

VILNIUS UNIVERSITY
THE LITHUANIAN INSTITUTE OF HISTORY

GRAŽINA SVIDERSKYTĖ

STEPONAS DARIUS' AND STASYS GIRĖNAS' FILE:
THE HISTORICAL PROCESS, APPROACH, AND
THE EVOLUTION OF NARRATIVE

Summary of doctoral dissertation
Humanitarian sciences, history (05 H)

Vilnius, 2016

Doctoral dissertation was prepared at Vilnius University in 2012-2016.

Scientific supervisor:

Prof. Dr. Zenonas Butkus (Vilnius University, Humanitarian Sciences, History – 05 H).

Scientific counsellor:

Assoc. Prof. Dr. Nerijus Šepetys (Vilnius University, Humanitarian Sciences, History – 05 H).

The dissertation is being defended at the Academic Council of the Field of History at Vilnius University.

Chairman:

Assoc. Prof. Dr. Algirdas Jakubčionis (Vilnius University, Humanitarian Sciences, History – 05 H).

Members:

Prof. Dr. Šarūnas Liekis (Vytautas Magnus University, Social Sciences, Political Sciences – 02 S);

Dr. Eligijus Raila (Vilnius University, Humanitarian Sciences, History – 05 H);

Prof. Dr. Juozas Skirius (Lithuanian University of Educational Sciences, Humanitarian Sciences, History – 05 H);

Dr. Darius Staliūnas (The Lithuanian Institute of History, Humanitarian Sciences, History – 05 H).

The dissertation will be defended at an open meeting of the Academic Council of the Field of History at Vilnius University (Faculty of History, Room 211) on September 28, 2016, at 3 p. m.

Address: Universiteto Str. 7, Vilnius, Lithuania.

The summary of the dissertation has been distributed on August 28, 2016.

The dissertation is available for review at the libraries of Vilnius University and the Lithuanian Institute of History, and also on the Vilnius University website: www.vu.lt/lt/naujienos/ivykiu-kalendorius.

VILNIAUS UNIVERSITETAS
LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

GRAŽINA SVIDERSKYTĖ

STEPONO DARIAUS IR STASIO GIRĖNO BYLA:
ISTORINIS VYKSMAS, TRAKTUOTĖ, NARATYVO KAITA

Daktaro disertacijos santrauka
Humanitariniai mokslai, istorija (05 H)

Vilnius, 2016

Disertacija rengta 2012–2016 metais Vilniaus universitete.

Mokslinis vadovas:

prof. dr. Zenonas Butkus (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija – 05H).

Mokslinis konsultantas:

doc. dr. Nerijus Šepetys (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija – 05 H).

Disertacija ginama Vilniaus universiteto Istorijos mokslo krypties taryboje.

Pirmininkas:

doc. dr. Algirdas Jakubčionis (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija – 05 H).

Nariai:

prof. dr. Šarūnas Liekis (Vytauto Didžiojo universitetas, socialiniai mokslai, politikos mokslai – 02 S);

dr. Eligijus Raila (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija – 05 H);

prof. dr. Juozas Skirius (Lietuvos edukologijos universitetas, humanitariniai mokslai, istorija – 05 H);

dr. Darius Staliūnas (Lietuvos istorijos institutas, humanitariniai mokslai, istorija – 05 H).

Disertacija bus ginama Istorijos mokslo krypties tarybos viešame posėdyje Vilniaus universiteto Istorijos fakulteto 211 auditorijoje, 2016 m. rugsėjo 28 d., 15 val.

Adresas: Universiteto g. 7, Vilnius, Lietuva.

Disertacijos santrauka išsiuntinėta 2016 m. rugpjūčio 28 d.

Disertaciją galima peržiūrėti Vilniaus universiteto, Lietuvos istorijos instituto bibliotekose ir Vilniaus universiteto svetainėje adresu: www.vu.lt/lt/naujienos/ivykiu-kalendorius.

This study focuses on the investigation of a transatlantic flight of S. Darius and S. Girėnas and its long-term aftermaths; it also explores the origins and nature of the powerfully invested narrative of the Lithuanian memory culture. The objective is: 1) to reconstruct the chronology and trace causal relationships of events; 2) to reveal the thematic diversity and complex problematics in the analyzed case and particularly emphasize the aspects of politics, ideology and law. A multi-method research strategy included empirical, analytical, interpretative and interdisciplinary approaches. Data was collected from various sources in Lithuania, Germany and the United States of America.

Topic

On July 15-17, 1933 two American pilots of Lithuanian descent Stephen Darius and Stanley Girch (better known as Steponas Darius and Stasys Girėnas) flew across the Atlantic ocean heading from New York to Kaunas, and met their tragic death as their airplane *Lituanica* crashed in a forest near Soldin, northeast Germany (now – Mysliborz, Poland). S. Darius and S. Girėnas had caught international attention and made headlines for a while, being justly treated as quite typical heroes of the Golden Age of Aviation (the period of the late twenties and thirties was commonly regarded as such, meaning the outburst of the individual visionaries' pursuits and ground-breaking exploits, the technological achievements, and rise of the new global industry). The press showed particular interest in the ill-fated take-off of *Lituanica* as the pilots were suspected of making unauthorized flight and faced penalties for defying the United States order. However, in a matter of weeks their feat was surpassed and overshadowed by more daring endeavors and rather successful accomplishments by other famous fliers – like Wiley Post's first solo flight around the world, and a new flight distance world record set by Paul Codos and Maurice Rossi. In the years to come, foreign researchers rarely referred to the flight of *Lituanica*. For the most part it was remembered in the context of a record-breaking flight of W. Post (as the American ace and two American-Lithuanians took off from the same airport, on the same early morning). The *Lithuanian Hop* was reputed to be a very courageous or even audacious, yet unsuccessful attempt.

Meanwhile, in Lithuania and Lithuanian diaspora the remembrance of S. Darius

and S. Girėnas took a different path. In great part, it was due to a symbolic dedication of the flight of *Lituanica* – widely known by the manifest or so-called Testament of S. Darius and S. Girėnas – as an inspirational gesture to the *Young Lithuania* from the American-Lithuanians *to imbue with strength Thy spirit and confidence in Thy power and talent*. The strain of waiting for them to land in Kaunas and a subsequent feeling of great loss have been cut deep into collective memory, and so it came to standstill. The pilots of *Lituanica* had never lost their glory and remained to be a topicality in state and public life, *starring* in the national media, literature, cinema and drama. The heroic image of S. Darius and S. Girėnas has become a patriotic symbol, a source of modern Lithuanian identity. It is still firmly rooted in cultural memory and fostered by commemorative events in Lithuania and elsewhere. On the day of the pilots' death – July 17th – the World Lithuanians' Unity Day is celebrated. Notably, in 1993 and 2013 the Lithuanian parliament proclaimed the years of S. Darius and S. Girėnas; on July 18th, 1993, Darius and Girėnas' Day was celebrated in Illinois, and July 2013 was proclaimed a month of S. Darius and S. Girėnas in Chicago. Official ceremonies and public initiatives on both sides of the Atlantic continuously manifest a unanimous appreciation of this treasure from the historical past.

However, contrary to the liveliness of the remembrance of S. Darius and S. Girėnas, the knowledge about them stagnated or has changed very little since the thirties. A few basic ideas (two heroes, one tragic flight, and forever thankful nation) and general statements (the Testament for *Young Lithuania* was immutably most quoted document) formed up several paragraphs in history text books and filled in countless pages of press media and fiction or non-fiction literature. Several local investigations had occurred in Kaunas and Chicago, but – intentionally or not – their authors had rather supported a traditional approach than scrutinized a historical accuracy. The lack of primary sources and thematic shallowness prevailed. No large-scale scientific research has ever been conducted (or at least nothing is known about such initiative or accomplishment). Thus, the whole story about S. Darius and S. Girėnas remained far from being told.

Exactly these controversies had propelled our research: the difference between moderate evaluation of the flight of *Lituanica* in the United States (where it had originated, was sponsored and partly authorized) and its idealization and

mythologization in a traditional national narrative, and also the disparity between active remembrance and passive historical knowledge in Lithuania (to which S. Darius and S. Girėnas or their airplane, or their flight were by no means formally related before the crash of *Lituanica*).

Novelty, Impact and Relevance

The main idea was to launch a complex archival research in three countries, to create a more solid database, to reconstruct the chronology and particularly explore crucial aspects of politics, ideology and law (which were mostly disregarded in the traditional retelling of the known-all-over story about S. Darius and S. Girėnas). In this work, the historical event is regarded as a chain of multiple interactions, that is, a manifold *historical process*, not a single happening. The long-term aftermaths are considered as much important as the central event (flight and crash of *Lituanica* in 1933). Thus the chronological boundaries are to be set for more than 80 years (1927 – 2013). Selected chronological, geographical and thematic boundaries allowed exploring this complex historical process – or *S. Darius' and S. Girėnas' file*, as it is named in the title – as a whole, in its real scope. The result is a documented story about S. Darius and S. Girėnas, told coherently and impartially (as much as it is possible) for the first time.

The relevance of this study lies in its novelty and also in the provided prospect of a further intellectual discussion. This work is relevant to modern patterns and tendencies of historical research, and it should raise a particular interest of those historians who focus on different attitudes towards the past and on problematic co-existence of its scientific explorations and social, cultural, and ideological applications. In regards to the applied interdisciplinary approach (combined analysis of the historical sources and meteorological data) and to the introduced method of the examination of material sources (the *Lituanica-3D* project), this work may interest the researchers of not only humanitarian and social sciences, but of some other fields of scientific research as well.

Subject

This research traces the parallel of the principal developments or central events

(flight and crash of *Lituanica*; formal and public approach to the pilots' feat before, during and after the flight; reactions of official Washington, Berlin and Kaunas; findings of the official investigations) and a broader context, general factors involved in formation of the continuous process (declared interests and understated motives; prevalent opinions, actions and restraints; impediments to initiatives of commemoration, cognition and popularization; genesis and nature of the narrative). In other words, the investigated subject is a historical past (documented, scientifically knowable) behind a popular story about S. Darius and S. Girėnas: what really happened and how (if at all) it became collectively known, memorized and remembered, or imagined.

Notably, this work is not bound upon the history of Lithuanian and world aviation. The specific matters of aviation – the pilots' airplane and their transatlantic flight, and even their professional biographies in a technical sense – are considered as correlating topicalities which are being brought to attention as much as the general subject requires.

Problem

As a mental construct, a popular narrative about S. Darius and S. Girėnas is being held together by a twofold question: why did the pilots die, and whose fault it was? The second part of the Big Question is more rhetorical than logical and indicates narrative's specific nature and function: it is a system of beliefs rather than of thoughts, which is being used for preserving collective memory, not for accumulating and passing over the historical knowledge. There is a knowingly established myth at its core, a notorious *Mystery of Soldin Forest* (referring to the title of the chapter in P. Jurgėla's bestseller, published in 1935 in Chicago): as if *Lituanica* crashed for some mysterious reason – perhaps, a deadly storm or Nazi shooters. The general suspicion had its origins in rumors and never was grounded on specific facts. However, it has endured through the time and survived changes of state systems and flow of competing ideologies. It still floats in the realms of memories and imagination, - flexible and easy, and well-liked indeed.

One could argue that the intricacy and problematic nature of sources, mistreatments of the historical past and even the denial or distortion of relatively well-known (or easily accessible) factology might be an occurrence of law, not an exception in Lithuanian

memory culture. According to some researchers, rooting in poetry rather than politics is the main, recurrent and renewable feature of the Lithuanian identity (as Nerija Putnaitė has put it). And yet the case of S. Darius and S. Girėnas stands out for its evident conceptual complexity, lasting popularity and extremely poor scientific cognition.

The most popular question – why did the pilots die, and whose fault it was? – was not directly answered in this study, for two reasons: 1) only the first part of it may be rationalized and scientifically explored; 2) a major investigation of the specific cause of the pilots' death would require a broader interdisciplinary approach and a ready-to-use platform of historical empirical knowledge. Namely this essential understructure was built and primary problems were solved in this study. It presented database and introduced methodological approaches, revealed the sequence and interrelations of events and ascertained causal relationships (e. g., explained a process of authorization and formal status of the flight, revealed circumstances and outcomes of the forensic and technical expertizes, the limits of the carried-out official investigations into the crash, the legal grounds for bringing the pilots' bodies and airplanes' remains from Germany to Kaunas, and so forth). It brought to light precise juridical and political considerations which influenced the historical process and caused formation of the collective memory.

Formulation of the Theme

The original transcript of the pilots' names is as follows: Stephen Darius and Stanley Girch. Both pilots also used to add their middle names: accordingly, William and Thomas. However, they are much better known as *Steponas Darius* and *Stasys Girėnas*. It is a traditional Lithuanian adaptation: a combination of a true name *Darius* and a pseudonym *Girėnas*. It spread all over even in legal documentation, in Lithuania and elsewhere, after the crash of *Lituanica* and after the pilots' funeral in Kaunas.

A *file* is the central word in a title, which means the complex of ideas, questions and problems discussed in this work.

The subtitle indicates three layers (or imaginary volumes) of the *file*: *historical process* – the central event, mainly flight and crash of *Lituanica*; *approach* – the collective, official and public, attitudes towards it; *evolution of the narrative* – the

origins and further (trans-)formation of the traditional narrative.

The triple subtitle refers to the structure of the dissertation: it is composed of an introduction, body (three sections), conclusions, references and annexes.

Review of the Sources

The archival sources are a backbone of this work. The search for documents took place in more than 20 state and private archives in Lithuania, Germany and the USA. The sources used in this work may be grouped as follows (in order of relevance and quantity):

- Unpublished archival written and visual sources: institutional and private documents; drawings, schemes and maps (navigational, topographical, meteorological);
- Published written and visual sources: collections of documents; press media (newspapers, journals, bulletins from news agencies, albums of press-cuttings); official databases (e. g., *FAI* records, Lithuanian legal acts); memoirs and other articles and books (used by previous authors as a historiography); in part – iconography (newsreels, photo albums, virtual exhibitions);
- In Section 3 sources include works of literature and cinema of various genres (novels, poetry, plays, comics; documentaries, amateur and drama movies);
- Material sources: the debris of the *Lituanica* airplane (examined by 3D scanning and by applying computerized reconstruction during the experimental project *Lituanica-3D*), personal items of the pilots, etc.

The interdisciplinary study (launched for the purpose of clarification of certain contradictions in historical sources, together with scientists at Faculty of Nature Sciences, Vilnius University) involved a method of meteorological reanalysis, which was based on two open databases: *The 20th Century Reanalysis, version 2 (20CR V2)*, and *Daily Northern Hemisphere Sea Level Pressure Grids (NHSLPG)*, in: *Research Data Archive of the Computational and Information Systems Laboratory at the National Center for Atmospheric Research in Boulder, Colorado* (website: <<http://rda.ucar.edu/>>).

The most important written sources have been discovered in the Lithuanian Central

State Archives in Vilnius and the United States National Archives (NARA) at College Park, Maryland. Accordingly, the remnants of the *Join Committee File* (see the Conclusions for an explanation) and the whole special file of the U. S. Department of State (*Darius & Girch*; and the other one, *Waitkus, Felix*) have been accessed there, as well as the vast documentation of the diplomatic correspondence disclosing the state of internal affairs of Germany in midsummer of 1933. The first known reports of German local authorities about the crash of *Lituanica* were found in *Brandenburgisches Landeshauptarchiv* in Potsdam; the whole file unveiling motives of restraint of official Berlin towards construction of the memorial in crash site of *Lituanica* was obtained in *Politische Archiv des Auswärtigen Amts* in Berlin. The exclusive access to the *Package of Annexes* to the official investigations into the crash of *Lituanica* was generously granted by holders of that folder (they wished to remain unknown). The “lost and found” personal archive of S. Darius – thousands of uncatalogued items – was rediscovered in depositaries during two visits to Balzekas Museum of Lithuanian Culture in Chicago, Illinois. The personal archives of other key participants of researched events – ambassador Dr. Jurgis Šaulys, journalist and diplomat Dr. Victor Kaupas, diplomat Dr. Edvardas Turauskas – were studied, accordingly, in Rare Book & Manuscript Library of University of Pennsylvania, the private archive of Victor Kaupas in El Cerrito and the Hoover Institution’s Archives at Stanford, California. Valuable collections of documents and clippings of devoted Chicagoan collectors Aleksandras Račkus and Edmundas Jasiūnas, and also the whole collection of the relics of *Lituanica* at Vytautas Magnus War Museum in Kaunas were kindly made available for thorough examination.

The search was complicated by a characteristic feature: the primary sources were scattered. If there was a cover letter, the annexes were missing (the annexes of both German and Lithuanian investigations into the crash of *Lituanica* had become an unlooked-for discovery, found by author in the private safe of an ordinary accountant); some of the most important translated duplicates lacked the originals (like the report of the German official investigators, sent to the Ministry of Foreign Affairs of Lithuania and vanished). A lot of scattered fragments were discovered during a large-scale and long-term search. However, some of the potentially useful sources remained untracked (e. g., the material of an investigation into the take-off of *Lituanica* – launched by the U.

S. Department of Commerce Aeronautics Branch – appeared to be missing at NARA).

Correspondingly to the found or lacking sources, the missing links in the reconstruction of chronology were solidly filled in or accentuated as yet to be filled. The remaining gaps were considered as the eloquent landmarks for further scientific explorations. Thus the structure of chronology is as much important as its content.

The press media or at least the Lithuanian newspapers were reviewed and partly analyzed in the books of previous authors (P. Jurgėla, 1935; N. Dariūtė-Maštarienė, 1990). Therefore, in this work the focus was set on nature and dynamics of general (Lithuanian and international) media coverage related to *Lituanica*; simultaneously, the direct use of rather trivial information or repetitive factology in its content was avoided.

The sole collection of documents related to S. Darius and S. Girėnas (ed. by N. Dariūtė-Maštarienė, A. Gamziukas, G. Ramoška, 1991, Kaunas) includes the transcripts or facsimiles of some of the most important sources. However, this respected team of highly motivated and devoted authors has limited themselves by narrowing the thematic and geographical field of exploration. They used specific approach and disregarded scientific methods, and sometimes took full liberty to make subjective or sufficiently ungrounded comments. Most importantly, some transcripts of the primary sources, even S. Darius' diary, included inaccuracies or mistakes, and had to be carefully checked.

Almost the same applies to the famous bestseller, a publicist monograph by P. Jurgėla (1935, Chicago). The author used exceptionally abundant sources; he was the first to study S. Darius' personal archive in Chicago. However, his research was too limited geographically and thematically; sources in Washington, Berlin and Kaunas remained inaccessible during his research. The author used a creative, impressive storytelling and openly relied on own memories, imagination and personal preferences.

As to the works of other previous authors, it is worth noting that they predominantly followed in P. Jurgėla's footsteps or relied on the equally acclaimed authors of the collection of documents. The long-term research had changed our attitude towards these works significantly: at a starting point, they were considered and effectively used as a guiding historiography; later, they mostly were regarded as sources or explored as parts of the subject. Variable status applied to other quantitative literature:

from extensive retrospect and memoirs (P. Jurgėla, 1935; N. Dariūtė-Maštarienė, 1990, Kaunas) and non-scientific niche investigations (A. Gamziukas, G. Ramoška, 1996, Kaunas) to publicists' essays or political novels (J. Dovydaitis, 1967, Vilnius; V. Mačiūka, 1994, Kaunas) and comics or graphical novels (V. Vijeikis, 1951, Chicago; Anušauskaitė M., Jord G., 2014, Vilnius). Perhaps, one of the most important exceptions was a precise study and computer drawings (basic projections of a three dimensional *Lituanica* airplane, that is, *Bellanca CH-300 Pacemaker*) by S. Štulas (the Lithuanian Aviation Museum, 1995): they were independently developed and refined by this author and kindly provided for direct use in a *Lituanica-3D* project (2013 – 2014).

Literature

Aviation history researchers and popularizers in Chicago and Kaunas – collectors, archivists, museologists, journalists, writers and, specifically, S. Darius' daughter (who was a doctor by profession) – had put big efforts in trying to collect living memories and available archival sources (J. Čepas, J. Balčiūnas, A. Gamziukas, E. Jasiūnas, V. Ramonis, G. Ramoška and others). In given circumstances, some of their works were outstanding accomplishments which had great impact on collective memory and memory culture. However, they tended to be scarce of new sources and historical accuracy, lacked novelty in methodological approach and were limited by range of problematics. The traditional obstacle – tendency to idealize, dramatize and mythologize the past – was hard to overcome. Notably, publications during the Soviet occupation were extremely heavily affected by the propagandistic narrative. Thus the popular historical literature (including memoirs related to *Lituanica*) was treated as a specific field of information; it was mostly used as a source or subject for researching the evolution of popular narrative.

In available scientific historiography, there were at least two bachelor works devoted to the theme of S. Darius and S. Girėnas (L. Griciūtė, 2011, Šiauliai University; J. Mintautė, 2013, Vilnius University). Professional historians had occasionally drawn their attention to the specific aspects of the subject (e. g., controversies of the *rehabilitation of national heroes* during late fifties and sixties in Soviet Lithuania was farsightedly remarked by A. Streikus in 2007). However, the scientists principally

regarded a case of S. Darius and S. Girėnas as an illustrative fragment for their studies of some broader historical issues. Some historians remained rather passive observers and followed the traditional pattern: they described the pilots as faultless national heroes, and even generously overstated their talents and bold deeds. During her doctoral studies, the author of this dissertation has published six scientific articles and considered beneficial to not repeat or re-tell in detail these (or other) already accomplished works. Therefore, the analysis of some of the most important sources and issues were only shortly introduced or partly discussed in the dissertation: e. g., contradictory findings of (and materials used by) the official investigators in Germany and Lithuania, the genesis of the *Package of Appendixes*, formation and inner structure of the State Departments' *Darius & Girch* file, data of meteorological reanalysis about factual weather conditions during the flight of *Lituanica*, propagandistic nature and secret maintenance of the *discovery* of the embalmed and concealed pilots' remains in Soviet Lithuania, and so forth.

As this research was inseparable from various historical contexts, numerous works of Lithuanian and foreign, mostly contemporary historians on other subjects were essential to this dissertation. The fundamental studies on formation of certain *Lieux de Mémoire* and development of the traditional narratives about Žalgiris or Grunwald battle (D. Mačiulis, R. Petrauskas, D. Staliūnas, 2012) and Margiris and Pilėnai (D. Baronas, D. Mačiulis, 2010) were especially timely, excellent examples of the consistent analysis and application of methodology. The large-scale historical surveys and monographs (R. Evans, T. Kessner, Z. Steiner) and scrupulous niche case studies (S. de Sando) were just as useful, as well as the scientific essays of the acclaimed sociologists, politologists and philosophers (J. Jonutytė, N. Putinaitė, A. Jokubaitis, A. Rimaitė, L. Donskis).

Conclusions

1. The real development of an idea to fly non-stop from the United States of America to Lithuania and the implementation of it was far from an idealized vision which spread all over from the so-called Testament of S. Darius and S. Girėnas. It was a large-scope project, inseparable from on-going major shifts in the U. S. and world politics, economics and law (private investment and injections of donation, turmoil of finances, ups and downs from the Roaring Twenties to the Great Depression, the enforcement of the U. S. Air Regulations, the growing importance of air safety, active and passive air defense and strict watch of air space in European countries, growing tensions in world economics and politics). It also correlated with the pilots' own ups and downs: their luck and misfortunes in development of private businesses and projected professional ambitions in rapidly growing American industry of aviation (numerous biographical facts were ascertained by the detailed analysis of S. Darius' *Aviators Log*; see Appendix 2 of the dissertation). A combination of these macro and micro processes had led to this starting point: S. Darius' dream of an independently accomplished solo transatlantic flight was turned into a massive public project – to fly non-stop from New York to Kaunas together with S. Girėnas by the support of the American Lithuanian colonies. The preparations took place mainly in Chicago and New York, since midsummer 1932 to midsummer 1933. The essential aims and challenging tasks were: a) to form and keep favorable public opinion (to win the hearts of people who were bored of aviation novelties and worried about their jobs), b) to form sufficient budget for modifications of the airplane and for sufficient flight training as well, c) to prepare and scrutinize a flight plan and d) to authorize the flight. The maximum efforts produced medium results. Preparations were complicated by: objective issues or *force-majeure* (prolonged downturn of economy, enforcement of the US air law, political disagreements between American Lithuanians, and even unfavorable weather conditions) and subjective difficulties (lack of experience, mistakes or mishaps in administration and management of the campaign, unequal and unrealistic distribution of financial and juridical obligations, risky multi-tasking of S. Darius and so forth). In 1932, the optimism prevailed, due to comforting moral support of the Lithuanian diplomats in Chicago, Washington and New York (although this assistance was provided on controversial grounds and later, after the crash of *Lituanica*, caused insinuations for the

Lithuanian government) and somewhat success of the Aviation days (crowds of supporters, modest donations). In 1933, the pessimism arose due to late and insufficient donations and respectively lesser possibilities for technical preparations; the enforced Air Regulations came into effect in March, causing even bigger confusion. As a result, the final readiness for the transatlantic flight was incomplete: the pilots have had minimum of training; they left without any radio equipment and supposedly relied on astronavigation which was of little practical use; the flight plan was partly conformed to officials (institutions in Washington and Kaunas were left unaware of or unsure about the exact flight route and were totally misled by a false date set for take-off); the process of authorization was disrupted and the permit for flight remained pending at the Department of State (therefore, the investigation was launched by the Department of Commerce immediately after the unexpected take-off); and the interests of the pilots and their next-of-kin were left unprotected (both men died intestate; neither pilots nor airplane were insured; mutual agreement – *Memorandum of Agreement* between S. Darius and S. Gerch – and the Treaty of Trustees did not provide for the deadly outcome of the flight). Contradictory to the assumptions in historiography, this analysis proved that it was not the money shortage, but rather incompetence of the pilots' helpers and inexperience of S. Darius (who orchestrated the project), which caused complications during preparations and led to controversial formal status of the flight of *Lituanica*; they were unprepared or were unable to adapt to changes, which played mostly to their disadvantage. The most popular presumption – as if the pilots were too poor to pay 100 dollars in order to expedite the authorization process, and as if that was their only failure to comply with formalities – must be categorically ruled out. Also, this research solidly proved a widely disregarded or understated fact that both the pilots and the involved Lithuanian diplomats had no intension whatsoever to formally relate the flight of *Lituanica* to Lithuania: *de jure* it was a public project of American Lithuanians, which *de facto* remained to be a private venture of S. Darius (especially considering his idea of a return flight, which was precisely described in pilots' *Memorandum of Agreement* and never made public as a such, – for more, refer to Appendix 3 of the dissertation). Presumably, in case of the flight's success the officials would turn a blind eye to any faults. However, after the crash, major attention was drawn by every imperfection.

2. The traditional polemics about a factual flight of *Lituanica* has no solid grounds, because the greater part of the accomplished flight – from Newfoundland to Germany – is undocumented. The intended flight plan was under control of S. Darius and even his closest helpers were sometimes unaware of the details. The most important factual data, the pilots' notes (the flight journal or *flight diary*, as it was named by press back then) were destroyed during the plane crash or had vanished afterwards. Thus, factual flight parameters – course, speed, timing, weather conditions, and fuel consumption – remain unknown. In this work, the atmospheric conditions were ascertained at least to some degree: three zones of unfavorable weather conditions were detected over the Atlantic Ocean and Europe (for details, see Appendix 4 of the dissertation). Further analysis was focused on the most documented final stage of the flight over Europe, particularly its last leg over Germany. The research revealed that right before take-off S. Darius could be informed about a severe weather formation over central Europe; it might have forced him to abort the intended plan and to rely on much less preferable (and less studied) alternative; this last-minute change later caused gaps in argumentation of the findings of official investigations. S. Darius was well informed in advance about the risks of the alternate route. Repetitive warnings received by S. Darius included the description of the northern Baltic coast as unsuitable for visual navigation at night; hints about obstacles in vicinity of the Polish corridor; and mentioning of the no-fly-zones in the vicinity of a free city of Danzig (now – Gdansk, Poland). A method of radio navigation was ruled out and offers of special navigational assistance from ground were rejected by S. Darius; thus the success of the flight had mostly depended on careful planning and piloting skills. However, both pilots gained only average experience in *blind* flying (see Diagram 2, Appendix 2 in the dissertation) and provided themselves with partly prepared alternate flight routes. S. Darius was as a captain, author of flight plan and chief navigator of the crew, and he knowingly took the risks. The crash site appeared to be very close to the primary, most carefully planned flight route (through Berlin). Data of meteorological reanalysis suggested that in the time of the crash there was a rift of the clearer skies in the vicinity; thus a stormy weather should be regarded as one of possible premises and must be ruled out as a primary cause to the fatality. Analysis neither denied nor proved possibility that the airplane crashed attempting to perform a forced landing; but it led to strong assumption that *Lituanica* was unable to proceed and reach Kaunas that night

(there is more solid ground to consider excessive consumption of fuel than its sufficiency; more ground to admit disorientation in extreme conditions for navigation at night than a precise realization of the plan). Possible source of psychological strain was disclosed, which could withhold the pilots' timely decision to land safely before sunset. They both acknowledged the fact that due to lack of authorization they faced penalties and revoking of their licenses in case they landed anywhere but in Lithuania (notably, S. Girėnas did not share S. Darius' opinion and pressed for finalizing of authorization procedure). The campaign of their flight was focused on ambition to fly non-stop to Kaunas; namely this goal made their feat exceptional in the context of on-going race, the *Atlantic fever*. Thus there was this double pressure, fostered by a fatigue after long flight. All these considerations about the final leg of the flight (which was far from the easiest part as S. Darius used to claim) were new to historiography. The differences and certain resemblance of the primary and factual flight routes, the locality of the crash site and other aforementioned circumstances were unnoticed or ignored by the official investigators; notably, they fiercely denied possibility of the factual route through Berlin.

3. There were two official investigations into the crash of *Lituanica*: the first was carried out by the German police officers and authorized by the institution of oberpresident of Brandenburg and Ministry of Aviation; the second was carried out by the Lithuanian air force officers and authorized by the Joint Committee in Kaunas. For numerous reasons revealed in this work, both investigations are to be considered as hastily launched formalities, impelled (and limited at the same time) by public pressure and political considerations. The text of the Act of the findings of the subcommittee led by Col. Lieut. A. Gustaitis (next year he became colonel and the chief of Lithuanian Air Force) was published in Lithuanian dailies and prevailed in historiography. The hypothesis introduced in the Act gained huge popularity (as if *Lituanica* reached European coasts in northern Scotland, flied over Stargard in Germany and maintained course towards Kaunas, but confronted the atmospheric front and then turned to Berlin, due to very bad weather and imperfections of engine the pilots decided to attempt a forced landing, flew too low and hit the top of the high tree over the forest). However, for various reasons – partial attitude, initial data of technical or forensic expertise (which were yet to be finished or scrutinized), other shallow argumentation – the findings are to

be considered as unreliable if not for this theoretical reservation of yet-to-be-discovered sources: presumably (although hardly probably), the investigators used additional sources and intentionally left them unknown. The findings of German investigators led by Maj. Hattendorff (he was a security guard police officer at Berlin-Tempelhof airport; germ. *Polizeiflugwache*) were presented in the Report, which is still a historiographical novelty. The Report was officially sent to Kaunas on demand of Ministry of Foreign Affairs, but it remained unpublished in Lithuania and the United States (apparently, American diplomats showed no interest in this Report, as the Department of State relied on the Lithuanian Act and never mentioned the German Report). The German investigators were the first and only to work at the crash site and possessed primary information, but they were extremely limited in time (July 17 – 24, 1933; to compare, the Lithuanian investigation lasted 6 times longer, since July 19 (formally, July 24) – August 30). Neither technical nor forensic expertise was carried out in Germany. The Report introduced a hypothesis which relied on local inspection and careful theoretical assumptions (as if pilots were unintended to stop in Berlin and perhaps flew in from England, they were exhausted, disoriented while flying at very dark night and in deteriorating weather and were low on fuel; they looked for a place for forced landing, flew in risky altitude in poor visibility and hit the tops of the trees). Presumably, German investigators also used additional sources and intentionally left them unknown; but it is indeed hardly probable. The analysis has led to a conclusion that the driving force behind the formal nature of both investigations was compliance to general political agenda, that is, a satisfaction of *Raison d'État*. For different reasons there was a similar necessity in Germany and Lithuania to block the rumors about the shooting down of *Lituanica*, to prevent insinuations for the governmental institutions and tensions in mutual relationship (complications were undesirable in the context of on-going negotiations on trade treaty; it was of the highest interest of Lithuania; in this sense, Germany was in advantageous position, however, Berlin was in need to protect other political interests of its own).

4. The rumors about the shooting down of *Lituanica* appeared in one week after the crash, when the sensational news sprang up in French, Belgium press and also in some German social democratic newspapers in abroad. The rumors were nourished by general public awareness about a situation in Germany and prevailing fears of imminent military

conflict between the European powers. The important pretext (but not ground) for rumors was an on-going militarization in Germany which was considered as a public secret. Another pretext (but not ground) was the obvious enforcement of civil (or passive) air defense in Germany – national organizations under control of the Ministry of Aviation, intense training, drills and propaganda – which, accordingly to the American diplomats in Germany and Poland, was a disguise for the ambition to establish active, military forces. Namely in midsummer of 1933, the air space watch was enforced in Germany, and the security and vulnerability of the German air space became one of the highest topicalities in state propaganda. Therefore, the rumors about shooting down of *Lituanica* were neither specifically grounded (as it was presumed in the *Mystery of Soldin Forest* or later prompted by Soviet ideologists) nor *wild* (as the German diplomats asserted). Analysis of immediate and lasting reactions of Berlin and the dynamics of the allegedly sensational reports (none of them appeared prior to the crash) had led to a conclusion that the rumors originated from the politically motivated overstatements, in which the state of affairs in A. Hitler's Reich was intentionally exaggerated or distorted.

5. The region of the crash of *Lituanica* ought to be of considerable strategic importance to Germany; for this reason the crash itself and its resonance in international media were regarded as a potential threat to the political interests of Germany and direct harm to the on-going fierce propaganda. Confidential documents of the U. S. Department of State and the Department of War from midsummer of 1933 confirmed that Washington was well supplied with military intelligence about the militarization process in Germany. Various activities of creation of purportedly civil aviation infrastructure mainly took place close to the South Western border of Germany. But the no-fly-zone declared by Ministry of Aviation in January 1937 raised diplomats' suspicion that certain activities were also under way on the opposite, North Eastern border with Poland. Notably, the territory prohibited for flying appeared in just about 15 km from the crash site of *Lituanica* (see the maps in Appendix 5 of the dissertation). Although these circumstances could hardly be connected to the crash of *Lituanica*, they most probably influenced the immediate reaction and formed long-term position of Berlin. German local authorities enthusiastically offered assistance in transporting the bodies of the pilots and the relics of the flight to Kaunas; the minister of foreign affairs K. von Neurath and

governor of Prussia and minister of aviation H. Göring were the first to send official condolences for the government of Lithuania (despite the clear fact that the American licenses and the U. S. passports of the pilots and the U. S. registration documents of the crashed airplane were found and confirmed immediately after the crash site was inspected). The logics behind an instant and unconditional support for Kaunas lied in the interest of Berlin to distract attention from the important region, to prevent international resonance and stop *wild rumors* about the purportedly shot down *Lituanica* and hidden traces of the Nazi crime, and also to gain political advantage against Lithuania. The later documents of Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Propaganda indicate that efforts of Berlin were to no avail: as the procrastination in granting permission to Lithuania to create the memorial at a crash site of *Lituanica* lasted for two years, Kaunas was continuously blamed for being ungrateful and was pressed for easing the limitations for Germans in the autonomous region of Klaipėda (Germ. Memel; the Lithuanian-appointed Directorate and also the Parliament, to Berlin's discontent, has passed the enforcements of law seeking to prevent germanization and nazification of this region).

6. One of the most critical findings in the reconstruction was the sudden move of jurisdiction and historical memory from the USA to Lithuania – *the political castling*, as it was named in the dissertation. The U. S. Department of State had shaped and declared the position of noninterference in less than 24 hours after the crash of *Lituanica*. The Department of Commerce ceased the investigation into the allegedly unauthorized take-off (allegations to the pilots of *Lituanica* were made public, but technically left unproven) and withheld from investigation into the plane crash and death of the American pilots. Juridical and political considerations withheld federal institutions from direct interference; instead, Washington inclined to actively support the initiatives of Lithuania. Thus the United States silently stood aside; Germany sought to minimize the aftermaths; and Lithuania sought exactly the contrary – to stress the importance and international significance of the flight of *Lituanica* (considering the feat's patriotic nature and powerful symbolic meaning to the statehood in-the-making). While Washington and Berlin did not contradict, the Lithuanian government (after assumptive consultations with the Lithuanian Aero Club) accepted a political decision to give the state funeral for the American-Lithuanian pilots and to bring all relics of the flight to

Kaunas, including the bodies of the naturalized citizens of the United States and their private property (which was partly controlled by the board of trustees in Chicago). At first, this initiative was unanimously accepted as a noble gesture of thankful *Young Lithuania* (and so it was described in historiography). However, soon it proved to be a rather shortsighted political maneuver and, as such, raised discontent of American Lithuanians (who waited for the pilots – or their remnants – to come back to Chicago). In one week after the crash of *Lituanica*, several investigations have been launched on the prime minister's orders: as the first seating of Joint Committee and investigative subcommittee took place, not only technical investigation, but also the forensic expertise and embalming of the bodies had started. Confidential documents revealed that this late decision was provoked in response to public pressure and likely was fostered by hopes to earn political dividends. One of the characteristic features of the *political castling* was partly disregarded will of the pilots' relatives in Chicago and Kaunas. During the first 24 hours, the officials in Washington and diplomats in Berlin had procrastinated deciding on what to do with the pilots' bodies, as the response from pilots' relatives in Chicago was pending. The governmental institutions in Kaunas acted immediately after the communique of the German Ministry of Foreign Affairs about the crash of *Lituanica* was delivered – without any hesitation or caring for the relatives' advance approval. Some of the subsequent procedures in Kaunas were of controversial juridical nature. E. g., the embalming process was hardly grounded in regards to law and to professional ethics (in 1933 prof. J. Žilinskas was the only practicing embalmer in Kaunas; embalming has been formally legitimated in Lithuania only lately). It was meaningless from the scientific point of view, as the heavily mutilated bodies were severely decomposed after being held in midsummer's heat for a week (this was partly admitted by prof. J. Žilinskas and confidentially affirmed to the *Charge d'Affaires* of the U. S. Legation in Kaunas M. L. Stafford by the minister of foreign affairs D. Zaunius). The *political castling* was of crucial importance for the long-term aftermaths (even those which appeared in Soviet Lithuania 25 years later). The most important developments took place firstly in Berlin, Kaunas and Washington (highest intensity of (inter-)actions lasted for one week, the subsided processes continued for another month or two), and later concentrated in Kaunas and Chicago (the role of Berlin and Washington faded away after 1936).

7. The process of formation of collective memory mainly took place in Chicago (which was the second home for the pilots and settlement of huge colony of American Lithuanians) and Kaunas (where the embalmed bodies of the pilots and the relics of their *Lituanica* remained, and where the Joint Committee and Lithuanian Aero Club cooperated till late thirties). The subject of memory was the same, but developments were of different patterns in the USA and Lithuania. In Chicago, the American Lithuanians managed to fulfill the most successful cultural projects: a solid monument for S. Darius and S. Girėnas was built, a publicist's monograph was published and the 2nd transatlantic flight of American Lithuanians (*Lituanica II*, flown by the reserve lieutenant of the U. S. Air Force Felix Waitkus) was organized as early as in 1935. On the other hand, essential archival sources and material relics in Washington, Berlin and Kaunas were inaccessible for the American Lithuanians (as in case of P. Jurgėla, who repetitively asked for documents); the public petitions and resolutions, and private requests by the relatives of S. Darius to launch an independent investigation in Washington were tendentiously declined by the Department of State at least till 1935 (for the formal reason that the American government had no grounds to question the findings of the investigation in Kaunas and was *in no position* to launch an investigation of the similar kind); their claims were also declined by the Joint Committee in Kaunas in May 1934. Therefore, despite the most favorable political environment, improved economic situation and free press, the American Lithuanians had failed to approach to more critical, rationalized historical outlook and mostly relied on mythologized *Mystery of Soldin Forest* introduced by P. Jurgėla, the author of the bestseller monograph *The Winged Lithuanians, Darius and Girėnas*. Meanwhile, the commemorative initiatives in Kaunas were delayed or abrupt for much more complicated reasons. There, a serious issue was tendency of the Lithuanian Army officers to get involved in policy making and actively participate in critical events (some of the key decision makers in commemoration projects got arrested and were sentenced after the unsuccessful coup in June 1934; some were sent to exile by Soviet NKVD in June 1940, participated in uprising in July 1941, at least one was later sent to Stutthof by Gestapo). Among other factors was a controversial legal status of the flight of *Lituanica*, due to which the Joint Committee was confronted with the *questions of complex juridical nature*; and also political situation – namely, strict censorship, tightened press law, and deteriorated

relations between Germany and Lithuania. Indirect impediments had come from abroad. Negative influence was made by American Lithuanians' insinuations (which arose from misinterpretations of the earlier friendly support of the Lithuanian diplomats for S. Darius and S. Girėnas): allegedly, Lithuanian government rejected financial assistance for the pilots, failed to fulfill the satisfactory investigation into the crash and reveal true cause of death of the national heroes, and only sought political benefits. The memorial building in Germany has met the resistance of the official Berlin and was intentionally prolonged till 1935; afterwards, the German diplomats demanded to withdraw the edition of fiction novel of L. Luncienė (the subtitle of which included the *Mystery of Soldin Forest*) from all public libraries as late as in 1939. Nevertheless, for the most part the commemoration initiatives in Kaunas were impeded due to bureaucratic administration and general lack of competence in culture politics: the permanent exhibition devoted to *Lituanica* was finished in 1937, the embalmed bodies were laid in temporal memorial-basement also in 1937, the documental monograph of the Lithuanian Aero Club remained soon-to-be-published for 7 years and never appeared, and the monument in Kaunas was built 60 years later, in 1993. Thus, in the thirties the major commemorative initiatives developed under such contradictory circumstances: in Chicago, independently organized cultural projects were sufficiently backed-up by public donations and developed very successfully, but public demands to launch additional or independent official investigation were declined in Washington and researchers were denied access to the sources in Kaunas (as the Lithuanian government was inclined to collaborate with the Lithuanian Aero Club); in Kaunas, the Joint Committee – which was a formal representation of *de facto* cooperation between the Lithuanian government and Lithuanian Aero Club – controlled the important part of primary sources (a so-called *Joint Committee File* in the Ministry of Foreign Affairs), got sponsorship from budget means and fostered ambitious plans, but they either got stuck or failed after Soviet occupation. The rationalized critical attitude towards the story of S. Darius and S. Girėnas was formed up neither in Lithuania nor in the United States. The Act of the findings of subcommittee led by A. Gustaitis in Kaunas (which consolidated the image of the pilots' ideal readiness for the flight) and P. Jurgėla's *Mystery of Soldin Forest* in Chicago (which introduced an image of the victimized tragic heroes) formed the origins of the idealized or mythologized narrative. Contradictory to the assumptions in

contemporary historiography, it is noteworthy to add that the remembrance of S. Darius and S. Girėnas had not brought up together the Lithuanians on opposite sides of the Atlantic for any specific deed. Despite the urge of the Lithuanian diplomats, the commemorative initiatives were developed separately; this gap narrowed a little, yet remained obvious during the flight of *Lituanica II* in 1935. The American Lithuanians were better organized and pursued some bitterness towards Kaunas; in Lithuania the bureaucratized processes were much slower (discussion about a place for the monument in Kaunas prolonged for 6 years) and people pursued suspects towards Berlin. Therefore, a slightly different collective memory was formed up and fostered on each side.

8. The following phases were detected in long-term development of the evolution of narrative: 1933 – 1940 (an introduction and monopoly of the *Mystery of Soldin Forest*); 1940 – 1944 (transition: the end of initiatives of the Lithuanian Aero Club and the last efforts of Darius-Girėnas Committee in Kaunas) – 1957 (crisis of narrative: *Lituanica* disappears from public in Soviet Lithuania; commemoration efforts in the United States were suppressed by political fight for the independence of Lithuania); 1957 – 1969 (radical transformation: introduction of the *propagandistic weapon*; on the 25th anniversary Soviet ideologists implement unexpected propagandistic actions inside and outside of the USSR and take over the commemorative initiatives of American Lithuanians); 1969 – 1983 – 1990 (general *status quo*; the 50th anniversary becomes culmination of the popularity of a Soviet legend about brave falcons, rejected by Lithuanian bourgeoisie and killed by Nazi villains; later, latent decomposition of this ideological construct follows); 1990 – 1996 (fresh initiatives in Kaunas: books, articles, conferences, monument, the year of S. Darius and S. Girėnas in Lithuania in 1993) – 2013 (disorientation: individualized and rather chaotic search for new attitude towards the past; the year of S. Darius and S. Girėnas in Lithuania in 2013 passes without new accomplishments or noteworthy events). It may be ascertained that the evolution of narrative generally conformed to the change of the prevailing – national, Marxist and liberal – history paradigms in Lithuania in the 20th century. It was inseparable from the geopolitical situation of Lithuania, the World War Two and Soviet and German occupations, an iron wall and Cold War, controversial political thaw, Soviet era of stagnation, perestroika, and national revival movement, *sqjūdis*. Although the flight and

death of S. Darius and S. Girėnas was immutably considered as a historical event, the historical knowledge had stagnated or changed very slowly, both in Lithuania and in diaspora. The complicated preparations and controversial formal status of the flight, the *political castling* (and, besides, the objective reason that it was difficult to collect information which was spread over three countries in the early thirties) formed grounds for the development of inadequately idealized and mythologized narrative which soon had rooted into Lithuanian memory culture. The archival sources remained inaccessible or were not made public, the scarce supply of information remained for decades. Even the most motivated authors and independent researchers in Lithuania or elsewhere contented themselves with limited conception of the flight and crash of *Lituanica* and modest cognitive aspirations. The essential problematics – issues and aspects related to humanitarian, social, technical and nature sciences – was practically eliminated (proper example might be the relics of *Lituanica* airplane, which were on display in Kaunas most of the time, but not once were presented as subject of scientific research until 2013, when the experimental project *Lituanica-3D* was launched, - see Appendix 6 in the dissertation). The prolonged *status quo* of historical knowledge caused stability of the content and dynamics of the forms of narrative. It was radically and intentionally transformed only once, in Soviet Lithuania during late fifties and sixties, under control and close supervision of the Central Committee of the Lithuanian Communist Party and the KGB: the riddle of the *Mystery of Soldin Forest* was temporarily “solved”, as the Soviet ideologists had “found” culprits among the enemies of the working class. The scenario of *discovering* the pilots’ embalmed bodies (which were put into concealment in 1944) and burying them in the cemetery of soldiers in Kaunas was carefully accomplished in 1964. After that, the question “why did the pilots die, and whose fault it was?” reappeared only in late eighties, when the ideological axis of the narrative diminished or vanished. The research initiatives sprang up in the early nineties in Kaunas but were not adopted or developed. Lately, modernity and process of democratization opened a new realm for phantasies. The terms of *syndrome* and *complex* of S. Darius and S. Girėnas were introduced in the media, replacing the Big Question’s “why” with “what for” or “what’s in it for us”. Continuous search for novelty in the old narrative has been most clearly manifested in culture (theatre, cinema, literature) – as a painful strive to find a treasure that was supposedly lost and missed although perhaps never truly possessed.

STEPONO DARIAUS IR STASIO GIRĖNO BYLA:

ISTORINIS VYKSMAS, TRAKTUOTĖ, NARATYVO KAITA

Reziumė

Disertacija skirta S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlanto vandenyną 1933 m. liepos 15 – 17 d. ir jo ilgalaikių pasekmių tyrimui; taip pat joje atverta populiaraus naratyvo kilmė ir atskleisti jo kaitos pagrindiniai veiksniai bei laikotarpiai. Tyrimas paremtas Lietuvoje, Vokietijoje ir Jungtinėse Amerikos Valstijose surinkta archyvine medžiaga. Duomenys kaupiti, sisteminti, nagrinėti ir apibendrinti, išsamiai aptarti taikant empirinį, analizės, lyginimo, sintezės, interpretacijos, aprašomąjį (kritinės deskripcijos) metodus; papildomai pritaikyti tarpdalykiniai tyrimo metodai. Pasirinkta palyginti plati chronologinė, geografinė, tematikos imtis, įgalinusi ne tik rekonstruoti chronologiją, bet ir aiškintis įvykių sąsajas, tikrinti ar nustatyti priežastinius ryšius, – aprėpti ir atskleisti šią visumą kaip daugialypės problematikos kompleksą, *S. Dariaus ir S. Girėno byla*.

Tema, iš pirmo žvilgsnio, populiari: Lietuvoje ar svetur apie S. Darių ir S. Girėną žino ar bent girdėjo bene kiekvienas tūlas. *Lituanicos* skrydis įtvirtintas kolektyvinėje atmintyje ir reiškiamas atminties kultūroje kaip svarbus, didingas ir visokeriopai prasmingas istorinis įvykis, tautinio tapatumo ženklas, vienybės simbolis. Tačiau ši garsenybė tik sąlyginai pažinta: nebuvo kompleksiško tyrimo faktologijai tikslinti, problematikai atskleisti (bent nežinoma apie tokią mokslinę iniciatyvą). Toks santykis su praeitimi, tikėtina, yra veikiau būdingas nei ypatingas (N. Putinaitės teigimu, nenutrūkstamas lietuviškosios tapatybės šaltinis yra veikiau poetinis nei politinis). Bet vis dėlto S. Dariaus ir S. Girėno atvejis išskirtinis: jau galime kalbėti apie istoriniam įvykiui suteiktą prasmių istoriją; tuo tarpu pats istorinis įvykis tūno nugrimzdęs po perpasakojimų, fantazijų ir mitų klodu. Prieštara tarp aktyvaus atminimo ir pasyvaus pažinimo paskatino imtis šio darbo; be kita ko, interesą kurstė skirtumas tarp santūriai menamo praeities epizodo Jungtinėse Amerikos Valstijose (kuriose subrandinta *Lituanicos* skrydžio idėja, vyko pasiruošimas, įteisinimas, startas) ir idealizuoto vaizdinio Lietuvoje (į kurią pargabenti lakūnų palaikai bei skrydžio relikvijos ir kuri iki *Lituanicos* katastrofos nebuvo formaliai susijusi nei su lakūnais, nei jų lėktuvu ar skrydžiu). Vaizduotėje gajus *Lituanicos* vaizdinys – ryškus paveikslas ir siužetas,

populiarusis *Darius ir Girėnas* (kuris, nebeskiriant istorinių asmenybių, kartais suprimityvinamas iki vienasmenio *Dariaus Girėno*) – gali būti suprantamas kaip pretekstas, gal net įkvėpimo šaltinis šiam darbui sukurti; jis yra šio tyrimo akiratyje išlaikoma aktualija. Bet vis dėlto iš tikrųjų disertacijos dėmesio centre yra už *Dariaus ir Girėno* slypinti istorinė tikrovė; būtent ją siekiama atskleisti ir pažinti.

Tyrimo **objektas** – tai moksliskai pažinusi, dokumentuotas (atminties projekcijų ir istorinės vaizduotės nepaveiktas ar nuo jų kiek įmanoma atsietas) istorinės praeities fragmentas: ne tik centrinis įvykis (*Lituanicos* skrydis ir katastrofa 1933 m.), bet ir ilgalaikės jo atomazgos, platus kontekstas, giluminiai raidos faktoriai. Nagrinėjamas daugiau nei per 80 metų (**chronologinės ribos** – 1927 – 2013 m.) trijose valstybėse – JAV, Vokietijoje, Lietuvoje – susiklostęs vyksmas ir recepcija. Pagrindinis **tikslas** yra atskleisti šio proceso dinamiką ir struktūrą, ir išsiaiškinti, kokia buvo, kaip ir kodėl kito (ar išliko nekintama) jo kolektyvinė samprata.

Viešojoje erdvėje ir populiariojoje literatūroje S. Dariaus ir S. Girėno istorija paprastai spraudžiama į *užaugęs-noriu-būti-lakūnu* tipo švietimo arba į aviacijos istorijos rėmus, o istorikų darbuose dažniausiai suskliaudžiama atminties kultūros ribose. Disertacijoje šių tradicinių – tematikos, o taip pat chronologijos, geografijos, problematikos – rėmų nėra, nes jie per siauri nagrinėjamam objektui, trukdytų siekti išsikelto tikslo. Atskleidžiant daugialypę **problematiką**, siekta ypač detalai aiškintis politikos, ideologijos ir teisės aspektus – kaip tiesioginius ir daugeliu atveju lemtingus procesą formavusius veiksnius. Vengta orientuotis į populiariausią klausimą apie *Darių ir Girėną*: kodėl žuvo lakūnai, ir kas dėl to kaltas? Laikytasi nuostatos, kad: 1) klausimas „kas kaltas?“ veikiau retorinis nei loginis, yra labiau mitinio nei istorinio pobūdžio, ir jo neįmanoma paversti racionalia lygtimi; 2) klausimo „kodėl žuvo?“ sprendimas moksliniame darbe įmanomas, bet jam per siauros ne tik šios disertacijos, bet apskritai istorijos mokslo ribos; jam reiktų platesnio pobūdžio tarpdalykinio projekto ir jau parengtos empirinių duomenų bazės. Pastarosios bazės kol kas nebuvo, - ir būtent tai yra šiuo darbu sprendžiama problema. Šiuokart kuriamas būtinasis pažinimo lygmuo: kaupiami, sisteminami, analizuojami ir interpretuojami duomenys, formuojama argumentuota diskusija. Pavyzdžiui, kai šiame darbe kalbama apie katastrofą, tai užuot susitelkus į tragizmą racionaliai ir nuosekliai aiškinama eiga ir aplinkybės: kokia buvo *Lituanicos* skrydžio parengtis ir formalus

statusas; kokių išliko pirminių duomenų apie skrydį, startą ir finalą; kokiomis sąlygomis po katastrofos atlikta techninė ir teismo medicinos ekspertizės; kuo pagrįstos oficialių tyrimų išvados ir pan. Šiame darbe sprendžiami klausimai, kurie pagrįsti konkrečiais argumentais ir nepranoksta sąmonės ribų, priešingai nei lakūnų žūtį mitologizuojanti *Soldino miško paslaptis* (tai – skyriaus pavadinimas P. Jurgėlos 1935 m. bestseleryje „Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas“; ši knyga įtvirtino tragiškų didvyrių vaizdinį; disertacijoje taip vadinamas ketvirtame dešimtmetyje įsigalėjęs naratyvas). Tokiu būdu artėjama prie supratimo, kokiomis aplinkybėmis gyveno, veikė ir žuvo S. Darius ir S. Girėnas, kaip jie susiję su transcendentaliuoju *Dariumi ir Girėnu*, ir iš kur, kaip, kodėl atsirado pastarasis mintinis darinys, kuris lakūnus sykiu ir įamžino, ir išstūmė užmarštin.

Empirinis pažinimas nėra visa apimantis ir visa galintis: jis išsamus tiek, kiek išsamūs ar riboti **šaltiniai**. Šio tyrimo pamatas yra archyviniai dokumentai: institucijų ir asmeniniai raštai, fotografijos ir kino kronika, brėžiniai, schemas ir įvairūs – meteorologiniai, topografiniai, navigaciniai – žemėlapiai. Jie surinkti daugiau nei dvidešimtyje valstybinių ir asmeninių archyvų, trijose šalyse. Fragmentiškai nagrinėti daiktiniai šaltiniai: siekiant patikslinti prieštarigus duomenis, *Lituanicos* lėktuvo liekanos ir kitos skrydžio relikvijos Vytauto Didžiojo karo muziejaus rinkiniuose tirtos trimačio skenavimo būdu ir kompiuterinės rekonstrukcijos metodu (projektas *Lituanica-3D*). Kartu su VU Gamtos mokslų fakulteto mokslininkais atliktame tarpdalykiniame tyrime pasitelktas meteorologinės reanalizės metodas ir naudotos atitinkamos, viešai prieinamos duomenų bazės (*The 20th Century Reanalysis, version 2 (20CR V2)*; *Daily Northern Hemisphere Sea Level Pressure Grids (NHSLPG)*). Publikuoti šaltiniai ne itin gausūs arba jais remtasi rezervuotai: tai – dokumentų rinkiniai (S. Dariaus ir S. Girėno tematikai skirtas tik vienas, kuklios apimties); duomenų sistemos (tarkime, Lietuvos teisės aktų); periodika; memuarika ir kita literatūra, ankstesnių autorių straipsniai ir knygos. Trečioje disertacijos dalyje (nagrinėjant naratyvo kaitą) šaltiniu tapo įvairi literatūra ir ikonografija (publicistika, beletristika, poezija, dokumentika, vaidybiniai filmai, kt.). Svarbu pabrėžti, kad literatūra, ankstesnių autorių naudota kaip **istoriografija**, šiame darbe įgijo savitą statusą: tyrimo pradžioje ji buvo svarbus orientyras ir nukreipiančios gairės, o vėliau tapo šaltiniu ir net objektu. Didžiausios apimties, informatyviausia ir įtakingiausia – P. Jurgėlos 1935 m. Čikagoje išleista

publicistinė monografija („Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas“); panašiai originaliu įdirbiu išsiskiria N. Dariūtės-Maštarienės 1990 m. Kaune išleista knyga („Darius ir Girėnas“, ne itin tiksliai įvardyta kaip memuarai). Abi knygos panašios: remtasi vietiniais šaltiniais, apsiribota tradicine tematika (aviacija, lietuvybė), vengta kritinės analizės, nebūtinai siekta objektyvumo, kartais sąmoningai nepaisyta kritinės distancijos. Tokie kūrybos bruožai nenuvertina autorių darbų ir iš principo nesumažina jų nuopelnų, bet šiame tyrime privalėjo būti labai atidžiai įvertinti. Vėliau, ypač 1990 – 1996 m. būta mažesnės aprėpties reikšmingų pažintinių darbų (J. Balčiūnas, J. Čepas, A. Gamziukas, E. Jasiūnas, V. Ramonis, G. Ramoška ir kiti); bet jie didžia dalimi sekė P. Jurgėla, o jei buvo naujoviški, tai liko neišplėtoti. Taigi kiekybiškai gausi literatūra buvo būtina pradinė gairė, bet netapo atrama tyrimui. Bene vienintelė išimtis – S. Štulo (Lietuvos aviacijos muziejus, 1995) studija ir brėžiniai, trimatis bazinis *Lituanicos* lėktuvo modelis, kuris tiesiogiai panaudotas projekte *Lituanica-3D*. Mokslinėje istoriografijoje S. Dariaus ir S. Girėno tema aptarta skurdokai: jai skirti bent du bakalauro darbai (L. Griciūtė, J. Mintautė), ji kritiškai pastebėta vos keliuose straipsniuose (A. Streikus, W. Hal). Nemažai istorikų iliustratyviai paminėdavo S. Darių ir S. Girėną platesnių tyrimų lauke; kai kurie iš jų – tyčia ar nevalingai – pasidavė bendram įpročiui, pagražino ar net gerokai perdėjo faktus. Kitoms temoms skirti istorikų darbai – fundamentalios apžvalgos ar nišiniai mikrotyrimai – buvo itin svarbūs gilinant, tikslinant nagrinėjamo vyksmo kontekstą arba tapo įkvepiančiais, pamokančiais užmojo ir metodologijos pavyzdžiais (D. Barono, D. Mačiulio, R. Petrausko, D. Staliūno studijos apie Žalgirio mūšį, Margirį ir Pilėnus). Papildomai pasitelkta sociologų, filosofų, politologų mokslinė eseistika ir tyrimai (L. Donskis, A. Jokubaitis, J. Jonutytė, N. Putinaitė, A. Rimaitė). Disertacijos autorė paskelbė šešis mokslinius straipsnius ir šiame darbe nebeplėtojo juose išgvildentų aspektų; todėl disertacijoje smulkiau neaptarti meteorologinės reanalizės duomenys, neperpasakota *nedingusių* lakūnų palaikų *atradimo* istorija sovietų Lietuvoje, nekartota labai svarbių šaltinių – oficialių katastrofos tyrimų išvadų bei medžiagos, Priedų paketo, JAV Valstybės departamento specialios bylos *Darius & Girch* – įvairiapusė analizė.

Disertacijos **sąranka** atspindėta pavadinime: trijose darbo dalyse nagrinėjamos *S. Dariaus ir S. Girėno bylos* plotmės (*istorinis vyksmas, traktuotė, naratyvo kaita*). Darbą sudaro: įvadas, dėstymas (trys dalys), išvados, šaltinių ir literatūros sąrašas, priedai.

Išvados

1. Idėja tiesiogiai nuskristi iš Niujorko į Kauną ir jos įgyvendinimas buvo sudėtingesnis procesas nei romantinis polėkis, kuris perteiktas garsiajame lakūnų Testamente ir įtvirtintas populiariame naratyve. Jis neatsiejamas nuo 1927 – 1933 m. makroveiksnių: JAV ir pasaulio aviacijos raidos, pokyčių ekonomikoje, teisėje, politikoje (dotacijų injekcijos, investicijų srautai ir naujos pramonės iškilimas JAV rinkoje, Aviacijos aukso amžius ir Atlanto karštinė, Didžioji depresija, sugriežtinta valstybinė JAV oro teisė, aktualizuotas oro erdvės saugumas, stebėseną, civilinę ir karinę ir gynyba Europos valstybėse). Mikroveiksniais vadintini lakūnų biografijų epizodai, ypač susiję su jų mėgėjišku arba (S. Dariaus atveju) profesionaliu skraidymu ir atitinkamų asmeninių verslo idėjų įgyvendinimu JAV (eilė faktų patikslinta ar nustatyta detalai išanalizavus 1930 – 1933 m. S. Dariaus skraidymo knygelę, - žr. disertacijos Priedą nr. 2). Visuma veiksnių sukūrė prielaidas išplėtoti asmeninę S. Dariaus idėją (vienam savarankiškai perskristi Atlantą) į visuomeninį projektą (nuskristi iš Niujorko į Kauną dviese, Amerikos lietuviams remiant). Skrydžiui ruošiasi JAV, daugiausia Čikagoje ir Niujorke, vienerius metus: nuo 1932 iki 1933 m. vidurvasario. Pagrindiniai uždaviniai: formuoti viešąją nuomonę (išlaikyti aviacijos naujovėmis persisotinusios JAV visuomenės dėmesį ir užsitikrinti paramą ekonominio sunkmečio sąlygomis); formuoti biudžetą (privačiais lakūnų bei jų giminių pinigais, Amerikos lietuvių paramos lėšomis ir kitomis pajamomis); techniškai pasirengti skrydžiui; parengti skrydžio planą ir įteisinti skrydį. Pastangos buvo maksimalios, rezultatai – vidutiniški. I pusmetyje (1932 m.) optimizmą sąlygojo Lietuvos diplomatų palaikymas (Čikagoje, Vašingtone, Niujorke jis teiktas neformaliai, kaip draugiška parama, dėl to po katastrofos diplomatams teko aiškintis URM ir Amerikos lietuviams) ir Aviacijos švenčių sąlyginė sėkmė (jose buvo daug dalyvių, nors nedaug pajamų). II pusmetyje (1933 m.) pesimizmą kurstė, sprendimus komplikavo objektyvūs veiksniai (rezervuoti projektą vertinanti ir iš principo ilgalaikiai santalkai nepajėgi, politiškai susiskaldžiusi Amerikos lietuvių bendruomenė, vėluojančios ir nepakankamos paramos lėšos, negauta privataus kapitalo parama, įsigaliojusios naujos skrydžių į užsienį taisyklės, politinės įtampos Europoje, net ir užsitęsiosios skrydžiui nepalankios orų sąlygos) ir subjektyvios priežastys (patirties stoka, komunikacijos, administravimo ir vadybos nesklandumai, neadekvatus pareigų ir

teisinės bei finansinės atsakomybės pasiskirstymas, S. Dariui patikėta ir jo paties rizikingai prisiimta įsipareigojimų našta). Finalinė parengtis buvo prieštaringa: lakūnai minimaliai treniravosi (žr. Diagramą nr. 2 Priede nr. 2); skrydžio planas tik iš dalies suderintas ir patvirtintas (Vašingtone ir Kaune buvo detaliau nežinomas planuojamas maršrutas ir nurodyta beveik 3 savaitėmis vėlesnė starto data); lakūnų, lėktuvo ir skrydžio statusas buvo prieštaringas (JAV Prekybos departamentas išskridusius lakūnus apkaltino neteisėtai išskridus ir pradėjo tyrimą); liko neapsaugoti lakūnų ir jų artimųjų turtiniai interesai (lakūnai ir lėktuvas buvo neapdrausti, teisinio testamentu nepalikta, katastrofos atvejis nenumatytas Turto globėjų ir S. Dariaus ir S. Girėno tarpusavio sutartyje). Kaip nepagrįstą ir klaidingą tenka atmesti tradiciniu tapusį teiginį, esą lakūnai neišgalėjo sumokėti 100 dolerių skrydžio įteisinimo procedūrai paspartinti ir tai buvęs vienintelis nesklandumas. Nesėkmes ir klaidas įteisinime veikiau sąlygojo lakūnų talkininkų trūkstama kompetencija ir paties S. Dariaus galimybių ribos. Tyrimas pagrindė kitą, dažnai nuvertinamą aspektą: kad iki 1933 m. liepos 17 d. lakūnai ir *Lituanica*, ir jų skrydis nebuvo formaliai susijęs su Lietuva ir nebuvo su ja siejamas nei lakūnų, nei jiems talkinusių Lietuvos diplomatų; *de jure* tai buvo Amerikos lietuvių visuomeninis projektas, *de facto* tai didžia dalimi išliko S. Dariaus asmeninis projektas (paminėtina grįžtamo skrydžio idėja, detalizuota lakūnų sutartyje – žr. disertacijos Priedą nr. 3, – kuri nepaviešinta prieš skrydį ir vėliau). Skrydžiui pasisekus, nesklandumai ir klaidos, matyt, liktų nesureikšminti. Bet įvykus katastrofai, jie įgijo didžiulės reikšmės.

2. Nors istoriografijoje vis polemizuojama dėl *Lituanicos* faktinio skrydžio, reikia konstatuoti, kad jis nuo Atlanto (už Niufaundlando iki pat Vokietijos) nedokumentuotas; čia tik viename žemėlapyje brūkštelėti (tirtini) navigaciniai skaičiavimai; toliau lakūnų daryti užrašai per katastrofą neišliko arba lig šiol yra nerasti. Skrydžio planas buvo S. Dariaus žinioje, ir net kai kurie artimiausi talkininkai nežinojo detalių; po katastrofos atlikti oficialūs tyrimai jų nepatiksline. Todėl esminiai faktinio skrydžio parametrai išlieka nežinomi. Šiame darbe tarpdalykiniu tyrimu patikslintos menamos (skrydžio metu, 1933 m. liepos 15-17 d. *Lituanicos* hipotetiniame maršrute susidariusios) orų sąlygos: virš Atlanto ir Europos nustatytos trys nepalankių orų zonos (išsamiau žr. disertacijos Priedą nr. 4). Toliau – atsižvelgiant į turimus šaltinius – susitelkta į maršruto finalinę atkarpą virš Europos, Vokietijoje. S. Darius prieš pat skrydį gavo duomenų apie virš centrinės Europos susiformavusį atmosferinį darinį ir jau skrydžio metu turėjo

koreguoti planą (galbūt šis epizodas nulėmė, kad oficialių katastrofos tyrimų išvadose argumentacija nenuosekli, lyg sujaukta). Navigacijos sąlygos Vokietijoje, ypač skrydžio metu naktį, buvo ekstremalios. Bent S. Darius (*Lituanicos* įgulos vadas, maršruto sudarytojas, skrydžio navigatorius) riziką prisiėmė visiškai sąmoningai, nusimanydamas apie gresiančius sunkumus: netekus radionavigacijos galimybės ir S. Dariui atsisakius siūlytos pagalbos orientuotis vizualiai (suderinus laiką, apšviesti oro uostus maršruto prieigose ir pan.), iš papildomų orientavimosi būdų teliko astronavigacija, kurios nauda buvo sąlyginė, teorinė; atsarginiai maršrutai (kuriuos gal teko rinktis paskutinę minutę atmetus pagrindinį, geriausiai paruoštą kelią per Berlyną) buvo mažiau išstudijuoti; skrydis Europoje nebuvo lengviausia maršruto dalis (kaip viešai tikino S. Darius ir lig šiol tikima), nes naktį Baltijos pakrantėje ties Vokietija ir ties Dancigo laisvuju miestu (dab. Gdanskas, Lenkija) laukė sudėtingos vizualaus orientavimosi sąlygos, be to, vengtinas Lenkų koridorius ir draudžiamos zonos. Skrydžiui ir finalui Vokietijoje galėjo turėti reikšmės abiem lakūnams suprantama aplinkybė: išskridus be leidimo, nusileidus bet kur kitur, ne Lietuvoje, jiems grėsė JAV Prekybos departamento sankcijos (lakūnų nuomonės išsiskyrė: S. Girėnas siekė saugumo garantijų ir spaudė įteisinti skrydį, S. Darius principingai siekė tikslo ir ryžosi apsieiti be leidimų). Skrydis išgarsintas ir tarptautiniame *Atlanto karštinės* kontekste išsiskyrė siekiu nusukti į Kauną be sustojimo. Dviguba reikmė pasiekti Kauną, sustiprinta nuovargio, galėjo trukdyti apsispręsti leisti anksčiau, iki sutemų ar bent geresnėje vietovėje, pripažinus kritinę padėtį (analizė patvirtino oficialiuose tyrimuose minimos, aiškiai neįvardytos *krizės* akivaizdybę: *Lituanica* liepos 17-osios naktį negalėjo pasiekti Kauno). Katastrofos vieta buvo vos už keliasdešimties kilometrų nuo planuoto pagrindinio (LAK siūlyto ir didžia dalimi parengto, Aviacijos viršininko patvirtinto) maršruto per Berlyną; tad S. Darius turėjo bent teorinių galimybių (tikėjosi ar galėjo) ekstremaliomis sąlygomis susiorientuoti regione. Katastrofos metu šioje vietoje buvo palyginti gerų orų properša; iš tolo apskrista audra gal buvo viena iš pirminių katastrofos prielaidų, bet ne tiesioginė jos priežastis. Šios aplinkybės abiejuose oficialiuose tyrimuose netikslintos ar ignoruotos; ypač kategoriškai, tvirčiau neargumentuojant, atmesta maršruto per Berlyną tikimybė.

3. Dėl daugelio aspektų abu oficialius tyrimus – Soldine vokiečių policininkų atliktą ir Berlyne Brandenburgo oberprezidento institucijos bei Aviacijos ministerijos patvirtintą Pranešimą, o taip pat Kaune lietuvių karininkų atliktą bei Tarpžinybinės

komisijos patvirtintą Aktą – tenka vertinti kaip formalias procedūras, politiškai angažuotas, nebūtinai orientuotas į precizišką objektyvumą ir išbaigtumą. Aviacijos plk. lt. A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Akto tekstas buvo paskelbtas Lietuvos spaudoje ir tapo plačiai žinomas. Labiausiai išpopuliarėjo jame pateikta hipotezė (*Lituanica* praskrido Škotijos šiaurę, už Stargardo priskridus platų atmosferos frontą suko Berlyno link, dėl *sunkių atmosferinių sąlygų* ir *motoro veikimo defektų* ketino leistis, skrido per žemai, užkliuvo už medžių viršūnių). Tačiau Lietuvos tyrėjų argumentai abejotini: šaltiniai riboti, nuostata šališka (idealizuota skrydžio parengtis, naudoti išankstiniai, o ne galutiniai techninės ir teismo medicinos ekspertizės duomenys; turint prieigą, neišnaudoti svarbūs informacijos šaltiniai JAV ir t. t.). Akto išvadas tektų vertinti kaip nepatikimas, jei ne teorinė išlyga: mažai tikėtina, bet neatmestina, kad tyrėjai naudojo papildomus šaltinius, kurių sąmoningai neįvardijo. Berlyno Tempelhofo oro uosto apsaugos policijos mjr. Hattendorffo vadovaujamų tyrėjų Pranešimas buvo žemesnio lygio raportas ir istoriografijoje mažiau žinomas. Vokietijos Užsienio reikalų ministerija jį nedelsiant persiuntė į Kauną Lietuvos URM (šiai prašant), bet viešai jis neskelbtas nei Lietuvoje, nei JAV (JAV diplomatai Berlyne veikiausiai Pranešimu nesidomėjo; Valstybės departamentas rėmėsi tik A. Gustaičio pakomisės Akto). Vokiečių tyrėjai pirmi (ir vieninteliai) dirbo katastrofos vietoje, bet juos itin spaudė laikas (Pranešimas parengtas liepos 17-24 dienomis; Aktas paremtas tyrimu, kuris truko šešiskart ilgiau, nuo liepos 19 ar, formaliai, liepos 24 iki rugpjūčio 30 d.). Pranešime iškelta hipotezė paremta vietiniu tyrimu ir atsargiomis teorinėmis prielaidomis (esą lakūnams nebuvo reikalo skristi per Berlyną, jie turbūt atskrido nuo Anglijos, buvo pervargę, dėl nuolatos į rytus blogėjančio oro ir visiškai tamsios nakties pasiklydo ir dėl benzino trūkumo bandė leistis netikusioje vietoje, esant prastam matomumui skrido per žemai ir užkliudė medžių viršūnes). Mažai tikėtina, nors neatmestina, kad ir Pranešime nenurodyti šaltiniai, kurie lig šiol nežinomi ir nerasti. Pats katastrofos momentas Akte ir Pranešime neginčytas, panašiai traktuotas kaip nelaimingas atsitikimas; tik neįvardyta prie jo privedusi krizė: vokiečių tyrėjams aiškiausiai trūko informacijos; lietuvių tyrėjai akivaizdžiai siekė pavaizduoti skrydį kaip puikiai parengtą, sutrikdytą neįveikiamų – gamtinių ar mechaninių – jėgų. Be tiesioginės funkcijos, oficialiems tyrėjams Vokietijoje ir Lietuvoje teko specifinė misija: atitikti, patenkinti aukštesnes valstybių reikmes. Berlyne ir Kaune dėl skirtingų priežasčių kilo panaši būtinybė: saugoti viešą rimtį,

užkardyti gandus apie *Lituanicos* pašovimą, išvengti insinuacijų vyriausybėms ir įtampų tarpusavio santykiuose (paminėtinos Lietuvai ypač svarbios dvišalės derybos dėl prekybos sutarties, abipusiai nesutarimai dėl padėties Klaipėdos krašto autonomijoje ir Vokietijos rūpestis dėl katastrofos galimo poveikio jos vienašaliams interesams).

4. Gandai apie *Lituanicos* pašovimą paplito per savaitę po katastrofos; pirmiausia pasirodė prancūzų, belgų laikraščiuose ir vokiečių socialdemokratų opozicinėje spaudoje užsienyje. Terpę gandams plisti suformavo bendras susirūpinimas dėl padėties Vokietijoje (liepos pradžioje nacionalsocialistų hegemonijos įtvirtinimu pasibaigė revoliucija) ir karo nuojauta nesutariant dėl nusiginklavimo ir plintant revanšistinėms idėjoms. Realus pretekstas (bet ne pagrindas) gandams buvo tas, kad Vokietijoje aktyviai stiprinta oro erdvės stebėseną: nacionalinės ir lokalsios organizacijos sutelktos Aviacijos ministerijos žinion, birželį-liepą vyko civilinių pratybų ir propagandinių akcijų, oro gynyba eskaluota kaip viena svarbiausių valstybės reikmių. Dėl šių aplinkybių gandai apie *Lituanicos* pašovimą nebuvo nei pagrįsti (kaip įtarta *Soldino miško paslapyje* ir vėliau tvirtinta sovietų ideologų), nei *laukiniai* (kaip rūstinosi vokiečių diplomatai). Dėl Vokietijos reakcijų į *Lituanicos* katastrofą, tiesioginių įrodymų nebuvimo ir sensacingų pranešimų sklaidos dinamikos (iki katastrofos „aliarmo“ nebūta) juos tenka vertinti kaip politizuotus perdėjimus, kuriais sąmoningai iškreipta padėtis A. Hitlerio Reiche.

5. Regiono, kuriame įvyko *Lituanicos* katastrofa, strateginę reikšmę patvirtina netoli sienos su Lenkija, vos už keliolikos kilometrų nuo katastrofos vietos paskelbta neskraidymo zona (žr. žemėlapius disertacijos Priede nr. 5). Nors Berlynas apie tai informavo tik 1937 m. sausį, žinia sukėlė didelį atgarsį; JAV diplomatai Vokietijoje ir Lenkijoje konfidencialiai analizavo, kodėl būtent ši zona įrengta karinės gynybos tikslais: šnipinėjimas oru iš Lenkijos pusės, mažiausias atstumas nuo sienos iki Berlyno, infrastruktūra pajėgų mobilizavimui. JAV Valstybės departamento ir Karo departamento dokumentai patvirtina, kad 1933 m. vidurvasarį Vašingtonas buvo gerai informuotas apie tariamai civilinės (galimai karinės) infrastruktūros intensyvų kūrimą pasienio teritorijose; bet daugiausia žvalgybos pranešimų tuomet sklido iš Vokietijos priešingos, pietvakarinės dalies (tuomet Lenkijos karinės oro pajėgos, palyginti su Prancūzijos, laikytos neišvystytomis, neįgaliomis). Kad ir kaip būtų, jei ne dėl tikėtinos draudžiamos veikos regione prie pat katastrofos vietos, tai bent dėl realaus gandų apie katastrofą konflikto su valstybine propaganda Berlynas turėjo būti suinteresuotas nukreipti ir

išsklaidyti tarptautinės bendruomenės dėmesį, stabdyti gandus ir imtis prevencinių priemonių prieš temos eskalavimą. Militaristinės paskirties veikos Vokietijoje, turimais duomenimis, visiškai niekaip nesietinos su *Lituanicos* skrydžio pobūdžiu ir baigtimi (juolab, tradiciškai menamu apšaudymu), užtat tikrai sietinos su Berlyno politine nuostata ir operatyviais veiksmais. Po katastrofos buvo skubiausiai pateiktos (URM ir Aviacijos ministerijos) užuojautos Lietuvai ir aktyviai talkinta išgabenant lakūnų palaikus bei skrydžio relikvijas į Kauną (nepaisant to, kad radus lėktuvo nuolaužas ir lakūnų kūnus per kelias valandas nustatyta, kad tai – natūralizuoti JAV piliečiai, JAV licencijuoti lakūnai, JAV registruotas orlaivis). Vėliau tuo naudotasi kaip pranašumu spaudžiant Kauną tramdyti gandus, dvejus metus vilkinant leidimą statyti memorialą katastrofos vietoje, 1939 m. reikalaujant išimti iš viešų skaityklų neįtinkančią knygą ir tuo pat metu siekiant platesnių politinių tikslų – ypač ginčijantis dėl Klaipėdos krašto.

6. Vienas svarbiausių momentų chronologijos rekonstrukcijoje – po katastrofos staigiai įvykusi jurisdikcijos ir atminties epicentro slinktis iš JAV į Lietuvą, disertacijoje pavadinta *politine rokiruote*. Lemtingas pokytis įvyko mažiau nei per 24 valandas 1933 m. liepos 17-18 d. JAV Valstybės departamentas (remdamasis teisiniais argumentais, izoliacionistine nuostata ir vengdamas politinių *nepatogumų*) suformavo nesikišimo poziciją, Prekybos departamentas nutraukė tyrimą dėl neteisėto skrydžio (viešai pateikė kaltinimą, bet formaliai jo neįrodė); Vašingtonas nusišalino nuo katastrofos tyrimo, netrukdė Lietuvos iniciatyvoms ir diplomatiškai atsiribojo nuo tolesnių atomazgų (nors jas įdėmiai stebėjo). Vokietija siekė atomazgas minimalizuoti (slopinti skrydžio ir katastrofos rezonansą, įamžinimo mastą), o Lietuva – jas sureikšminti (garsinti skrydį ir katastrofą, rūpintis įamžinimu). Tokiu būdu, JAV neprieštaraujant ir atsitraukiant, Vokietijai iš pradžių palaikant, Lietuvos vyriausybė atsižvelgė į Lietuvos aeroklubo (LAK) nuostatą ir priėmė politinį sprendimą pargabenti į Kauną lakūnų palaikus ir jų privačią (iš dalies – Turto globėjų Čikagoje valdomą) nuosavybę, surengti valstybines laidotuves. Praėjus savaitei, ministro pirmininko J. Tūbelio nurodymu (sudarius Tarpžinybinę komisiją, glaudžiai susijusią su LAK) pradėtas lakūnų palaikų tyrimas ir balzamavimas, taip pat katastrofos priežasčių tyrimas. Tai vėlgi buvo politinis sprendimas: skubotas ir strategiškai nepasvertas, išprovokuotas visuomenės spaudimo ir tikėtiniu siekiu pelnyti politinių dividendų. Ryškus požymis – artimųjų Čikagoje ir Kaune valia: nustatyta, kad jų atsiklausta pavėluotai. Įvykus katastrofai, Vašingtonas pirmiausia

kreipėsi į lakūnų gimines Čikagoje ir parą delsė, laukdamas jų sprendimo; Kaunas veikė tučtuojau. Kai kurios procedūros Kaune, pavyzdžiui, balzamavimas įvykdytas nesant teisinio pagrindo ar formalios balzamavimo praktikų profesinės etikos (1933 m. balzamavimą atlikęs prof. J. Žilinskas buvo vienintelis praktikas Kaune; specialios teisinės normos plačiau svarstytos ir diegtos jau atkūrus nepriklausomybę Lietuvoje); neviešintas, dokumentuose minimas pretekstas – balzamuojant palaikus išsaugoti galimybę pakartotinėms ekspertizėms ateityje – mokliškai vertintinas kaip nepagrįstas ir beprasmis, nes palaikai buvo pernelyg sužaloti ir per savaitę jau suirę (tai iš dalies konstatavo prof. J. Žilinskas, o JAV laikinajam reikalų patikėtiniui Kaune M. L. Staffordui konfidencialiai patvirtino užsienio reikalų ministras D. Zaunius). Pirminės šalių reakcijos ir pozicijos nulėmė ilgalaikes atomazgas: įvykio sampratos, įamžinimo, pasakojimo raidą. Svarbiausi sprendimai ir veiksmai iš pradžių klostėsi Berlyne, Kaune ir Vašingtone (intensyviausiai – savaitę, vėliau dar kelis mėnesius), vėliau susitelkė Kaune ir Čikagoje (Berlyno ir Vašingtono vaidmuo po 1936 m. nuslopo).

7. Atminimo, įamžinimo iniciatyvos susitelkė (kartu ir pasakojimas rezgėsi) dviejuose pagrindiniuose centruose – Čikagoje ir Kaune. Dėl *politinės rokiruotės* iš pradžių didžiausios reikšmės turėjo Kaune LAK iškeltos idėjos ir brandintos iniciatyvos; čia pažinimo lūkesčiai buvo siejami su LAK planuota dokumentine monografija. LAK kolektyvinis užmojis apribojo P. Jurgėlos galimybes vykdant autorinę kūrybą 1933 – 1935 m. Čikagoje (Lietuvos diplomatai JAV siuntė dokumentus ne jam, o LAK; be to, tarp autoriaus ir diplomatų kilo asmeninių nesutarimų). Bet LAK monografija liko neišleista, o savotiškoje izoliacijoje P. Jurgėlos parašyti „Sparnuoti lietuviai“ – su *Soldino miško paslaptimi* – 1935 m. tapo unikaliu leidiniu, kuris tuomet suprastas ir lig šiol vertinamas kaip „nepranokstamas šaltinis“. Idealizuotas ir mitologizuotas pasakojimas ilgiausiai įsitvirtino JAV, o taip pat tarpo Lietuvoje. Įamžinimo iniciatyvas Lietuvoje (memorialo Soldine atveju – ir Vokietijoje) vilkino, trikdė eilė veiksmų. Tarp jų – Tarpžinybinės komisijos narių ir su ja susijusių karininkų polinkis aktyviai dalyvauti valstybės politiniame gyvenime (primintini jų nušalinimai po 1934 m. birželio nepavykusio perversmo, tremtys ir suėmimai 1940 ir 1941 m.). Dar svarbesni buvo objektyvūs teisiniai ir politiniai veiksniai: dėl *Lituanicos* keblaus statuso Tarpžinybinei komisijai iškilę „sudėtingo juridinio pobūdžio“ klausimai, griežtinama cenzūra, šlyjantys Lietuvos ir Vokietijos santykiai. Neigiamos įtakos darė ir Amerikos lietuvių insinuacijos

Lietuvos vyriausybei (kurios kilo klaidingai interpretavus Lietuvos diplomatų JAV bičiuliškai teiktą pagalbą lakūnams): esą Lietuva finansiškai neparėmė lakūnų, neužtikrino tinkamo katastrofos priežasčių ištyrimo ir nenustatė tikrosios didvyrių žūties priežasties, tesivaikė politinės naudos. Amerikos lietuvių *pretenzijos* – peticijos, rezoliucijos ir asmeniniai prašymai dėl papildomo ar nepriklausomo katastrofos priežasčių ištyrimo – Kaune Tarpžinybinės komisijos galutinai atmestos 1934 m. gegužę Kaune, o Vašingtone Valstybės departamento biurokratiškai „atmušinėtos“ bent iki 1935 m. Tokiu būdu abipus Atlanto susiklostė nepalankios sąlygos siekti pažinimo. JAV lietuviai veikė ypač organizuotai ir greitai (jau 1935 m. Čikagoje – P. Jurgėlos monografija, monumentas ir *Lituanicos II* skrydis), bet nepasiekė šaltinių Kaune, Berlyne, net Vašingtone. Kaune įamžinimo iniciatoriai turėjo prieigą prie *Tarpžinybinės komisijos bylos* ir *Lituanicos* relikvijų, jie gavo paramos iš biudžeto lėšų, bet užmojus vykdė vangiai: Tarpžinybinės komisijos projektai (nuolatinė ekspozicija VDKM, laikinas rūsysis-memorialas balzamuotiems palaikams Kauno kapinėse, memorialas katastrofos vietoje) užtruko iki 1935 – 1937 m., o LAK savarankiški projektai (paminklas Kaune, monografija) liko neįgyvendinti. Prieštaraujant istoriografijoje įtvirtintai nuostatai tenka pridurti, kad *Lituanicos* atminimas praktiškai, konkrečiai bendrai veiklai Lietuvos žmonių ir išeivių nesujungė. JAV būta nuoskaudų Lietuvos vyriausybės atžvilgiu, Lietuvoje įsitvirtino įtarimai Vokietijos atžvilgiu, ir – nepaisant Lietuvos diplomatų raginimų – bent įamžinimo darbai vykdyti ne išvien, o atskirai; ši skirtis sumažėjo, bet išliko ryški, kai lėktuvu *Lituanica II* Atlantą perskrido F. Vaitkus.

8. Sulig *Lituanicos* 25-mečiu sovietų Lietuvoje prasidėjusi, 1957 – 1969 m. LKP CK ideologų įgyvendinta naratyvo transformacija tapo niūriausiu įrodymu, kad empiriniu pažinimu nepagrįstas, tikroviškoje praeityje neįtvirtintas pasakojimas gali įgauti „antipažinimo“ ir net „antiatminimo“ (lėtinio užmiršimo) formas. Įvertinus procesus Kaune ir Čikagoje, naratyvo kaitoje nustatyti šie etapai: 1933 – 1940 (*Soldino miško paslapties* išgalėjimas), 1940-1944-1957 (LAK iniciatyvų baigtis, Dariaus-Girėno komiteto paskutinės pastangos ir naratyvo krizė: *Lituanica* dingsta iš viešo gyvenimo sovietų Lietuvoje, JAV praeities minėjimus nustelbia kova dėl Lietuvos laisvės), 1957 – 1969 (naratyvas – kaip *propagandinis ginklas* direktyvinio diskurso fone: minėjimų iniciatyva perimta iš *reakcingos* išeivijos *partinių organų kontrolei*; pagal LKP CK ideologų planą nusitęsė lakūnų palaikų *atradimas* bei palaidojimas Kaune), 1969-1983-

1990 (naratyvo sąstingis; plitimas etninėje ir populiarioje kultūroje bei sporte; pašovimo mito populiarumo viršūnė 1983 m.; slopstant totalitariniam režimui, jis ima irti), 1990-1996-2013 m. (6 metus besitęsęs pažinimo, įamžinimo iniciatyvų paūmėjimas Kaune; po to – aiškios formos neįgyjančios naujumo paieškos kultūros – bet ne kultūros politikos – lauke). Naratyvo kaita atspindi bendrą paradigmų – tautinės, marksistinės, liberalios – slinktį Lietuvoje; įtaką darė geopolitinė Lietuvos padėtis, Antrasis pasaulinis karas ir okupacijos, geležinė uždanga ir Šaltasis karas, prieštaringas politinis „atlydis“, sovietinis sąstingis, persitvarkymas, tautinis sąjūdis. Beveik visuose etapuose nustatyta pažinimo iniciatyvų, bet vis iškildavo neįveikiamų kliūčių.

Taip nusitęsė savotiškas pažinimo *status quo*. Pirmiausia, dėl prieštaringos skrydžio parengties ir statuso, *politinės rokiruotės* ir kitų problemų (apskritai dėl to, kad 1933 m. buvo ne tik politiškai neparanku, bet ir techniškai sudėtinga staigiai aprėpti trijose šalyse pasklidusią informaciją apie *Lituanicą*) iškart užsimezgė idealizuotas ir vis labiau mitologizuotas pasakojimas, į kurį tikrasis *istorinis vyksmas* menkai teprasismelkė. Vėliau, dėl nusistovėjusios oficialios *traktuotės* išliko sudėtinga prieiga prie šaltinių, neplėtota duomenų bazė. Ilgainiui įprasta tenkintis ribotais pažintiniais interesais; populiarioje sampratoje praktiškai eliminuotas problematikos kompleksas, sietinas su humanitariniais, socialiniais, techniniais ir gamtamoksliniais tyrimais. Spontaniškai kito tik *naratyvo* forma, o turinys iš esmės stagnavo; dirbtinai ir brutaliai jis perdarytas tik kartą, sovietų Lietuvoje 1957 – 1969 m. Vėlyviausiame etape modernybės paskatos ir įtampos sukūrė prielaidas paties naratyvo fundamento, didvyrių statuso kvestionavimui, atmetimui, atviram neigimui. Naujausioji būseną apibūdintina kaip gili demotyvacija, sovietmečio nuobodulį pakeitęs postmodernybės nuovargis. Simptomai – žiniasklaidoje išgarsintas, S. Dariaus ir S. Girėno vardais pavadintas sindromas ir kompleksas; kultūros lauke – kitokio, individualizuoto santykio su praeitimi siekiamybė, alinančios naujumo paieškos. Nepaisant deklaruojamo simbolio gajumo ir pagarbos tautos didvyriams, kultūros lauke tragizmą, paslapties ir herojiškumo aurą išstumia ironija, sarkazmas, komedija, absurdo dramos elementai. Naratyvu, vaizdiniu ir simboliu, *Dariumi ir Girėnu* tradiciškai reiškiamą kolektyvinių idėjų (vienijančių, vertybiškai ir laikiškai orientuojančių) sistema, vaizdžiai tariant, dėl sudėtingų sąlygų negatyvaus poveikio galiausioje maršruto fazėje įgijo krizės apraiškų – pasiremiant terminologija iš 1933 m. oficialių katastrofos tyrimų, tikėtina dezorientacija po ilgo skrydžio.

Publications / Straipsniai:

1. A Flight to Fame, to Oblivion // *European Review*, Academia Europea: Cambridge University Press, 2016, Vol. 24, No. 3, 371-388.
2. Ar buvo dingę S. Dariaus ir S. Girėno palaikai? Jų atradimas LKP CK ir KGB šešėlyje 1958 – 1964 m. // *Lietuvos istorijos studijos*, 2015, t. 36, p. 102-123.
3. S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo mįslės ir jų interpretacijos. In: *Lietuvos valstybingumo branda ir trapumas (1918-1940 m.): mokslinių straipsnių rinkinys* (sud. S. Kaubrys, moksl. red. A. Vyšniauskas). Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2015, p. 180-202.
4. Sviderskytė Gražina, Rimkus Egidijus, Stankūnavičius Gintautas. Weather Conditions during a Transatlantic Flight of Lituanica on July 15-17, 1933 // *Baltica*, 2014, 27 (2), 119-130.
5. Kodėl JAV netyrė *Lituanicos* katastrofos? Teisiniai ir politiniai aspektai *Darius & Girch* byloje // *Istorijos šaltinių tyrimai*, 2014, t. 5, p. 195-213.
6. *Lituanicos* katastrofos oficialieji tyrimai 1933 m.: nauji faktai ir įžvalgos // *Lietuvos istorijos studijos*, 2013, t. 31, p. 98-115.

Presentations / Pranešimai:

1. S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo mįslės ir interpretacijos [*The Deaths of Darius and Girėnas: Mysteries and Interpretations*]. Tarptautinė mokslinė konferencija „Lietuvos valstybingumo branda ir trapumas (1918–1940 m.)“ Vilniaus universiteto Istorijos fakultete, 2013 m. gruodžio 13 d.
2. Politics, Ideology, and Traumatic Memory behind the Myth of two iconic Lithuanian Heroes. Interdisciplinary conference of the Academia Europaea and the Polish Regional Office on International Relations in Wroclaw on 9-10 October, 2014: “Regimes of Memory: Forgetting as a trauma management Case of Central and Eastern Europe.”

About the Author:

Gražina Sviderskytė earned her MA in journalism at Vilnius University, Communication faculty, in 1996. She took professional training in Denmark and the USA. Since 2002, she launched numerous investigative projects (20 documentaries, 2 albums of DVD's, 3 books). In 2003, she became a lecturer at VU Institute of Journalism. She was awarded for her professional achievements in Lithuania and the USA. After launching an investigation (Vilnius, Kaunas, Chicago, 2011 – 2012) about the flight and crash of *Lituanica*, she came up with an idea of a scientific project. As a PhD candidate, she's been awarded with a scholarship for academic achievements by the Research Council of Lithuania in 2015; apart from 6 publications and 2 appearances at international scientific conferences, she wrote 26 popular articles, gave public lectures in the USA, Canada and Ireland, and edited her website *Lituanica-documentica.lt*, which became a platform for an interdisciplinary experimental project *Lituanica-3D*.

Apie autorę:

Gražina Sviderskytė 1996 m. įgijo žurnalistikos magistro laipsnį Vilniaus universiteto Komunikacijos fakultete. Stažavosi Danijoje ir JAV. Nuo 2002 m. kūrė tiriamo pobūdžio istorinę dokumentiką (sukūrė 20 dokumentinių filmų, išleido 2 DVD rinkinius, parašė 3 knygas). 2003 m. buvo VU Žurnalistikos instituto lektorė. Už profesionalų žurnalistinį darbą pelnė apdovanojimų Lietuvoje ir JAV. 2011 – 2012 m. Vilniuje, Kaune ir Čikagoje išplėtojo tyrimą apie *Lituanicos* skrydį ir katastrofą; subrandino mokslinį projektą, įstojo į doktorantūrą. Studijų metu, 2015 m. ji pelnė LMT stipendiją už akademinis pasiekimus. Greta aktyvios tiriamosios veiklos ir 6 mokslinių straipsnių bei 2 pranešimų tarptautinėse mokslinėse konferencijose, doktorantė skaitė viešas paskaitas JAV, Kanadoje, Airijoje, paskelbė 26 populiarius straipsnius ir redagavo tinklalapį *Lituanica-documentica.lt*, kuriame disertacijos tikslu išplėtojo tarpdalykinį eksperimentinį projektą *Lituanica-3D*.