuotą iš privačių asmenų, perleisti Valstybinės Leidyklos centro reikalams“⁷⁷. Sudaromi norinčiųjų gauti automobilius sąrašai⁷⁸. SSRS visasąjunginės kontoros „Sojuzutil“ LSSR respublikinė kontora 1941 m. balandžio 22 d. kreipiasi į Valstybinę plano komisiją prašydama skirti kitą nacionalizuotą automobilį arba grąžinti paimtąjį, kadangi „autoinspekcija mašiną iš mūsų įstaigos atėmė, nes ji buvo skirta nacionalizacijai“⁷⁹. Šiaulių vykdomojo komiteto pirmininkas 1941 m. balandžio 25 d. atsiunčia sąrašą nacionalizuotų automobilių, kuriuos numatė paskirstyti įstaigoms. Automobilis „Chevrolet“ Nr. Š 172, priklausęs A. ir O. Baliniams, atitenka LKP(b) Šiaulių miesto komitetui. 1939 m. „Opel Kapitan“ Nr. Š 100, anksčiau priklausęs O. Juškevičienei, gyv. Šiaulių m. Vilniaus g. 179, įvertinamas 6750 rb (vėliau nacionalizuojantieji apsižiūrėjo nurodę tikrąją kainą ir jį nuvertino iki 3500 rb) ir persikelia į Šiaulių vykdomojo komiteto garažą. VRLK Šiaulių skyrius pasiima Navickui priklausiusį automobilį „Opel Olimpija“ Nr. Š 50⁸⁰.

Nuo 1941 m. kovo 21 d. automobiliai buvo skirstomi pagal LSSR LKT potvarkių priedėlius: Nr. 33 – 15 automobilių paskirstyta Liaudies Komisarų Tarybai, Valstybinei plano komisijai, SSRS paruošų liaudies komisariato įgaliotiniui, Žemės ūkio liaudies komisariatui, Meno reikalų valdybai, Vidaus reikalų liaudies komisariatui ir fabrikui Nr. 465⁸¹; Nr. 4 – 83 automobiliai paskirstyti Tarybinių ūkių liaudies komisariatui, VRLK Ypatingojo skyriaus 3-iajai įgulai, Sveikatos apsaugos liaudies komisariatui, LKP(b) CK, respublikiniam karo komisarui ir t. t.; Nr. 91 – 13 automobilių paskirstyta Darbo rezervų valdybai, Komunalinio ūkio liaudies komisaria-

tui, Osoaviachimui, Vilniaus miesto vykdomajam komitetui ir t. t.⁸² Po vieną ar kelis automobilius teko Vilniaus sveikatos skyriui, Farmacijos valdybai, Energijos valdybai, gimdymo namams, Vartotojų kooperacijos sąjungai. Kauno miesto vykdomajam komitetui atiteko automobiliai „Mercedes Benz“ Nr. K 627, „Hudson“ Nr. RL 01–62. Liaudies Komisarų Tarybai atiteko automobiliai „Studebaker“ Nr. K 1783, „Opel Kadett“ Nr. K 1757, „Ford“ Nr. Ša 58. LKT buvo atiduotos prašmatniausios mašinos – Lietuvos prezidentą A. Smetoną vežiojęs limuzinas „Linkoln“ Nr. K 848 bei automobiliai „Buick“ Nr. K 467, „Wauxall“ Nr. K 737 ir „Ford“ Nr. K 549. Papildomai automobilių gavo ir kitų represinių struktūrų transporto ūkiai⁸³. Nacionalizacijos vykdytojai iš Vilniaus gyventojų Mazalausko (gyv. Gedimino g. 27) atimtą automobilį „Hillman“ nuvaivavo į Vilniaus vykdomojo komiteto garažą. Ten pat pateko atimti kitų vilniečių automobiliai: Šumskio (gyv. Aušros v. g. 10) „Ford“ ir Vekslerio (gyv. Išganytojo g. 3–2) „Studebaker“. Tiesiog sunku suprasti, ką buvo numaciusi naujoji valdžia veikti su Rozalijos Sokolovskienės (gyv. Šv. Jono g. 9–1) dviviečiu automobiliu „Z“ („Zbrojuvka“), pagamintu net 1918 m., tačiau jis irgi neišvengė nacionalizacijos.

Iš savininkų ir įmonių atimti automobiliai buvo įkainoti nuo 600 iki 8000 rb (vidutinė įvertinimo suma – 3–5 tūkst. rb). Šis įvertinimas buvo atliekamas siekiant antrą kartą pasinaudoti nacionalizacijos autorių atradimu: nustatyta, kad už nacionalizuotą automobilį, kaip kad anksčiau už laivus, 10 proc. automobilio įkainojimo sumos būtų sumokama į nacionalizaciją vykdytų komisijos kasą. Tomis lėšomis buvo padengiamos automobilių atėmimo, transportavimo ir saugojimo išlaidos. Komisija atidžiai suskaičiavo, kiek pinigų išleido pirkdama tepalą ir benziną, kiek sumokėjo techniniam personalui ir kiek išleido raštinės medžiagoms. Nacionalizacijos komisijos išlaidų sąmatoje pažymėta, kad visai nacionalizacijai išleista 7000 rb. Šiame

sprendime nauja tai, kad kiekviena įstaiga, gaudama nacionalizuotą automobilį, privalėjo ne tik padengti nacionalizavimo išlaidas, bet ir sumokėti įkainojimo sumą. Rokiškio apskrities vykdomojo komiteto pirmininkas 1941 m. balandžio 21 d. kartu su nacionalizuotų automobilių sąrašu atsiuntė Valstybinei plano komisijai raštą Nr. 1998, kuriame prašė patvirtinti automobilių paskirstymą po nacionalizacijos⁸⁴. Sutikimas netrukus buvo gautas. Marijampolės apskrityje iš Svirskio ir Beirašo atimti automobiliai „Morris“ buvo palikti Marijampolės vykdomajam komitetui. Tokiai pat įstaigai atiteko Panevėžio gyventojų P. Branevičiaus (gyv. Sodų g. 22) automobilis „Opel Olimpija“. Iš V. Hiksos (inžinieriaus, lakūno ir lenktynininko P. Hiksos giminaičio) paimtas 1925 m. „Chevrolet“, įkainotas tik 100 rb, atiteko apskrities vykdomajam komitetui.

1941 m. Marijampolės apskrities po transporto techninės apžiūros sudarytame sąraše atsispindi jau po nacionalizacijos paskirstytų automobilių priklausomybė. Visi sunkvežimiai buvo „suvalstybinti“, dalis lengvųjų automobilių dar priklausė privatiems savininkams, kaip ir vienintelis apskrityje Čeponiui priklausantis „Dodge“ autobusas⁸⁵.

Gavęs LSSR LKT sutikimą, Kauno miesto vykdomasis komitetas 1941 m. balandžio 5 d. įsteigia Kauno taksi parką. Kaip minėta, pirmosiomis taksi transporto priemonėmis tapo nacionalizuoti K. Petrausko „Ford“ ir profesorės V. Tumėnienės „Chevrolet“ automobiliai. Taksi paverčiami ir nacionalizuoti kitų piliečių automobiliai: „Adler Junior“ Nr. Ka 56, „Renault“ Nr. P 85, „DKW“ Nr. V 406, „Horch“ Nr. K 687, „Opel“ Nr. K 550, Nr. K 1784, Nr. K 481, Nr. K 361, „DKW“ Nr. K 406, Nr. K 681, „Buick“ Nr. K 1133. Taip į Kauno taksi parką pateko nacionalizuoti 29 Kauno miesto ir apskrities gyventojų automobiliai.

Galutinai baigti asmeninių lengvųjų automobilių nacionalizavimą sutrukdė prasidėjęs karas.

IŠVADOS

1. Autotransporto nacionalizavimas – dėsninga okupacinės valdžios politikos dalis siekiant Lietuvoje įgyvendinti „darbininkų ir valstiečių darbo diktatūrą“.

2. Automobilių nacionalizavimas prasidėjo pavienių transporto priemonių paėmimu ir baigėsi visuotiniu asmeninių transporto priemonių nacionalizavimu.

3. Nacionalizavus šalies pramonės įmones ir jų transporto priemones, pradėta nacionalizuoti autobusus ir sunkvežimius ta dingstimi, kad transporto priemonės nacionalizuojamos kaip priedai prie anksčiau turėtos ir valstybės paimtos žemės, namų ar nacionalizuotų pramonės įmonių, dirbtuvių. Trūkstant „kompromituojančių“ duomenų buvo tiesiog pareiškiama, kad piliečių asmeninis transportas yra „ne darbo elementas“, savininkas „naudojo samdomąją jėgą“, „vertėsi bizniu“. Dažnai pakakdavo, kad buvo nacionalizuoti transporto priemonės savininko tėvų ūkiai. Bet kuris iš šių aspektų buvo visiškai pakankamas argumentas nusavinant asmenines transporto priemones.

4. Neabejotina, kad tikroji nacionalizacija prasidėjo daug anksčiau, nei Liaudies Komisarų Taryba priėmė nutarimą Nr. 208, kuriuo remiantis turėjo būti galutinai baigti jau anksčiau pradėti darbai.

5. Nacionalizaciją suplanavo ir vykdė okupacinės valdžios struktūros, aktyviai vadovaujant ir dalyvaujant komunistų partijos

bei komjaunimo atstovams. Konkrečius nacionalizavimo veiksmus atliko apskričių vykdomųjų komitetų sudarytos nacionalizacijos komisijos.

6. Pažymėtina, kad Lietuvos miestuose ir apskrityse naudoti nacionalizacijos metodai nesiskyrė, tik šios veiklos mastas dėl nevienodo automobilių kiekio atskirose vietovėse buvo skirtingas. Bet kuriuo atveju nacionalizacijos vykdytojai stengėsi patenkinti konkrečius tikslus – atimti lengvieji bei krovininiai automobiliai turėjo tenkinti naujosios valdžios praktinius poreikius.

7. Nacionalizuoti asmeniniai automobiliai atiteko Lietuvos komunistų partijos, Liaudies Komisarų Tarybos, NKVD–NKGB struktūroms, sovietinei kariuomenei, valstybinėms įstaigoms bei atskiriems pareigūnams. Dalis automobilių buvo išvežta iš Lietuvos.

8. Lietuvoje buvo nacionalizuoti visi privatūs ir akcinėms bendrovėms priklausantys sunkvežimiai, autobusai ir didesnė dalis visų lengvųjų privačių automobilių bei visi tarnybiniai lengvieji automobiliai, dalis privačių bei visi tarnybiniai motociklai, taip pat pramonės, pašto ir kariuomenės automobiliai. Didžiausia automobilių dalis nacionalizuota iš lietuvių, kitų tautybių – tik nežymi dalis.

9. Daugiausia automobilių nacionalizuota Kaune bei didesniuose šalies miestuose. Lietuvos gyventojams padaryta žala nacionalizuojant privačius automobilius nėra įvertinta ir apskaičiuota.

Nuorodos

¹ *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918–1928*, Kaunas, 1990, p. 288.

² *Tautos ūkis*, 1938, gegužės 28, Nr. 22, p. 491–493.

³ *Lietuva 1918–1938: Leidinys 20 metų Lietuvos nepriklausomybės sukakčiai*, Kaunas, 1990, p. 148.

⁴ *Vyriausybės žinios*, Kaunas, 1935, birželio 27, Nr. 480, eil. 3362.

⁵ *Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis...*, p. 233.

⁶ *Ekonomika*, Kaunas, 1938, Nr. 2(14), p. 143.

⁷ *Tautos ūkis*, 1939, birželio 3, Nr. 22, p. 497.

⁸ *Statistikos biuletenis*, Vilnius, 1940, Nr. 5–6, p. 56.

⁹ Panevėžio apskrities archyvas (toliau – PAA), f. 680, ap. 1, b. 7, l. 1.

¹⁰ *Ibid.*, l. 3.

¹¹ *Vyriausybės žinios*, 1940, vasario 2, Nr. 690, p. 65.

¹² Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau – LCVA), f. R-759, ap. 1, b. 55, l. 6.

¹³ *Vyriausybės žinios*, 1940, liepos 4, Nr. 714, p. 455.

¹⁴ LCVA, f. 378, ap. 10, b. 23, p. 259–261.

¹⁵ *Vyriausybės žinios*, 1940, liepos 6, Nr. 715, p. 468.

¹⁶ *Ibid.*, Nr. 717, p. 476.

¹⁷ LCVA, f. R-635, ap. 1, b. 247, l. 199.

¹⁸ V. Brandišauskas, *Siekiai atkurti Lietuvos valstybingumą*, Vilnius, 1996, p. 46.

¹⁹ *Vyriausybės žinios*, 1940, liepos 25, Nr. 720, p. 533–534.

²⁰ *Ibid.*, 1940, rugpjūčio 14, Nr. 724, p. 603.

²¹ LCVA, f. R-754, ap. 1, b. 1, l. 138.

- ²² Ibid., b. 136, l. 4.
²³ Ibid., b. 46, l. 8.
²⁴ Ibid., b. 136, l. 72.
²⁵ Lietuvos visuomenės organizacijų archyvas (toliau – LVOA), f. 1771, ap. 2, b. 530, l. 5–14.
²⁶ Ibid., ap. 1, b. 307, l. 14–39.
²⁷ LTSR Prekybos Liaudies Komisariato nacionalizuotų prekybos įmonių alfabetinis sąrašas, Kaunas, 1941.
²⁸ LCVA, f. 1367, ap. 1, b. 711, l. 40.
²⁹ Ibid., f. R-756, ap. 6, b. 91, l. 12.
³⁰ Ibid., l. 17–19.
³¹ Ibid., l. 22.
³² Lietuvos ypatingasis archyvas (toliau – LYA), f. 141, ap. 1, b. 1, l. 4–5.
³³ Ibid., l. 10–11.
³⁴ Ibid., l. 16.
³⁵ Šiaulių apskrities archyvas (toliau – ŠAA), f. 48, ap. 1, b. 16, l. 37.
³⁶ LCVA, f. R-754, ap. 1, b. 4, l. 99.
³⁷ Ibid., f. R-756, ap. 6, b. 1, l. 1–2.
³⁸ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 3, l. 103.
³⁹ Ibid., f. R-755, ap. 1, b. 46, l. 19.
⁴⁰ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 2, l. 67.
⁴¹ Ibid., l. 98.
⁴² LVOA, f. R-1771, ap. 1771, b. 2, l. 283.
⁴³ LCVA, f. R-754, ap. 1, b. 2, l. 103.
⁴⁴ Ibid., ap. 3, b. 68, l. 12.
⁴⁵ Ibid., ap. 1, b. 4, l. 40.
⁴⁶ LYA, f. K-1, ap. 10, b. 2, l. 29.
⁴⁷ LCVA, f. R-754, ap. 1, b. 3, l. 7.
⁴⁸ Ibid., f. R-768, ap. 1, b. 253, l. 15.
⁴⁹ Ibid., b. 255, l. 1.
⁵⁰ PAA, f. 680, ap. 1, b. 7, l. 4.
⁵¹ LCVA, f. R-754, ap. 1, b. 4, l. 85.
⁵² Ibid., ap. 3, b. 244, l. 1.
⁵³ Ibid., ap. 1, b. 6, l. 86.
⁵⁴ Ibid., l. 87.
⁵⁵ ŠAA, f. 48, ap. 1, b. 58, l. 14.
⁵⁶ Ibid., l. 2–5, 13.
⁵⁷ Lietuvos gyventojų trėmimai 1940–1941, 1944–1953 m. sovietinės okupacinės valdžios dokumentuose, Vilnius, 1995, p. 25.
⁵⁸ Ibid.
⁵⁹ LCVA, f. R-755, ap. 1, b. 1, l. 55.
⁶⁰ Ibid., b. 46, l. 13.
⁶¹ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 1, l. 183.
⁶² Ibid., f. R-756, ap. 6, b. 1, l. 3–17.
⁶³ Ibid., f. R-338, ap. 1, b. 1, l. 27.
⁶⁴ Ibid., f. R-756, ap. 6, b. 11, l. 42 a. p.
⁶⁵ LYA, f. 141, ap. 1, b. 1, l. 35–42.
⁶⁶ LCVA, f. R-756, ap. 6, b. 91, l. 5–10.
⁶⁷ Ibid., f. R-755, ap. 1, b. 46, l. 158.
⁶⁸ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 1, l. 117.
⁶⁹ Ibid., ap. 3, b. 68, l. 1–20.
⁷⁰ Ibid., f. R-755, ap. 1, b. 46, l. 159.
⁷¹ Ibid., b. 136, l. 38.
⁷² Ibid., l. 65.
⁷³ Ibid., l. 49, 51.
⁷⁴ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 3, l. 31.
⁷⁵ Ibid., f. R-755, ap. 1, b. 46, l. 137.
⁷⁶ Ibid., l. 128.
⁷⁷ Ibid., l. 100.
⁷⁸ Ibid., l. 58.
⁷⁹ Ibid., l. 105.
⁸⁰ Ibid., l. 86.
⁸¹ Ibid., f. R-754, ap. 1, b. 3, l. 39.
⁸² Ibid., l. 102.
⁸³ Ibid., f. R-755, ap. 1, b. 136, l. 71.
⁸⁴ Ibid., b. 46, l. 89.
⁸⁵ Ibid., b. 136, l. 1–3.

Vidas Grigoraitis

NATIONALISATION OF MOTORCARS IN LITHUANIA AFTER SOVIET OCCUPATION

Summary

Solitary accidents of motorcar deprivation occurred within the first months of occupation. Later the occurrence took a well planned and purposeful shape. The first residents who had their cars taken were the leaders of political parties and organisations, and active public figures after they had been arrested by the Soviets. Then followed appropriation of cars and bicycles owned by officers of the Lithuanian Army hostile to the Soviet regime. The decision on nationalisation of private commercial enterprises passed by the Council of People's Commissars (CPC) of the Lithuanian SSR, permitted the Soviets to appropriate the private cars of the owners of nationalised enterprises too.

Prior to final preparations for the nationalisation of the cars the Soviets had passed some resolutions in 1940. They issued a decision on car inventory, and in disguise of a compulsory technical inspection drew up exhaustive lists of car owners with personal data including residence address. Finally on 11 March 1941, the CPC passed resolution No.208 on car nationalisation from "non

working elements". The people's commissar of the municipal economy, Valerijonas Knyva was in charge of caring out the resolution. Boards consisting of the head of the executive committee and members from the CP committees were set up in each administrative centre of Lithuania. Lists of cars in a definite area were drawn up by the administrative centre's manager of municipal economy. The process of car nationalisation was in full swing in the spring of 1941.

Car nationalisation had a two-fold aim: to provide the CP and the KGB organs with means of transportation, and to prevent residents' communication within the area. The Council of the People's Commissariat was responsible for the distribution of cars to different party and the KGB bodies. Part of the cars were delivered to the army. The largest number of cars was collected in Kaunas, and they made the basis for a taxi fleet in Kaunas.

The outbreak of the German-Soviet war interrupted the final nationalisation of private cars in Lithuania.