

VILNIAUS UNIVERSITETAS
LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

GRAŽINA SVIDERSKYTĖ

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

Daktaro disertacija
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 – 05 H).

Mokslinis konsultantas:

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

TURINYS

(05) ĮVADAS.

1. Temos aktualumas, naujumas. 2. Tyrimo problemos pagrindimas. 3. Temos formulavimas. 4. Tyrimo tikslas, uždaviniai. 5. Tyrimo objektas, chronologija ir geografija. 6. Šaltiniai. Istoriografija. 7. Metodų pasirinkimas, darbo pobūdis. 8. Darbo sąranga. 9. Ginamieji teiginiai. 10. Pastabos.

(40) I DALIS. NUO IDĖJOS IKI TRAGEDIJOS: SKRYDŽIO ORGANIZAVIMAS, PARENGTIS, ĮGYVENDINIMAS.

(41) I. 1. S. DARIAUS IDĖJA TAMPA VISUOMENINIU PROJEKTU. 1927 – 1933, ČIKAGA – NIUJORKAS.

(42) I. 1.1. Idėjos raida: nuo „Aš parsiskrisiu...“ iki „Mes skrisime“.

(56) I. 1. 2. Sprendimai: biudžeto ir viešosios nuomonės formavimas.

(68) I. 1. 3. Kliūtys: kintančios sąlygos, gebėjimų ir galimybių ribos.

(78) I. 1. 4. Kompromisai: S. Dariaus ir S. Girėno verslo partnerystė.

(83) I. 2. PLANAVIMO IR ĮGYVENDINIMO KOMPLIKACIJOS. 1933 M. LIEPOS 15 – 17 D., NIUJORKAS – KUHDAMMAS.

(83) I. 2. 1. Įgula, lėktuvas, skrydis: įteisinimo nesėkmės ir klaidos.

(97) I. 2. 2. Starto data: atidėliojimai ir skubėjimas.

(105) I. 2. 3. Skrydžio maršrutas: planas, faktas, hipotezė.

(119) I. 2. 4. Skrydžio (orų) sąlygos: prognozės, faktas, hipotezė.

(129) II DALIS. OFICIALI TRAKTUOTĖ IR NARATYVO IŠTAKOS. 1933 – 1934, VOKIETIJA, LIETUVA, JAV.

(130) II. 1. KATASTROFOS SUKELTI „NEPATOGUMAI“ : BERLYNO, KAUNO, VAŠINGTONO POZICIJOS IR (SĄ-)VEIKOS.

(130) II. 1. 1. Vokietija: svetinga šalis, sukėlusiai baimę ir įtarimus.

(141) II. 1. 2. Netikėti svečiai: kaip jie atvyko ir kaip vokiečiai juos pasitiko.

(148) II. 1. 3. Lietuva: visuomenines iniciatyvas perima vyriausybė.

(159) II. 1. 4. Kaunas skuba, Berlynas pritaria, Vašingtonas neprieštarauja.

(167) II. 1. 5. „JAV vyriausybė neturi galimybių...“

(176) II. 2. VIEŠUMAS IR *RAISON D'ÉTAT*:

OFICIALI IR ĮSLAPTINTA KOMUNIKACIJA.

(177) II. 2. 1. Tylėjimo nauda ir žala: „minia negali ramiai laukti.“

(188) II. 2. 2. Formalūs katastrofos tyrimai: lūkesčiai ir išdavos.

(202) II. 3. ATMINTIES POLITIKA LIETUVOJE IR SVETUR:

ENTUZIAZMAS IR REALIJOS.

(204) II. 3. 1. Iniciatyvų, dokumentų ir dokumentalumo nykimas Kaune.

(218) II. 3. 2. Atminties įamžinimas JAV ir trikdžiai Vokietijoje..

(225) II. 3. 3. „Lituanicos“ skrydžio reitingas ir „Lituanica II“.

(234) III DALIS. NARATYVO KAITA:

TURINIO SĄSTINGIS IR FORMŲ DINAMIKA.

(235) III. 1. PRADINIAI UŽMOJAI IR REZULTATAI.

(236) III. 1. 1. „Soldino miško paslapties“ monopolis.

(241) III. 1. 2. LAK Dariaus-Girėno komiteto veiklos baigtis 1940-1941 m.

(247) III. 1. 3. Paskutinės pastangos: Gestapo ir NKVD akivaizdoje.

(255) III. 2. NARATYVO LŪŽIS: PROPAGANDINIS GINKLAS.

(256) III. 2. 1. Lyrinių herojų atminimas ir kova už Lietuvos valstybingumą JAV.

(258) III. 2. 2. LSSR istorijos diskursas, KGB vaidmuo ir netikėtas 25-metis.

(265) III. 2. 3. Manipuliacijų meistrystė: nedingusių palaikų atradimas.

(279) III. 3. IDEOLOGINIO KONSTRUKTO KULMINACIJA

IR DEKOMPOZICIJA.

(280) III. 3. 1. Iki ir po 50-mečio: mada, sportas, etnokultūra ir menas.

(284) III. 3. 2. Naujovių ieškant – yrantis paveikslas ir/ arba idėjų sistema.

(295) IŠVADOS

DARBE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS

ŠALTINIAI IR LITERATŪRA

PRIEDAI

ĮVADAS

1. Temos aktualumas, naujumas.

2016-aisiais sukanka 83 metai, kai milijonai žmonių – Lietuvoje ir užsienyje gyvenančių lietuvių – karta iš kartos mini Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydį lėktuvu „Lituanica“ per Atlanto vandenyną. 1933 m. liepos 15-17 d. S. Dariaus ir S. Girėno „Lituanicos“ skrydis iš Niujorko Kauno link ir katastrofa Vokietijoje netoli Soldino (dab. Myslibužas, Lenkija) tapo ne vien laikmečio sensacija, bet ir ilgalaikiu simboliu. Skirtingais laikotarpiais kaitaliota, tvirtinta ar slopinta ir vis dėlto išlikusia, patvaria bendriausia prasme¹ „Lituanicos“ skrydis (atminty įrėžtas siužetas ir paveikslas) reiškia modernios lietuvių tautos brandą, orumą, išskirtinumą: praeities nuopelnus, dabarties galias ir ateities siekius. Lietuvoje ir diasporoje jis pripažintas teisingu, vertingu bei kitaip ypatingu, „neasmeniškai ir nemomentiška prasmingu“ *istoriniu įvykiu*². Kaip „pats stipriausias lietuvių pasaulio solidarumo aktas“ ir „centralizuojantis pradas“³ jis pasitelkiamas jungti lietuvius Telšiuose, Seinuose, Adelaidėje, Pitsburge ar Aveljanedoje į vieną *Mes*. Taip tebevykdomas idėjinis lakūnų Testamentas⁴.

Toks atminimas atrodo savaime suprantamas, įprastas ir priimtinas. 1933-ųjų vidurvasario įvykiai augtę įaugę į atminties kultūrą, jų herojai populiariai išgarsėję kaip *Darius ir Girėnas*⁵. Jie pri(si)menami įvairiais būdais, o suprantami vienodai – Pasaulio lietuvių bendruomenės komisijoje,

¹ Prasių istorijos idėja svarbi III d. nagrinėjant naratyvo kaitą: pvz., žr. III-3-2 apie šiuolaikines „naujumo paieškas“. Išsami prasių istorija aprėptų dar ir atminimo kultūros, įamžinimo ženklų kaitą, taigi turėtų būti atskiro darbo tema.

² JONUTYTĖ J. Tradicijos sąvokos kaita. Monografija. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2011, p. 115.

³ ALEKSANDRAVIČIUS E. Karklo diegas: lietuvių pasaulio istorija. Vilnius: Versus aureus, 2013, p. 391.

⁴ Žr. S. Dariaus rankraščio originalą be datos. BLKM, DGK. Plg.: „Testamente lakūnai (...) istorinį skrydį pavadino savo pareiga. Darius ir Girėnas troško, kad į dangų pakilusi „Lituanica“ sujungtų viso pasaulio lietuvius, suteiktų jiems daugiau bendrystės, pasitikėjimo, įkvėptų Lietuvą ryžtingiems darbams.“ LR Prezidentės Dalios Grybauskaitės kalba Myslibuže, Lenkijoje, 2013-07-14. Prieiga: <<https://www.lrp.lt/lt/prezidentės-veikla/kalbos/16676>>; žiūrėta 2015-11-17.

⁵ „Šalies vadovės vardu [...] pagerbti Nepriklausomybės Akto signataras Jonas Basanavičius, visuomenės veikėjas ir Lietuvos himno autorius Vincas Kudirka, kompozitorius ir dailininkas Mikalojus Konstantinas Čiurlionis, poetai Jonas Mačiulis-Maironis ir Justinas Marcinkevičius, lakūnai Darius ir Girėnas [kursyvas – G. S.] ir pirmasis Lietuvos karininkas Antanas Juozapavičius.“ LR Prezidentės Spaudos tarnybos pranešimas, 2015-10-31. Prieiga: <<https://www.lrp.lt/lt/spaudos-centras/pranesimai-spaudai/24070>>; žiūrėta 2015-11-17.

vyriausybėje darbo grupėje, menininko dirbtuvėje ar kolekcininko saugykloje, spaudos konferencijoje ar roko muzikos festivalyje. Tautos didvyriai, Atlanto nugalėtojai akimirksniu atpažįstami iš vardų sąskambio ir portretų. *Dariaus ir Girėno* su niekuo nesupainiosi, nors... ne visada būna aišku, kuris iš dvejetainio yra S. Darius ir kuris – S. Girėnas⁶. Tokia galinga simbolio jėga: tai, ką jie reiškia *Mums*, tapo plačiau žinoma negu tai, kas jiedu buvo iš tikrųjų.

Simbolį puoselėja valstybė ir tauta: atminimas įtvirtintas politiniame ir kultūriniame (estetiniame) lygmenyje. 1934-aisiais Čikagoje Amerikos lietuvių buvo sumanyta⁷ ir liepos 17-ąją (S. Dariaus ir S. Girėno žūties dieną) tebėra minima Pasaulio lietuvių vienybės diena⁸. Iliojaus valstijoje 1993 m. liepos 18-oji paskelbta Dariaus ir Girėno diena, Čikagoje 2013-ųjų liepa paskelbta Dariaus ir Girėno mėnesiu⁹. Lietuvoje 1996-aisiais plačiai minėtas S. Dariaus gimimo 100-metis. Seimas 1993-uosius ir 2013-uosius paskelbė S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą metais, vyriausybė patvirtino minėjimų

⁶ Vienas dažniausiai besikartojančių kuriozų – po portretais supainioti parašai (pvz.: VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis. Kaunas: Šviesa, 2006, p. 4). Idioma *Darius ir Girėnas* yra ne tikslus dokumentinių asmenvardžių atitikmuo, o skambus pavardės ir pseudonimo derinys. Jis *ad hoc* negrindžiamas (vien) empiriniu pažinimu, turi plačią simbolinę prasmę ir dėl to išlieka funkcionalus net absurdiškai varijuojamas. Ne(at)skiriant personaliją jis suprimityvinamas iki vienasmenio *Dariaus Girėno* arba atvirksčiai – asmuo sudvejinamas kaip *Darius ir Girėnas*. Pvz., dvejose citatose *Darius ir Girėnas* minimas kalbant tik apie S. Darių, nes S. Girėnas nebuvo krepšininkas, neturėjo dukters ir emigravęs į JAV niekada negrįžo į Lietuvą: 1) „Krepšinio žaidėjai ir treneriai *Darius ir Girėnas* [kursyvas – G. S.] buvo Amerikos lietuviai. Kol *jie* neatvažiavo, krepšinyje nuo latvių gaudavome 60 taškų“, – kalbėjo A. Eidintas“ (JACKEVIČIUS M. Lietuva susimąstė, kuo jai gali būti naudingi emigrantai // *Delfi.lt*, 2012-04-19; prieiga: <<http://www.delfi.lt/news/daily/emigrants/lietuva-susimaste-kuo-jai-gali-buti-naudingi-emigrantai.d?id=58305542>>; žiūrėta 2015-11-26), 2) „Visais atvejais minint tik abiejų didvyrių pavardes ir sukurta anekdotinė situacija, kurios liudininku turėjau garbės būti, kai net toks aviacijos patriotas kaip A. Karpavičius 1988 m. liepos 17 d. minėjimo lakūnų žūties vietoje dalyviams pristatė atvykusią „Dariaus ir Girėno dukterį“ (GAMZIUKAS A. Atminties ir archyvų nuotrupos. II d. Muziejininko metai. Kaunas, 2015, p. 90). Tai, kad idioma populiarė nuo seno, liudija citata apie laidotuves 1935-07-07: „Juodu abu, kaip anie legendiniai Trojos didvyriai Ajaksai, pasidarė taip neišskiriami visų lietuvių sąmonėje, kad, pav. atgabenus Amerikoje mirusios Dariaus motinos palaikus į Klaipėdą, lydint iš uosto į gimtųjų Judrėnų bažnytkaimį, vienas iš palydovų, praevio paklaustas, ką čia lydi, atsakė: „Dariaus-Girėno motiną“ (in: PYRAGIUS J. Jie skrido du // *Australijos lietuvis*, 1950-07-24, Nr. 15 (49)).

⁷ Liepos 17-ąją švęsti Pasaulio lietuvių išėvių dieną pasiūlyta 1934-02-13 Amerikos lietuvių ekonominių informacijų biure Čikagoje. Idėją parėmė LAK ir Užsienio lietuviams remti draugija. Tradicija išliko, tik pakito pavadinimas.

⁸ LR Atmintinų dienų įstatymas, 1997-07-03, Nr. VIII-397. Atmintinų dienų įstatymo 1 str. papildymo ir pakeitimo įstatymas, 2013-05-14, Nr. XII-309. Prieiga: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=469536>, žiūrėta 2015-11-17.

⁹ Čikagos miesto tarybos rezoliucija, 2013-07-05, ir LR generalinio konsulato pranešimas spaudai, 2013-06-29. Prieiga: <<http://urm.lt/cikaga/lt/naujienos/cikagos-miesto-meras-ir-taryba-liepa-paskelbe-dariaus-gireno-menesiu-cikagoje>>, žiūrėta 2016-01-11.

programas¹⁰. Pasitaiko originalių kūrybinių užmojų sekti didvyrių pavyzdžiu, tarsi atkurti praeities dalelę: lakūnai ryžtasi patys perskristi Atlantą, aviacijos konstruktoriai ir aviamodeliuotojai kuria savo *lituanicas*. Labiau įprastai, tradiciškai „Lituanica“ primena lakūnų vardais pavadintos viešos erdvės, eksponuojamos vertybės iš valstybinių archyvų, muziejų ir asmeninių rinkinių, virtualios parodos, proginiai leidiniai¹¹ ir masiniai renginiai, žiniasklaida, mokytojai ir tėvai. Lietuvoje jau bent trys kartos užaugo su pasakojimais apie *Darių ir Girėnų*, įsiminė juos per išvykas prie Puntuko Anykščių šilelyje arba „Lituanicos“ nuolaužų muziejuje (dabar – VDKM) Kaune.

S. Dariaus ir S. Girėno atminimas tęsiasi taip ilgai ir taip intensyviai, kad nebegalima lengvai aprėpti atminimo kultūros formų, tiksliai suskaičiuoti visų jamžinimo ženklų ir tradicinių pasakojimų: nuo epo iki detektyvo, nuo gandų iki ideologizuoto mito, nuo rekonstrukcijos bandymų iki postmodernių meninių ieškojimų. Įvertinant tai su derama pagarba, žvilgsnis krypsta ir į pažintinį, mokslinį lygmenį: juk garsieji didvyriai verti tokio paties dėmesio ir čia.

Bet paaiškėja, kad S. Dariaus ir S. Girėno pažinimo raida susiklostė priešingai. Palyginti su atminimu pažinimas – sustingęs. Skirtingais laikotarpiais nusistovėdavo toks pat pažinimo *status quo*: permainos vyko lėtai arba jų nebuvo. Nuo 1933-ųjų Lietuvoje ir svetur neatlikta kompleksišku empirinių tyrimų. Per daugiau nei 80 metų neišleista mokslinių monografijų, trūksta išsamių biografijų¹². Populiari literatūra ir pavienės lokalių tyrimų

¹⁰ LR Vyriausybės nutarimas „Dėl S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą metų minėjimo 2013 m. priemonių patvirtinimo“, 2012-10-03, Nr. 1220 // *Valstybės žinios*, 2012-10-11, nr. 118-5951. Prieiga:

<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=434568&p_query=Gir%EBno&p_tr2=2>; žiūrėta 2015-11-18. T. p.: vyriausybės komisijos 1993-03-12 patvirtintas LAK „Dariaus ir Girėno metų bei Pasaulio lietuvių vienybės dienų šventinių renginių organizavimo vyriausybės komisijos pavedimu parengtas šventinių renginių programos projektas“ (1993-02-26, 5 l. LAM).

¹¹ Žr. grožinę ir pažintinę literatūrą, virtualias parodas ir kt. Šaltinių ir literatūros sąvade.

¹² Biogramų esama žinyuose, platesnių aprašymų – beveik visur, kur apžvelgiamas „Lituanicos“ skrydis ir Lietuvos aviacijos raida (žr. Šaltinių ir literatūros sąvadą). Yra biografinių leidinių: meninė publicistinė apybraiža (DOVYDAITIS V. Sparnus jam davė Lietuva. Karo lakūnas Steponas Darius. Kaunas: Plieno sparnai, 1993), sportinės veiklos apžvalga (GEČAS S. Steponas Darius kariuomenėje ir sporte. Monografija. Vilnius: LR Krašto apsaugos ministerija, 2005). Bet tematikos ir geografijos požiūriu kompleksišku, Lietuvoje ir JAV atliktų tyrimų nežinoma. Ypatingai mažai tirta S. Girėno biografija (iki žūties jis buvo nežinomas Lietuvoje ir nepaliko asmeninio archyvo kaip S. Darius).

iniciatyvos neišjudino pažinimo *status quo*¹³. Galima sakyti, kad dokumentali S. Dariaus ir S. Girėno istorija – skrydis per Atlantą iš Niujorko į Kauną, katastrofa Vokietijoje netoli tikslo ir atomazgos trijose valstybėse – tebėra neatskleista byla.

Vadinasi, tai, kas menama kaip istorinis įvykis, tebėra mokslo nepažinta. Kitaip tariant, plačiai puoselėjamoje chrestomatinėje „Lituanicos“ istorijoje – tai yra, atminties ir vaizduotės sukurtame populiariame siužete ir paveiksle – trūksta... istorinio matmens. Šia prieštara įsitikinta išnagrinėjus esamą informacinį lauką (*Dariaus ir Girėno* raišką literatūroje, vaizduojamame mene, audiovizualikoje, spaudos ir interneto žiniasklaidoje), iš arti stebint „minėjimo priemonių“ tvirtinimą vyriausybiname lygmenyje¹⁴ ir jų įgyvendinimą Lietuvoje bei svetur¹⁵, o taip pat patikrinus greičiausiai prieinamus šaltinius Vilniuje, Kaune ir Čikagoje (LCVA, VDKM, BLKM).

Aktyvaus atminimo ir pasyvaus pažinimo kontroversija atveria sudėtingą istorinio vyksmo ir recepcijos santykį. Iš pirmo žvilgsnio paprastas įvykis (du lakūnai, vienas lėktuvas, skrydis, žūtis) ir tik momentas laiko tėkmėje (oficialių katastrofos tyrimų duomenimis, skrydis truko 37 val. ir 11 min.) kažkaip tapo tautai reikšminga atminties vieta, permanentine žyma kolektyvinėje atmintyje; sykiu dėl kažkokių priežasčių susiklostė įprotis skatinti kolektyvinę vaizduotę per atminties kultūrą ir įamžinimo iniciatyvas, bet ne empirinį pažinimą per mokslinius tyrimus. Vyraujančio tradicinio pasakojimo šerdis tebėra įsitikinimas, kad lakūnų žūtį gaubia paslaptis ir kad ji yra amžina, o tiesa nepasiekiamą. Ši kolektyvinė nuostata pseudokognityvi, nepagrįsta racionalių žinojimu, mat nebuvo didesnių tyrimo užmojų arba jie liko neįgyvendinti.

Tėra vienas būdas įsitikinti pažinimu ir/ arba jo ribomis: atlikti tyrimą. Visų pirma, reikia atkurti istorinio įvykio (tiksliau, sudėtinio vyksmo)

¹³ Rezultatyviausi – publicisto P. Jurgėlos 1935 Čikagoje ir grupės autorių (N. Dariūtės-Maštarienės, A. Gamziuko, G. Ramoškos) 1990-1991 Kaune išleisti tiriamo pobūdžio darbai (žr. Įvado „Šaltiniai ir istoriografija“). Juose verstasi vietiniais šaltiniais, o nuodugnai rekonstrukcijai ir kritinei analizei būtina aprėpti Vilnių, Berlyną, Vašingtoną ir dar plačiau.

¹⁴ 2012-06-21 stebėtojo teisėmis dalyvauta vyriausybės komisijos posėdyje, svarstant S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą metų minėjimo priemonių programą 2013-iesiems; susipažinta su Seimo nutarimo bei vyriausybės programos rengimo medžiaga.

¹⁵ Lietuvių bendruomenių kvietimu dalyvauta „Lituanicos“ 80-mečiui skirtuose renginiuose Toronte, Hamiltone, Wasagoje, Vašingtone, Los Andžele.

chronologiją: tai – pagrindas. Bet to nepakanka. Lakūnų skrydį ir žūtį mitiškumas gaubia taip seniai ir plačiai, kad nagrinėjant vien 1933 m. peripetijas nepavyktų atskleisti vyksmo ir recepcijos santykio, paaiškinti ilgalaikės jo raidos. Reikia narplioti per 80 metų susiraizgiusį *duomenyną*¹⁶: paminėjimus ir nutylėjimus, prisiminimus ir užmiršimus, oficialius duomenis ir žiniasklaidos gandus, fantazijas ir formalumus, relikvijų slėpimą, jų dingimus ir atradimus. Čia viskas susiję. Tad tenka imtis plataus erdvėlaikio – 1933-2013 m., JAV, Vokietija, Lietuva – ir tirti ne tik patį įvykį, bet ir jo vertinimus, ir pasakojimus apie jį. Tokio tyrimo rezultatas – pirmą kartą atvertas sunkiasvoris S. Dariaus ir S. Girėno istorijos turinys ir išaiškinta vyraujančios traktuotės ir naratyvo genezė, pobūdis bei raida.

Aktualumo darbai teikia naujumas ir tolesnei intelektualiai diskusijai atverta perspektyva. Integruotas prieškarinio, sovietmečio ir dabarties elgsenos su praeitimi tyrimas pagrįstas svaria archyvine medžiaga, tad yra pravartus besidomintiems praeities tikrovės ir praeities suvokimo dabartyje santykiu. Atlikta detali vyksmo ir recepcijos analizė atliepia aktualias istorijos teorijas ir kai kurių praktinių tyrinėjimų kryptis¹⁷. Be to, atskleistos problemos ir idėjos, kurias vertėtų taikyti ne vien humanitarinių ar socialinių mokslų baruose: naudoti ir plėsti pateiktas empirinio tyrimo gaires, tobulinti išbandytus modernius tarpdalykinius metodus, kurti tarptautinius mokslinius projektus.

2. Tyrimo problemos pagrindimas.

Po S. Dariaus ir S. Girėno tragiškos žūties užsitęsė toks procesas: nepaisant lūkesčio ir epizodiškų pastangų suprasti, kas įvyko iš tikrųjų (kiek tai įmanoma nustatyti iš istorijos šaltinių), dokumentalumą nusverdavo idealizuotas ir/ ar mitologizuotas vaizdinys. Užuoat aiškinusis nuosekliai, susitelkta į finalą – lakūnų žūties mįslę. Verstasi ribotais, tais pačiais šaltiniais.

¹⁶ Sąvoka *duomenynas* (vok. *Gestell* ↔ *Gebirge*) – pagal M. Heideggerį, in: JONUTYTĖ J. Tradicijos sąvokos kaita... p. 148.

¹⁷ „Akivaizdu, kad Lietuvoje šiems (trauminės atminties, posovietinio mentaliteto – G. S.) tyrimams istorinio matmens labai trūksta. [...] Kol nėra istorinių tyrimų atskiromis temomis, negalima kalbėti ir apie argumentuotus to laikotarpio kultūros raidos apibendrinimus, o tik apie daugmaž pagrįstų hipotezių kėlimą.“ BAGUŠAUSKAS J. R., STREIKUS A. (sud.). Lietuvos kultūra sovietinės ideologijos nelaisvėje 1940-1990. Dokumentų rinkinys. Vilnius: LGGRTC, 2005, p. 5.

Sukosi ratu tie patys klausimai. Dvejonėmis ir fantazijomis apsisivėlė net elementariausi dalykai, kaip antai, lakūnų galimai pažeista JAV oro teisė ir katastrofos vietoje Vokietijoje neva siautusi audra. Atsieti ir primiršti socialią būtį tikrovėje reguliuojantys veiksniai: politika, ekonomika, teisė. O svarbiausia – nemažėjo, kartais tik stiprėjo įtarimas: kodėl žuvo lakūnai, kas kaltas? Šis klausimas kyla iš nerimo, o ne iš argumentuotų prielaidų, bet vis tiek (arba kaip tik dėl to) yra labai gajus: galime teigti, kad įtarumo persmelkta jausena, sudirginta kolektyvinė vaizduotė prieš 3 metus nustelbė istorinį pažinimą panašiai kaip ir prieš 83 metus¹⁸.

Klausime „kodėl žuvo, kas kaltas?“ logiką nusveria retorika: jis negrindžiamas empiriniu pažinimu ir yra apriorizmo, ideologizavimo ir mitologizavimo padarinys. Jei jau žinoma, kad lakūnai didvyriai tapo *Kažko, Kažkieno* aukomis, tai nelieka erdvės racionaliai samprotauti apie jų fizines galias ir techninio pasirengimo sąlygas, skrydžio planą ir jo įgyvendinimą, katastrofos aplinkybes, jos sukeltas reakcijas ir padarinius. Moksliniame darbe vadovaujantis neutralia logika, aišku, verta klausti, kodėl žuvo šie du žmonės. Bet sprendimui reiktų solidžios empirinių duomenų bazės, kurios kol kas nėra. Tad šiuo tyrimu kuriamas būtinasis lygmuo: kaupiami, sisteminami, interpretuojami duomenys, formuojama argumentuota diskusija. Pirmąkart išaiškinami pamatiniai dalykai, pavyzdžiui: kas ir kaip po katastrofos atliko techninę ir teismo medicinos ekspertizes; kuo pagrįstos oficialių tyrėjų išvados; kokie išliko pirminiai duomenys apie katastrofos aplinkybes ir panašiai. Šiame darbe gryninamos versijos, bet žūties priežastis negali būti tiesioginis tyrimo objektas ir nėra galutinai neįvardijama, nes: 1) empirinis tyrimas orientuotas į pirminės medžiagos paiešką ir analizę; 2) sprendimui per siauros ne tik šio darbo, bet ir istorijos mokslo ribos. Klausimą „kodėl žuvo?“ įmanoma spręsti didesniu, tarptautiniu tarpdalykiniu moksliniu projektu (kurio kuklia prielaida gal taptų ir ši disertacija).

Klausimo „kas kaltas?“ neįmanoma paversti racionalia lygtimi: juo be

¹⁸ Tuo autorei asmeniškai teko įsitikinti 2011 – 2015 m. kalbant įvairioms auditorijoms Lietuvoje, Lenkijoje, JAV, Kanadoje, Vokietijoje, Prancūzijoje, Airijoje.

objektyvių argumentų dažnai implikuojama „Lituanicos“ pašovimo versija, priešpastatomi „geriečiai ir blogiečiai“ – viktimizuoti lakūnai ir demonizuoti vokiečiai, – o jei taip, tai *ad hoc* nebesvarbu ir net neįdomu, kokie vokiečiai, kur ir kuo, kodėl būtų galėję apšaudyti taikiai skrendančius lakūnus bei jų „Lituanicą“. Mokliškai aiškinantis empiriškai pažinią praeities tikrovę galima svarstyti ir kriminalistinę prielaidą, kaip vieną iš daugelio kitų prielaidų¹⁹. Bet tada tenka tirti labai konkrečias aplinkybes, kaip antai: Vokietijos regiono, kuriame pastebėta skrendanti „Lituanica“, ypatumai ir galima strateginė reikšmė; oro erdvės stebėtojų galima reakcija (pagal įteisintą standartinę procedūrą ar galbūt tikėtiną specialią instrukciją) pastebėjus naktį žemame aukštyje, netoli Vokietijos sienos su Lenkija besisukiojantį nežinomą orlaivį. Toliau reikia įvertinti pirmines pasekmes: kaip, kieno valia ir koku tikslu JAV lakūnų (JAV natūralizuotų piliečių) palaikai ir nuosavybė (lėktuvas, dokumentai, asmeniniai daiktai) skubiai pergabenti iš Vokietijos į Lietuvą ir kaip į tai reaguota JAV; kokiomis sąlygomis katastrofos priežastis tyrė Vokietijos ir Lietuvos pareigūnai, kokie buvo jų įgaliojimai ir kvalifikacija, ir kodėl taip skyrėsi išvados (vokiečiai akcentavo žmogišką faktorių, o lietuviai jį griežtai neigė). Galop tenka grįžti prie skrydžio ištakų ir nustatyti, kokių sunkumų kilo ruošiantis skrydžiui JAV ir kokia parengtis buvo išskendant iš Niujorko, kaip paruoštas skrydžio planas. Ir taip toliau.

Taigi šiame darbe keliami ir sprendžiami klausimai, kurie yra pagrįsti konkrečiais argumentais ir nepranoksta sąmonės ribų, priešingai nei mitinė „Soldino miško paslaptis“²⁰. Tokiu būdu artėjama prie supratimo, kokiomis aplinkybėmis gyveno, veikė ir žuvo S. Darius ir S. Girėnas (kurie, beje, turėjo mažai bendro su transcendentaliuoju *Dariumi ir Girėnu*). Empirinis pažinimas nėra visa apimantis ir visa galintis: jis išsamus tiek, kiek išsamūs arba riboti

¹⁹ Žr. šio darbo I-2-3 ir II-1-1: tiesioginių įrodymų apie „Lituanicos“ pašovimą nerasta.

²⁰ „Soldino miško paslaptis“ – skyriaus pavadinimas žymiausioje knygoje apie S. Darių ir S. Girėną: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas. Jų gyvenimas ir pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą iš Amerikos Lietuvon (su 81 paveikslu ir 5 brėžiniais). Čikaga: spaustuvės „Vytis“, *John F. Cuneo Co.*, 1935, p. 283-294. Skambią frazę vėliau išgarsino kiti publicistai ir romanistai (pvz.: LUNCIENĖ L. Atlanto nugalėtojai arba Soldino miško paslaptis. Kaunas-Marijampolė: Dirva, 1935). Disertacijoje taip kartais vadinamas populiarus naratyvas. Iš tikrųjų „Lituanica“ nukrito *Dölziger Stadt Forst*, apie 10 km nuo Soldino: žr. 480 išnašą.

šaltiniai. Dėl to darbe išsamiausiai rekonstruojamas pasirengimas skrydžiui: šis vyksmas daugiau nei metus tęsėsi JAV (kuriose archyvai neišsklaidyti kaip Lietuvoje ir Vokietijoje) ir yra gausiau dokumentuotas nei toli už JAV ribų nusitęsęs skrydis ir Vokietijoje įvykusi katastrofa. Panašiai yra pažinios pirminės oficialiojo Vašingtono ir Kauno reakcijos į katastrofą, vėlesnė Berlyno nuostata dėl „Lituanicos“ atminties ir įamžinimo. O apie skrydžio įgyvendinimą – kas vyko skrendant virš Atlanto ir Europos iki tol, kol „Lituanica“ buvo pastebėta Vokietijoje – galima tik diskutuoti, kelti hipotezes, nes pirminių šaltinių trūksta arba visai nėra. Vadovaujantis tokia logika, daugiausiai teko nagrinėti politikos ir teisės aspektus JAV, Vokietijoje ir Lietuvoje: jie turėjo lemiamos reikšmės vyksmui, jo vertinimams ir padariniams, bet nebūtinai buvo viešinami; ir jie visiškai neprasismelkė į ankstesnių tyrėjų arba pasakotojų regos lauką.

Rūpima politikos ir teisės problematika istoriografijoje neatskleista, tad teko apdoroti daug informacinės „žaliavos“. Iš vienos atodangos iškildavo eilė naujų klausimų. Antai, išsiaiškinus JAV 1933 m. įsigaliojusią teisės normą teko tikrinti, kaip jos laikytasi organizuojant „Lituanicos“ skrydį; papildomu tyrimu atkurta komunikacijos grandinė Čikaga-Niujorkas-Majamis-Vašingtonas; paaiškėjus, kad teisės norma neįgyvendinta, prireikė aiškintis, kodėl... Tokių atsišakojimų iš anksto nesuplanuosi; tyrimas gilėjo ir plėtėjo. Todėl didžiausiu iššūkiu – ir vienintele galimybe suvaldyti informaciją – tapo ne rasti atsakymus, o nusistatyti klausimų ribas. Nuspręsta dirbti taip: atsirėžus laiko atkarpą problemas grupuoti, jungti į kompleksus; aptarus vieną grupę grįžti į išeities tašką ir imtis kitos. Laiko atkarpoje problematika tarsi sluoksniuojasi. „Sluoksnių“ storis ir kiekis ribotas dviem būdais²¹: 1) atskirtos istorijos ir kitų mokslų kompetencijos (antai, pastarųjų kompetencijai priskirta „Lituanicos“ lėktuvo ir skrydžio techninių parametrų analizė), 2) stengtasi atrinkti šiam

²¹ Teko gilintis į daugelį sričių, tik nesiekta jų aprašinėti, pvz.: aviacijos (mokslų, technologijų, pramonės, karybos, sporto, oro teisės) raida Lietuvoje ir pasaulyje, Lietuvos vidaus ir užsienio politika, krašto apsaugos ir kultūros politikos strategijos, diplomatijos istorija, Didžioji depresija, nacionalsocialistų revoliucija, vidaus ir užsienio politikos virsmai Vokietijoje, JAV vidaus ir užsienio politika, vokiečių ir sovietų okupacijos Lietuvoje, LSSR propagandinis istorijos diskursas iki ir po 1956 m., „atšilimo“ prieštaros, Šaltasis karas ir kita.

darbui svarbiausias problemas ir filtruoti informaciją pagal kelis kriterijus²² – dokumentalumas, tikslumas, nešališkumas²³.

Tokia prieiga, toks *S. Dariaus ir S. Girėno bylos* atskleidimo būdas – originalus ir savalaikis. Prieš 30-40 metų trūko laiko distancijos: nebuvo suėjusi kai kurių dokumentų įslaptinimo ir pasakojamos atminties senatis²⁴. Prieš 10-20 metų buvo neprieinamos dabar įprastos ryšio ir informacijos technologijos: pavyzdžiui, neturėta duomenų bazės meteorologinei reanalizei, įrangos trimačiam skenavimui, net internetas buvo per lėtas ir apytuštis²⁵. Tad dabar naudojamės ir moderniomis tyrimo priemonėmis, ir laiko skirties pranašumu.

3. Temos formulavimas.

Temos pavadinime vardai – *Steponas, Stasys* – minimi ne tik iš pagarbos istoriniams asmenims, bet taip pat siekiant pabrėžti idiomos (*Darius ir Girėnas, Darius Girėnas*) ir tikrų asmenvardžių distinkciją. Tiesa, dokumentaliai reiktų rašyti maždaug taip: *Stephenas Williamas Darius ir Stanley Girchius*. Tačiau neįprasta asmenvardžių forma apsunkintų suvokimą, todėl pasirinkta tradicinė²⁶. Tai – tarsi tematikos kodas: *S. Darius ir S. Girėnas* signalizuoja, kad tyrimas fokusuojamas į 1933-ųjų vidurvasarį, kai iš JAV į Lietuvą per Atlantą skrido ir Vokietijoje žuvo du lakūnai, garsieji tautos didvyriai.

Byla – tyrimo problematikos kompleksą apibendrinantis žodis. Jis taip pat

²² Tai – idealios, nebūtinai įgyvendinamos siekiamybės. Apie iš istorijos autoriaus atimtą „galutinės instancijos vaidmenį“ žr.: NORKUS Z. Istorika. Istorinis įvadas. Vilnius: Taura, 1996, p. 156; NORKUS Z. Senoji kultūros istorija ir naujoji kultūrinė istorija. // *Lietuvos istorijos studijos*, t. 15, 2005, p. 32-35; MUNSLOW A. Deconstructing History. London, New York: Routledge, 1997, p. 107.

²³ Nešališkumo siekta visuose etapuose, - net jei kažkur netyčia nuklydome ir surengėme tribunolą praeičiai ar jos herojams. Neturime pagrindo „teisti“ ar „teisinti“: dabar prasmes suteikiame žinodami pasekmes; praeities veikėjai pasekmių dažniausiai negalėjo numatyti ir buvo veikiami aplinkos bei vidinių motyvų, kurių visumos nebeįmanoma atkurti.

²⁴ Teigiama, gyvai perpasakojama atmintis siekia apie 80 metų. In: ASSMANN J. Communicative and Cultural Memory // *Cultural Memory Studies. An International and Interdisciplinary Handbook*, ed. ERLI A. Berlin: W. de Gruyter, 2008, p. 113: “All studies in oral history confirm that (...) living memory goes no further back than 80 years after which, separated by floating gap, come, instead of myths of origin, the dates from schoolbooks and monuments.”

²⁵ „Paieška pagal žodį „Darius“ [internete] baigėsi nesėkmingai“. ŠTULAS S. Šiuolaikinės technologijos tiriant ir populiarinant transatlantinius skridimus. In: Konferencijos „Stepono Dariaus veiklos bei jo atminimo įamžinimo tyrinėjimų problemos“ medžiaga (sud. GAMZIUKAS A.). Kaunas, Vilnius: Plieno sparnai, Lietuvos geležinkeliai, 1996, p. 42.

²⁶ Žr. paaiškinimą apie lakūnų asmenvardžius Įvado „Pastabose“.

aprečia *duomenyną*: faktus, vertinimus, pasakojimus, kuriais *bylojama* apie S. Darių ir S. Girėną. Šiame darbe atskleidžiama ne viena, o net kelios bylos: tarkime, galėtų būti išskirta parengties skrydžiui byla, skrydžio per Atlantą byla, katastrofos tyrimų byla, „Soldino miško paslapties“ byla ir pan.

Istorinis vyksmas, traktuotė, naratyvo kaita reiškia tris *bylos* plotmes. Jos ir skiriasi, ir sąveikauja: I) *istorinis vyksmas* – nuo atminties ir vaizduotės darinių atsietas, tikroviškos praeities epizodas – „Lituanicos“ skrydžio organizavimas, įgyvendinimas ir baigtis, pirminės reakcijos; II) *traktuotė* – pirminė ir ilgalaikė nuostata, oficialios pozicijos ir visuomeninis vertinimas Vašingtone, Berlyne ir Kaune (iki skrydžio, skrydžio metu, iškart po skrydžio ir vėliau); III) *naratyvo kaita* – populiaraus pasakojimo ištakos ir kilmė, pobūdis ir reikšmė, pagrindiniai dinamikos veiksniai, lūžiniai momentai.

Pavadinimas atspindi tyrimo tikslą, uždavinius ir darbo struktūrą.

4. Tyrimo tikslas ir uždaviniai.

Tikslas – pirmą kartą atskleisti *S. Dariaus ir S. Girėno bylą*: rekonstruoti vyksmo ir recepcijos chronologiją, atverti daugiasluoksnę problematiką ir pateikti dokumentalų kritinį-analitinį pasakojimą. Iš esmės, šiuo darbu siekiama teigiamai atsakyti į tokį apibendrinantį klausimą: ar įmanoma empiriniu tyrimu, euristikos ir šaltinotyros būdu išėiti iš *Dariaus ir Girėno* uždaro prasminio rato ir išjudinti užsitęsusi mokslinio pažinimo *status quo*?

Mokslinės historiografijos apie S. Darių ir S. Girėną trūkumas (nebuvimas)²⁷ – atskirai nagrinėtina problema, dėl disertacijos ribotos apimties

²⁷ 2013 – 2016 m. 6 mokslinius straipsnius paskelbė disertacijos autorė. Kitų, ankstesnių teminių mokslinių darbų – išskyrus 2 bakalauro darbus – nerasta. Paprastai istorikų tekstuose tėra užuominų apie S. Darių ir S. Girėną. Platesniems aprašymams būdingas tradicinis idealizavimas. Pasitaiko faktus iškreipiančio hiperbolizavimo, pvz.: „Skrydis per Atlanto vandenyną buvo vienas reikšmingiausių įvykių ne tik Lietuvos, bet ir pasaulio aviacijos istorijoje. Lietuvai jis tapo Tėvynės meilės ir didžiulės pagarbos gimtajam kraštui simboliu, ryžto ir nenuilstamo tikslo siekimo pavyzdžiu“ (VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 5). „Netrukus atsirado ir modernių jaunos nacijos didvyrių. (...) Steponas Darius ir Stasys Girėnas mažu lėktuvėliu „Lituanica“ atliko tiesioginį skrydį iš Niujorko į Lietuvą. (...) patyrė katastrofą tuometinėje Rytų Prūsijoje. Kaune laukiančią lėktuvo kone šimtatūkstantinę minią gauta žinia pravirkdė. Savo laiške prieš skrydį lakūnai ragino Lietuvos jaunimą paskirti save Tėvynės garbei ir šis priesakas tapo tūkstančių vaikinių ir merginų siekiu“ (EIDINTAS A., BUMBLAUSKAS A., KULAKAUSKAS A., TAMOŠAITIS M. Lietuvos istorija. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2012, p. 173-174). „Buvo įveiktas *Belancos* [t. b. *Bellancos* – G. S.] konstruktorių net nesapnuotas 6411 km. nuotolis. Tačiau antras pagal ilgį tuometiniame aviacijos pasaulyje skrydis netapo pirmuoju

ją tik praskleisime. Pastaraisiais dešimtmečiais persvarstomas tradicijos ir istorijos santykis²⁸ (istoriškumo samprata apskritai), palengva yranti XIX-XX a. įtvirtinta griežta teorinė jų skirtis, populiarėjantys mikroistoriniai tyrimai tarsi turėjo pakurstyti mokslinį interesą ir paraginti mokslininkus atidžiau įvertinti populiariną S. Darių ir S. Girėną. Kita vertus, galima manyti, kad tuo pat metu istorikus pristabdė besimezgantis „tautiškumo išteklių ir istorizmo konfliktas“²⁹. Pastarasis „alibi“ visgi neatlaiko kritikos: kol istorinis matmuo neatvertas, apriorinis pažinimo vengimas niekaip neatitinka mokslinės prieigos. Gilesnio pagrindimo reikalautų ir prielaida, kad S. Dariaus ir S. Girėno istorijos mokslinį pažinimą užkardė specifinė historiografijos raida XX a. Lietuvoje: esą ketvirtame „pomaironiniame“ dešimtmetyje subrandinti tokio tyrimo nespėta, penktame-devintame okupaciniame – nebegalėta, o postmoderniame dešimtame – pavėluota. Mokslinės historiografijos nebūtis atrodo bene suprantamiausia ketvirto dešimtmečio Lietuvoje: tuomet dalis *S. Dariaus ir S. Girėno bylos* dokumentų buvo įslaptinti arba nepasiekiami dėl geografinės atskirties (tarpukariu retas galėjo sau leisti išvykti tyrimo į Vašingtoną ar Čikagą); be to, Lietuvoje istorijos mokslas ką tik buvo profesionalizuotas ir institucionalizuotas, o „istorikų istoriją“ nuo visuotinės krizės gelbėjo „politikai ir literatai“³⁰ („Lituanicos“ atveju galima sakyti, kad tobulai išgelbėjo: praktiškai visa, kas tapo populiariai žinoma, inspiruota politinių veiksmų ir kūrybinio prado). Bet jei taip, tai vis dėlto keblu paaiškinti panašiai strigusį mokslinį pažinimą diasporos „salyne“ JAV. Čikagoje, Niujorke, Vašingtone ir kitur tarytum viltasi ir vis laukta, kad mokslinį tyrimą atliks kažkas Kitas. Šis lūkuriavimas užsitęsė net atkūrus Lietuvos nepriklausomybę. Tuomet išėivija vėl galėjo skirti kūrybinės energijos (kurią sovietmečiu aukėjo kovai už

(...) Lakūnai žuvo, tapdami amžiniais lietuvių pasaulio didvyriais“ (ALEKSANDRAVIČIUS E. Karklo diegas... p. 391-392). Plg. atsargesnį trafaretinio siužeto perpasakojimą Kanzaso meno instituto profesoriaus str.: WERT H. Here Fly The Falcons // *History Today*, 2013-03, Vol. 63 / 3. Prieiga: <<http://www.historytoday.com/hal-wert/here-fly-falcons>>, žiūrėta 2016-04-16.

²⁸ JONUTYTĖ J. Tradicijos sąvokos... p. 13.

²⁹ JOKUBAITIS A. Istorijos neutralizacija ir depolitizacija. In: Valstybė ir istorija (aut. LOPATA R. et al.). Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2014, p. 17-34.

³⁰ GIEDA A. Istoriofija ir visuomenė: istorika, istoriko profesijos ir istorinės kultūros aspektai Lietuvoje 1904-1940 m. Daktaro disertacija. Mokslinis vadovas Alfredas Bumblauskas. Vilniaus universitetas, 2013, p. 336-363; 404-405.

Lietuvos valstybingumą) tautos istorinio paveldo turbinimui; be to, dėmesį tautos didvyriams galingai kurstė tautinis sąjūdis; pagaliau, Lietuvos ir užsienio tyrinėtojams – profesionalams ir mėgėjams – atsivėrė valstybių sienos ir prieiga prie archyvų. Vis dėlto pažinimo *status quo* išliko: tik pavienės iniciatyvos kilo ir geso, iš esmės jo nepakeisdamos.

Labai svarbu pabrėžti, kad S. Dariaus ir S. Girėno istorija iki šiol tradiciškai spraudžiama į „užaugęs-noriu-būti-lakūnu“ tipo švietimo arba į aviacijos istorijos ir aviacijos technikos, atminties (įamžinimo ženklų) tyrinėjimų sritis³¹. Šiame darbe tų rėmų nėra, nes jie nagrinėjamai temai per siauri ir visiškai netinka. Jie trukdytų siekti tikslo: atverti tikrovišką (realią, adekvačią) problematiką ir sudėlioti atitinkamus akcentus pagaliau dokumentuotame išsamiaje pasakojime.

Pagrindinis uždavinys – nustatyti orientyrus tiriamame erdvėlaikyje, kryptingai kaupti duomenis, juos sisteminti. Tam numatyta užduočių seka:

- išnagrinėjus teminę literatūrą ir susijusią istoriografiją atlikti empirinį tyrimą; koncentruotis į politikos, teisės, iš dalies ekonomikos aspektus;

- rekonstruoti chronologinį vyksmą (idėja → pasirengimas → skrydis → katastrofa → padariniai); įvertinti esamas ir trūkstamas grandis, įvykių ir prasmių sąryšį, tikrinti (paneigti, patvirtinti) sustabarėjusias priežastines sąrangas (lakūnų puiki parengtis → priešišku jėgų, gamtos stichijos ar nacių sukelta jų tragiška žūtis; katastrofa Vokietijoje → sąmokslas ir nuslėptas nusikaltimas; lakūnų lietuviška kilmė → palaikų bei skrydžio relikvijų pergabenimas į Lietuvą ir t. t.);

- kritiškai išanalizuoti lakūnų parengties, skrydžio eigos ir baigties, pirminių oficialių reakcijų ir veiksmų sąsajas; įvertinti valstybių slaptus ir viešai deklaruotus interesus, teisinius vertinimus, politinius prioritetus ir oficialias pozicijas (traktuotes); išaiškinti po katastrofos įvykusią jurisdikcijos

³¹ Vyriausybė daro grupė „S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 80-mečio minėjimo priemonių projekte“ (2012-04-19) numatė 40 tokio pobūdžio renginių bei projektų: oficialūs minėjimai, pagerbimo ceremonijos (7), kultūriniai edukaciniai renginiai (18; iš jų 10 skirti vaikams), viešinimo (10), memorialų tvarkymo iniciatyvos (5). Vienintelė mokslinė konferencija numatyta VGTU. Vienintelis (neįgyvendintas) tiriamo pobūdžio užmojis – LEU ir LNB planuotas skrydžio įamžinimo sąvadas ir „leidinys iš autentiškų straipsnių“. Plačiau: SVIDERSKYTĖ G. Sukakčių sindromas: puoselėti dvasią, laukti paveikslėlių // *Naujasis židinys*, 2012, nr. 5, p. 34-35.

slinktį (JAV → Lietuva); fiksuoti paraleliai besiklosčiusius visuomeninius vertinimus (traktuotes);

- atskleisti populiarus naratyvo prigimtį: paaikškinti tendencingą tolsma nuo empirinio pažinimo, atskleisti objektyvias ir subjektyvias priežastis praeities idealizavimui ir mitologizavimui; ištirti „Soldino miško paslapties“ genezę ir monopolį, nagrinėti lūžinius momentus vėlesnėje naratyvo kaitoje, ypač – ideologų manipuliacijas sovietų Lietuvoje;

- paaikškinti, kas ir kodėl „prisimenama“: iš kur kilo, kokių veiksmų veikiama klostėsi (tebesiklosto) kolektyvinė atmintis; kaip ji kultūriškai orientuoja dabartyje ir kokią perspektyvą atveria šis tyrimas.

Kadangi nagrinėjama tema dažnai iššaukia ginčus apie tiesą („tai tiesa ar melas, taip ar ne?“), pridursime pastabą. Moksliniame darbe siekis „pagaliau įrodyti tiesą“ *S. Dariaus ir S. Girėno byloje* ir „demaskuoti netiesą“ tradiciniuose pasakojimuose apie *Darių ir Girėną* vertintas skeptiškai ar bent rezervuotai. Be teorinių išlygų, vadovautasi praktiškais nuostatomis: 1) kritinio-analitinio pasakojimo kaip „antipasakojimo“ lūkestis atmestinas kaip euristiškai kontraproduktyvus, kurstantis pažinimui priešingą apriorizmą; 2) net kruopščiausias empirinis tyrimas atkuria ne ištisinį chronologinį vyksmą, o jo epizodus; 3) nesant skrydžio metu, ore įvykusios nelaimės priežasties (gedimo, klaidos, atakos, išpuolio, kitokios krizės) tiesioginių įrodymų ir liudininkų, katastrofos finalinės aplinkybės gali būti teoriškai ginčijamos be galo ir siekiant išlikti empirizmo ribose nagrinėtinos ribotai; 4) stebimais rezonansiniais atvejais³² po oficialių ir nepriklausomų tyrimų vis tiek išlieka atmintin įrėžtas

³² Disertacijos rašymo metu Lietuvoje ir pasaulyje rezonansą sukėlė šios aviakatastrofos: 2015-07-17 virš Baltijos jūros dingo Klaipėdos aeroklubui priklausantis *An-2* (žuvus dviem pilotams – skandalinga gelbėjimo operacija bei (2016 m. birželį pirminėje stadijoje dar išalęs) avarijos priežasčių tyrimas); 2014-07-17 virš separatistų kontroliuojamos Ukrainos teritorijos, teigiama, numuštas Malaizijos oro linijų *Boeing 777*, pagarsėjęs skrydžio numeriu *MH-17* (žuvo 298 keleiviai ir įgulos nariai); 2015-10-31 Egipto oro erdvėje, virš Sinajaus pusiasalio, teigiama, susprogdintas Rusijos bendrovės „Kogalymavia“ laineris *Airbus 321* (224 žuvusieji); 2016-05-19 į Viduržemio jūrą „galimai dėl teroro akto“ nukrito Egipto oro linijų lėktuvas *Airbus A320* (66 žuvusieji). Panašia dinamika kaip „Lituanicos“ katastrofos atveju, pirminė informacija buvo operatyvi, bet prieštaringa, apsisitraukė politinė retorika, gandai ir kita „liaudies pragmatika“. Kas (bus) beparašyta oficialių tyrimų medžiagoje ir išvadose, joms tokio dėmesio nebeteks: į kolektyvinę atmintį iškart įsirėžę „lakūnų girtuoklių“, separatistų ir teroristų vaizdiniai gali būti teisingi, gali būti klaidingi, bet yra „savaiame aiškūs“, labai patvarūs. Kada taps plačiai ir tiksliai žinoma „kas atsitiko iš tikrųjų“ (pagal L. von Ranke principą)? Neatmestina, kad tik po kelių dešimtmečių išslaptinta oficialių tyrimų medžiaga

pirmas įspūdis, pseudokognityvus įsitikinimas (populiariausias variantas – kažkokie blogiečiai kažką blogai padarė). Mitas pranašesnis dėl neprilygstamo mimetiškumo, gebėjimo talpinti ir kaitalioti kelias tikroves. Tuo jis ir prasmingas, dėl to gajus ir mėgstamas. Todėl jo (ir visų jame telpančių „neteisybių“) įveiką numatyti kaip mokslinio darbo tikslą ar tiesioginį uždavinį būtų naivu, bereikalinga.

Taigi šiame darbe aukščiausia teorine siekiamybe lieka artėti prie istorinės tiesos, o praktiškai telkiamasi į „čia ir dabar“ įgyvendinamą, realų užmojį: parodyti pažinimo galimumą, atverti pažinimui terpę ir joje veikti.

5. Tyrimo objektas, chronologija, geografija.

Objektas – apibrėžtoje erdvėje ir laike susiklostęs, nusitęsęs kompleksiškas istorinis vyksmas (S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą organizavimas, įgyvendinimas, baigtis, reakcijos ir vertinimai, ilgalaikės atomazgos) ir kolektyvinė (ne individuali ar grupinė), viešai reiškiamą jo sampratą (vyraujantys oficialūs ir visuomeniniai požiūriai; pačios svarbiausios populiarinimo, pažinimo, įamžinimo iniciatyvos; naratyvo ištakų ir kaitos pagrindiniai veiksniai). Aviacijos srities dalykai – lakūnų lėktuvas ir jų transatlantinis skrydis, net ir jų biografijos technine prasme – nėra objektas, tik akiratyje išlaikoma aktualija. Tyrimas koreliuoja su Lietuvos ir pasaulio aviacijos istorija, bet ja neapsiriboja.

Chronologija: 1927 – 2013 m. Nuo S. Dariaus idėjos užuomazgos ir jos įgyvendinimo bei tragiškos baigties – iki naratyvo kaitos vėliausio pasirinkto taško, skrydžio 80-mečio minėjimo. Detaliausiai nagrinėjama 1933 II pusė ir 1934-ieji. Atveriant skrydžio per Atlantą idėjos raidai aktualius S. Dariaus biografijos aspektus chronologinės ribos praplėstos iki 1920 m. Naratyvo kaitoje kritiniai periodai ar lūžiniai momentai – 1935, 1940, 1944, 1945-1957, 1958-1968, 1983, 1993 ir 2013 m. Nuoseklus laikiškumas dėstyje suardomas,

taps istorikų ar kitų ekspertų tyrimų objektu, - taip, kaip jau atsitiko kai kurių gerokai anksčiau įvykusių rezonansinių katastrofų atvejais.

jei tiriant problemą prireikia „peršokti“ į kitą laikmetį³³.

Geografija: JAV, Vokietija, Lietuva³⁴. I dalyje minimos Kanados, Jungtinės Karalystės, Danijos, Lenkijos ir kitos teritorijos, (galimai) buvusios „Lituanicos“ skrydžio maršrute; III – SSRS, Lenkija (nuo 1945 m. joje yra katastrofos vieta), VDR, Čekoslovakija (į jas „eksportuotas“ sovietų propagandinis naratyvas).

6. Šaltiniai. Istoriofija.

Šaltiniai skiriami į tokias grupes:

- I. Archyviniai rašytiniai ir vaizdiniai šaltiniai: institucijų (vidaus, siųsti, gauti) raštai ir asmeniniai raštai (dienoraščiai, įvairūs užrašai, susirašinėjimas); brėžiniai ir žemėlapiai (topografiniai, navigaciniai, sinoptiniai arba orų žemėlapiai ir kt.), iš dalies – fotografijos, begarsė ir garsinė kino kronika;
- II. Publikuoti šaltiniai: dokumentų rinkiniai ir kiti ankstesnių autorių darbai³⁵; periodinė spauda (Lietuvos ir užsienio laikraščiai, žurnalai, t. p. iškarpu albumai ir kolekcijos); iš dalies – memuarika; ikonografija (fotoalbumai, virtualios fotoparodos); duomenų bazės ir žinyai (LR teisės aktų, *FAI* oficialių rekordų ir kt.);
- III. Trečioje dalyje tiriant naratyvo kaitą šaltiniais tampa ir literatūros kūriniai (pažintiniai, grožiniai, publicistiniai, proginiai), įvairesni spaudiniai (skrajutės, bukletai, brošiūros) ir ikonografija (vaidybiniai, dokumentiniai, mėgėjiški, animaciniai filmai ir pan.);
- IV. Daiktiniai šaltiniai: lėktuvo „Lituanica“ likučiai, kiti iš katastrofos vietos į Kauną pargabenti objektai (VDKM rinkiniuose).

³³ Pvz., I-2-3 tirdami „Lituanicos“ maršruto versijas „peršokame“ nuo išankstinių maršruto deklaracijų prieš skrydį – prie maršruto hipotezių oficialiuose katastrofos tyrimuose.

³⁴ JAV (išėivijoje ir federalinėse institucijose) organizuotas „Lituanicos“ skrydis; Čikaga – vienas iš dviejų pagrindinių atminties kultūros centrų. Vokietijoje įvyko katastrofa, atliktas oficialus tyrimas, per diplomatinės atstovybes susimezgė intensyvi sąveika (Kaunas-Berlynas-Vašingtonas). Lietuvoje tebūta visuomeninių sąsajų su „Lituanica“, bet po katastrofos į vyksmą įsitraukė vyriausybė; atliktas oficialus tyrimas; Kaunas taip pat tapo atminties kultūros centru.

³⁵ Žr. tolesnį paaiškinimą: kitų autorių darbai kaip istoriofija ir kaip šaltinis.

Tyrimo pagrindas – archyvinė medžiaga. Jos paieška vykdyta 3 valstybėse, iš viso 10 miestų, maždaug 20 vietovių (pagrindinės išvardytos Lentelėje nr. 1).

Lentelė nr. 1. Duomenys apie pagrindinius archyvus ir naudotų šaltinių grupes³⁶.

Eil. nr.	Saugojimo vieta	Pagrindinės šaltinių grupės
1.	Lietuvos centrinis valstybės archyvas (LCVA)	Įstaigų susirašinėjimas iki ir po „Lituanicos“ katastrofos, laidojimo reikalai, Tarpžinybinės komisijos medžiaga, pasiuntinybių ir konsulatų, biudžetinių lėšų apskaitos dokumentai, asmenų karinės tarnybos, studijų bylos ir kt. (Ministrų kabineto, URM, VRM, KAM, Susisiekimo ministerijos; t. p. VDU ir kiti fondai)
2.	Lietuvos ypatingasis archyvas (LYA)	Baudžiamosios ir sekamosios asmenų bylos; LKP CK posėdžių protokolai ir protokolų medžiaga, susirašinėjimas su LKP padaliniais, LSSR KGB, SSRS KP ir kt.
3.	Vytauto Didžiojo karo muziejus (VDKM)	Spaudos skyrius: Aleksandro Račkaus ir Edmundo Jasiūno archyvai (ARA; EJA), 1933 m. spaudos iškarpų ir fotografijų albumai, kiti eksponatai „Lituanicos“ rinkinyje. Daiktiniai šaltiniai (lėktuvo dalys, lėktuve rasti dokumentai) ekspozicijoje ir fonduose.
4.	Kauno apskrities archyvas (KAA)	Kauno miesto savivaldybės įmonių, pasų, statybos fondai: asmenų dokumentai (pasų kortelės, gimimo metrikos, pažymos), miesto tarybos posėdžių medžiaga, susirašinėjimas ir kt.
5.	Lietuvos nacionalinis muziejus (LNM)	J. Šaulio dienoraštis, asmeniniai dokumentai.
6.	Lietuvos dailės muziejaus (LDM) Prano Gudyno restauravimo centras	VDKM eksponatų restauravimo aprašymai 1982-1983 m.
7.	Privati saugykla (savininkų pageidavimu neskelbiama)	Tarpžinybinės komisijos medžiaga: Lietuvos oficialių tyrėjų išvadų Akto ir vokiečių Pranešimo Priedų paketas.
8.	Lietuvos aviacijos muziejus (LAM)	Vyriausybės darbo grupės 1993 m. dokumentai, nuotraukos iš „Lituanicos“ rinkinių.
9.	Algirdo Gamziuko asmeninis archyvas Kaune	Spauda, iškarpos, knygos, susirašinėjimo dokumentai.
10.	Brandenburgo žemės archyvas (<i>Brandenburgisches Landeshauptarchiv</i>) Potsdame	Pirmasis žinomas raportas iš katastrofos vietos, kiti 1933 m. įstaigų dokumentai.
11.	Valstybinė biblioteka Berlyne (<i>Staatsbibliothek zu Berlin</i>)	Navigacinės schemos, topografiniai žemėlapiai, Vokietijos spauda 1933 m.
12.	Vokietijos užsienio reikalų ministerijos Politikos archyvas (<i>Auswärtiges Amt Politisches Archiv</i>) Berlyne	1932-1936 m. įstaigų dokumentai (dalis – iš mokslinio vadovo prof. Z. Butkaus gautos kopijos).
13.	S. Balzeko lietuvių kultūros muziejus (<i>Balzekas Museum of Lithuanian Culture</i>) Čikagoje, (BLKM)	S. Dariaus asmeninis archyvas. Laiškai, telegramos, kalbų juodraščiai, sutartys, pirkimų, finansinės apskaitos dokumentai ir kt. Nekataloguota S. Dariaus ir S. Girėno dokumentų kolekcija (DGK).
14.	Jungtinių Valstijų nacionalinis	Valstybės departamento specialios bylos <i>Darius &</i>

³⁶ Archyvų fondų platesnes nuorodas žr. Šaltinių ir literatūros sąvade.

	archyvas (<i>US National Archives and Records Administration (NARA) College Park facility</i>) College Parke, Merilande (JVNA)	<i>Girch, Waitkus Felix</i> ir kt., įvairaus pobūdžio diplomatinė korespondencija (Lietuva, Vokietija, Lenkija), Karo (dab. Gynybos) departamento, Prekybos departamento dokumentai. Vaizdiniai šaltiniai: nuotraukos, žemėlapiai.
15.	Pensilvanijos universiteto bibliotekos retų rankraščių sk. (<i>University of Pennsylvania Libraries, Van Pelt-Dietrich Library, Kislak Center</i>) Filadelfijoje, Pensilvanijoje (UPENN)	J. Šaulio dokumentų kolekcija. 1933 m. laišakai, sveikinimai, kiti susirašinėjimo dokumentai.
16.	Stanfordo universiteto Huverio instituto archyvai (<i>Hoover Institution Archives</i>) Kalifornijoje (HIA)	E. Turausko dokumentų kolekcija: korespondencija, asmeniniai ir instituciniai raštai.
17.	Vytauto Peseko asmeninis archyvas Čikagoje, Ilinojuje (2012 m. kai kurie dokumentai perduoti G. Sviderskytės asmeniniam archyvui)	Iškarpos; nuotraukos ir laiškas apie 1964 m. teismo medicinos ekspertizę; lakūnų įamžinimo iniciatyvos Čikagoje; kiti dokumentai.
18.	Victor Kaupas asmeninis archyvas El Cerrito, Kalifornijoje	Victor Kaupas (vyr.) asmens dokumentai, <i>Eyewitness Report</i> ir kiti raštai, korespondencija.

Išvardytos šaltinių grupės nelygiavertės. LCVA ir JVNA (Lentelėje eil. nr. 1 ir 14) turtingiausiuose fonduose rastos tik kelios specialiai S. Dariui ir S. Girėnui skirtos bylos, bet jos itin reikšmingos: LCVA – Tarpžinybinės komisijos bylos pabiri likučiai; JVNA – byla *Darius & Girch*, tapusi vienu pagrindinių šaltinių vyksmo rekonstrukcijai ir traktuotės analizei. Kitus duomenis teko surankioti iš paskirų dokumentų, žvalgant bylas pagal laikotarpį, tematiką, asmenybes. Privačioje saugykloje (Lentelėje eil. nr. 7; medžiaga gauta tiesiogiai iš savininkų, kurie pageidavo likti nežinomi) netikėtai aptiktas keliasdešimties dokumentų paketas tapo vienu iš svarbiausių radinių: jame rasti kai kurie iš Tarpžinybinės komisijos bylos „dingę“ oficialių tyrimų išvadų Priedai, tarp jų – vienintelė žinoma katastrofos vietos schema. Su dideliais lūkesčiais tikrinti tiesioginių liudininkų archyvai (Lentelėje eil. nr. 5, 15, 16, 18) pasirodė gana šykštūs nagrinėjamai temai. Kita vertus, čia netiesioginiai duomenys ir paskiri dokumentai prilygo atradimams: 1933 m. vidurvasario kronika J. Šaulio dienoraštyje ir laiškuose, pasiuntinybės Berlyne darbuotojų

sąrašai bei charakteristikos jo korespondencijoje ir net sveikinimo atvirukuose; V. Kaupo „Liudininko pranešime“ (toliau – kaip originale: *Eyewitness Report*) rasta svarbių paaiškinimų, kurių trūko, pavyzdžiui, A. Gustaičio pakomisės oficialaus tyrimo išvadų Akte. Atvirakščiai nutiko BLKM saugyklose „atradus“ pasimetusį S. Dariaus asmeninį archyvą (Lentelėje eil. nr. 13): manyta, kad jame esanti medžiaga jau nagrinėta ir didžia dalimi publikuota ir pakaks ją patikrinti³⁷, o paaiškėjo, kad tebėra šūsnyš neskelbtų ir nenagrinėtų šaltinių (S. Dariaus ir S. Girėno sutarties originalas, lėktuvo draudimo, turto globėjų ir kitos sutartys, susirašinėjimo dėl skrydžio įteisinimo dokumentai, S. Girėno ir „Lituanicos“ aviatechniko V. Jesulaičio laiškas S. Dariui ir kt.). Panašios atodangos laukė VDKM (Lentelėje – eil. nr. 3), kur anksčiau darbavosi eilė tyrėjų (Z. Kondratas, J. Voronavičius, D. Naujalienė, A. Dariūtė-Maštarienė, A. Gamziukas, G. Ramoška ir kiti). Taigi su kaupu rasta vertingos – neretai pažinimo prasme naujos, lig šiol netyrinėtos ir jokia pavidalu neskelbtos – medžiagos.

Paiešką ir analizę komplikavo būdingas ypatumas: pirminiai šaltiniai išblaškyti. Jei yra nuorašas, tai nėra originalo; jei yra originalas, tai dingę priedai; jei yra lydraštis, tai prapuolęs visas su juo siunčiamas dokumentų paketas... Teko atlikti antrinių tyrimų: nustatyti trūkstamų dokumentų galimą saugojimo vietą, aiškintis visiškai netikėtoje vietoje (pavyzdžiui, buhalterės seife Lietuvos pajūryje) rastų dokumentų genezę, patikslinti originaluose užsienio kalbomis minimas ar nuorašuose į lietuvių kalbą įtartinai išverstas institucijas, vietovardžius, pareigybes, tik iš dalies įvardytus asmenis ir panašiai. Aiškinantis prieštaras oficialių katastrofos tyrimų (fragmentiškoje) medžiagoje prireikė imtis tarpdalykinio tyrimo ir eksperimento³⁸. Kai kurių svarbių pirminių šaltinių rasti nepavyko: Tarpžinybinės komisijos bylos likučiuose LCVA (ir atskirai rastame Priedų pakete) trūksta kai kurių

³⁷ 1933-1935 m. S. Dariaus asmeninį archyvą Čikagoje tyrė šios knygos autorius: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... 384 p. Plačiau žr. Įvado „Istoriografiją“, t. p. I-1-2 ir III-1-1.

³⁸ Žr. Įvado „Metodų pasirinkimą“, t. p. Priedus nr. 4 ir 6. Tarpdalykiniu tyrimu atkurti orų sąlygų duomenys menamame „Lituanicos“ skrydžio maršrute (plačiau žr. I-2-4); eksperimento būdu sukurtas tikro mastelio trimatis skaitmeninis „Lituanicos“ bazinis modelis, lėktuvo nuolaužų trimačių skenų rekonstrukcija (plačiau žr. II-2-2 ir tyrimo tinklalapyje *Lituanica-documentica.lt*).

autentiškų dokumentų vokiečių kalba; JVNA nė pėdsakų nerasta civilinės aviacijos priežiūros institucijų dokumentų iš pertvarkos laikotarpio 1933 m. (tarp jų galėjo būti Vašingtone pradėto oficialaus tyrimo dėl „Lituanicos“ starto incidento medžiaga³⁹); Vokietijoje terastas vienas-kitas 1933 m. vidurvasario vietinės administracijos (tuomečių Soldino, Frankfurto prie Oderio, Landsbergo apylinkių) dokumentas. Tai nulėmė chronologinės rekonstrukcijos struktūrą, pozityvius ir negatyvius momentus⁴⁰.

Kompleksinio tyrimo strategija sukurta ir įgyvendinta nepriklausomai, savarankiškai. Tik pradinei orientacijai LCVA, VDKM ir BLKM iš dalies remtasi Čikagos (E. Jasiūnas, V. Peseckas, V. Ramonis) ir Kauno (J. Balčiūnas, J. Čepas, A. Gamziukas, G. Ramoška) muziejinių bei kolekcininkų populiariomis knygomis, straipsniais, parodomis, audiovizualiniais kūrinių.

Publikuotais šaltiniais chronologijos rekonstrukcijai remtasi palyginti nedaug. Nagrinėjamai tematikai skirtas tik vienas kuklios apimties dokumentų rinkinys⁴¹. Jame išmėginta dokumentinė prieiga ir pateikta svarbių šaltinių, bet pernelyg apribota tematika, neaprepta šiam darbui aktuali problematika, trūksta tikslų nuorodų ir tikslaus dokumentų citavimo. Nesivadovauta moksliniais kriterijais, šaltiniai atrinkti, komentuoti ir interpretuoti laisva nuožiūra. Kiti, moksliniai dokumentų rinkiniai yra nuodugnūs, bet skirti tik kurio nors vieno XX a. laikotarpio tematikai⁴²; jie tiko kontekstui gilinti ar iliustruoti. Konteksto detalėms tikslinti keliskart pasitelkti didelės apimties prieškarinio Lietuvos teisės aktų rinkiniai ar net vieno šaltinio pagrindu parengtas leidinys⁴³.

Saikingai remtasi ir nuodugnai peržiūrėta ketvirto dešimtmečio bei

³⁹ Tyrimo išvykos metu 2013-02-27 – 03-11 JVNA Prekybos departamento (*Central Files, RG40*) Aeronautikos sk. (*Central Files, RG237*), t. p. Transporto departamento (*Central Files, RG398*) fonduose 1933 m. incidentų tyrimų dokumentų nerasta. JVNA specialistai teigė nežiną apie jų saugojimo vietą ir vėliau tai patvirtino raštu (David Pfeiffer; el. laiškas 2015-04-23).

⁴⁰ Pozityvus momentas (atskleista grandis) gali atverti negatyvų (trūkstamą grandį). Ir atvirkščiai: negatyvus momentas gali būti potencialaus (ieškotino, siektino) pozityvo žyma. Taigi rekonstrukcijoje svarbūs ir pozityvūs, ir negatyvūs momentai; informatyvūs ir turinys, ir forma.

⁴¹ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N., GAMZIUKAS A., RAMOŠKA G. Darius ir Girėnas. Dokumentai, laišakai, atsiminimai. Kaunas: Plieno sparnai, 1991. Iš 164 puslapių 70 skirta S. Dariaus sudarytomis beisbolo, krepšinio, futbolo taisyklėms ir jo 1932-1933 m. dienoraščiui.

⁴² BAGUŠAUSKAS J. R., STREIKUS A. (sud.). Lietuvos kultūra... . BURINSKAITĖ K., OKULIČIŪTĖ L. (sud.). KGB slaptieji archyvai, 1954-1991 m. Vilnius: LGGRTC, 2011.

⁴³ Mažne enciklopedinį vardyną atveriantis šaltinis: BLYNAS Z. Karo metų dienoraštis 1941-1944 m. (Parengė RUDIS G.). Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2007.

vėlesne spauda⁴⁴. 1933 m. periodiką ganėtinai išsamiai ir kruopščiai apžvelgė populiarūs autoriai (JAV lietuvių spauda – P. Jurgėla, Lietuvos – N. Dariūtė-Maštarienė), o be to, spaudoje per mažai originalios informacijos: proginiai pranešimai iki šiol tiražuojami pagal principą „nauja – tai užmiršta sena“. Tad spaudoje pateikta faktologija darbe vertinta itin kritiškai ir pasitelkta rezervuoti. Svarbesni buvo išvestiniai duomenys: tarptautinių naujienų agentūrų pranešimų dinamika arba (atsižvelgiant į režimų ideologiją ir cenzūros veikimą) informacija tarp eilučių vokiečių ar lietuvių spaudoje. Panašiu principu darbe vertinti ir radijo pranešimai, kino kronika⁴⁵.

Memuarika, III dalyje net ir grožiniai kūriniai (įvairių žanrų literatūra, kino filmai) daugiausiai naudoti kaip pagalbiniai ištekliai gilinantis į skirtingų laikmečių politinę ir ideologinę situaciją, sociokultūrinę terpę, kolektyviai deklaruojamą ir individualią vertybinę orientaciją. Vos keliskart J. Žilinsko, J. P. V. Heinmullerio atsiminimais tiesiogiai pasiremta aiškinantis problematiką, iš dalies ir rekonstruojant chronologiją⁴⁶. V. Landsbergio-Žemkalnio, V. Gustainio, K. Škirpos ir kiti memuarai epizodiškai pasitelkti konteksto suvokimui, orientuojant interpretaciją; dar kiti – J. Pyragiaus, V. Mačiuikos – iliustruojant viešas veikas bei požiūrius ir galimas vidines nuostatas. Laikantis užsibrėžtos darbo krypties stengtasi visus atsiminimus (publikuotus, nepublikuotus, įrašytus kelių interviu metu) ir grožinę kūrybą vertinti santūriai,

⁴⁴ *The New York Times, Chicago Tribune, Draugas, Naujienos, Dirva, Margutis, Lietuvos aidas, Dienos naujienos, Lietuvos žinios, Lietuvos keleivis, Lietuvos sparnai, Naujoji Romuva, Paštinių žodis, Karys, Trimitas, Rytas, Naujos žinios, Diena* ir kiti skaitmeninti leidiniai įvairiose sistemose, t. p. „Eltos“ biuletiniai (LCVA) ir įvairiausia lokali užsienio spauda 1933 m. iškarpu rinkiniuose bei albumuose (VDKM, BLKM). Vėlesnio laikotarpio spauda – *Tiesa, Švyturys, Aušra, Tėvynės balsas, Филателия СССР, Правда, Skrzydlata Polska, Magazyn tygodniowy, Technikos žodis, Plieno sparnai* – iš privačių ir muziejinių rinkinių: K. Stulpinienės (BLKM), A. Račkaus, E. Jasiūno (VDKM), V. Pesecko, A. Gamziuko.

⁴⁵ 1932 – 1933 m. svarbi informavimo priemonė buvo radijas: ypač JAV veikė daug stočių, savo programas laisvai kūrė JAV lietuviai. Tačiau tyrimo metu nustatyta, kad JAV valstybiniuose archyvuose labai reta to meto radijo įrašų; išėivijos archyvuose reikiamų įrašų irgi neaptikta. Teišliko rašytiniai dokumentai: S. Dariaus per radiją sakytų kalbų juodraščiai (BLKM). Aptikta duomenų apie vertingą užsienio naujienų agentūrų kino kroniką (pvz., itin retą filmuotą medžiagą katastrofos vietoje Vokietijoje), bet JVNA jos nerasta. 1983 m. sovietinėje dokumentikoje plačiai išgarsinta 1932 – 1933 m. kino kronika (LCVA) ir 2011 m. JAV kompanijos *eFootage* paviešinti „Lituanicos“ starto filmuoti vaizdai šiame darbe buvo papildoma medžiaga – bendrai pravarti, bet konkrečiai tik iliustruojanti ar patvirtinanti rašytinius šaltinius.

⁴⁶ ŽILINSKAS J. *Atsiminimai*. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2005. HEINMULLER J. P. V. *Man's Fight to Fly. Famous World-Record Flights And A Chronology of Aviation*. New York, London: Funk & Wagnalls Company, 1944.

kaip atskirą atminties projekcijų ir meninės raiškos lauką.

Istoriografija šiame darbe ypatingai persipynusi su šaltiniais. Kitų autorių teminių mokslinių darbų neaptikta (težinomi du toliau aptariami bakalauro darbai). Populiarių tekstų, atrodytų, nestinga: yra publicistinė monografija, keliasdešimt pažintinių knygų, šimtai straipsnių apie S. Darių ir S. Girėną. Bet tik kiekybės ir formos požiūriu medžiagos daug, o kokybės, turinio požiūriu – mažai. Ypač reta originalių (nesikartojančių), svariau pagrįstų tekstų.

Išskirtinė pozicija tenka vienintelei, 1935 m. Čikagoje išleistai publicistinei monografijai apie S. Darių ir S. Girėną⁴⁷. Jos autorius 1932 – 1933 m. buvo istorinio vyksmo dalyvis ir liudininkas, S. Dariaus ir S. Girėno talkininkas ir „Lituanicos“ skrydžio propaguotojas; po lakūnų žūties jis pirmas tyrinėjo S. Dariaus archyvą Čikagoje ir 1935 m. išleido bestseleriu išėivijoje ir Lietuvoje tapusią knygą, per ją ir pats tapo įžymybe – įtakingiausiu pasakotoju, „Soldino miško paslapties“ įkvėpėju (žr. biogramą Priede nr. 1). Petro Jurgėlos visuomeninė veikla ir kūryba svarbi įvairias požiūriais ir darbe yra detalai nagrinėjama. Tad įvade trumpai teaptarsime jo ir kitų pagrindinių autorių (kurie juo neišvengiamai rėmėsi) įdirbį, tekstų pobūdį ir išliekamąją vertę.

Literatūros „kalne“ greta P. Jurgėlos monografijos ryškiai išsiskiria 1990 m. Kaune pasirodžiusi N. Dariūtės-Maštarienės knyga⁴⁸. Tai – geriausiai pavykę bandymai aprašyti ar pavaizduoti „kaip buvo iš tikrųjų“ (neskaičiuojant N. Dariūtės-Maštarienės bei muziejininkų A. Gamziuko ir G. Ramoškos sudaryto dokumentų rinkinio). Jie puikiai reprezentuoja Čikagoje ir Kaune susiformavusius atminties „epicentrus“. Ir jie yra panašios tematikos bei stiliaus. Autoriai buvo skirtingų kartų žmonės ir gyveno skirtinguose žemynuose bei skirtingose santvarkose, bet vis dėlto vadovavosi panašiomis nuostatomis, susirašinėjo, tyrinėjo vietinius šaltinius, aiškinosi juos savo nuožiūra ir tik iš dalies sistemino, kritiškai analizavo; ypač savitai naudojo pirminius dokumentus, kartais perdirbtas versijas pateikė kaip originalus.

⁴⁷ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... 384 p.

⁴⁸ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas: Memuarai. Vilnius: Mintis, 1990, 297 p. Būtina pabrėžti, kad knyga ne visai tiksliai įvardyta kaip memuarai, nes žuvus lakūnams autorė buvo aštuonmetė mergaitė ir atsiminimais remiasi retai. Lakūnų bendražygio P. Jurgėlos publicistinėje monografijoje yra daugiau memuarikos, bet ir ji nevadintina memuarais.

Antai, S. Dariaus dienoraštį P. Jurgėla „citavo“ taip interpretuodamas ir esmingai redaguodamas, kad jo vietoje pateikė savo autorinį tekstą; D. Dariūtė-Maštarienė tą patį dienoraštį (kuris 1933 m. pabaigoje buvo atsiųstas iš Čikagos į Kauną) perrašinėjo pažodžiui, bet angliškuose intarpuose painiojo (ir dviejose knygos pateiktuose dienoraščio nuorašuose kaitaliojo) asmenis, vietas, kompanijų ir įstaigų pavadinimus (Lentelėje nr. 2 – charakteringi pavyzdžiai).

Lentelė nr. 2. S. Dariaus dienoraščio citatos (kelių dienų įrašai) P. Jurgėlos (1935) ir N. Dariūtės-Maštarienės (autorinėje 1990 m. ir – kartu su A. Gamziuku, G. Ramoška – 1991 m.) knygoje.

Įrašo data	P. Jurgėla	N. Dariūtė-Maštarienė <i>et al</i>
1933-01-21	Pasiunčiau laišką „Sears, Roebuck & Co.“ (prekybos bendrovei) mūsų skridimo finansavimo ir jų įmonės garsinimo reikalui. Pasitariau su Laird'u; jis siunčia prietaisų užsakymą.	Nieko ypatingo neatlieku. Sutvarkau smulkmenas. Girėnas eina pas savo advokatą sutarties su manim reikalui pasitarti. Kai kurie keblumai susidaro o be to yra trukdymas iš Girėno pusės. Išsiunčiu Sears Robuch ⁴⁹ & Co laišką finansavimo bei garsinimo atžvilgiu. Nuvykstu pas Laird pasitarti, išrašo užsakymus instrumentams. Vakare kartu su Regis vykstu teatran.
1933-01-18	Vasiliausko raštinėj susitariau su Laird'u dėl sąlygų. Kalbėjau su Girėnu dėl radijo. Su konsulu svarsčiau mūsų sutartį su globėjais; adv. Gugiui nurodžius, kad sutartis nevykusiai sudaryta, tenka laukti pataisų. Kalvaitis telefonavo vienam iš fondo globėjų ir klausė jo nuomonės apie Laird'o dirbtuves; paklaustasis norėjo atsisakyti nuo fondo globėjo pareigų, nurodydamas, kad mūsų skridimas yra tuščios garbės troškimas.	Susitariu su Lairdu apie sutarties sudarymą, vakare Vasalle bute. Vykstu pas kon. Kalvaitį. Aptariami kai kuriuos reikalus, norime užbaigti Globėjų ir mūsų sutartį, bet Gugiui nurodant, kad sutartis nevykusiai sutvarkyta, tenka laukti pataisų. Turiu dar viena rimtą pasitarimą su Girėnu. Radio reikalui. Kon. Kalvaičiui skambinus kun. Vaičiūnui ir paprašius jo nuomonės apie naują firmą Laird Vaičiūnas atsisako toliau būti globėju pamatuoja, kad skridimo tuščios garbės noras. Aš visa tai nugirdau per kitą telefoną. Sudaromi sutarties su Laird Benchone (? – G. S.) projektą, lieka tik jį pasirašyti.
1933-12-16	Rašau laiškus: Lietuvių Muzikos Dr-jai (Filadelfijoj), Sommerfelt'ui (Hartford, Conn.) ir kons. Kalvaičiui. Aplankome g. kons. Žadeikį ir įrašom jį garbės rėmėju.; pietaujame pas jį su Tysliava, Dragūnu ir Vincentu. TĖVYNĖS redakcijoje pasimatome su Vitaičiu, Bajoru, SLA pirm. Gegužiu ir SLA sekr. Jurgeliūte.	Parašau laiškus Lietuvių muzikos draugijai. Phil Sommerfeltui Hartford, Drašuoliui ir Kon. Kalvaičiui. Aplankomi, užrašomi į garbės rėmėjus ir pietaujame pas kon. Žadeikį. Kartu dalyvauja Tysliava, Dragunas ir Vincent. Vykstami Tėvynen pasimatomi su Vitaičiu, Bajoru ir S.L.A. pirm. Gegužiu. Užbaigiu dienos darbus aplankydamas atletų klubą. Aplankomi p-lę Jurgeliutę. Tysliava paduoda dar naują lėktuvui pavadinimo projektą. Atvažiavo Girėnas! O kieno tas pikčėrius tenai? Tysliava: Gi daktaro, jis gydydavo kūnu ir protu sergančius žmones. Kartais jam pasisekdavo kai ką ir Lietuviu padaryti, Basanavičius.

⁴⁹ Dokumento originale – „Roebuck“ (kaip P. Jurgėlos tekste). 1990 m. knygoje – kita klaidinga variacija „Rocbuch“ ir įterpinys „South Town teatran“ (in: N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ. Darius ir Girėnas... p. 297).

1932-08-05	Įteikiau prašymą prekybos departamento aviacijos inspektoriui, prašydamas leidimo rengti Aviacijos Dieną rugpiūčio 7 d. Harlemo aeroporte ir nurodydamas programą.	Padaviau prašymą P. C. apie av. dieną. Nuskridomi su Girėnu apžiūrėti lauką ir lenktynių kelią. Pasitariau su adv. Vasalle. Parašiau laiškus Mažuknai ir Savickui. Prašymas – <i>Mr. D. V. Vest. dept. of commerge aeronautic Brouch. We...</i> ⁵⁰
------------	--	---

Iš lentelės akivaizdu, kad vertėjo ieškoti „publikuotų šaltinių“ originalų.

Tyrimo metu nustatyta ir kitų trūkumų: P. Jurgėla naudojami vietiniais ištekliais Čikagoje ir beveik neturėjo prieigos prie šaltinių Vašingtone, Berlyne ir Kaune; N. Dariūtė-Maštarienė bei kiti autoriai to nežinojo ir juo remdamiesi dažnai klydo⁵¹. Svarbus šios kūrybos bruožas – kritinės distancijos stoka, subjektyvus santykis su tyrimo objektu, artimas asmeninis ryšys su aprašomais herojais: P. Jurgėla rašė apie savo bičiulius ir pažįstamus Čikagoje; N. Dariūtė-Maštarienė – apie savo tėvą ir jo draugus Kaune; kiti autoriai (dauguma jų – ketvirtame dešimtmetyje Čikagoje gyvenę ar vėliau ten emigravę lietuviai ir Kauno inteligentai ar jų palikuonys) – apie savo šeimos draugus, tėvų pažįstamus ir bičiulius. Tai teikė ypatingos vertės jų darbams (kuriais nebūtinai pretenduota į objektyvumą), bet tyrime į tai teko atidžiai atsižvelgti. Antai, P. Jurgėla naudojo daugiausiai pirminių šaltinių ir vis dėlto labiausiai perlenkė idealizuodamas lakūnus – su patosu išaukštino juos tarsi aristoteliškos klasikos tragiškus didvyrius, ypač S. Darių⁵².

⁵⁰ Turi būti: *Department of Commerce Aeronautics Branch*. Transkripcijos autorė nurodė, kad čia originale (kuris 1983 m. restauruotas!) rašalas beveik išgaravęs, todėl tekstas neįskaitomas.

⁵¹ „P. Jurgėlos knyga (...) yra ne tik monumentas lakūnams didvyriams, bet ir nepakeičiamas dokumentinis šaltinis visiems, besidomintiems jų skrydžiu“. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 158.

⁵² Įvaizdžio dalis – ne tik Atlantą perskridusių didvyrių žūtis, bet ir Lietuvoje karo lakūnui tekusi skriauda: „Darius buvo nekalta auka (...) Ta auka (...) padėjo išaiškinti kitataučių žalą, ir dėl to tautinė vyriausybė pertvarkė ginkluotąsias pajėgas“ (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 105). Aprašydamas 1925 m. „kitataučių aviacijos viršininkų“ užblokuotą S. Dariaus siuntimą tobulintis į Angliją, P. Jurgėla jį – kaip „lietuvių aviacijos pažibą ir pasididžiavimą“ – kažkodėl prilygina iškiliausiams Lietuvoje konstruktoriams Jurgiui Dobkevičiui ir Antanui Gustaičiui (*ibid.*, p. 63-64). P. Jurgėlos pasažai apie S. Darius konfliktus dėl tarnybinės drausmės su Aviacijos viršininku gen. ltn. Juozu Kraucevičiumi ir jo sūnėnu, 1-os naikintojų eskadrilės vadu vyr. ltn. Eugenijumi Kraucevičiumi, o taip pat S. Dariaus tarnybos bičiulių prisiminimai ir net vadų biografijos (žr.: ANIČAS J. Generolas Silvestras Žukauskas. 1861-1937. Biografinė apybraiža. Vilnius: Lietuvos krašto apsaugos ministerija, 2006, p. 144-145) stokoja dalykinės analizės. Tikslintini net raportai, protokolai, įsakymai, skundai S. Dariaus Tarnybos byloje (LCVA, f. 930, ap. 2D, b. 20, l. 36-74). 1925 m. pats S. Darius Lietuvos kariuomenės vadovybei skundėsi dėl „paukotos dar švarios karininko garbės“, bet ne dėl sužlugdytų gabumų. Jis nuo 1924 m. kūrė planus grįžti skraidyti į JAV, o 1927 m. gegužę (vasarį pasikeitus Aviacijos vadovybei) laisva valia išvyko į JAV. Nepaisant šių aplinkybių, tragiško herojaus įvaizdis gajus: „Pavyzdys su Dariumi rodo, kaip mažai tuometiniams

Kiti aktyvūs „Lituanicos“ skrydžio populiarintojai (bent keliolika autorių Čikagoje ir Kaune) dirbo labai uoliai, bet patys šaltinių išsamiau netyrinėjo, gilinosi beveik išvien į (tas pačias) aviacijos temas bei potemes ir didesnės apimties veikalų neišleido. Tarytum jų kūrybos koncentratą būtina paminėti „Technikos žodžio“ ir „Plieno sparnų“ specialius numerius: šio darbo kontekste (juolab palyginus su 1933 m. „Margučio“, 1993 m. „Lietuvos sparnų“ ir kitais proginiiais žurnalais) juos tenka įvardyti kaip vertingus straipsnių rinkinius⁵³. Juose – jau mažiau asmeniškumų, reikliau vertinamos detalės, akivaizdžios pastangos rinkti, fiksuoti, skelbti ir išsaugoti autentiškus duomenis (nuotraukas, dokumentus, raštiškus ar žodinius liudijimus, prisiminimus ir kita). Bet vis dėlto stinga įgūdžio, gal ir intereso jungti detales į visumą, aprėpti ir aiškiai parodyti platesnę (nei aviacija) tematiką, atverti sudėtingą istorinės problematikos kompleksą. Neįveikta pagrindinė kliūtis: pirminių šaltinių, kritinės distancijos ir analizės deficitas.

Nepaisant faktologijos netikslumų ir daugelio kitų trūkumų, šie pagrindiniai leidiniai buvo pradinės gairės ir net konkrečios prielaidos pradėti tyrimą. Santykis su jais nuolat kito: inicijuojant tyrimą jie pasitelkti kaip istoriografija, išibėgėję tapo šaltiniais, o galop, aiškinantis naratyvo kaitą, tyrimo objektu (tai atitinkamai atsiskleidžia darbo I, II ir III dalyse).

Mokslinės istoriografijos atžvilgiu tenka pasakyti, kad istorikai apie *Darius ir Girėną* kai ką kritiškai ir labai taikliai pastebėjo, bet šią temą iš tolo aplenkė, tik iliustratyviai paminėjo platesniame kontekste⁵⁴. Kompleksiškas archyvinis tyrimas reikalavo didelių pastangų, be to, ne visada ir ne visur buvo įmanomas dėl objektyvių priežasčių – dalies dokumentų įslaptinimo, politinių, ideologinių, ekonominių kliūčių, cenzūros, uždarų valstybinių archyvų ir kitko. Tačiau bent *Dariaus ir Girėno* atminimo vietų, įamžinimo ženklų sistema –

Lietuvos karo aviacijos viršininkams rūpėjo aviacijos pažangos klausimai“ (in: N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ. *Darius ir Girėnas...* p. 29). Daugiau biografinių aspektų – I-1-1.

⁵³ *Technikos žodis*, Čikaga: Amerikos lietuvių inžinierių ir architektų sąjungos organas, leidžiamas Čikagos sk. Techninės spaudos sekcijos; 1983, nr. 2 (180), red. V. Jautokas ir V. Peseckas, 68 p. *Plieno sparnai*, Kaunas: LAM metraštis, 1995, nr. 3, red. A. Gamziukas ir G. Ramoška, 57 p. Plg. 1008 išnašą.

⁵⁴ Apie „S. Dariaus ir S. Girėno reabilitavimo atvejį“ žr.: STREIKUS A. Sovietų režimo pastangos pakeisti Lietuvos gyventojų tautinį identitetą // *Genocidas ir rezistencija*, Nr. 1 (21), 2007, p. 7-30.

neginčijamai „po ranka“ besantis objektas⁵⁵. Visgi žinomas tik vienas bandymas jį ne pasyviai fiksuoti⁵⁶, o kritiškai analizuoti: tai – Lauros Gričiūtės bakalauro darbas⁵⁷.

L. Gričiūtė į S. Dariaus ir S. Girėno „atminimo įamžinimo istoriją“ pažvelgė originaliai – kaip į kulto apraišką. Naudodama viešai prieinamus šaltinius L. Gričiūtė išskyrė artefaktų tipus (vaizduojamosios dailės, poezijos, prozos, muzikos kūriniai, liaudies dainos ir kt.), fragmentiškai aprašė jų atsiradimo, plitimo, „įpaveldinimo“ seką ir vertingiausioje darbo dalyje pasitelkė semiotinę analizę jų turiniui atskleisti. Tačiau įamžinimo raišką ir raidos veiksnius autorė kartais supaprastino iki grotesko⁵⁸. Pusiau tepasiektas tikslas išnagrinėti „kulto raidą ir išraiškas“; darbo uždaviniai⁵⁹ ir teiginiai dėstyme liko pernelyg deklaratyvūs⁶⁰. Rezultatas – ne realizuota mokslinio pažinimo erdvė, bet aktualizuotas lūkestis ar žymė. Jei daugybiniai *Dariaus ir Girėno* įprasminimo (tariamo kulto) ženklai formuojami ir funkcionuoja per kažkokią *lieu de mémoire*, tai vis tiek neaišku, kokia (ir kodėl išvis) ji yra, kaip ji atsirado ar buvo sukurta. Apie tai, kaip užsiminė tradicinei inercijai pasiduodanti L. Gričiūtė, lyg nutuokia ir smalsauja jau kelios kartos, tik nieko nepėša ir pasilieka netekties sąstingyje: *Nusilenkė jums visos žemės, / o žalias*

⁵⁵ Ši sistema galėtų būti tiriama kaip (trauminės) atminties raidos dokumentai – metodologiškai panašiai kaip, pvz., „holokausto atminimo vietų kultūrą būtina analizuoti kaip koherentišką, tikslingą ir formalizuotą sistemą“. Svarbu, kad „atminimo vietos istorinių žinių nekuria – tokiomis žiniomis jas aprūpina visuomenėje vyraujanti istorijos ideologija, daranti įtaką individualioms, grupinėms ir kolektyvinėms holokausto atminties komunikacijos formoms“. Plačiau: VITKUS H. Memorialinių vietų veiksnys holokausto atminimo kultūroje: sampratos gairės ir tyrimo metodai // *Genocidas ir rezistencija*, 2005, nr. 1 (19), p. 86-115.

⁵⁶ Pvz., naujausia (neįgyvendinta) LEU ir LNB iniciatyva – 2013 m. „parengti ir išleisti S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio įamžinimo sąvadą“; plg. 31 išnašą.

⁵⁷ GRICIUŲTĖ L. S. Dariaus ir S. Girėno kultas: raida ir ištakos. Bakalauro darbas. Mokslinis vadovas Salvijus Kulevičius. Šiaulių universitetas, 2011, 70 p. Prieiga: <<http://www.llks.lt/pdf/L.Griciute.%20Dariaus%20ir%20Gireno%20kultas-raida%20ir%20israiskos.pdf>>; žiūrėta 2016-05-30.

⁵⁸ „Paminklai nepavaldūs lakui, todėl nepriklausomai nuo laikotarpio jie turi atspindėti lakūnų ir jų žygio didybę, aviacijos idėją.“ GRICIUŲTĖ L. S. Dariaus ir S. Girėno... p. 51.

⁵⁹ „1) išanalizuoti kulto ištakas, jo raidą ir aktyvumą įvairiais periodais; 2) identifikuoti kulto socialines funkcijas; 3) identifikuoti kulto materialiąsias ir nematerialiąsias išraiškas ir išanalizuoti jas semiotiniu aspektu.“ *Ibid.*, p. 8.

⁶⁰ Kai kurie teiginiai paremti paviršutiniškais išpūdžiais (perimtais iš naudojamos literatūros ar sugeneruotais pačios autorės), pvz.: „Tarpukariu buvo ypač rūpinamasi lakūnų atminimo įamžinimu. Galima teigti, kad prie to prisidėjo valstybės valdžia.“ *Ibid.*, p. 16.

*kraštas širdimi ir ašara jus įsirašė*⁶¹. Atsakymai tebe glūdi šaltiniuose, kurie mūsų tyrime ir buvo svarbiausi.

Julijos Mintautės bakalauro darbe⁶² nagrinėjamas S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio organizavimo metu Vokietijoje įvykęs politinis virsmas ir jo pirminė įtaka po „Lituanicos“ katastrofos, oficialiems tyrimams, traktuočių formavimui. J. Mintautė pirmą kartą mėgino istoriškai argumentuotai susieti mikro ir makro kontekstus: analizuoti „Lituanicos“ skrydį bei katastrofą Vokietijos vidaus bei užsienio politikos kaitos fone. Atsižvelgiant į J. Mintautės darbą (kuriam teko vadovauti), disertacijoje nedetalizuojamas A. Hitlerio atėjimas į valdžią ir „valdžios perėmimas“ (vok. *Machtergreifung*): tepateikiama glausta situacijos apžvalga ir išryškinamos tyrimui svarbiausios aplinkybės (tarp jų – pokyčiai Prūsijoje, Aviacijos ministerijos įkūrimas ir veikla), jos iliustruojamos (bent lietuviškai istoriografijai naujais) šaltiniais iš JVNA arba iš *Politische Archiv*. Kita vertus, po 2013 m. disertacijos autorės plėtotas tyrimas jau pakoregavo J. Mintautės darbe pateiktus apibendrinimus⁶³; taigi intensyvi pažinimo dinamika neleidžia remtis ankstesniais darbais ir tik patvirtina disertacijos naujumą.

Kitos tematikos mokslinė istoriografija remtasi eilei makro kontekstų gilinti, tikslinti: tai – politika, diplomatija, karyba ir žvalgyba, ekonomika, teisė, socialiniai ir kultūriniai fonai JAV, Lietuvoje, Vokietijoje⁶⁴. Skirtinguose Lietuvos istorijos laikotarpiuose dažnai orientuotasi pagal pastarojo meto istorikų darbus (A. Anušauskas, K. Burinskaitė, A. Gieda, S. Grybkas, V. Ivanauskas, R. Laukaitytė, Č. Laurinavičius, J. Skirius, A. Streikus, A. Švedas, T. Vaiseta, V. Žalys ir kiti). D. Barono, D. Mačiulio, D. Staliūno ir R. Petrausko fundamentalios atvejų studijos – Pilėnų ir Žalgirio vaizdinių,

⁶¹ ZUPKA K. New Yorkas-Kaunas, in: Du vardai granite. Poezijos antologija apie Darių ir Girėną. Kaunas: Sakalas, 1936, p. 59-60. Plg.: „Tikrąją mūsų transatlantinių lakūnų katastrofos priežastį ir toliau saugo Soldino (dab. Mislibožo) žemė“, in: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 215.

⁶² MINTAUTĖ J. „Lituanicos“ katastrofa: institucijos, pareigūnai ir politinė situacija 1933 metų vasarą. Bakalauro darbas. Mokslinė vadovė G. Sviderskytė. Vilniaus universitetas, 2013, 65 p.

⁶³ Pvz.: „Lituanica“ neturėjo skristi virš Vokietijos sausumos“; „stebina faktas, jog be JAV ir Lietuvos atstovų patys vokiečiai sutvarkė katastrofos vietą“; „S. Darius ir S. Girėnas jau 1933 m. gegužės pabaigoje žadėjo išskristi, tačiau blogos atmosferinės sąlygos trukdė tai padaryti ir kelionę vis tekdavo atidėti“. *Ibid.*, p. 46; 47; 48; 50.

⁶⁴ Nagrinėtoje istoriografijoje visgi teko pasigesti kai kurių temų: pvz., 1933 m. vidurvasarį galiojusi Vokietijos oro teisė, pasyvi oro gynyba, slapti karo aviacijos infrastruktūros projektai, Vokietijos darbo stovyklų pobūdis (detali jų funkcijų ir struktūros, tarkime, apsaugos analizė).

atminties kaitos ir istorinio pažinimo raidos detalūs tyrimai – buvo ypač savalaikiai, įkvepiantys ir pamokantys istorinio vyksmo ir recepcijos analizėje praktiškai pritaikytos metodologijos pavyzdžiai⁶⁵. Išeivijos ir užsienio šalių istorijos epizodams tikslinti pasitelkti platūs tyrimai (A. Aleksandravičius, A. Senn, R. J. Evans, T. Kessner, Z. Steiner) ir siauros tematikos nišinės studijos (S. de Sando). Lietuvos civilinės ir karinės aviacijos temai buvo naudingiausias muziejinių A. Gamziuko ir G. Ramoškos, bet iš dalies – ir A. Liekio redaguotos apžvalginės knygos ir straipsniai. Sovietmečio istorikų darbai (R. Žepkaitė, R. Žiugžda) leido tiesiogiai susipažinti su propagandiniu diskursu. Įvertinti modernios visuomenės ir valstybės kūrimo(-si) procesą ir raidos tendencijas padėjo sociologų, politologų, filosofų moksliniai darbai ir eseistika (J. Jonutytė, N. Putinaitė, A. Jokubaitis, A. Rimaitė, L. Donskis ir kiti).

7. Metodai ir darbo pobūdis.

Įvertinant *Dariaus ir Girėno* populiarumą ir paplitimą gausioje literatūroje, buvo labai svarbu išgryninti darbo paskirtį ir prasmę: kuo jis ypatingas, kam reikalingas, kokia jo ilgalaikė vertė. Kadangi temos įdirbis mokslinėje historiografijoje per mažas, iš pradžių pasiremta tarpdalykine platforma, - lyg iš apžvalgos aikštelės tirtas esamų žinių, prasmų, problemų horizontas. Sukonkretintos sąvokos: nagrinėjamu atveju apsibrėžtas *istorinis įvykis, tradicija, faktas ir fikcija, naratyvas* ir jo *kaita*. Kritiškiau įvertintas užmojis konstruoti *dokumentalų naratyvą*: pasitvirtintas lankstesnis istorinio ir kitokio praeities suvokimo (tradicijos, papročio, ritualo, pagaliau, įsitikinimų laisvės) santykis, įsisąmonintas empirinio analitinio tyrimo rezultato – kaip *istoriniu požiūriu teisingo* pasakojimo – lūkestis ir siekis (pagal B. Southgate, H. White, A. Munslow). Nepasimesti tarp natūraliai persipynusių ir dirbtinai priešinamų požiūrių į praeitį padėjo J. Jonutytės disertacija⁶⁶ ir monografija, kuriose per istoriosofijos bei istorikos raidą lanksčiai susieta tradicija ir

⁶⁵ BARONAS D., MAČIULIS D. Pilėnai ir Margiris. Istorija ir legenda. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2010, 641 p. MAČIULIS D., PETRAUSKAS R., STALIŪNAS D. *Kas laimėjo Žalgirio mūšį? Istorinio paveldo dalybos Vidurio ir Rytų Europoje*. Vilnius: Mintis, 2012, 288 p.

⁶⁶ JONUTYTĖ J. Tradicija kaip laiko patirtis. Fenomenologinės ir naratologinės perspektyvų sankirta. Daktaro disertacija. Mokslinis vadovas Leonidas Donskis. Kaunas, VDU, 2007.

kolektyvinė atmintis. Pagal teoretikų veikalus įvertinta nūdienos istorijos etika, politika, kultūra (Z. Norkus, J. Rüsenas). *Naratyvo kaita* giliau pasverta, aktualizuota ir įprasminta atsižvelgiant į atminties bei atminties kultūros tyrimus (A. Assman, I. Z. Denes, A. Erll, A. Nikžentaitis, I. Šutinienė) ir pagaliau – nors ne paskiausiai – pagal N. Putinaitės studijas apie lietuviškosios tapatybės modelių veikas, sąveikas ir įveiką.

Iš apžvalgos aikštelės perėjus į tyrimo lauką prasidėjo pagrindinis – jau ne teoriškai, o praktiškai sudėtingas darbas. Euristika, kritika, interpretacija – klasikiniai mokslinio tyrimo metodai⁶⁷, kuriuos taikant susitelkta į pirminių šaltinių paiešką, jų išorinę ir vidinę kritiką bei lyginamąją analizę. Derintas pasakojamasis, analitinis ir aprašomasis (kritinės deskripcijos) stilius.

Kadangi istoriografija remtis buvo galima retai, o tikslinti šaltinių duomenis (trūkstamus, prieštarungus) reikėjo dažnai, tai įprastų metodų nepakako: teko ieškoti alternatyvių informacijos išteklių arba juos susikurti. Pasiteisino idėja susieti šaltinotyra ir meteorologinę reanalizę: kartu su VU GMF Hidrologijos ir klimatologijos katedros prof. dr. E. Rimkumi ir doc. dr. G. Stankūnavičiumi atliktas tarpdalykinis tyrimas, pasitelkiant viešas meteorologinių duomenų bazes⁶⁸. Naudotas statistinis matematinis metodas S. Dariaus skrydžių knygelės duomenų analizei⁶⁹. Kaip inovatyvus, perspektyvus tyrimo metodas pasitvirtino daiktinių šaltinių ekspertizė: „Lituanicos“ likučių trimatis skenavimas, tikro mastelio skaitmeninių *lituanicy* – skridusio ir sudaužyto lėktuvų – bazinių projekcijų ir modelių kūrimas, kompiuterinis rekonstravimas (įgyvendintame etape techniniai darbai patikėti aviacijos inžineriją studijavusiam audiovizualinių medijų specialistui Eduardui Silvai, konsultuojantis su LAM IT inžinieriumi, muziejininku Sauliumi Štulu; plėtotei

⁶⁷ Griežčiausi kritikai apardė pretenzija į *teisingą praeitį* grindžiamus prasmų bei interpretacijų konstruktus istorikų tekstuose, bet pamatinių moksliskumo principų nepaneigė ir neišgyvendino; „manyti kitaip reikštų nebebūti istoriku“ (in: MUNSLOW A. Deconstructing... p. 59).

⁶⁸ *The 20th Century Reanalysis, version 2 (20CR V2); 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*. Prieiga: <<http://rda.ucar.edu/>>; žiūrėta 2015-01-07. Žr. Priedą nr. 4.

⁶⁹ Žr. Priedą nr. 2.

reiktų siauros srities profesionalų, kurių Lietuvoje, kaip paaiškėjo, nėra)⁷⁰.

Remtasi konsultacijomis: balzamavimo istorijos, profesinės etikos, teisės ir praktikos klausimais patarė praktikas Danas Jankauskas, teismo medicinos ekspertai dr. Giedrius Kisielius ir dr. Dario Piombino-Mascali; oro teisės bazinius principus patikslino dr. Domas Balandis. Atsižvelgiant į naujosios istorijos disciplinų įvairovę (skirtingi XX a. laikotarpiai, trijų šalių teritorijos) pastabomis ar konkrečiomis nuorodomis padėjo istorikai Z. Butkus, N. Šepetytė, M. Ėmužis, A. Streikus, A. Anušauskas, V. Žalys. Beje, tarptautinės ir valstybinės oro teisės, balzamavimo istorijos aspektai giliau nagrinėti ir priešingu būdu: ne konsultuojantis, o konsultuojant ir diskutuojant, vadovaujant bakalauro darbams⁷¹.

Taikytas ir interviu (V. Landsbergis, J. Kairys, G. Drėmaitė). Tik jo panaudą apribojo darbo pobūdis ir bendri teoretikų perspėjimai⁷², o taip pat ir praktinis patyrimas, kad kai kurie asmenys „atsimena“ nebūtus dalykus, patys jais įtiki ir įtikina kitus⁷³. Akivaizdu, kad nebūtų galima nuodugnai patikrinti interviu duomenų ir taip sudėtingame tyrime. Be to, kadangi labai daug lietuvių prisimena, yra girdėję ar tariasi žiną apie S. Darių ir S. Girėną, tai vadovautasi dar ir tokiu principu: tikėtina, kad objektyvesnės apklausos mastas kone prilygtų gyventojų surašymui, o rezultatai vis tiek keltų abejonių, nes praėjus 80 metų pasakojamoji atmintis nyksta; net jei būtų įmanoma moksliniu tikslu sudaryti liudijimų sąvadą, atlikti jų reviziją ir korekciją, tai tokia apklausa visgi nėra šio darbo tikslas.

⁷⁰ Žr. Priedą nr. 6.

⁷¹ VININGAS A. Lietuvos valstybės sienos apsauga oro erdvėje 4-ajame dešimtmetyje: teisės aktai, institucijos, incidentai. Bakalauro darbas. Vilniaus universitetas, 2016, 54 p. ŽUKAUSKAITĖ A. Ar buvo palaiškų balzamavimo tradicijos užuomazgų Lietuvoje XX a. 4 dešimtmetyje? Svarbiausi atvejai ir kūrėjai. Bakalauro darbas. Vilniaus universitetas, 2016, 45 p.

⁷² MUNSLOW A. Narrative and History. New York: Palgrave, 2007, p. 24-25, 51-55. SOUTHGATE B. History meets Fiction. Harlow: Pearson Education Limited, 2009, p. 75-77.

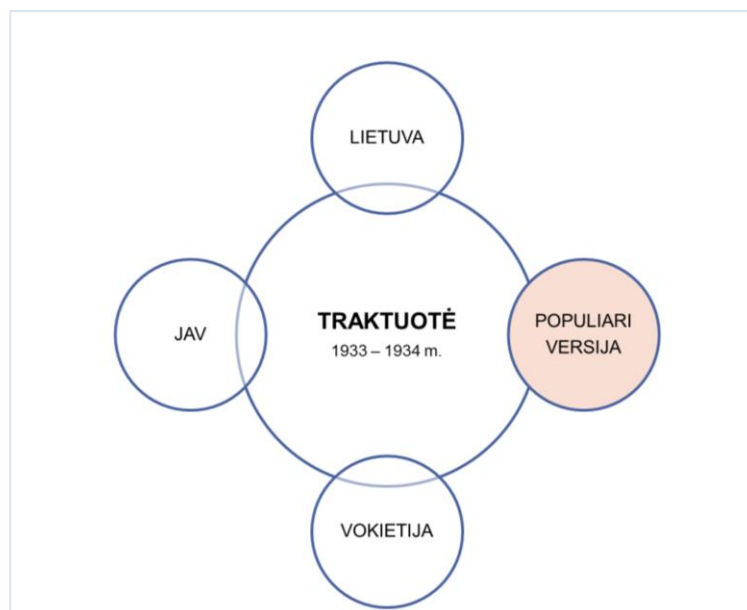
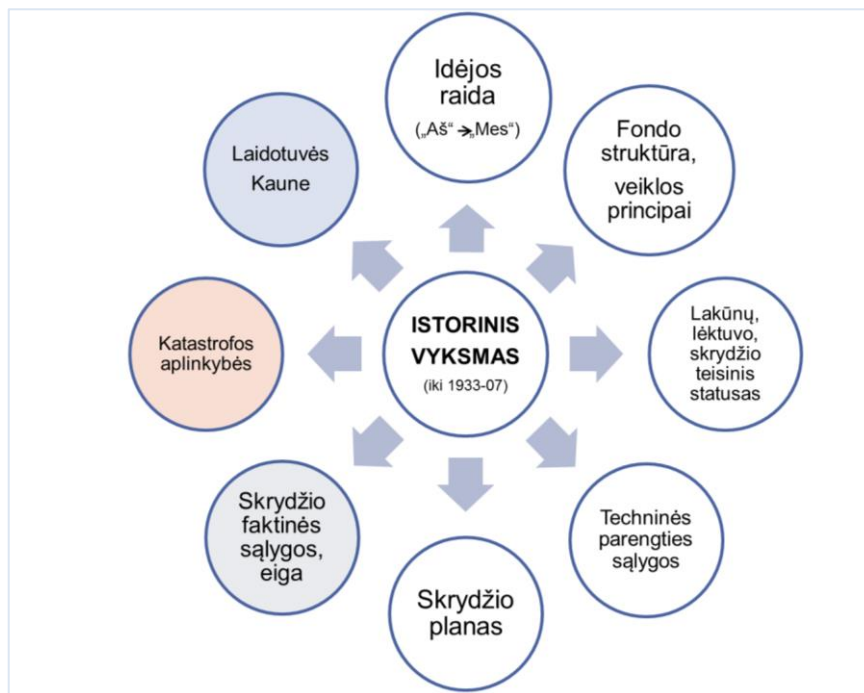
⁷³ Pvz.: mirus Juozui Aidiui (1919-2009) rasta prieštarų duomenų apie jo tarnybą prieškarinio Karo aviacijoje; atkūrus nepriklausomybę, Lietuvos kariuomenės oro pajėgos jį apdovanojo kaip vieną paskutinių nepriklausomos Lietuvos karo lakūnų; J. Aidis buvo svarbus liudininkas biografiniame tyrime apie kpt. R. Marcinkų: SVIDERSKYTĖ G. „Uragano“ kapitonas. Vilnius: Dailininkų sąjungos leidykla artSeria, 2004, p. 126-128 (leidime anglų kalba: SVIDERSKYTĖ G. The Hurricane Captain. Vilnius: artSeria, 2006, p. 123-125). Kitas pvz.: liudininkų parodymų apie žydų žudynes Kaune kritinė analizė: „Lietūkio“ garas; in: ANUŠAUSKAS A., SVIDERSKYTĖ G. XX amžiaus slaptieji archyvai. Dvylika istorijos detektyvų. Vilnius: Versus aureus, 2008, p. 59-115.

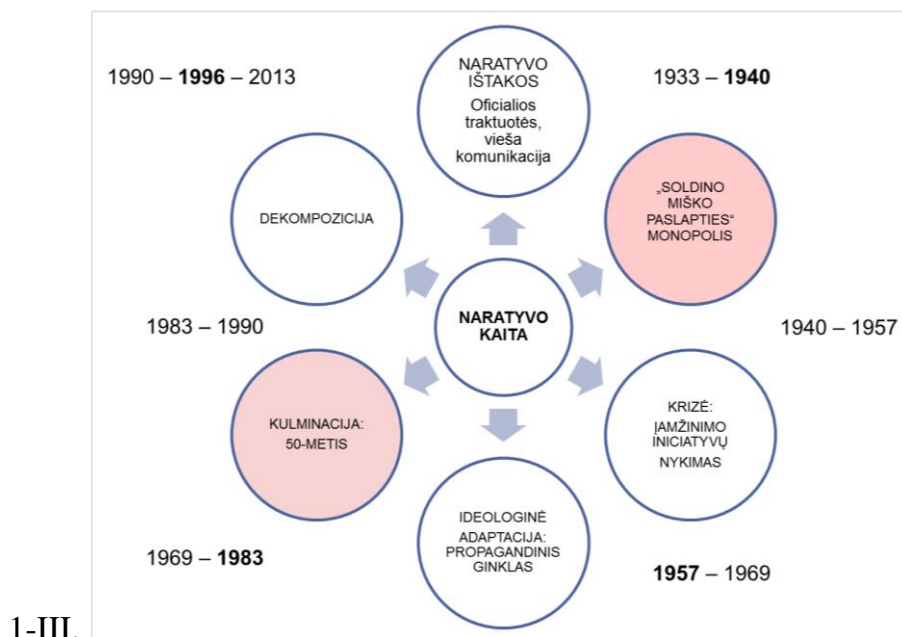
8. Darbo sąranga.

Darbą sudaro Įvadas, trys dėstymo dalys ir išvados, šaltinių ir literatūros sąvadas, šeši priedai.

Trijų dėstymo dalių struktūra pavaizduota Schemoje nr. 1-I, II, III.

Schema nr. 1. Darbo sąranga: trijų dalių – istorinis vyksmas (I), traktuotė (II), naratyvo kaita (III) – struktūra. Centre paryškintu šriftu parašytas dalies pavadinimas. Aplink jį, išorėje ratu (pagal laikrodžio rodyklę) išdėstyti tirti aspektai: balti apskritimai – šiame darbe pirmąkart atskleisti aspektai; mėlyni arba (intensyviausi) rausvi – darbe tik patikslinti, plačiau žinomi, ankstesnių autorių tyrinėti aspektai.





I dalyje nagrinėjamas laikotarpis nuo skrydžio per Atlantą idėjos atsiradimo iki jos įgyvendinimo ir tragiškos baigties. Čia daugiausia aspektų (arba problematikos „sluoksnių“). Detalizuojamas pasirengimas skrydžiui: lūkesčiai, sąlygos, kliūtys, darbai, pasiekimai ir klaidos; akcentuojama galutinė parengtis – lakūnų, lėktuvo ir skrydžio statusas išskrendant iš Niujorko (nuo to priklausė ir katastrofos padariniai, atomazgos – „politinė rokiruotė“, oficialių tyrimų komplikacijos, traktuočių pobūdis, įamžinimo iniciatyvų baigtis, net ideologinių manipuliacijų galimybės). Schemoje nr. 1-I vyraujanti balta spalva rodo, kad daugelis aspektų iširti pirmą kartą.

II dalyje tiriamas traktuotės susiformavimas po „Lituanicos“ katastrofos 1933 – 1934 m. ir stabili tąsa iki 1940 m. Svarbiausia atodanga – „politinė rokiruotė“: oficialiojo Berlyno, Vašingtono ir Kauno pozicijos, reakcijos ir veiksmai; jurisdikcijos ir atminties epicentro slinktis iš JAV į Lietuvą. Kaip antrinis reiškinys tiriamos gandų priežastys (Schemoje nr. 1-II pažymėta rausvai). Aiškinamos pažinimo ir įamžinimo iniciatyvas varžiusios kliūtys; atminties kultūros politinis vertinimas, jos skatinimas ir/ ar vilkinimas, trikdymas Lietuvoje, JAV ir Vokietijoje. Apčiuopiamos naratyvo ištakos.

III dalyje atskleista naratyvo kaita 1933 – 2013 m. „Soldino miško

paslapties“ prielaidos, išplitimas iki 1940 m. (Schemoje 1-III pažymėta rausvai). Naratyvo krizė Lietuvoje sovietų ir vokiečių okupacijų metais iki 1957 m. Lūžinis momentas – propagandinis lakūnų didvyrių „reabilitavimas“, jų palaikų „atradimas“ Kaune, „Lituanicos“ pašovimo versijos įdiegimas iki 1969 m. Mito stabilizacija vėlyvuojū sovietmečiu, populiarumo viršūnė 1983 m. (Schemoje 1-III pažymėta rausvai); po to – slopimas yrant režimui. 1996 m. atslūgus pažinimo iniciatyvoms, toliau fiksuojamos naujoviško, postmodernaus konstrukto užuomazgos.

9. Ginamieji teiginiai.

Skrydžio per Atlantą idėjos raida ir pasirengimas įgyvendinimui klostėsi JAV ir buvo ne toks paprastas, aiškus ir sklandus (pozityvus), kaip įprasta manyti: dinamiškas ir problemiškas, veikiamas objektyvių *force majeure* (kintančių politikos, teisės, ekonomikos faktorių, pabaigoje net ir orų sąlygų) ir subjektyvių veiksnių (patirties, žinių, (ne-)susitarimų, asmeninių finansinių išteklių, viešos nuomonės ar kitokio spaudimo). Realios sąlygos sukūrė terpę ne „puikiai“ (kaip deklaruota prieš ir po skrydžio), o prieštaringai parengčiai.

Skrydžio organizatoriai ir vykdytojai (Amerikos lietuviai su S. Dariumi priešakyje) riziką didžia dalimi suvokė ir sąmoningai prisiėmė, bet nenumatė ar neįvertino sunkių pasekmių; kai kurios atomazgos po katastrofos klostėsi kardinaliai priešingai nei planuota. Parengties trūkumai po katastrofos įgijo didžiulės reikšmės (sėkmingo skrydžio atveju jie gal nebūtų sureikšminti), bet liko neviešinti, išsamiau neištirti ir net aktyviai neigiami – pirma dėl teisinių ir politinių keblumų, o vėliau dėl inertiškos vyraujančios traktuotės.

JAV parengtas, Vokietijoje tragiškai pasibaigęs skrydis formaliai su Lietuva nebuvo susijęs. Po katastrofos statusas staiga pakito. JAV ir Vokietija turėjo motyvų neprieštarauti Lietuvos vyriausybės sprendimui pargabenti JAV lakūnų palaikus ir jų nuosavybę į Kauną ir surengti valstybines laidotuves. Kaune nurodyta ištirti ir balzamuoti lakūnų palaikus, taip pat ištirti katastrofos priežastis, bet išvados paliko prieštaringų klausimų (kaip ir katastrofos vietoje vokiečių pareigūnų atliktas tyrimas). Įamžinimo iniciatyvos Kaune – priešingai,

nei žadėta ir laukta – klostėsi vangiai: vienos užsitęsė, kitos sužlugo.

Atminimo epicentras susitelkė Kaune, bet įamžinimo iniciatyvos sėkmingiau reiškėsi Čikagoje. JAV rodyta daugiausiai pastangų aiškintis istorinę tiesą, bet oficialusis Vašingtonas nesiėmė katastrofos tyrimo ir laikėsi atokiai. Besimezganti argumentuota vieša diskusija JAV neišsiplėtojo (Lietuvoje ji irgi formavosi, tik Vokietijoje buvo negalima) ir dėl politiškai nepatogių kontroversijų – gandų apie „Lituanicos“ pašovimą, kuriuos nepateikdama įrodymų skleidė antinacistinė kai kurių Europos šalių spauda.

Naratyvo vyraujančios kryptys susiformavo netrukus po katastrofos ir esmingai nekito. Empirinis pažinimas buvo labai ribotas, todėl „dreifuota“ tarp atminties ir vaizduotės. Pasyviu „dreifu“ pasinaudojo sovietų ideologai Lietuvoje: remiantis gandas, neatlikus tyrimo ir neturint istorinio pagrindo sovietmečiu įdiegtas mitas apie pašovimą, lakūnai išgarsinti kaip lietuvių buržuazijos ir vokiečių fašizmo aukos. Šis vaizdinys slopo yrant totalitariniam režimui ir Lietuvoje atkūrus nepriklausomybę praktiškai nustojo galios. „Dreifas“ tęsėsi: naratyvas išliko mitologizuotas, tik nebeįgijo aiškaus pavidalo.

Atminimo ir pažinimo santykiui bei ilgalaikei raidai ypač reikšmingas buvo 1933 m. Lietuvos vyriausybės sprendimas parsigabenti lakūnų palaikus bei skrydžio relikvijas į Kauną, tad labai svarbios jį subrandinusios teisinės ir politinės priežastys. Neatmestina, kad jei tuomet lakūnų bendražygiai ir/ arba artimieji JAV būtų aktyviai naudojęsi teise visa tai sugrąžinti į Čikagą, atminties ir pažinimo būvis būtų kitoks. Taip pat itin svarbi, anksčiau netirta įtaka pažinimo ir pasakojimo raidai, kurią formavo nepalankūs makro faktoriai, neįveikiamos aplinkybės ir sunkiai prognozuojami procesai: geopolitiniai veiksniai, tarptautinės politikos, ekonomikos ir valstybinės oro teisės pokyčiai, valstybinių santvarkų virsmai, ideologinės slinkty.

10. Pastabos.

1) asmenvardžiai Steponas Darius ir Stasys Girėnas vartojami laikantis lietuvių kultūrinės tradicijos, atsižvelgiant į paplitimą užsienio literatūroje, į pirminius šaltinius JAV ir Vokietijoje (kuriuose po lakūnų žūties įsivyravo ši

forma), taip pat įvertinant Lietuvos civilinės teisės normas. Emigravę į JAV, abu asmenys po keliskart keitė asmenvardžius (Steponas Jucevičius→Stefan Degutiene→Stephen Jucus→Stephen Darius; Stanislovas Girskis→Stanley Girch⁷⁴). Iki lakūnų žūties teisiniuose dokumentuose transkripcija ir parašai – tokie kaip JAV piliečių pasuose 1933 m.: Stephen Darius, Stanley Girch. Antrieji vardai – atitinkamai, William (Vincentas) ir Thomas – dokumentuose reti⁷⁵ (kaip ir Girch pavardės variacija Gerch), disertacijos tekste naudojami tik cituojant. Girėnas yra pseudonimas; po lakūnų žūties jis įsigalėjo (ne tik Lietuvos) oficialiuose dokumentuose ir gali būti vertinamas kaip fizinio asmens teisės į vardą elementas⁷⁶;

2) nelietuviški asmenvardžiai rašomi autentiškai, kur reikia, su lietuviškomis galūnėmis (pagal VLKK Kitų kalbų asmenvardžių ir vietovardžių vartojimo lietuvių kalboje principų aktualią redakciją, 2013). Išimtiniais atvejais lietuviškos galūnės nepridedamos, vengiant bereikalingos įvairovės istoriografijoje (kad greta Girskio-Girčiaus-Girch-Girėno neatsirastų Girchius). Tradiciniais tapę asmenvardžiai adaptuojami, pirmąkart skliaustuose pateikiant autentišką formą: Feliksas Vaitkus (Felix Waitkus);

3) XIX a. pabaigos – XX a. pradžios datos nekonvertuojamos: rašomos senuoju stiliumi kaip dokumentuose arba paliekamos kaip kituose tekstuose;

4) 1933 m. vidurvasarį įvykiai klostėsi trijose laiko juostose: Kaune ir Berlyne galiojo Vidurio Europos laikas (*Central European Time*, toliau – CET; GMT+1); Niujorke, Vašingtone – Rytų standartinis vasaros laikas (GMT-5+1); Čikagoje – Centrinis standartinis vasaros laikas (GMT-6+1). Vietos laiką JAV gretinsime su Lietuvos (CET), pvz.: jei Niujorke, Vašingtone – 7 val. ir

⁷⁴ Asmenvardžius pagal publikuotus JVNA ir kt. skaitmenintus duomenis patikslino BLKM muziejininkė: VAITKUTĖ K. S. Dariaus artimųjų gyvenimai archyvų dokumentuose. Dariaus ir Girėno skrydžio 80-mečiui // *Draugas.org*, 2013-02-26, prieiga: <<http://www.draugas.org/02-26-13vaikute-s.darius.html>>, žiūrėta 2013-02-27.

⁷⁵ Inicialas „W“ įrašytas S. Dariaus 1920, 1924 ir 1933 m. asmens dokumentuose: rašytiniame pareiškime su priesaika (angl. „*affidavit*“), pilietybės priėmimo liudijime, santuokos metrikeje ir natūralizuoto JAV piliečio pase. Apie įvairią painiavą S. Dariaus asmens dokumentuose – I-2-1.

⁷⁶ LR Civilinio kodekso II knygos I d. II sk. 2.20 str. 1 p.: „Kiekvienas fizinis asmuo turi teisę į vardą. Teisė į vardą apima teisę į pavardę, vardą (vardus) ir pseudonimą.“ Tarpukario Lietuvoje vieninga civilinė teisė iki 1940 m. neįsigaliojo; pagal vyravusias carinės Rusijos civilinės teisės normas teisinės galios turėdavo ir papročiai. Žr. ANDRIULIS V., MAKSIMAITIS M. *et al.* Lietuvos teisės istorija. Vilnius: Justitia, 2002, p. 387.

Čikagoje – 6 val. ryto, tai Kaune ir Berlyne jau vidurdienis (CET 12:00);

5) vietovardžiai rašomi pagal sistemas: *Pasaulio vietovardžiai*; *Pasaulio vietovardžiai. Europa*⁷⁷. *Soldin* („Zoldin“) – tik tradiciškai (Soldinas). Nesant atitikmens sistemose, rašoma autentiška forma (kaip dokumentuose);

6) aviacijos terminai – iš „Civilinės aviacijos terminų žodyno“ (sud. R. Eriksonienė; 1996); lėktuvų duomenys – pagal *Jane's Encyclopedia of Aviation* (red. M. J. H. Taylor; 1989);

7) nuorodos į šiame darbe kitur aptartus klausimus pateikiamos nurodant dalies / skyriaus / poskyrio numerį: I-2-3.

⁷⁷ Valstybinė lietuvių kalbos komisija; prieiga: <<http://pasaulio-vardai.vlkk.lt/>>. Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras; prieiga: <<http://www.melc.lt/vietovardziai>>.

I DALIS. NUO IDĖJOS IKI TRAGEDIJOS: SKRYDŽIO ORGANIZAVIMAS, PARENGTIS, ĮGYVENDINIMAS.

Plačiausiai žinomi šie, istorinio vyksmo metu 1932 – 1933 m. aktyviausiai viešinti ir/ arba daugelio liudininkų akivaizdoje besiklostę epizodai JAV: S. Dariaus ir S. Girėno pažintis, lėktuvo pirkimas ir modifikavimas, Aviacijos dienos ir kitos lėšų rinkimo akcijos lietuvių kolonijose, pavadinimo „Lituanica“ kilmė, lėktuvo krikštytos Čikagoje ir palydos į Niujorką, lakūnų gyvenimas nepritekliuje, įspūdingas išskridimas Kauno link, po katastrofos – valstybinis gedulas Lietuvoje, valstybinės laidotuvės Kaune, simbolinės skrydžio dedikacijos (vadinamo lakūnų testamentu „Jaunajai Lietuvai“) Lietuvoje ir išeivijoje sužadintas patriotizmas ir tautinis orumas, atminties ženklų kūrimas. Tai gausiai aprašyta, seniai žinoma, ir to nebūtina kartoti.

Populiarūs epizodai yra svarbūs, bet nepakankami: jais atskleidžiama per maža istorinio vyksmo dalis. Šioje darbo dalyje dėmesys sutelktas į kitus, lig šiol neįvertintus ir visai netirtus aspektus: skrydžio idėjos raidą, įgyvendinimo sąlygas ir kliūtis, kontroversijas ir klaidas (neklysta tas, kas nieko nedaro, o lakūnai, ypač S. Darius, darė daug ką, savarankiškai, pirmą kartą). Pasirengimas skrydžiui ir finalinė parengtis neabejotinai turėjo įtakos skrydžio įgyvendinimui, o po katastrofos tapo lemtinga net gerokai vėlesnėms, ilgalaikėms atomazgoms.

Nors įprasta manyti, kad pasirengimo rūpesčius dalijosi abu lakūnai ir dar būrys jų talkininkų, praktiškai teks kalbėti apie vieną sumanytoją ir vykdytoją – S. Darių: aplink jį sukosi daug žmonių, bet niekas kitas neprisiėmė tokios moralinės, finansinės ir teisinės atsakomybės. Tad ką jis sugalvojo? Ko jis (ir kiti) pasiekė, ko nepadarė? Dėl ko jis sutarė ar nesutarė su S. Girėnu? Darbe tiriamos prielaidos, kad „Lituanicos“ skrydis kaip administracinio-vadybinio, teisinio, techninio parengimo reikalavęs visuomeninis projektas: a) išsirutuliojo iš asmeninės idėjos ir iki pabaigos buvo S. Dariaus valdomas ir daugiausiai jo paties vykdomas, b) buvo JAV jurisdikcijoje ir formaliai su Lietuva nesusietas, lakūnų tik simboliškai jai dedikuotas, prieštaringai palaikomas Lietuvos

diplomatų Vašingtone, Čikagoje ir Niujorke; c) buvo problemiškas organizavimo, finansavimo ir įteisinimo, iš dalies ir lakūnų asmeninio (fizinio, psichologinio, techninio) pasirengimo, techninės parengties sąlygų požiūriu.

I. 1. S. DARIAUS IDĖJA TAMPA VISUOMENINIU PROJEKTU. ČIKAGA – NIUJORKAS, 1927 – 1933.

Tradiciniame naratyve skrydžio per Atlantą idėja paremta trim kanonais: biografijų elementais paremtas lakūnų herojiškas paveikslas, skrydžio organizavimo ir įgyvendinimo vaizdinys, lakūnų (neįvykusių) sutiktuvių Kaune ir jų palaikų valstybinių laidotuvių Kaune vaizdinys.

Tradiciniai biografijų akcentai – tai visų pirma S. Dariaus charizma ir patriotizmas: savanorio tarnyba JAV kariuomenėje ir Lietuvoje (ypač Aviacijoje⁷⁸; pabrėžiamas jo aktyvus dalyvavimas Klaipėdos atgavime, pasyvus – 1926 m. gruodžio perversme, nuopelnai Lietuvos sportui) ir pasiekimai sportinėje bei komercinėje aviacijoje grįžus į JAV 1927-1932 m. Kiek mažiau akcentuojama S. Girėno kukli kilmė ir santūrus būdas, savanorio tarnyba JAV kariniuose aerodromuose, savamokslio karjera ir pasiekimai sportinėje, iš dalies ir komercinėje aviacijoje Čikagoje (lakūnų biogramos – Priede nr. 1).

Skrydžio idėja priskiriama S. Dariui. Ji siejama su 24-erių metų emigranto atvykimu į Kauną 1920 m. (troškimu pasitarnauti Tėvynei, Aviacijoje įgyvendinta svajone skraidyti) ir išvykimu iš Kauno – atostogomis (kaip vėliau paaiškėjo, grįžimu į JAV), kurių išleistas 1927 m. gegužės 4 d. jis per išlydėtuves pasakęs: „Aš į Lietuvą iš Amerikos pars krisiu!“⁷⁹ Pakeliui iš Kauno į Čikagą S. Darius Paryžiuje stebėjo jauno JAV oro pašto lakūno, atsargos ltn.

⁷⁸ Nuo 1919 karinė aviacija Lietuvoje funkcionavo kaip tiesiogiai Generalinio štabo viršininkui (techniškai – Inžinerijos sk. viršininkui) pavaldi Aviacijos dalis, 1920-1921 vadinta Oro laivynu, 1921-1932 – Aviacija, 1933-1940 – Karo aviacija. Daugiau: GAMZIUKAS A. Lietuvos karinė aviacija 1990-2009. Kaunas: „Aušra“, 2009, p. 8.

⁷⁹ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 107. Tas pats: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 80. JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas (1933-1993). Transatlantinio skrydžio šešiasdešimtmečiui. Kaunas-Vilnius: Vilnius, 1993, p. 37. VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 8. ČEPAS J., BALČIŪNAS J. ...į Lietuvą. Kaunas: Spindulys, 1996, p. 53.

Charles A. Lindbergho triumfą⁸⁰ ir užsidedę siekti panašaus žygdarbio.

Toliau tradiciškai minimi jau abiejų lakūnų, S. Dariaus ir S. Girėno žingsniai skrydžio link – lėktuvo pirkimas, bendras manifestas, Fondo ir Komiteto sudarymas Čikagoje: „1932 m. birželio 18 d. iš Polvokio bendrovės pirko šešiavietį BELANKOS lėktuvą (BELLANCA J-6 300 Model C H) – tą patį, kuriuo Darius 3 metus skraidė. (...) už 3200 dol., abu susidėję lygiomis dalimis“⁸¹; lakūnų atsišaukimas „išspausdintas DRAUGE ir NAUJIENOSE liepos 11 d., o po kelių dienų ir savaitraščiuose“, „liepos 13 d. vakare konsulate įvyko susirinkimas“⁸². Organizacinis darbas esą klostėsi sklandžiai. Tik JAV lietuvių palaikymas buvo nevieningas ar vangus, todėl vis trūko pinigų.

Bet iš tikrųjų ne viskas buvo taip sklandu ir paprasta. Nagrinėjant istoriniu požiūriu, S. Dariaus idėjos raida atsiskleidžia kaip sudėtingas vyksmas nuo individualios idėjos („Aš į Lietuvą parsiskrisiu!“ (1927)) iki kolektyvinės ambicijos („Mes skrisime į Lietuvą!“ (1932)). Be finansinių kliūčių dar buvo teisinės, techninės, net ideologinės. Taigi tenka nustatyti, iš kur sklinda vyraujantis, supaprastintas požiūris, ir imtis rekonstrukcijos.

I. 1.1. Idėjos raida: nuo „Aš parsiskrisiu...“ iki „Mes skrisime“.

Įvykius Čikagoje, Kaune ir vėl Čikagoje kruopščiai dokumentavo pats S. Darius, planavęs po skrydžio per Atlantą parašyti knygą⁸³. Kai jis žuvo, archyvą apsiėmė saugoti sesuo Kotryna Stulpinienė (Konstancija Jucus – Katherin Stulpin). 1933 – 1935 m. Kotrynos ir Vinco Stulpinų (William

⁸⁰ 25-erių metų oro pašto lakūnas, JAV oro pajėgų rezervo ats. lt. Charles Augustus Lindberghas pirmas istorijoje vienas perskrido Atlantą ir 1927-05-21 Paryžiuje buvo sutiktas kaip pasaulio didvyris. S. Darius tuomet stabtelėjo Paryžiuje, susitiko su ten studijuojančiu A. Gustaičiu.

⁸¹ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 157. Tas pats: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 96-97. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 109. JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 40. VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 20. ČEPAS J., BALČIŪNAS J. ...į Lietuvą... p. 58. Pasitaiko perrašinėjimo klaidų, kaip čia paryškintos kursyvu: „nusipirko (...) „Belanką“, su kuriuo *Darius trejus metus buvo skraidęs Floridoje, vežiodamas prekes* (...) 1932 m. liepos 31 d. lietuvių laikraščiuose „Draugas“ ir „Naujienos“ buvo išspausdintas jų kreipimasis“. LIEKIS A. (vyr. red.) Lietuvos karo aviacija. Vilnius: išleido ir spausdino individuali įmonė „Lietuvos mokslas“, 1999, p. 551.

⁸² DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 98-99. JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 41. VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 20-23.

⁸³ Ypač po to, kai JAV viešųjų ryšių specialistai Ch. A. Lindberghą pavertė superžvaigžde ir komercijos ikona, aviatoriams rekordininkams atsivėrė rėmimo, investicijų pritraukimo galimybės. Plačiau apie praktinius S. Dariaus siekius, užfiksuotus sutartyje su S. Girėnu, žr. I-1-4 ir Priede nr. 3.

Stulpin) remiamas, S. Dariaus archyvą pirmas tyrinėjo P. Jurgėla⁸⁴. Jis teigia dirbęs 16 mėnesių. Remdamasis daugiausia S. Dariaus archyvu, spauda, savo prisiminimais ir laiškais P. Jurgėla išleido pirmą ir vienintelę savo knygą⁸⁵. 384 puslapių knygos 15 000 egzempliorių tiražas tirpte ištirpo. Tačiau po 1935 m. saugotojai archyvą „iššaldė“, ir kitiems tyrinėtojams šaltiniu tapo P. Jurgėlos tekstas. Perrašinėtojai norom nenorom išplatino jo interpretacijas⁸⁶.

K. Stulpinienė septinto dešimtmečio pabaigoje – aštunto pradžioje⁸⁷ S. Dariaus archyvą (papildytą straipsnių iškarpomis, laiškais, lakūnų įamžinimo dokumentais) perdavė saugoti Stanley Balzekui (Stanley Balzekas Jr.). Šis jį laikė 1966 m. įkurto Balzeko lietuvių kultūros muziejaus (BLKM) fonduose Čikagoje. Tik 1992 m. S. Dariaus archyvą inventorizacijos metu „atrado“ ir iš dalies katalogavo BLKM vykdančysis direktorius V. Ramonis⁸⁸. Archyvas pirmą kartą dalinai pavišintas 1993 m. liepą-lapkritį: BLKM parodoje eksponuota apie 10 % iš maždaug 3000 muziejinių vienetų⁸⁹. Tačiau 1994 m. V. Ramoniui pasitraukus iš pareigų, nesutvarkytas archyvas vėl uždarytas saugykloje, BLKM muziejininkų pramintoje morgu⁹⁰. Ten jis antrą kartą

⁸⁴ „Už tai gavau Dariaus forduką ir 500 dol. Tuomet depresijoje buvau bedarbis ir gaudavau iš miesto pašalpos pragyventi su šeima.“ In: P. Jurgėlos laiškas N. Dariūtei-Maštarienei, 1988-11-21, Uniondale, Mičiganas // N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ *et al.* Darius ir Girėnas... p. 159. Biogramą žr. Priede nr. 1.

⁸⁵ Planavo išleisti antrą, „pataisytą ir papildytą naujais duomenimis apie Dariaus persekiojimus Lietuvos karo aviacijoje ir LITUANICOS pašovimo įrodymais“ (iš P. Jurgėlos 1990-07-12 laiško, in: GAMZIUKAS A. Atminties ir archyvų... p. 80). Plg.: „Gal dėl senatvės užsispyrusiai tvirtino, kad Darius ir Girėnas buvę pašauti, turįs naujų įrodymų, kuriuos paskelbsiąs II laidoje. Esu tikras, kad būtų pakartojęs jau iki įkyrumo nusibodusius gaudus“ (in: E. Jasiūno laiškas Lietuvos technikos muziejaus (nuo 1995 m. – LAM) direktoriui A. Gamziukui, 1992-12-29. A. Gamziuko asmeninis archyvas).

⁸⁶ Priežastys detaliau – III-1-1.

⁸⁷ Skirtingais duomenimis, 1968-1970 arba 1969-1972 m. Veikiausiai – po V. Stulpino mirties 1968 ir iki savo mirties 1972 m.

⁸⁸ Iki 1994 m. kataloguota apie 2/3 S. Dariaus archyvo: „Dalis kataloguotų daiktų buvo įdėta į kompiuterį, kita dalis liko tik popieryje, o trečia liko dar nekataloguota“ (in: buvusio BLKM vykdančiojo direktoriaus Valentino Ramonio laiškas LAM direktoriui A. Gamziukui, 1995-11-01, Lemontas, Ilinojus. A. Gamziuko asmeninis archyvas). Katalogavimas iš naujo pradėtas po 17 metų, – po disertacijos autorės vizitų BLKM 2011-09 ir 2012-02/03.

⁸⁹ RAMONIS V. Dariaus ir Girėno archyvas Balzeko lietuvių kultūros muziejuje // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 18-22. T. p.: RAMONIS V. Stepono Dariaus ir Stasio Girėno Archyvas Balzeko Lietuvių kultūros muziejuje; in: Darius-Girėnas 1933-1993. (Ed. RAMONIS V.). Chicago: Darius-Girėnas 60th Anniversary Transatlantic Flight Commemoration Committee, 1993, p. 35-36. Plg.: JASIŪNAS E. Sensacingo radinio paroda // *Lietuvių balsas*, 1995-07-06. VDKM, EJA, t. 15.

⁹⁰ Šią V. Ramonio pateiktą versiją (in: V. Ramonio elektroninis laiškas G. Sviderskytei, 2011-12-10, Lemontas, Ilinojus. Autorės asmeninis archyvas; t. p. V. Ramonio laiškas A. Gamziukui, 1995-11-01) patvirtina aviatorius ir kolekcininkas E. Jasiūnas (in: E. Jasiūno laiškas ir straipsnio rankraštis apie „Nepaprastos svarbos radinį“ Lietuvos technikos muziejaus direktoriui A. Gamziukui, 1992-10-04,

„atrstas“ ir antrąkart (po P. Jurgėlos) išsamiai tyrinėtas per disertacijos autorės vizitus 2011-2012 m. Archyvas BLKM galimai sunyko: palyginti su V. Ramonio 1992 m. rastąja būkle trūko tvarkos ir net dalies medžiagos. Kita vertus, gal BLKM niekada nė nebuvo visų vertybių, kurias 1933-1935 m. tyrinėjo P. Jurgėla: V. Ramonis teigia jau 1992 m. BLKM idealiai išsilaikiusiame S. Dariaus archyve pasigedęs nuotraukų, radęs tik porą masiškai tiražuotų egzempliorių⁹¹; be to, didžiuma su skrydžiu susijusio A. Kalvaičio archyvo atsidūrė kolekcininko Aleksandro Račkaus rinkiniuose⁹², kita dalis – Broniaus Kviklio archyve (saugoma VDU Išeivijos institute).

Šaltinių „klajonės“ Čikagoje, jų dingimai ir atradimai ilgą laiką trukdė pažinti S. Dariaus ir S. Girėno tikrą istoriją, padėjo plisti supaprastintai versijai. 1992 – 1993 m. V. Ramonis padėties nebepakeitė: paviešinus svarbių faktų (pavyzdžiui, S. Dariaus ir S. Girėno sutartį⁹³), vis tiek sklido P. Jurgėlos „chrestomatija“. Pastarojo kūryba (galimai, ir jo mecenatų, užsakovų bei leidėjų K. ir V. Stulpinų įtaka) padarė didžiausią įtaką. Kiti autoriai deramai nepraplėtė šaltinių paieškos (bent nežinoma apie tokias iniciatyvas), o neatlikus kompleksiško tyrimo – ne tik Čikagoje, bet ir Vašingtone, Berlyne, Kaune, Vilniuje – S. Dariaus ir S. Girėno istorijos parašyti buvo neįmanoma.

Dabar turint platesnę prieigą verta grįžti prie šaltinių Čikagoje ir aiškintis nuo giliausio pamato: kaip S. Darius vertino pats save arba, kitaip tariant, kas jis iš tikrųjų buvo (kuo manė esąs, kaip siekė save parodyti kitiems), kol netapo

Čikaga. A. Gamziuko asmeninis archyvas). Bent neoficiali prieiga prie archyvo vis dėlto buvo: V. Ramonis E. Jasiūnui aprode archyvą 1993 m. (žr. nuotr.: JASIŪNAS E. Darius-Girėnas 1933-1993... p. 32), E. Jasiūno archyve atsirado tikslios dokumentų ir straipsnių iš K. Stulpinienės iškarpų albumo kopijos. Plg.: „Balzeko muziejus pirma nori sukataloguoti visus „radinio“ kadrus. Tada žada jie patys ką nors apie tai išleisti. Jie žiūri daugiau savos reklamos, o ne lietuviško reikalo“ (in: E. Jasiūno laiškas... 1992-12-29).

⁹¹ Išmirus lakūno artimiesiems, apie menamą nuotraukų lobį neliko žinių. P. Jurgėla 1990-07-12 laiške (žr. 85 išnašą) rašė perdavęs dalį savo paties sukaupto archyvo Viliui Kavaliauskui, bet šis apie tai sako nieko nežinąs (V. Kavaliauskas sovietmečiu dirbo žurnalistu ir iš Vakarų į Lietuvą pargabeno meno, lituanistikos vertybių, domėjosi ir „Lituanicos“ istorija; Liustracijos komisija 2005 m. premjero A. Brazausko patarėją paskelbė bendradarbiavus su KGB, 2007 m. Aukščiausiasis administracinis teismas sprendimą panaikino kaip nepagrįstą).

⁹² 1935 m. už simbolinę kainą A. Račkaus rinkinius nupirko Lietuvos Švietimo ministerija, saugojo Vytauto Didžiojo kultūros muziejus (vėliau – Kauno dailės muziejus, dabar Nacionalinis M. K. Čiurlionio dailės muziejus). 1956-1962 m. Valstybiniam istorijos muziejui (dabar – VDKM) perduota A. Račkaus archyvo dalis – „apie 2000 spaudos eksponatų bei 50 nuotraukų“. Pagal: NAUJALIENĖ D. „Lituanicos“ skrydžio relikvijos VDKM rinkiniuose. Vilnius: Krašto apsaugos ministerija, 2008, p. 37; vėlesnis leidimas: Vilnius, Krašto apsaugos ministerija, 2013, p. 30.

⁹³ RAMONIS V. Dariaus ir Girėno archyvas... p. 21. Sutartį žr. Priede nr. 3.

vienu iš *Dariaus ir Girėno*.

Trumpoje autobiografijoje⁹⁴ S. Darius 5 metų tarnybą Lietuvoje aprašo tik dešimčia sakinių (dvigubai trumpiau nei tarnybą JAV kariuomenėje) ir labiausiai pabrėžia nuopelnus sporte bei Klaipėdos atgavime. Apie Aviaciją – du sakiniai: „1921 m. baigęs Karo mokyklą ir pats pasiprašęs buvo paskirtas į Karo aviaciją. Ten 1922 pradėjo savarankiškai skraidyti.“ Trys sakiniai – apie veiklą LFLS, LSL, Lietuvos futbolo lygoje, Lietuvos kariuomenės sporto draugijoje. Penki sakiniai – apie akciją Klaipėdoje: „Daug prisidėjo prie Klaipėdos sukilimo organizavimo. Šį Lietuvos kraštą atvadojant jis buvo 3-ios grupės vado padėjėjas. 1923 m. sausio 14 d. vyriausio sukilėlių štabo isakymu atvyksta paspirčiai 1 grupės dalims stovinčioms ties Klaipėda. 15 d. kartu su kitomis dalimis įžengė į Klaipėdos miestą ir užbaigė Klaipėdos sukilimo kovas. Klaipėdą užėmus, jis buvo perkeltas į vyriausiąjį sukilėlių štabą“⁹⁵. Gale – du sakiniai apie grįžimą į JAV: „Čia išlaikė profesinio lakūno egzaminus. Tais pačiais metais dalyvauja lenktynėse nuo Atlantiko iki Pacifiko vandenyno.“ Kitame, 1926 m. gruodžio 25 d., irgi 5 psl. apimties rankraštyje S. Darius „išdėsto priežastis, kurios privedė prie perversmo ir aprašo visą jo eigą minutė po minutės“; savo veiklos gruodžio perversme nesureikšmina: ji „ribojosi telefonų bei telegrafų stoties užėmimu“⁹⁶. Autobiografinių detalių išlikę dienoraščiuose (1917-1919, 1932-1933⁹⁷) ir korespondencijoje, asmens ir kituose dokumentuose.

Pažymėtina, kaip kukliai S. Darius vertino savo pasiekimus Aviacijoje: „1922 pradėjo savarankiškai skraidyti“. Kaip gi jis tapo „Sparnuotu lietuviu“?

Tarnybos lape pirmo savarankiško skrydžio mokomuoju „albatrosu“ *Alb.B II* data – 1922 m. spalio 12 d. Lakūno vardas pripažintas nuo 1923 m. birželio 13-osios: „nuo dienos išskridimo kovos aparatu L.V. G. C. V“. Tad iki

⁹⁴ 5 psl. rankraštis „Biografija“, be datos. BLKM, DGK.

⁹⁵ Plg. įrašus „Tarnybos eigoje“: 1923-01-13 „sulig Aviacijos Viršininko adjutanto rašto laikinai komandiruotas 1-os Raitelių divizijos vado žinion“; „iš komandiruotės grįžo“ 1923-02-13. In: 4-os Oro Eskadrilės Kapitono DARIAUS Stepo Tarnybos lapas. Surašytas 1933 m. rugsėjo mėn. BLKM, DGK. Tas pats: Dariaus Stepo Tarnybos byla, 1921-12-18 – 1933-07-18. LCVA, f. 930, ap. 2D, b. 20. Nebaigti atsiminimai paskelbti in: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 71-73.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 99 (t. p. žr.: RAMONIS V. Dariaus ir Girėno... p. 19).

⁹⁷ *Ibid.*, p. 19-29, 214-238.

žygio per Atlantą 1933 m. liepą S. Darius įgijo daugiau nei 10 metų savarankiškų skrydžių patirtį. Atrodo daug! Tik toks matas ne visai tinka: aviatoriaus praktiniai įgūdžiai matuojami ne kalendoriniais laikotarpiais, net nebūtinai kariniais laipsniais⁹⁸, o kvalifikaciniais reitingais ir smulkesniais laiko vienetais – valandomis ir minutėmis, dar tiksliau – savarankiškai („įgulos vadu“, „solo“) ir kuo sudėtingesnio tipo orlaiviais skraidytomis valandomis ir minutėmis. Iki šiol S. Dariaus skraidymų matematine išraiška mažai domėtasi: gal todėl, kad nėra visų jo skraidymo knygelių⁹⁹; kita vertus, atsainiai vertinta ir vienintelė išlikusi skraidymo knygelė su detaliais įrašais 1930 m. sausį – 1933 m. liepą¹⁰⁰.

Plačiau išgarsinti neva paties S. Dariaus (nenurodytame dokumente) įrašai apie skrydžius Lietuvoje: „Iš viso – 377 val. 29 min.“¹⁰¹ Susumavus atitinkamus įrašus Tarnybos byloje, S. Dariaus vadinamas priskraidymas nuo pirmų savarankiškų skrydžių 1922 m. spalį iki išvykimo į JAV 1927 m. gegužę, t. y. per daugiau per 4,5 m. siekė bent 220, o pridėjus ankstesnius nesavarankiškus 1922 m. kovinius skrydžius – per 280 valandų¹⁰². Duomenys – griežtai sąlyginiai¹⁰³. Bet vis dėlto aišku, kad „iš jo įrašų“ pateiktuose skaičiuose 1922 m. įtraukti ne vien savarankiški skridimai, o 1925 ir 1926 m. duomenys – tokie pat kaip Tarnybos byloje. Todėl 377 val. 29 min. gali būti

⁹⁸ Grįžęs į JAV S. Darius noriai vadinosi, P. Jurgėlos ir kitų bendražygių buvo vadinamas ir kartais viešumoje tebėra vadinamas kapitonu (Tarnybos lape: „1927 m. gegužės 4 d. „Respublikos Prezidento aktu 194 Nr. pakeltas į kpt. laipsnį, vyresniškumu nuo 1927 m. gegužės 1 dienos“). Tiksliau būtų ats. kpt., pagal: „Aviacijos kapitonas Stepas Darius, jam prašant, paleidžiamas iš kariuomenės į aviacijos karininkų atsargą“ (LR Prezidento Antano Smetonos Aktas Nr. 390, Kaunas, 1928-04-21. LCVA, f. 930, ap. 2D, b. 20, l. 17; t. p. žr.: S. Dariaus prašymas 4 eskadrilės vadui ir raportas Prezidentui, 1928-03-05, Čikaga; 1 eskadrilės vado kpt. Antano Mačiuikos tarpininkavimo raštas, 1928-04-16; Aviacijos viršininko gen. št. plk. ltn. Stasio Pundzevičiaus raportas KAM, 1928-04-18. *Ibid.*, l. 18-20).

⁹⁹ Angl. *Aviators (arba Pilot's) Log Book* (t. p. *Logbook*); aviatoriaus pildomas dokumentas su įrašais apie visus atliktus skrydžius.

¹⁰⁰ Detali analizė – Priede nr. 2. Laisvą, publicistinę interpretaciją žr. čia: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 62, 134-138.

¹⁰¹ 1922 – 77:15. 1923 – 66:15. 1924 – 126:23. 1925 – 41:36. 1926 – 65:25. *Ibid.*

¹⁰² Plg.: Aviacijos 1919-1940 m. bendro skridimų ir išskraidytų valandų skaičiaus diagramos duomenimis, karo lakūnai 1922 m. iš viso skraidė apie 2500 val., skrydžių skaičius augo nuo 1932 m. ir 1937 m. buvo maksimalus, t. y. 10 kartų didesnis. LIEKIS A. Lietuvos karo... p. 548.

¹⁰³ S. Dariaus Tarnybos byloje daugumoje įrašų neatskirta, kiek jis „skrido savystoviai“ ir kiek „išbuvo ore“ kaip žvalgas ar mokinys; kokiais orlaiviais kiek skraidė; trūksta duomenų 1924 (4 mėn. ligoninėje gydėsi pleuritą, vėliau dalyvavo manevruose) ir 1927 m. (gegužę išvyko į JAV). Remiantis šiuo šaltiniu, detali statistika negalima.

Lietuvoje „ore išbūtas“ bendras laikas¹⁰⁴. Tapęs civiliu lakūnu JAV, S. Darius šios patirties neakcentavo¹⁰⁵.

Apie S. Dariaus skrydžius grįžus į JAV 1927-1929 m. – dar mažiau duomenų. Manytina, kad brangių skrydžio valandų ir čia daugėjo lėtai ir sunkiai, o plačiai išgarsintos aviacinės pergalės tebuvo pavieniai pasiekimai¹⁰⁶.

Antai, S. Darius krintosi: „1928 metai buvo labai nelaimingi. Turėjau daug nuostolių, virš 10,000 litų, be to sirgau plouritu ir sirgdamas atlikinėjau akrobatinius skraidymus. (...) Lėktuvas susidavė žemėn visu smarkumu, viskas subirėjo į šipulius net motoras išsilakstė į dalis. Man gi nieko ypatingo neatsitiko po keletos minučių prisikėliau iš numirusių ir pradėjau lėktuvą tvarkyti pergabenimui dirbtuvėsna. Nors ši avarija kaulų nei smegenų neįveikė bet matomai plouritui nelabai patiko ir to dėliai teko porą mėnesių pasiilsėti.“¹⁰⁷ Po avarijos, įvykusios Čikagos priemiestyje Whitinge Liepos 4-osios šventėje, S. Dariui „pasiilsėti“ liepė ir JAV Aeronautikos direkcija¹⁰⁸.

Tarnybos draugui Jonui Pyragiui S. Darius niūriai aprašė ir 1929-uosius: „Nedirbu šiais metais vos tris šimtus valandų teisiskraidžiau. Sunkoka suktis,

¹⁰⁴ S. Dariaus skraidymą Lietuvoje išsamiausiai nagrinėję tyrinėtojai suskaičiavo lėktuvų tipus, bet ne skrydžių laiką, pvz.: RAMOŠKA G. Lėktuvai, su kuriais skraidė S. Darius. In: Konferencijos „Stepono Dariaus veiklos bei jo atminimo įamžinimo tyrinėjimų problemos“ medžiaga (sud. GAMZIUKAS A.). Kaunas: Plieno sparnai, 1996, p. 29-36.

¹⁰⁵ Tik civilinė FAI licencija (1927) įrašyta grafoje *Licenses: Record of Army, Navy, Civilian or Foreign Licenses*. Žr.: *Aviators Log Book No. 836*. BLKM, DGK.

¹⁰⁶ 1927-07-04 – siuntinio pristatymo iš Čikagos į Monrealį greičio rekordas, užfiksuotas JAV spaudoje ir naujienų kino kronikoje. 1927-09-19/ 20 – ambicingas, bet trumpas varžybų skrydis Niujorkas-Čikaga nacionaliniame lėktuvų ralyje nuo Atlanto iki Ramiojo vandenyno.

¹⁰⁷ „P. V. Dudžvardui, Šaulių sąjungos rūmai, Laisvės alėja, Kaunas, Lietuva“, laiško juodraštis be datos. BLKM, DGK.

¹⁰⁸ Ankstesni autoriai S. Dariui skirtą nuobaudą nutylėjo, tik užsiminė, kad jis tapo atsargesnis. Iš tikrųjų S. Darius tuomet ginčijo aukšto JAV aviacijos autoriteto – JAV aviacijos pionieriaus, Pirmojo pasaulinio karo veterano, komercinės aviacijos vadovo plk. Clarence Marshall Young (žurnale *Time* 1932-03-14 praminto „oro kelių šefu“) – „neatsakingai jam inkriminuotą“ kaltinimą ir sankciją 30 d. sustabdyti piloto licencijos galiojimą už akrobatinį skridimą virš minios, skraidymą žemiau nei 1000 pėdų, t. y. apie 330 m., virš tankiai gyvenamų rajonų Whitinge, Indianoje, ir sprogmenų gabenimą lėktuvu (!) be specialaus leidimo, pažeidžiant Oro susisiekimo ir Komercinės aviacijos taisykles (in: Prekybos departamento Aeronautikos direktoriaus Clarence M. Young pranešimas Stephen Darius. Vašingtonas, 1928-08-25; S. Darius atsakymo juodraštis. Čikaga, be datos. BLKM, DGK). S. Darius gindamasis rašė, kad sprogmenys buvo Lietuvos legiono kroviny (ibid.). Amerikos lietuvių legionas oficialiai įsteigtas JAV lietuvių karių seime 1930-02-16 (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 133; t. p. žr. P. Jurgėlos laišką V. Peseckui, 1972-12-27; V. Pesecko asmeninis archyvas). Beje, teigiama, kad S. Darius 1927 m. vasarį tarpininkavo perkant Lietuvos Aviacijos lakūnams akinius JAV (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai..., p. 61). V. Ramonis užsimena tik apie jo vėlesnį tarpininkavimą Lietuvos Aviacijai ir kariuomenei perkant amerikietiškus „ginklus, parašius, lėktuvų dalių apdirbimo mašinas“ (RAMONIS V. Dariaus ir Girėno... p. 20). Ši S. Dariaus veikla lieka nepatikslinkta: Tarnybos byloje įgaliojimų pirkimams nerasta.

pašto skraidymams pirmenybę ima Amerikos kariuomenėje tarnavę lakūnai – amerikoniai žino ką darą. Vasarai darbą turiu, tik noriu gauti darbą kuriuomi būtų galima skraidyti ištisus metus.“¹⁰⁹

1930 m. pradžioje lakūnas rašė draugams, kad nenustojo vilties atskristi į Lietuvą ir tuo rodė nepaprastą atkaklumą¹¹⁰. Tačiau be idealizmo ir natūralaus polinkio (pasišventimo, pašaukimo) populiarinti aviaciją jo troškime galėjo būti ir krislas fatalizmo, net desperacijos. 34-erių sulaukęs karo veteranas negalavo pleuritu ir tuberkulioze, Kaune buvo palikęs dukrelę ir žmoną, gyveno pas motiną (legendiniu adresu 3239 S. Halsted Str. Chicago, Illinois), buvo remiamas sėkmingai ištekėjusių (svainis V. Stulpinas turėjo kirpyklą, Jonas Našlėnas (John Nalson) – vaistinę) ir restoraną „Jucus Sisters“ valdančių seserų (joms „biznis buvo neblogas“¹¹¹), neturėjo nuolatinio darbo ir stabilių pajamų. Perspektyvą temdė milžiniški ekonomikos svyravimai, pakilimai ir nuopuoliai: „Lindbergho bumas“ (JAV atsilikusios komercinės aviacijos spurtas, milžiniškų valstybės dotacijų injekcijos ir rinkos monopolizavimas 1927 – 1929 m.¹¹²) ir Didžioji depresija (staigus nuosmukis 1929 m., JAV rinkos pakrikimas, pasaulinė ekonominė krizė¹¹³). Nuosavo kapitalo neturėta,

¹⁰⁹ S. Dariaus laiškas Aviacijos mjr. Jonui Pyragiui. Čikaga, 1930-01-01. BLKM, DGK.

¹¹⁰ S. Dariaus netenkinančius veiklos rezultatus patvirtina toks reziumė: „Kelių lėktuvų ir automobilio pirkimui, dviejų aerodromų ir dviejų lėktuvinių (angarų – G. S.) steigimui ir įrengimui, lėktuvų taisymui ir kitiems reikalams turtingesnioji sesuo davė 6100 dol (neskaitant smulkių išlaidų), o Kastė 1600 dol. (...) Šiuos ir savo uždirbtus pinigus jis panaudojo nesėkmingiems aviacijos reikalams ir gydymuisi tolimose pietinėse J. V-bių dalyse.“ In: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 141.

¹¹¹ K. Stulpin liudijimas, užrašytas „1969 m. vasarą Dariaus giminaičio Antano Regio rezidencijoje Orland Park, Ilinojuje.“ In: PESECKAS V. Sesuo apie brolių (Konstancijos Stulpinienės prisiminimai) // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983, nr. 2, p. 32-34.

¹¹² “Between June 1927 and January 1929 investors committed over a billion dollars to the young industry (...) Manufacturers built more than three thousand planes in 1927, twice the number during the previous year (...) By 1929 the post office was delivering 7.7 million pounds of airmail; a little more than a year earlier it had carried about a tenth of that (...) Between mid-1927 and January 1929 the number of air passengers rose from 5,782 to 173,405 (including 13,654 to foreign shores), most of them business travelers. In 1929 aircraft sales receipts climbed from \$21,162,000 to \$71,153,000 (...) The growth spurt in civil aircraft was particularly striking: 652 units in 1926 multiplied to 5,516 in 1929. By the end of the decade production capacity reached more than fifteen thousand planes a year, and each day American air companies flew more than 120,000 miles.” KESSNER T. *The Flight of the Century. Charles Lindbergh and the Rise of the American Aviation*. New York: Oxford University Press, 2010, p. 165; 171-173.

¹¹³ 1929 m. spalį fondų biržose 40% nuvertėjus akcijoms, JAV pagrindinių kompanijų vertė smuko 10 milijardų dolerių – t. y. dvigubai tiek, kiek sukosi pinigų JAV apyvartoje. Iki 1933 m. akcijos nuvertėjo 4,5 karto. Verslo ir importo paklausos kolapsas krizę nuritino į Europą, labiausiai smogė Vokietijai: trumpalaikių paskolų atšaukimas žlugdė 5 m. jomis finansuojamas bendroves, atitraukus bankinius fondus gamyba iki 1932 m. susitraukė apie 40 %, per 44 % darbininkų tapo bedarbiais. Pagal: EVANS R. J. *The coming of the Third Reich*. London: Penguin Books, 2004, p. 235; SKIRIUS

verslas žlugo, o geresnės tarnybos nesisekė gauti. Tokiomis aplinkybėmis sunku įsivaizduoti kitą būdą iškilti JAV aviacijoje (kurioje netrūko talentų, nutrūktgalvių, genialių kūrėjų), jei ne rizikuoti viskuo – turtu, sveikata, gyvybe – ir eiti *va bank*.

Išlikusi skraidymo knygelė – *Aviators Log Book No. 836*¹¹⁴ – padieniui atskleidžia S. Dariaus skrydžius per paskutinius 3,5 gyvenimo metų (žr. analizę detaliai: Priedas nr. 2). Ši skraidybos kronika rodo, kad laukta sėkmė JAV neaplankė. Remiantis analize ir papildomais dokumentais, darytinos išvados:

- 1930 – 1933 m. S. Darius skraidė 788 val. 30 min. Atliko mažiausiai 2092 pakilimų ir nusileidimų. Vidutinė skrydžio trukmė – apie 23 min. Dauguma skrydžių – transporto ir mokomieji, geromis oro sąlygomis, dienos metu. Ilgiausi skrydžiai – platinant *Daily News* tiražą ir atliekant radijo transliacijas (angl. *Broadcasting*), t. y. „gyvai“ pranešant redakcijai apie tarptautines lėktuvų lenktynes;

- 1930 – 1933 m. S. Darius skraidė bent 20-ties modelių lėktuvais. Kai kurie jų nenustatyti ar tik numanomi, nes įrašuose trūksta duomenų (žr. Diagramą nr. 1 Priede Nr. 2). Dauguma išbandytų lėktuvų buvo apynaujai, pagaminti 1920-ųjų pabaigoje (dabar įprasta skraidyti keliasdešimties metų senumo lėktuvais), tarp jų keli reti, ne masinės gamybos; atmintina, kad pats lėktuvas buvo vos 30 metų išradimas (nuo 1903);

- S. Dariaus skraidymo patirtis JAV didėjo žymiai sparčiau nei Lietuvos Aviacijoje, kur jis skraidė palyginti prastais lėktuvais (Aviacija esmingai modernizuota tik nuo 1928-1929 m.) ir, atsižvelgiant į to meto statistiką, vidutiniškai intensyviai¹¹⁵. Jei Lietuvoje 1922-1927 per 4 – 4,5 metų „ore

J. Europos šalių ir JAV ekonominė bei vidaus politinė padėtis 1918-1939 metais (istorinė apžvalga). Vilnius: Vilniaus pedagoginio universiteto leidykla, 2006, p. 62-64.

¹¹⁴ Skraidymų knygelė pildyta nuo 1930-01-12 iki 1933-07-13, daugiausiai skraidant Harlem, Pal Waukee, Fort Lauderdale, Floyd Bennet Field aerodromuose ir lankantis kitur. BLKM, DGK.

¹¹⁵ Iki 1929 m. Lietuvoje intensyviausiai skraidė kapitonas Česlovas Januškevičius (karo lakūnas nuo 1926, skraidymų instruktorius nuo 1927 m.), pagal bendrą skraidymų laiką buvęs antroje vietoje po leitenanto J. Mikėno (atitinkamai 855 val. 20 min. ir 732 val. 03 min.) ir „pastatęs mūsų aviacijoj rekordą: per 1928 m. jis skrido 881 kartą ir išbuvo ore 305 val. 10 min“. Diagramos „skaičiaus skridimų kas metais“ duomenimis, 1922 – 1927 m. visi Aviacijos lakūnai iš viso skraidė maždaug nuo 2300 (1923 m.) iki 5900 (1927 m.) valandų. In: PYRAGIUS J. (red.) Mūsų sparnai. Lietuvos karo aviacijos dešimtmečio sukaktuvėms paminėti. Kaunas: Aviacijos leidinys; spausdino „Spindulys“, 1929, p. 68-69.

išbūta“ 377 val. 29 min. (čia minutės skaičiuotos vienetais; JAV skrydžių laikas apvalintas 5 min. tikslumu), tai JAV tik per vienerius 1931-uosius savarankiškai skraidyta 382 val. 55 min.;

- jei literatūroje teisingai nurodoma S. Dariaus bendra skrydžių patirtis (1759 val.¹¹⁶), tai atėmus 1922 – 1927 ir 1930 – 1933 patirtį liktų 593 val. Jei tiek išskraidyta per 2,5 metų nuo 1927-ųjų vasaros iki 1929-ųjų pabaigos, tai šiuo laikotarpiu vidurkis – apie 237 val. per metus;

- nors teigiama, kad patirtimi praturtinusi tarnyba Pal Waukee aerodromo bendrovėje truko 3 metus (1929-1931)¹¹⁷, knygelėje užfiksuotas tik nuo 1930 m. II pusės padidėjęs darbo krūvis, intensyvus – tik 1931 m. Be to, S. Darius 1930-01-01 laiške rašo „pernai“, t. y. 1929 m., nedirbęs. Matyt, jis įsidarbino instruktoriumi, atlikinėjo paskiras užduotis ir tik 1930-1931 įgijo daugiau pareigų. O literatūroje turbūt įskaičiuota tarnyba Floridoje, Fort Lauderdale bendrovėje *Air Tours* 1932 m. kovą-gegužę;

- samdomas darbas buvo sezoninis. Kas mėnesį kaitaliojosi intensyvumas ir uždarbis. Pridėtine verte laikytina skrydžių įvairovė. Bet kiekybė menka: tik 1931 m. skraidyta daugiau negu 300 val. S. Darius 1930-01-01 laiške tokį kiekį įvardijo kaip nepakankamą;

- bendrą skraidymų JAV trukmę neigiamai veikė darbo sezoniškumas, gilėjanti ekonominė krizė ir šlyjanti sveikata: nuo 1924 vargintas pleurito, 1929-1930 m. žiemą S. Darius ėmė gydytis tuberkuliozę. 1929-11-24 – 1930-05-11 per daugiau nei 6 mėn. tepažymėtas 1 skrydis (tuomet S. Darius gydėsi Kolorado valstijoje; kitamet jis žiemojo ir skraidė Floridoje¹¹⁸);

- neturint 1929 m. tikslių duomenų negalima patvirtinti populiaraus teiginio, kad 1933-06-18 lakūnų nusipirktąja *Bellanca NC688E* S. Darius „prieš

¹¹⁶ Plg. dokumentuose: “*Stephen Darius, Age 35, Solo Hours Total 700*“ (įrašas draudimo polise apie S. Dariaus savarankiškų skrydžių patirtį JAV 1927-1932 m. In: *Aircraft Policy No. RA16583, by Royal Insurance Company Limited. Expires July 26th, 1933 Insured: Stephen Darius &/or Stanley Girch as their perspective interests may appear.* Čikaga, 1932-07-26. BLKM, DGK). Ir literatūroje: „Darius buvo 37 metų ir turėjo 1759 valandų lakūno patyrimą“ (JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 46); „1933 m. kovo 18 d. (...) jis skraidė 1716 valandų ir 46 minutes. (...) Girėnas skraidė 1200 valandas ir 25 minutes“ (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 45).

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 134.

¹¹⁸ Reabilitacija truko nuo 1931-11-11 iki 1932-03-21. Šiltame klimato sveikata stiprėjo, ligos simptomai sumažėjo: S. Dariaus gydytojas nustatė, kad sveikatos būklė tapo patenkinama.

tai skraidė 3 metus“. Pirmas tai pagarsinęs P. Jurgėla galėjo turėti omenyje ne konkrečios registracijos lėktuvą (*NC688E*, vėliau *NR688E*), bet visus *Bellanca CH-300* arba visus *CH-300* ir *CH-200* lėktuvus;

- kaip literatūroje vyraujančią klaidą ar nesusipratimą tenka paneigti kitą svarbų teiginį: esą S. Darius nusipirkta *Bellanca NC688E* „jau buvo trejus metus skraidęs (apie 1000 val.)“, „ja buvo išskraidęs apie 1000 val. ir gerai susipažinęs“ ir pan.¹¹⁹ Populiarusis „1000 valandų“ netiksliai nurašytas nuo P. Jurgėlos, kuris cituoja Pal Waukee aerodromo bendrovės vadovo Duncan Hodges rekomendacinį laišką, rašytą 1931 m. gruodžio 14 d. komerciniais tikslais, S. Dariui Floridoje ieškant klientų: „Darius aerporto tarnyboje per tris vasaras iš eilės BELANKOS lėktuvu skraidė apie 1000 valandų.“¹²⁰ Šį skaičių sieti tik su konkrečiu lėktuvu, kurio registracijos numeris *NC688E*, nerealu: iki pirkimo dienos S. Darius juo skraidė 2 val. Tenka svarstyti apie visus lėktuvus *Bellanca CH-300* ir *CH-200* kartu sudėjus. Tačiau net jais visais S. Dariaus atliktų skrydžių suma, netgi pridėjus vėlesnius 1932 – 1933 m. skrydžių įrašus, tesiekia 500 val. 30 min., t. y. dvigubai mažiau. Jei D. Hodges rašė tiesą apie S. Dariaus skrydžius 1929 – 1931 m. vasaromis (įvairiais) *Bellanca* lėktuvais, tai 1929-ųjų vasarą (kurios duomenų dabar neturime) lakūnas turėjo vien jais skraidyti apie 600-700 val. Toks skaičius vargiai tikėtinas. O jei vis dėlto taip buvo, tuomet netiesą rašė pats S. Darius 1930-01-01 laiške: „nedirbau šiais metais vos 300 valandų teišskraidžiau“. Manytina, kad D. Hodges skaičių gerokai perdėjo siekdamas naudos bendrovei (ir negailėdamas rekomendacijos geram darbuotojui), P. Jurgėla nesumojo jo patikslinti, o kiti autoriai suklydo nusirašydami;

- nuo pirmos Aviacijos dienos 1932 m. rugpjūčio 7 d. *Bellanca NC688E* atliktų skrydžių trukmė atrodo įtartina maža: įskaičiuojant perskridimus iš vieno miesto į kitą, iki 1932 m. pabaigos teskraidyta 49 val. 05 min. Į S. Dariaus ir S. Girėno reklaminius renginius, teigiama, susirinkdavo šimtai ir

¹¹⁹ Pvz.: N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ. Darius ir Girėnas... p. 97; N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ *et al.* Darius ir Girėnas... p. 108; JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 40; RAMOŠKA G. Dariaus ir Girėno „Lituanica“ // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 2; VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 20.

¹²⁰ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 136.

tūkstančiai žmonių. Kalbėdamas per radiją S. Darius pranešė, kad su S. Girėnu aplankė 14 kolonijų ir per Aviacijos dienas paskraidino „arti 1500 žmonių“¹²¹, tad atsižvelgiant į tai, kad *Bellanca CH-300* buvo šešiavietė¹²², vien keleiviams skraidinti 1932 m. prireikė daugiau nei 250 skrydžių. Visgi skrydžių trukmė knygelėje patvirtinta notariškai¹²³, ją patvirtina ir atidesni skaičiavimai. Reklaminiai skrydžiai būdavo trumpi: 1932-08-07 įrašė yra 3 val., 26 tūpimų skrydis su keleiviais (26 kartus kilta ir leistasi, reisas vidutiniškai truko po 6-7 min.); tądien S. Darius paskraidino 121 keleivį. Kitas atvejis: 1932-10-23 S. Darius dienoraštyje rašo paskraidinęs 55 žmones ir skraidymų knygelėje fiksuoja 1 val., 11 tūpimų skrydį (reisas po 5-6 min.). Tokiu tempu 1500 žmonių vien S. Darius galėjo paskraidinti per maždaug 36 valandas¹²⁴. Bet keleivius skraidindavo dar ir S. Girėnas, ir „kiti lakūnai“ (1932-10-16 dienoraščio įrašė: „Aš pavežiojau 65 žm., kiti lakūnai daugiau kaip 100 žm.“). Elementari aritmetika koreguoja įvairiais „tūkstančiais“ dramatinį Aviacijos dienų vaizdinį;

- įrašai apie dalinai ar pilnai keleivių apmokėtus skrydžius byloja, kad lakūnai griežtai taupė pinigus ir neturėjo prabangos treniruotis į valias. 1932 – 1933 m. išgyventas giliausias Didžiosios depresijos nuosmukis¹²⁵. Be to, žiemą (gruodį, vasarį, kovą) išvis neskraidyta, nes lėktuvas buvo dirbtuvėse. Atmintina, kad lėktuvu dalijosi abu pilotai: nuo 1933 m. gegužės dauguma skrydžių – su žyma „pusė laiko“ (*Half time*). Todėl 1932 – 1933 m. S. Darius nusipirkta *Bellanca* išties teskraidė 81 val. 55 min.: tik tiek teturėta galimybių;

¹²¹ S. Dariaus rankraštis be datos. Kalba transliuota per „Margučio“ radiją 1933-01-11. BLKM, DGK.

¹²² TAYLOR M. J. H. (Ed.) *Jane's Encyclopedia of Aviation*. New York: Portland House, 1989, p. 149. TEMMING R. L. *Flugzeuge. Eine Geschichte der Luftfahrt in Wort und Bild*. Neuer Kaiser Vlg GmbH, 1997, p. 94.

¹²³ “I hereby testify that Stephen Darius upon oath swore that he has flown 50.30 during last six months.” Parašai: Stephen Darius, Marta Cinorwood (?), Notary Public, State of Florida at Large, 1933-03-14. Čia pat – 1933-03-18 inspektorius pasirašytas licencijos pratęsimas iki 1933-09-15.

¹²⁴ Plg.: 1929 m. kovą Vašingtone Ch. A. Lindberghas Kongreso Garbės apdovanojimo gavimo proga per kelias dienas dviem lėktuvais asmeniškai paskraidino 835 valdininkus ir jų artimuosius. In: KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 166.

¹²⁵ „1933 m. Niujorko fondų biržoje akcijų kursas tesiekė vos penktadalį jų aukščiausio kurso 1929 m. Bankrutavo bendrovės, užsidarinėjo fabrikai, žlugo bankai. 50 % sumažėjo ūkininkų pajamos. 1932 m. apytikriai vienas iš keturių amerikiečių buvo bedarbis.“ CINCOTTA H. (vyr. red.). *JAV istorijos apybraiža*. Viena: Jungtinių Valstijų informacijos agentūra, 1993, p. 254.

- 1933 m. balandį-liepą Čikagoje bei Niujorke modifikuotu ir dar tobulinamu lėktuvu (montuojant papildomus prietaisus, naują sraigą) S. Darius skraidė 17 val. 20 min., įskaičiuojant visus bandomuosius skrydžius ir vadinamo aklo skridimo treniruotes¹²⁶. Birželio 19 – liepos 12 d. neregistruota nė vieno skrydžio. Intensyvią parengtį sunku pagrįsti net pridėjus dar 16 treniruočių 1932 m. lapkritį ir 1933 m. sausį (*Instrument flying, Check pilot*). Tai patvirtina tradicinį kanoną apie sunkią lakūnų finansinę padėtį, užtat paneigia kitą: esą abu pilotai buvo „pilnai pasirengę“ ilgam instrumentiniam (vadinamam aklam, orientuojantis vien pagal prietaisus) skrydžiui blogomis oro sąlygomis ir/ arba tamsoje¹²⁷;

- ne svarbiausias, bet visgi tikslintinas dar vienas plačiai paplitęs teiginys – esą lakūnai pirko lėktuvą „už 3200 dol., abu susidėję lygiomis dalimis“¹²⁸. Taip konstatuota ir perduodant lėktuvą Turto globėjų žiniai 1933 m.¹²⁹ Bet pagal 1932 m. D. Hodges pasirašytus *Pal Waukee Airport Inc.* finansinius dokumentus lėktuvas parduotas už 3000 dolerių: S. Girėnas įmokėjo 1670 dolerių grynais pinigais, o S. Darius – 30 dolerių grynaisiais ir 1300 čekiu¹³⁰.

Apibendrinant pasakytina, kad populiarus „Sparnuotų lietuvių“ vaizdinys nėra pakankamai pagrįstas. Biografai, matyt, dar tirs (skrydžio idėjos raidai reikšmingą) S. Dariaus atvykimą į Lietuvą 1920 ir grįžimą į JAV 1927 m. Vertėtų tikslinti S. Dariaus ryšius bei sutartis su Lietuvos karine misija Vašingtone prieštaringo projekto kontekste¹³¹, sukonkretinti jo indėlį telkiant

¹²⁶ Aviatechniko V. Jesulaičio pildytame techniniame pase (*Engine Log*; VDKM, G-1354 /49) 1933 m. balandį-liepą įrašai nežymiai skiriasi: iš viso variklio darbo ore registruota 27 val. 05 min. Kadangi 1933-01-12 sudaryta Turto globėjų sutartis įgaliuoja šiuo lėktuvu skraidyti tik S. Darius ir S. Girėną, be S. Dariaus 17 val. 10 min. šiuo laikotarpiu turbūt dar apie 10 val. skraidė S. Girėnas.

¹²⁷ „Tas reikalauja iš lakūno daug treniruotės ir kantrybės, nes, norint pramokti valdyti lėktuvą pagal prietaisus, tenka kovoti su savo pojūčiais. Be to, lakūnai turi labai gerai pažinti visus orientacijos metodus. Kpt. Darius ir Girėnas, perskridimui rengdamiesi, kaip tik visus šiuos pasirengimus atliko.“ ADOMAVIČIUS Vladas. Mes skrisim į Lietuvą... In: Paukščių keliais. Pirmiesiems civilinės aviacijos žingsniams Lietuvoje paminėti (red. PYRAGIUS J.). Kaunas: Lietuvos Aero Klubo leidinys, spaustuvė „Vilnius“, 1933, p. 34.

¹²⁸ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 157.

¹²⁹ S. Gerch ir S. Darius sutartis su turto globėjais A. Kalvaičiu, Kaziu P. Gugiu, Leonardu Simučiu, Haronimu Vaičiūnu ir John Krotkumi dėl lėktuvo perdavimo globėjų žinion. Čikaga, 1933-01-12 (trūksta K. P. Gugio ir J. Vaičiūno parašų), 3 p. BLKM, DGK.

¹³⁰ Gal 2011-2012 BLKM rasti jau ne visi šaltiniai: S. Dariaus archyvas buvo prastesnės būklės nei 1992, kai V. Ramonis jį „atrado“ ir juolab 1933-1935 m., kai P. Jurgėla pirmas juo naudojosi.

¹³¹ Jau 1919 m. Amerikos lietuvių brigados idėja nepasiteisino: gegužę kalbėta apie 10 000 savanorių, iki metų galo į Lietuvą atvyko 19 karininkų, „kalno dydžio“ projektas susitraukė iki „kurmiarausio“.

savanorius¹³², galimą statusą Lietuvos žvalgyboje¹³³, vėliau – tarpininkavimą (neaišku, epizodinį ar nuolatinį) Lietuvos kariuomenės pirkimams JAV. Iš S. Dariaus užrašų manytina, kad tarnybos Lietuvoje išskirtiniais pasiekimais jis pats laikė sporto propagavimą ir dalyvavimą atgaunant Klaipėdą. Jo skraidymo įgūdžiai Aviacijoje nuo 1922 m. spalio klostėsi gerai arba vidutiniškai¹³⁴: gal dėl aktyvios sportinės veiklos, dėl specifinio tarnybinio statuso¹³⁵ aštrinos konfrontacijos su galimai šališku Aviacijos viršininku, iš dalies ir Vyriausiuoju kariuomenės vadu¹³⁶. Bent nuo 1924 m. lapkričio¹³⁷ jis planavo grįžti į JAV

Pagal: TARULIS A. N. *American Baltic Relations 1918-1922: The Struggle Over Recognition*. Washington: The Catholic University of America Press, 1965, p. 274, 276.

¹³² „Organizuojant *Susivienijimą [Amerikos lietuvių kareivių]* itin daug dirbo būsimas Atlanto nugalėtojas Steponas Darius. Tačiau (...) 1920-ųjų pradžioje Lietuvos kariuomenės buvo 21 karininkas iš Lietuvos, nors vien tik Čikagoje tuo metu žygio pradžios laukė 1500 savanorių.“ ALEKSANDRAVIČIUS E. *Karklo diegas...* p. 267. Plg.: „K. R. Jurgėla (P. Jurgėlos brolis – G. S.), rašydamas apie savanorius, nurodė, jog tarnybą Lietuvoje atliko penki šimtai. Tačiau archyvų dokumentai rodo, kad tik 74 savanoriai pasiekė Lietuvą. Iš jų tik 47 prisistatė Krašto apsaugos ministerijos žinion, kuri juos paskirstė po įvairius karinius darinius (...) Paašškėja, kad iš JAV balandžio mėn. 24 d. išvyko pirmieji 2 savanoriai, gegužės mėnesį – 23, birželio mėnesį – 35, liepos mėnesį – 14 savanorių.“ SKIRIUS J. *Lietuvos užatlantės diplomatija 1918-1929 metais: santykių su JAV politiniai ir ekonominiai aspektai*. Vilnius, 1995, p. 71-72. „Aiškinta, kad nepasisekimo priežasčių esą daug: tai ir Amerikos lietuvių prastas organizacinis darbas, Amerikos vyriausybės atsisakymas paremti šią idėją, taip pat Amerikos žmonių atsisakymas pritarti tokiam kišimuisi į Rusijos reikalus. (...) Jeigu Lietuvos vyriausybė būtų parėmusi brigados organizavimą, projektas galėjo būti įgyvendintas. Be vyriausybės jis sužlugo.“ SENN A. E. *Lietuvos valstybės atkūrimas 1918-1920*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1992, p. 146-147.

¹³³ „Steponas V. Darius“ nuo 1920-08-20 „eina Kriminalio valdininko Piliečių apsaugos departamente“ VRM, alga – 1000 auksinų (in: pažyma be datos, parašų ir kitų žymų. BLKM, DGK). 1933 m. spaudoje paviėšintas 1920-07-30 neva jo rašytas prašymas VRM Piliečių apsaugos departamentui, patvirtintas vidaus reikalų ministro Rapolo Skipičio viza skirti į pareigas nuo 1920-08-16 „su alga 1000 auksinų“; pats S. Darius rašė buvęs „paskirtas į gen. štabo žvalgybos skyrių“ ir pradėjęs „rengtis darban“ nuo 1920-07-28 (in: JURGĖLA P. *Sparnuoti lietuviai...* p. 44-45).

¹³⁴ Aviacijos dešimtmečio apžvalgoje S. Darius minimas dukart, dėl sporto ir aviacijos populiarinimo iniciatyvų: 1922 m. „ltn. Dariaus iniciatyva pradėta žaisti beisbolą, užsiiminėti lengvąja atletika ir boksu“; „Aero klubo steigimo svarbiausiais iniciatoriais buvo mjr. Gustaitis, kpt. Darius ir kpt. Pyragius“ (PYRAGIUS J. *Mūsų sparnai...* p. 64, 89; t. p. žr.: JURGĖLA P. *Sparnuoti lietuviai...* p. 80). Plg. vėlesnę interpretaciją: S. Darius „pasižymėjo geru skraidymu, veiklumu ir organizatoriaus vado gabumais“ (JURGĖLA P. *Sparnuoti lietuviai...* p. 63).

¹³⁵ Žr. generalinio štabo atsargos leitenanto Juozo Zamkaus (iš JAV grįžusio savanorio, nepriklausomybės kovų dalyvio, žvalgybos karininko, vėliau – intendanto) Liudijimus S. Dariaus vyresniškumui nustatyti: „1920 m. pradžioje (...) manim buvo gauta iš Lietuvos Militarės misijos raštas kuriuo buvo pažadėta Lietuvos kariuomenėje, man p. Dariui ir dar kitiems, karininko laipsniai.“ 1927-04-11, Kybartai. S. Dariaus Tarnybos byla. LCVA, f. 930 ap. 2D, b. 20, l. 34, 35.

¹³⁶ Vėliau Kauno miesto tarybos narys ats. gen. Jonas Bulota liudijo S. Dariaus labai ir oponavo ketinimui pervadinti Miško gatvę Kaune gen. Silvestro Žukausko vardu: „Bent jis protegavo Lietuvoje daugiau svetimšalius. Labai aš nusiskundimų girdėjęs skaudžių Dariaus. Ten Kraucevičius buvo ir Žukauskas buvo labai šališkas dėl Dariaus.“ Kauno miesto tarybos posėdžio stenograma, 1938-11-17. KAA, f. 219, ap. 1, b. 1085, l. 84. Pažymėtina, kad konfliktų su karine vadovybe metais S. Darius tvarkėsi JAV pilietybės dokumentus ir, jai pasikeitus, išvyko iš Lietuvos.

¹³⁷ S. Dariaus laiško svainiui J. Našlėnui nuorašas, Kaunas, 1924-11-11. BLKM, DGK. T. p.: JURGĖLA P. *Sparnuoti lietuviai...* p. 87 (P. Jurgėla „cituodamas“ šį laišką praleido pastraipą apie grįžimo teisinius keblumus).

skraidyti nuosavu lėktuvu. 1927-ųjų gegužę buvo išleistas metams atostogų. Grįžo į Čikagą įsisiūbavus JAV ekonomikai: po Ch. A. Lindbergho triumfo (kuris sukėlė staigų perversmą stagnuojančioje JAV aviacijoje ir per porą metų išstūmė ją į pasaulio lyderes), besitęsiant „Atlanto karštinei“¹³⁸ ir besibaigiant ekonominiam klestėjimui (angl. *The Roaring Twenties*). „Užsikrėtęs“ idėja perskristi Atlantą, S. Darius apskraidė lietuvių kolonijas, atliko kelis išskirtinius siuntų pervežimo bei sportinius skrydžius ir pelnė gerą reputaciją (pagarsėjo ne tik Amerikos lietuvių spaudoje); įsteigė skraidymo bendrovę, subūrė lietuvių aeroklubą. Įgijęs pasitikėjimo savo jėgomis (tarsi atitiko to meto populiarią apibūdinimą *Self Made Man*, - pats save sukūręs žmogus), 1928 m. kovą oficialiai pranešė siekias „pasėkmingai operuoti komercinę aviaciją“, balandį paties prašymu išleistas į Aviacijos karininkų atsargą. Bet jau 1928 – 1929 m. jis susidūrė su sunkumais: „išpūstoje“ JAV komercinės aviacijos rinkoje smulkaus verslo konkurencingumą varžė stambaus kapitalo dominavimas bei kontrolė¹³⁹, vėliau ištiko ekonominis sunkmetis. Investicijos į nuosavą verslą nepasiteisino¹⁴⁰. Nuo 1930 m. skraidymų patirtis buvo įvairi, bet tik periodiškai intensyvi, - S. Dariaus objektyviu savikritišku vertinimu, nepakankama¹⁴¹. Nesisekiant gauti net ir samdomą norimą darbą, skrydis per Atlantą galėjo būti vienintelis būdas iškilti: nors po Ch. A. Lindbergho porai metų prasivėrusios

¹³⁸ 1925 m. pažadėjus 25 000 dolerių premiją „abipus vandenyno prasidėjo pasirengimai skristi, o nuo jos laimėtojo, amerikiečio lakūno Lindbergho, perskridimo 1927 m. prasidėjo stačiai perskridimų karštinė. Ji kasmet kartojasi, bet jau perskridimai per Atlantą nesukelia tiek sensacijos, kaip tai buvo anksčiau.“ ADOMAVIČIUS V. Mes skrisim... p. 33.

¹³⁹ „Waves of mergers proceeded with dizzying frequency, resulting in a thick net of cross-invested stockholdings and interlocking holding companies that controlled competition. Control was held in the hands of a few financial interests.“ KESSNER T. The Flight of the Century... p. 172; 209.

¹⁴⁰ S. Dariaus seserų ir asmeninės išlaidos iki 1932 m. galėjo siekti 10 000 dolerių, o 1932-1933 m. skrydžiui per Atlantą S. Darius, S. Girėnas ir visi rėmėjai išleido apie 13 000 dolerių. In: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 141.

¹⁴¹ Plg.: Ch. A. Lindberghas per 4 m. – JAV karininkų mokykloje, oro pašto tarnyboje – ore išbuvo apie 2000 val., skraidė bent 30 tipų lėktuvais; prieš transatlantinį solo skrydį specialiu eksperimentiniu lėktuvu pasiekė greičio *cross country* maršrute ir nuotolio tamsiu paros metu rekordus, per 10 d. atliko beveik 28 val. bandomųjų skrydžių (KESSNER T. The Flight of the Century... p. 37, 57, 75). Amerikos lenkas Stanislaus F. Hausner tik 2 m. turėdamas žemiausios kategorijos piloto mėgėjo licenciją lėktuvu *Bellanca CH-200 Pcemaker* 1932-07-03/04 skrido vienas iš Niujorko į Varšuvą (žinutė: Hausner again takes off on Hop to Poland // *Chicago Tribune*, 1932-07-04), avariniu būdu nusileido vandenyne, išgelbėtas 500-600 mylių nuo Portugalijos krantų (Rescue of Hausner made in rough Sea // *The New York Times*, 1932-07-15).

galimybės negrižtamai dingo¹⁴², laikmetis buvo dar palankus, tik reikėjo nedelsti¹⁴³. Sveikatos būklė, aviacijos rinkos specifiška, nepriteklius, ekonominė krizė žlugdė planus įsigyti tolimam skrydžiui tinkamą lėktuvą ir skristi per Atlantą vienam: „Skrisčiau Lietuvon, bet neturiu tiek daug pinigų“¹⁴⁴. Asmeniniai komunikavimo ir organizavimo gabumai, pažintis su S. Girėnu ir P. Jurgėla atvėrė naują perspektyvą.

Nuo 1932 m. birželio visas laikas, pinigai, jėgos skirtos skrydžio per Atlantą rengimui, tik... ne skraidymui. Pirminiai šaltiniai (skraidymo knygelė, dienoraščiai, abiejų lakūnų laišakai) nepatvirtinta tradicinių pasakojimų apie intensyvią pilotavimo ir navigacijos parengtį (S. Dariaus 1000 val. skrydžių įsigyta *Bellanca*, „daug treniruotės“ reikalaujančių instrumentinių skrydžių), – juolab atsižvelgiant į paties S. Dariaus aukštus siekius ir būsimo sudėtingo skrydžio praktines reikmes (žr. Diagramą nr. 2 Priede nr. 2). Kita vertus, šaltiniai nepaneigia populiarus teiginio apie sunkias finansines ruošimosi sąlygas (tereikia pridurti, kad vargiai klostėsi ir techninis pasirengimas). Abu lakūnai – kad ir kiek treniravęsi – atitiko formalius reikalavimus, jų kvalifikacija buvo oficialiai patvirtinta (išsamiau – I- 2-1).

Tokia interpretacija leidžia galvoti apie S. Dariaus inicijuotą skrydį per Atlantą kaip apie lenktynes su laiku: veiklus žmogus vijosi tolstančias galimybes. Technologijų kaita, pramonės augimas, rinka, investicijų srautai, oro teisė ypač JAV sparčiai kito. Aeronautikos pasaulinių rekordų kartelė kilo: ketvirto dešimtmečio pabaigoje vidutinis civilis ją vargiai nepasiekė. Tokiame kontekste lygiuojantis į pasaulinius standartus iškilusi finansų reikmė, S. Dariaus asmeninis polinkis bei gebėjimas populiarinti aviaciją ir jo tvirta

¹⁴² “*Within three weeks after the Lindbergh flight (...) funding was made available here in the United States to finance almost any kind of aeronautical project.*“ KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 165.

¹⁴³ Aviacijos aukso amžiumi pramintas trečias-ketvirtas dešimtmetis, kai aviacija (pirma Europoje, po to JAV) iš egzotiškos keistybės virto modernybės atributu: svarbia transporto rūšimi, pramonės šaka, privačių ir vyriausybinių investicijų traukos centru, mokslinių tyrimų ir technologinių išradimų sritimi. FAI fiksavo pasaulinių ir tarptautinių rekordų – greičio, aukščio, trukmės, atstumo ir kitų tipų, įvairiose klasifikacijose – spurtą civiliniais orlaiviais; nuo 4 dešimtmečio pabaigos eilėje kategorijų įsivyravo kariniai. 1927-1933 m. FAI rekordų bendra statistika: 1927 – 114, 1928 - 53, 1929 – 53, 1930 – 98, 1931 – 64, 1932 – 25, 1933 – 37. Prieiga: <<http://www.fai.org/records>>, žiūrėta 2016-02-23.

¹⁴⁴ JURGĖLA P. *Sparnuoti lietuviai...* p. 156.

vertybinė orientacija, patriotiškos nuostatos suformavo slinkti nuo individualaus užmojo „Aš parsiskrisiu“ prie kolektyvinės ambicijos „Mes skrisime į Lietuvą!“¹⁴⁵ Taip vieno žmogaus idėja tapo realiu, nors ir rizikingu, visuomeniniu projektu.

I. 1. 2. Sprendimai: biudžeto ir viešosios nuomonės formavimas.

Buvo dvi pagrindinės problemos, aktualios nuo pradžios iki galo: pirma – pinigai, antra – visuomenės (pirmiausia, Amerikos lietuvių) nuomonė.

S. Dariaus, S. Girėno ir jų artimųjų finansinės išgalės išseko nusipirkus lėktuvą. Dar bent 1,5-3 kartus daugiau pinigų reikėjo naudotam serijinės gamybos orlaiviui patobulinti (pinigų reikėjo ir įgulos įgūdžiams lavinti, bet praktiškai, labai taupant tai buvo ne svarbiausias prioritetas, veikiau privalumas, net prabanga). Dokumentuose išliko preliminari sąmata¹⁴⁶:

- „I variacija“: naudoto lėktuvo modifikavimas „Bellanca“ dirbtuvėse, naujas variklis (parduodant senąjį), nauja papildoma navigacijos įranga ir esamos serijinės įrangos patikra – 9875 doleriai;

- „II variacija“: naudoto lėktuvo liemens modifikavimas „Bellanca“ dirbtuvėse, sparnų modifikavimas kitur Čikagoje ir kitos I var. numatytos išlaidos – 7475 doleriai;

- „III variacija“ II var. numatytas modifikavimas, seno variklio remontas, naudota papildoma navigacijos įranga (tik chronometrai – nauji) ir esamos serijinės įrangos patikra – 4625 doleriai;

- rankraštyje (gal palyginimui) įterpta „A variacija“: nauja, 5000 mylių skrydžiui parengta *Bellanca CH-300* – 22 500 dolerių.

S. Dariaus finansinė strategija tradiciškai aprašoma prieštaringai: jei siekdamas pasiruošti geriausiu įmanomu būdu („*second to none*“, kaip rašė

¹⁴⁵ Lakūnų manifesto ir pirmos reklaminės brošiūros pavadinimas: „Mes skrisime į Lietuvą!“ (red. JURGĖLA P.). Čikaga: spaustuvė „Vytis“, 1932, 8 p. (in: VDKM, EJA, t. 9, 62). Tuo pačiu pavadinimu pagarsėjęs ir 1933 m. sukurtas vadinamas lakūnų Testamentas.

¹⁴⁶ „Sąmata parengimui lėktuvo Bellanca Ch300 su Wright J-6, 300 A. J. motoru skridimui į Lietuvą.“ Mašinraštis ir S. Dariaus rankraštis, be datų. VDKM, ARA, S-4650, 1-26 (lapai nenumeruoti). Sąmata siunčiama su laišku Lietuvos generaliniam konsului Čikagoje Antanui Kalvaičiui 1932-11-23. VDKM, ARA, S-4642. Kitas S. Dariaus identiško turinio rankraštis; be datos. BLKM, DGK.

dienoraštyje) jis apsiribojo vien Amerikos lietuvių parama¹⁴⁷, tai atseit buvo tikras, kad jie bus labai dosnūs; leidžiama suprasti, kad jis laukė ir Lietuvos paramos¹⁴⁸. Bet iš tiesų jis situaciją vertino adekvačiau ir manevravo išradingiau.

Padėtis buvo tokia: žinant, kad Lietuvos paramos nebus¹⁴⁹, reikėjo rasti pinigų JAV. Amerikos lietuviai buvo politiškai susiskaldę¹⁵⁰. Žmones vargino krizė ir politinės kovos, slėgė išgyvenimo rūpesčiai ir nerimas dėl ateities. Jie skeptiškai vertino investicijas į aviacijos plėtrą, nes nesijautė iš jos gavę apčiuopiamos naudos; taip pat jie nebeišgyveno dėl Atlanto karštinės, nes aviatorių rekordiniai užmojai, tragedijos, net triumfai tapo ganėtinai įprasti, atrodė įkyrūs ir beprasmiški (bent Europoje aktualesne naujove virto priešlėktuvinė gynyba, civilinė sauga). Skrydžio per Atlantą finansavimo naštos nebūtų pakėlus jokia išeivių organizacija ar bendrovė (antai, rėmimo galimybę trumpai tesvarsčiusi „Draugo“ redakcija¹⁵¹), juolab privatus asmuo (ir ypač su 1926 m. gruodžio perversmu siejamas S. Darius). Todėl reikėjo ir rasti bazę lėšoms kaupti, ir sugalvoti pajamų būdus.

Lemtingu tapo S. Dariaus susitarimas su Lietuvos generaliniu konsulu Čikagoje Antanu Kalvaičiu: konsulas tapo platforma visuomenės atstovams pritraukti ir formaliai jų vardu siekti Amerikos lietuvių santalkos (tikroju iniciatoriumi ir vykdytoju išliko S. Darius su artimiausiais talkininkais). Turint A. Kalvaičio pažadą, 1932 m. liepos 11 d. katalikiškos pakraipos „Drauge“ ir

¹⁴⁷ P.vz.: lėšos „buvo renkamos per lietuvių bendruomenėms rengiamas aviacijos šventes.“ VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 25.

¹⁴⁸ „Deja, tuometinė Lietuvos vyriausybė nesurado lėšų paremti drąsuolių žygdarbio.“ STASIUKAITIENĖ O. Civilinės aviacijos raida Lietuvoje 1919-1991 metais. Vilnius: Savastis, 2015, p. 55.

¹⁴⁹ „Jau 1929 metų gale Darius rašo savo bičiuliui (...) ir klausia, kokios nuomonės būtų apie tai ką tik įsisteigęs Lietuvos Aero Klubas. Gauna atsakymą, kad šis sumanymas yra pašėlęs ir neįgyvendinamas, kad už pinigus, išleistus finansuoti skridimui, būtų galima įsteigti Lietuvoje lakūnų mokyklą ir išmokyti bent 100 gerų lakūnų, ir t. t.“ PYRAGIUS J. Auka Jaunajai Lietuvai. // *Vaga*, 1946, nr. III. T. p.: PYRAGIUS J. Jie skrido du. // *Australijos Lietuvis*, 1950, nr. 15 (48).

¹⁵⁰ A. Smetonos valdymas pagilino Amerikos lietuvių kairiųjų ir dešiniųjų prieštaras, „atšaldė santykius“ su Lietuvos valdžia: „perversmas pas juos sukėlė tikrą audrą.“ In: BALUTIS B. K. Jo Gyvenimas ir Darbai. (Spaudai parengė Vytautas Širvydas, išleido J. J. Bachunas.) Sodus, Michigan: 1951, p. 102. Cituota iš: SKIRIUS J. Lietuvių visuomenininkas ir diplomatas Bronius Kazys Balutis. Vilnius: Vaga, 2001, p. 299.

¹⁵¹ „Du lietuviai lakūnai skris iš Amerikos per Atlanto vandenyną į Lietuvą (...) Skridimą organizuoja ir finansuoja Amerikos katalikų laikraštis „Draugas“. In: 1932-07-01 „Eltos“ žinutė // *Lietuvos aidas*, nr. 145 (1521), p. 6.

socialistinės pakraipos „Naujienose“ paskelbtas drąsus ir kartu atsargus atsišaukimas: „Lietuvių tauta laukia iš savo sūnų ir drąsesnių žygių (...) Į talką ir garbingą darbą, tautiečiai!“¹⁵² Bet furoras nekilo. Liepos 13 d. iš 50 kviestų asmenų į konsulatą atvyko 16 (tarp jų patys lakūnai). Po ginčų ir įtikinėjimų įsteigtas Skridimo Fondas ir organizavimo Komitetas¹⁵³. Nariai buvo nuosaikūs. Laikraščių pozicija – rezervuota ar kritiška. Tokia reakcija negalėjo būti netikėta.

Visų pirma, skepsį kurstė ankstesni nepasitvirtinę (sužlugę arba pramanyti sensacijos, pokšto dėlei) JAV lietuvių užmojai perskristi Atlantą, - tarp jų ir „visiškai netikėta“, „sensacinga žinia“ apie kapitoną S. Darių, *jau atskrendantį* iš Detroito ir pasieksiantį Kauną kaip tik melagių dieną¹⁵⁴. Palankiau (nors irgi be patoso) vertinti tikri aviatorių pasiekimai, kurių abipus Atlanto netrūko: antai, Ch. A. Lindberghui tebebūnant populiarumo olimpe, tarptautine sensacija tapo „Lady Lindy“ praminta amerikiečių lakūnė rekordininkė Amelia Earhart¹⁵⁵; Lietuvoje kaip tik vidurvasarį plačiai nuskambėjo Aviacijos Technikos skyriaus viršininko plk. ltn. Antano Gustaičio lėktuvo *ANBO IV* bandomasis skrydis, krikštynos, pristatymas kariuomenės vadovybei ir

¹⁵² Atsišaukime sumažinta reikiamos paramos suma – 4000 dolerių, – ir konkrečiau nedetalizuotos visos būsimos išlaidos.

¹⁵³ 1932-07-13 d. Lietuvos generaliniame konsulate Čikagoje sudaryto Pirmojo Amerikos lietuvių skridimo per Atlantiko vandenyną New York-Kaunas fondo globėjų komiteto (toliau – Fondas) pirmininkas – generalinis konsulas Čikagoje, Susivienijimo Lietuvių Amerikoje ir LAK garbės narys Antanas Kalvaitis; Fondo globėjai: kunigas Heronimas J. Vaičiūnas, Susivienijimo Lietuvių Amerikoje (skrydžio garbės rėmėjo) išdininkas advokatas Kazimieras Petras (Kazys) Gugis, „Draugo“ redaktorius Leonardas Šimutis, „Metropolitan State Bank“, kuriame atidaryta fondo sąskaita, vicepirmininkas ir Fondo „kasininkas“ John Krotkus. Komisijos (kitur – rėmėjų arba organizavimo komitetas, toliau – Komitetas) pirmininkas – advokatas R. Vasiliauskas (Rudolph Vasalle), raštininkas (sekretorius) – Petras Jurgėla; Komiteto nariai: Bronė Kalvaitienė, Leona Gaižaitė (Fondo apskaitininkė), inžinierius Bronius Simokaitis, visuomenės veikėja Ona Kirienė, „Naujienų“ atstovas Antanas Žymontas, lietuvių studentų atstovė Adeline Geležinytė, Albert Lidy, Antanas Valintis. Sąrašas – pagal: „Chicago-New York-Kaunas, Lituania 1933, Skridimo rėmėjų knyga“. VDKM, ARA, S-4664.

¹⁵⁴ Lietuvių lakūnas per vandenyną! Velykų antrą dieną į Kauną iš Detroito atskrenda kpt. Darius. Kartu skrenda boksininkas Sharkey // *Lietuvos aidas*, 1929-03-28, Nr. 72 (556), p. 8. Plg.: „1929 m. pavasarį Darius planavo iš Niufaundlendo Lietuvon skristi su atsargos leitenantu T. Turskiu“ (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 125-126).

¹⁵⁵ Amelia Mary Earhart 1928-07-17/18 pirmoji perskrido Atlantą kaip keleivė (išsamiai: EARTHART A. 20 Hrs., 40 Min., *Our Flight in The Friendship*. Washington: National Geographic Society, 2003). Daugkartinė rekordininkė moterų kategorijoje: 1932-05-20/21 pirmoji viena perskrido Atlantą, 1932-08-24/25 pasiekė transkontinentinio skridimo greičio rekordą ir t. t.

perspektyvos užsienyje¹⁵⁶ (*ANBO IV* tapo Lietuvos karo aviacijos klestėjimo simboliu; užsienio stebėtojai aukštai vertino patį A. Gustaitį, o lietuviškų karinių orlaivių gamybą ir civilinės aviacijos plėtrą – skeptiškai¹⁵⁷). Pačios aktualiausios buvo vidaus ir užsienio politikos naujienos: Pasaulio nusiginklavimo konferencija Ženevoje, Pasaulio ekonomikos forumas Vašingtone¹⁵⁸, JAV – prezidento rinkimų kampanija (demokratas Franklinas Dwightas Rooseveltas ir jo „naujasis kursas“ – prieš antrai kadencijai nominuotą respublikoną Herbertą Hooverį), Vokietijoje – rinkimai į Reichstagą, suirusi politinių jėgų pusiausvyra, radikalių jėgų – nacionalsocialistų ir komunistų – kova. Persisotinimas aviacijos įdomybėmis ir netikrumas dėl ateities kurstė žmonių abejingumą ir nepatiklumą, vertė taupyti.

Tad S. Darius numatė ir/arba išbandė įvairius pajamų būdus:

- 1) privačių asmenų (ypač dosnesnių garbės rėmėjų) pinigines aukos,
- 2) mokesčiai už filatelijos suvenyrus, laiškų nuskraidinimą į Lietuvą,
- 3) JAV komercinių bendrovių parama,
- 4) JAV tiekėjų ir gamintojų nuolaidos perkant prekes ir paslaugas.

Dėl rėmimo viltasi ir/arba mėginta susitarti bent su dviem kompanijomis – *Standard Oil* ir *Sears, Roebuck & Co*, – tačiau, kiek žinoma, be rezultatų¹⁵⁹.

¹⁵⁶ Šventė Aviacijoj. Lėktuvus gaminame patys, galim ir kitiems pagaminti // *Lietuvos aidas*, 1932-07-14, Nr. 158 (1533), p. 5-6. Pulk. Gustaitis demonstravo „Anbo IV“ karo vadovybei // *Lietuvos aidas*, 1932-07-20, Nr. 162 (1537), p. 5.

¹⁵⁷ Plg.: „*This officer is the most energetic, progressive and capable officer in the Lithuanian Army*” (JAV pasiuntinybės Rygoje karo atašė mjr. Guenther pranešimas Karo departamentui, 1938-11-08. JVNA, RG 159, M 1508 – 10); „*There are no outstanding figures in the annals of civilian aviation of Lithuania. Prof. Zemaitis is the only important civilian devoting his energies and time to the Club and to the service of civil aviation. There is a small aviation factory located at Kovno, turning only bodies, entitled Anbo the 2nd. These structures are produced following designs made by Lieut. Col. Gustaitis. No engines are manufactured in Lithuania*” (JAV atstovybės Kaune konsulo Hugh S. Fullertono pranešimas Valstybės departamentui, 1931-06. JVNA, RG 159, M 1178 – 14).

¹⁵⁸ Ženevoje stringančios valstybių vadovų derybos niukė stabilaus saugumo susitarimo, taikos viltis; Vašingtone politinio susitarimo siekis žlugo, daugiašalius interesus nusiųrus blokų konkurencijai ir „ekonominiam nacionalizmui“: besitęsianti depresija ardė tarptautinę finansų ir prekybos struktūrą, slopino šalių kooperavimąsi ir stiprino tendenciją telktis į vidaus politikos prioritetus. Pagal: STEINER Z. *The Triumph of the Dark: European International History, 1933-1939*. New York: Oxford University Press, 2011, p. 9-10; STEINER Z. *The Lights that failed: European International History 1919-1933*. New York: Oxford University Press, 2007, p. 690-699.

¹⁵⁹ „Sužinau kad Standard Oil neremia jokių lakūnų, tad bus reikalinga užmokėti už kiekvieną galioną gazolino“; „Išsiunčiu Sears Roebuck & Co laišką finansavimo bei garsinimo atžvilgiu.“ S. Dariaus dienoraštis: 1932-12-23, 1933-01-21. VDKM, G-1354/29.

Tiekėjų ir gamintojų nuolaidų išsiderėta (ypač per pažintis)¹⁶⁰, bet mažiau nei tikėtasi¹⁶¹.

Filatelijos suvenyrų gamyba, platinimas ir laiškų gabenimas iš dalies pasiteisino. Tik ne dėl to, kad esą buvo pirmas toks pasaulyje¹⁶², o būtent todėl, kad oro paštas labai sparčiai vystėsi Europoje¹⁶³ ir JAV¹⁶⁴: aerofilatelija virto „viena iš geriausių investicijų“¹⁶⁵, laiškus skraidino daugelis aviacijos pirmeivių ir rekordininkų, transatlantinių lakūnų¹⁶⁶. Lietuviai naujove domėjosi

¹⁶⁰ Remiantis S. Dariaus dienoraščiu, bene didžiausia nuolaida (išankstinių sąmatų „variacijose“ priešpaskutiniame punkte numatytos smulkiausios išlaidos) – John V. P. Heinmullerio bendrovėje: „Susipažinau su Heinmulleriu iš „Witnauer Watch Co (...) gaunami labai prielankų pasiūlymą butent 50% pigiau“ (1932-12-23); „Užsakau chronometrus navigacijai (...) Gaunami 5 laikrodžius įvairiems tikslams navigacijos už \$100“ (1933-02-01). T. p. žr. Fondo globėjų galutinėje pajamų-išlaidų ataskaitoje (be datos): „Firmai Witnauer Watch Co už du chronometrus pagal sąskaitas – 100“ (be datos). VDKM, ARA, S-4667, 1-15.

¹⁶¹ Didesnių nuolaidų arba pajamų belaukiant, prietaisų pirkimai uždelsti apie 3 mėn.: „Sperry Gyroskope (...) dirbtinasis Orizontas“ kainuoja \$400. Gi „krypties gyroskopas“ \$350. Komiso mums pažada tik 15% ir tai dar netikrai prižada. (...) Pioneer instrumentų (...) Kainos yra aštrios bet tikrai duoda 20% nuolaidą“ (in: S. Dariaus dienoraštis, 1933-12-19. VDKM, G-1354/29); „I asked Laird to write Sperry Co. I figured maybe we would get better deal. But (...) he got same kind of deal like we did. So I ask Laird again to write them it they would consider our offer of half price no answer yet“ (in: S. Girch laiškas S. Dariui į Fort Lauderdale iš Čikagos, 1933-03-03; BLKM, DGK); „We have to get busy with instruments because time is getting short. (...) We haven't enough money for instruments“ (tas pats, 1933-03-03); „I have been trying to get these two instruments from the Sperry Co. for the half price you know ones I mean artificial horizon and directional gyro. But the Sperry Co. said it will not let us have it for half price“ (1933-03-12).

¹⁶² Tradicinis kanonas: „S. Darius ir S. Girėnas pirmieji pasaulyje oru pergabeno paštą iš Amerikos žemyno į Europą“ (GRYVA L. Lietuvos susisiekimo istorijos puslapiai. Vilnius: Firidas, 2008, p. 75); „Kauno valstybiniame istorijos muziejuje (...) – pirmojo aviacijos istorijoje pašto, skraidinto iš Šiaurės Amerikos į Europą per Atlanto vandenyną, relikvijos“ (GAMZIUKAS A. „Lituanikos“ paštas // Lietuvos oreivis. Vilnius, 1989, 5 leidimas, p. 102–103); „Steponas Darius ir Stasys Girėnas buvo ir reguliaris oro pašto tarnybos per Atlanto vandenyną pradininkai“ (KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą. Vilnius: Mintis, 1969, p. 41). Plg. labiau adekvačią žinutę: „Jie yra mums pirmutinių mūsų transatlantinių oro paštininkų idealas. Pirmutinis lietuviško oro maišelis, palydėtas oro keliu per Atlanto vandenyną, yra palydėtas Dariaus ir Girėno. Šie sakiniai, šis faktas yra mūsų pašto istorijoje yra maloni ir džiuginanti sensacija“ (Sakalams sparnus suglaudus // Paštiniųko žodis, 1933, nr. 8, p. 253).

¹⁶³ 1927 m. Vokietija pradėjo plėtoti reguliarią transatlantinio oro pašto tarnybą tarp Europos ir Pietų Amerikos ir žadėjo reguliarius pašto lėktuvų reisus iš Vokietijos į Niujorką. Nuo 1930 m. Atlanto pietuose *Luft Hansa* jau konkuravo su prancūzų *Aeropostale* (lėktuvai pildėsi kuro laivuose). Atlanto šiaurėje rinkos plėtrą stabdė britai, bet proveržis tapo neišvengiamas 1926 m., JAV išsikėlus strateginę užduotį pasivyti ir pralenkti europiečių – prancūzų, vokiečių, italų, anglų – aviacijos lygi. JAV valstybinės oro pašto paslaugas nuo 1926 m. iš dalies, 1927 visai perėmė privačios bendrovės. Niufaundlandas 1930 m. svarstė įvesti nuolatinį spaudą oro paštui į Europą ženklinti (pagal: KESSNER T. The Flight of the Century... p. 43-52).

¹⁶⁴ „By 1925 it [the U. S. airmail system – G. S.] was delivering fourteen million letters and packages a year.“ *Ibid.*, p. 46.

¹⁶⁵ HEINMULLER J. V. P. The Tragedies of the DePinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450, 462-463.

¹⁶⁶ Niufaundlande antspauduotus laiškus į Airiją 1919 m. pirmieji be sustojimo nuskraidino John Alcock ir Arthur Brown. 1927 m. Ch. A. Lindberghas skraidino apie 5 vienetus laiškų, 1932 A. Earhart – 50 vienetus. Tais pačiais 1933 (birželį, liepą, rugpjūtį) Jimmy Mattern, t. p. Wiley Post ir Maurice Rossi bei Paul Codos – po 25 vienetus. *Ibid.*

vangiau¹⁶⁷ ir neskubėjo naudotis progomis. 1932 m. vasarą platinti S. Dariaus ir S. Girėno aviacijos švenčių antspaudais pažymėti vokai¹⁶⁸. 1933 m. sausį-vasarį būsimai siuntai¹⁶⁹ privačiomis lėšomis atspausdinti ir iki gegužės 18 d. per Fondą Čikagoje pardavinėti specialūs, numeruoti, „Lituanicos“ įspaudu ir antspaudu pažymėti vokai ir laiškų popierius¹⁷⁰ (kai kurie – su lakūnų parašais; iš viso bent 1409 vienetai¹⁷¹). Fondui faktiškai jau baigus veiklą 1933 m. birželio 8-19 d. Lietuvos generaliniame konsulate Niujorke (ir tiesiogiai pačių lakūnų) pardavinėti suvenyriniai pašto ženklai¹⁷² (5 nominalai, 500 komplektų: iš viso 2500 vienetų¹⁷³). „Lituanicos“ skraidintą siuntą atgabenus į Lietuvos paštą, „ištuštinus maišelį rasta iš viso 983 laiškai, iš kurių 31 buvo registruotas laiškas ir 5 egz. laikraščio „Naujienos“ Nr. 136, 1933 m. birželio 10 d.“¹⁷⁴ Tačiau kiek tiksliai Fondas ir S. Darius gavo pajamų iš visų laiškų ir pašto ženklų, žinojo nebent patys lakūnai, ypač S. Darius: su filatelistu John W.

¹⁶⁷ Plg.: JAV jau nuo 1923 m. veikė Amerikos oro pašto draugija, o Lietuvoje tik 1933 liepą įkurta Filatelistų draugija. Tiesa, tarptautinio oro pašto paslaugas lietuviai žinojo ir jomis naudojosi: buvo įprasta per Lietuvos paštą siųsti laiškus iš Berlyno į Pietų Ameriką vokiečių *Graf Zeppelin* dirizabliu (žr.: Atnaujinamas oro paštas // *Paštininko žodis*, 1933, nr. 5, p. 174).

¹⁶⁸ Antspaudo įrašo pvz.: „*Lithuanian Air Meet at Mayfair field in Honor of Capt. Stephen Darius and Stanley Girenas New York to Kaunas, Air Mail Field, Cleveland, 1932-10-30, 10 PM*“.

¹⁶⁹ Tai buvo ne oficialus, o „transatlantinis privatus paštas“ (B. K. Balučio laiškas S. Dariui. Vašingtonas, 1933-05-17. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 606). S. Darius JAV pašto valdyboje ir Lietuvos pasiuntinybėje užsitikrino, kad pašto tarnybos suantspauduos laiškus, fiksuodamos skrydžio datas Niujorke ir Kaune (in: S. Dariaus dienoraštis, 1933-02-06, 1933-02-07. VDKM, G-1354/29; t. p.: S. Dariaus laiškas B. K. Balučiiui apie susitarimą su JAV pašto valdytojo III pavaduotoju (*Third Assistant Postmaster General*) ir užklausa dėl Lietuvos pašto, 1933-02-11. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 31; B. K. Balučio susirašinėjimas su Lietuvos paštu. *Ibid.*, l. 35-40). Plg.: „Lakūnams svarbu, kad be specialaus jų orlaivio antspaudo šie laiškai turėtų dar, autentiškumo pažymėjimui, Jungtinių Valstijų ir Lietuvos paštų antspaudus, fiksuojančius išlėkimo ir atlėkimo laiką. Kap. Dariaus pranešimu Amerikos paštas jau davęs tokį leidimą „privacią paštą“ pasimti ir jis ją antspaudais fiksuos. Kap. Darius prašė manęs tokia pat teise parūpinti jam ir iš Lietuvos pašto. Aš žodžiu užtikrinau (...) prašyčiau šį mano pažadą fiksuoti ir patvirtinti man raštu, kad galėčiau tatai formaliai Kap. Dariui pranešti.“ B. K. Balučio laiškas URM ir Lietuvos pašto valdybai. Vašingtonas, 1933-03-07. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 329.

¹⁷⁰ KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių... p. 45. МИЛЬВИДАС К. Почта „Литуаники“ // *Филателия СССР*, 1972, nr. 8, p.15.

¹⁷¹ VDKM saugomas tokiu numeriu pažymėtas vokas (S-4670).

¹⁷² Žr. S. Dariaus, Niujorko skridimo komiteto pirmininko Antano Mažeikos, Lietuvos generalinio konsulo Niujorke Povilo Žadeikio sudarytą Aktą dėl 2500 pašto ženklų „perantspaudavimo speciale štampa“. Niujorkas, 1933-06-06. VDKM, ARA, S-4639.

¹⁷³ Komiteto Niujorke narys A. Mažeika iš vietos filatelisto John W. Niclin (mainais už būsimo ženklų tiražo dalį) gavo Lietuvos pašto „Lietuvos vaiko“ II-osios oro pašto laidos ženklų seriją (8 ženklai, dailininkas Adomas Varnas). Pagal ją *King Printing Co.* perspausdinti 5 ženklai po 500 vnt. 1933-06-06 Aktą pasirašiusių asmenų akivaizdoje jie sužymėti dailininko Jono Subačiaus sukurtu specialiu antspaudu. Perspausdinta laida – suvenyrinė: Kaune „šie ženklai, kaipo išimti iš apyvartos nesuštampeliuoti ir jais apmokėti laiškai persiuntimui nepriskaityti“ (in: Dariaus ir Girėno pašto korespondencija // *Paštininko žodis*, 1933, nr. 8, p. 255).

¹⁷⁴ *Ibid.*

Niclinu birželį veikiausiai sudaryta atskira dvišalė sutartis¹⁷⁵. Literatūroje gausu prieštarų¹⁷⁶. Šaltinių duomenimis, suma siekė mažiausiai nuo 200 iki 1000 dolerių¹⁷⁷.

Amerikos lietuviai aukojo nelengvai. Turtingesni asmenys nuvydė¹⁷⁸, o bendruomenės – iš pradžių net gimtoje Čikagoje – neatitiko prognozuotų kvotų¹⁷⁹. Renginiai kartais būdavo net nuostolingi¹⁸⁰. Vis dėlto šis pajamų būdas tapo pagrindiniu (ir tradiciškai plačiausiai aprašomu).

Pagal S. Dariaus pasiūlymą organizuotos viešos rėmimo akcijos – Aviacijos dienos. Masinės šventės ir uždarus renginius (labdaringus pokylius,

¹⁷⁵ „Lakūnai Darius ir Girėnas turėjo sudarę su vienu Čikagos pašto ženklų kolektorium sutartį pagal kurios lakūnai už tam tikrą atlyginimą pasižadėjo parvežti tam tikrą vokų skaičių ir vėliau tuos vokus pasidalinti sutarty numatytais normomis.“ Lietuvos generalinio konsulato Čikagoje pažyma, išduota URM „Lakūnų Dariaus ir Girėno palikimų byloms“. Čikaga, 1936-04-28. LCVA, f. 383, ap. 2, b. 138, l. 45.

¹⁷⁶ Tradicinis kanonas: „Dalį šių ženklų išplatinus, gauta apie 500 dol. pajamų, už kurias nupirkta naujas plieninis propeleris, o likutis 250 dol paliktas kons. Žadeikio žinioje, kad po skridimo mechanikui V. Jesulaičiui būtų apmokėta jo kelionė į Lietuvą arba išmokėtas už jo darbą atlyginimas“ (JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 45; tas pats: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 210). Įdomu, kad ženklų perspausdinimo Aktas (kuriuo ankstesni susitarimai dėl ženklų nustojo galios) datuotas 1933-06-06, o sraigtas pirktas anksčiau ir išbandytas 1933-06-03 (pagal įrašus S. Dariaus dienoraštyje ir *Aviators Air Log No.836*. BLKM, DGK).

¹⁷⁷ Fondo galutinėje ataskaitoje įskaičiuota 203,45 dolerio pajamų iš „laiškų“ ir 224 doleriai išlaidų naujam sraigtui (in: S. Darius laiškas-sąmata A. Kalvaičiui: Niujorkas, 1933-06-14. VDKM, ARA, S-4641). Tačiau vėliau ženklų užsakymai tęsėsi dar mėnesį (in: A. Kalvaičio telegrama S. Dariui dėl ženklų užsakymo, Čikaga, 1933-07-13. VDKM, ARA, S-4639). Apyvarta birželį-liepą tiksliai neapskaityta arba neviešinta, nes: tik apytikriai pranešta, kad lakūnai „kalbamųjų pašto ženklų išplatinate tikėjosi apturėti arti 1000 dol.“ (in: P. Žadeikio pranešimas URM, 1933-08-03. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 267, l. 118); lakūnų bičiuliai nežinojo, kiek jie išskrisdami turėjo pinigų (P. Jurgėlos laiškas P. Žadeikiui, 1933-12-29. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 268, l. 17). Literatūroje apyvartos duomenys skirtingi: „Lakūnai gavo 500 dol. iš šių ženklų (beveik pusė jų parduota prieš skridimą)“ (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 210); „Ženkilai davė lakūnams 500 dolerių pajamų (...) išskrendant iš Niujorko, dar buvo likę 250 neparduotų ženklų“ (KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių... p. 47); „До времени полета было реализовано лишь около 400 серий“ (МИЛЬВИДАС К. Почта „Литваники“ // *Филателия СССР*, 1972, nr. 8, p. 16). Duomenų nepatikslino ir filatelistų draugijos „Lietuva“ garbės narys (1963-1964 valdybos pirmininkas): JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 45.

¹⁷⁸ „Biznierių kaip ir nėra“; „dauguma net nežino apie mūsų ruošimąsi“. S. Dariaus dienoraštis: 1932-11-03, 1932-12-11. Plg.: KALVAITIS A. Dariaus-Girėno tragiškas laimėjimas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 4.

¹⁷⁹ „Jei Chicaga būtų prisidėjęs proporcingai žmonių skaičiuje su Newarku ir Scrantonu, tai būtų turėję apie 7750\$. Tad viena Chicaga būtų galėjusi visą dalyką finansuoti“ (S. Dariaus kalbos, transliuotos „Margučio“ radijo laidoje 1933-01-11, rankraštis be datos. BLKM, DGK). T. p.: „*With the exception of Chicago, Wilkes-Barre and Scranton, none of the colonies have collected their quotas*“ (A. Kalvaičio laiškas „Vienybei“ 1933 m. gegužę. VDKM, ARA, S-4659).

¹⁸⁰ „*February 5 west side dance was given for our benefit turn out bad. An account of Draugas concert. Feb. 18 dance also not so good*“ (S. Girch laiškas S. Dariui, Čikaga, 1933-02-23. BLKM, DGK); „*Wrestling show cost me 20.00 instead of making money. That was terrible thing only 146 people came to see the show. I work so hard I thought there will be some money for our fund. But no such thing*“ (S. Girch laiškas S. Dariui, 1933-03-12, BLKM, DGK). T. p.: generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio laiškas apie nuostolingą vakarą, surengtą 1933 m. birželį naujo sraigto įsigijimui šelpti. Nuorašas be datos. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 267, l. 6.

šokių vakarus, susitikimus, paskaitas) lietuvių kolonijose ruošė vietiniai skridimo komitetai. Kai kurie jų susidūrė su tautiečių įtarumu ir, paprašę A. Kalvaičio patarimo, buvo taip padrašinti: rėmėjams esą „prisieina nešti tam tikrą riziką“, nes sumanymas žlugs, jeigu „kas nors įvyks arba lakūnai užsimuš arba bedarydami pratimus sudaužys lėktuvą“, bet didžiausia rizika visgi tenka lakūnams, kurie gal „praras savo lėšomis įgytą aeroplaną, į kurį investavo visas savo sutaupas, ir galimas daiktas praras savo gyvybes“¹⁸¹. 1932 m. rugpjūtį-lapkritį S. Darius ir S. Girėnas skraidė Aviacijos dienose Filadelfijoje, Kenošoje, Čikagoje, Skrantone, Baltimorėje, Lindene, Vusteryje, Bostone, Broktone, Wilkes-Barre, Pitsberge, Klivlande, Detroite; gruodį lakūnai (savais ištekliais) surengė antrą turą: automobiliu apvažiavo šias ir dar bent dešimt kitų vietovių; 1933 m. sausį bendruomenės trečiajakt aplankė S. Darius, kai kartu su bendražygiu Juozu Boliu važiavo iš Čikagos į Floridą ilsėtis¹⁸². Be reklaminių turų, pasitelkti platesni viešieji ryšiai¹⁸³: P. Jurgėla kuravo spaudą, S. Darius bent septyniskart kalbėjo per radiją.

1933-ųjų sausį Fondas pranešė (ir S. Darius „Margučio“ radijo laidoje patvirtino), kad 14-oje kolonijų surinkta apie 4100 dolerių, ir paskelbė, kad nusprendus pirkti naują variklį „dar reikalinga sukelti \$2750“¹⁸⁴. Tad nuo S. Dariaus sąmatos „III variacijos“ pereita prie II-os; atsisakyta I-os, kurioje planuota už 5000 dolerių visą lėktuvą modifikuoti *Bellanca Aircraft Corporation* dirbtuvėse. Dėl lėktuvo tobulinimų ir dėl JAV Prekybos departamento licencijos modifikuotam orlaiviui susitarta su *E. M. Laird Airplane Co*¹⁸⁵. Naujas variklis (*Wright Whirlwind J-6E*, ser. nr. 1273, 365 AG) užsakytas *Wright Aeronautical Corporation*, - ten dirbęs aviacijos technikas

¹⁸¹ Lietuvos generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio atsakymas į Jono Kumpos iš Montello (buv. Broktono priemiestis) 1932-11-30 pasiteiravimą „ar įvyks numatytasai skridimas, ar ne?“ 1932-12-03, Čikaga. VDKM, ARA, S-4650, 1-26.

¹⁸² Pagal S. Dariaus dienoraštį. VDKM, G-1354/29.

¹⁸³ Viešieji ryšiai (angl. *public relations* arba *PER*) tada buvo naujovė. Universaliai vartotas senesnis terminas „propaganda“. Šiame darbe vadovautasi dabartine distinkcija: viešieji ryšiai – mokslas ir menas viešajai nuomonei formuoti; propaganda – manipuliavimas viešąja nuomone selektyviai informuojant ir/ ar sąmoningai dezinformuojant. Pagal: Mass Media Dictionary. (Ed. ELLMORE R. T.) Lincolnwood: National Textbook Company, 1992, p. 467, 471.

¹⁸⁴ A. Kalvaičio, J. Krotkaus, L. Šimaičio pasirašyta Fondo ataskaita. Čikaga, 1933-01-05. VDKM, ARA, S-4649, 14.

¹⁸⁵ S. Gerch, S. Darius ir Emil Matthew Laird sutartis (*Agreement (...) for rebuilding Bellanca Pacemaker*). Čikaga, 1933-01-18. BLKM, DGK. Perdavimo-priėmimo aktas, 1933-03-29.

Viktoras Jesulaitis (Victor Yesulaites) pasisiūlė nemokamai prižiūrėti gamybą ir bandymus¹⁸⁶. Lėktuvas laiku, balandžio 20-28 d. pargabentas iš dirbtuvių ir išbandytas. Kiti darbai vėlavo: prietaisai, sraigtas įmontuoti, išmėginti tik birželį¹⁸⁷. Planuotos ir (Fondo paskelbtos) faktinės išlaidos – Lentelėje nr. 3.

Lentelė nr. 3. Planuotų ir faktinių išlaidų palyginimas. Kairėje cituojami duomenys iš S. Dariaus išankstinės sąmatos II varianto (mašinarštis ir rankraštis be datos, in: VDKM, ARA, S-4650; BLKM), dešinėje – iš galutinės Fondo sąmatos (be datos) ir S. Dariaus laiško A. Kalvaičiui 1933-06-14 (pažymėta kursyvu; *ibid.*).

Išankstinė S. Dariaus sąmata (II variantas), ca. 1932-11-23	Suma	Suma	Galutinė Fondo ataskaita, ca. 1933-06-14
Remontas, pertvarkymas fiuzeliažo, padirbinimas fiuzeliažo gazolinui bakų ir jų įrengimas ir vairavimo	1600	3250	Firmai Laird and Co už lėktuvo remonto t. y. už įtaisymą specialiųjų gazolinui bakų ir pastatymą naujų sparnų pagal sudarytos sutarties
Padirbinimas naujų sparnų ir sparninių bakų gazolinui Chicagoje plokštumų	1000		
Naujas motoras J-3, 300 E (įmainant senąjį)	2750	2970,62	Firmai Wright Aeronautical Corp. Už naują motorą ir jo pervežimą pagal sutarties
Du chronometrai	100	100	Firmai A. Wittnauer Watch Co. už du chronometrų pagal sąskaitos
Sekstantas	350	320	Firmai Pioneer Instrument Co. už oktantą pagal sąskaitos
-		78,69	Firmai Laird and Co už naujus ratus, šinas ir kitus smulkius taisymus pagal sąskaitos
Induktorius kompusas	750	141	<i>Kompasas</i>
Aperiodiškas kompusas	75		
Dirbtinio horizonto rodyklis	350	643,88	<i>Artificial Horizon ir directional gyro</i>
Gyroskopas kryptčiai laikyti	400		
		14,7	<i>Kompaso pritaikymas</i>
		224	<i>Propeleris</i>
		248,47	<i>Gazolinas</i>
		32	<i>Žibalas</i>
Peržiūrėjimas ir suremontavimas visų esamų aeroplano senų instrumentų	100	120	<i>Mechanikas and dalys</i>

¹⁸⁶ Žr. V. Jesulaičio laiškus: pirmąjį, kuriame siūloma pagalba (siųsta S. Dariui per „Vienybės“ redakciją Bruklinė; Wilkes-Barre, 1933-01-31) ir vėlesnius, apie baigiamuosius variklio bandymus ir galingumo, efektyvumo bei kt. techninius parametrus (siųsta S. Dariui į Fort Lauderdale; Niuarakas, 1933-02-24, 1933-03-12). BLKM, DGK.

¹⁸⁷ Plg.: „Kompasą jau įsitaissėmi. Ateinanti savaitė įrengsime kitus instrumentus“ (S. Dariaus laiškas A. Kalvaičiui, 1933-05-13. VDKM, S-4640); „Skridimas iš priežasties neturėjimo visų instrumentų bus sutrukdytas apie porą savaičių“ (S. Dariaus laiškas Lietuvos pasiuntiniui Vašingtone B. K. Balučiui, 1933-05-15. LCVA, f. 656, ap. 1, 710, l. 56); „Patenkinti lėktuvo bandymais ir dabar išskridimas priklauso vien tik nuo oro“ (S. Dariaus dienoraštis, 1933-06-19. VDKM, G-1354/29).

Viso labo (lėktuvui parengti)	7475	8143,36	
		169,91	Firmai Green Duck už pagaminimą ženklelių
		10,76	Firmai Horders už pagaminimą dviejų egz. "Garbės Rėmėjų" knygos pagal sąskaitos
		15,54	Komiteto sekretoriui už pašto ženklus už 1932 mt. Liepos-gruodžio mėn.
		5,85	Komiteto sekretoriui už pašto ženklus už 1933 m. sausio-balandžio mėn.
		110,89	Perduota kapitonui Dariui likučiai
		8456,31	Balansas

Fondo galutinės ataskaitos (su įskaičiuota paskutine S. Dariaus 1933 m. birželio 14 d. A. Kalvaičiui atsiųsta sąmata; Lentelėje pažymėta kursyvu) pajamų ir išlaidų balansą netikslu tapatinti su visomis skrydžiui surinktomis lėšomis¹⁸⁸. Tai – Fondo įnašas¹⁸⁹. Juo apyvarta nesibaigė: S. Darius A. Kalvaičiui nurodė, kad birželio pradžioje jam liko 139,54 dolerio likutis, o tolesnės pajamos-išlaidos Niujorke iki liepos vidurio bent viešai nedeklaruotos¹⁹⁰. Pridėjus numanomas pajamas už pašto ženklus, taip pat ir asmeniškai aukotus, giminių (S. Dariaus seserų¹⁹¹, gal ir S. Girėno brolių¹⁹²) skolintus ar dovanotus pinigus, apytiksliai visa skrydžiui surinkta suma galėjo viršyti 10 000 dolerių¹⁹³. Pridėjus lakūnų asmenines išlaidas lėktuvui pirkti –

¹⁸⁸ ČEPAS J. ...į Lietuvą... p. 58.

¹⁸⁹ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 211. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 120. JASIŪNAS E. Darius ir Girėnas... p. 45. VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 27.

¹⁹⁰ Neaišku, ar be sraigto pirkimo iš skridimo lėšų apmokėtos kitos sąnaudos Niujorke. Bene mažiausios išlaidos buvo kurui (S. Darius dienoraštyje 1933-06-03 pažymėta, kad 1 val. skrydžio reikėjo apie 15 galonų kuro, tądien S. Girėnui išrašytoje sąskaitoje 15 gal.= \$3,90. Didžiausios – ryšiams ir kitoms paslaugoms *Half Moon Hotel* (kuriame apartamentai lakūnams suteikti nemokamai): sąskaitos – iki keliolikos dolerių per savaitę. VDKM, EJA, t. 2; BLKM, DGK).

¹⁹¹ Sumos galėjo būti nedokumentuotos, „į rankas“. Laura Nalson generaliniam konsulatui Čikagoje teįteikė, Lietuvos vyriausybės prašė atlyginti vieną vekselį, kuriuo 1929-11-24 paskolino 3860 dolerių 5 metams (in: A. Kalvaičio raštas Lietuvos URM Teisių-administracijos departamento direktoriui Kaziu Bizauskui, 1934-01-11. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 12). Išlikęs panašus K. Stulpin 770 dolerių vekselis, 1929 m. pasirašytas bendrovės *South Bend Airways, Inc.* steigėjų ir bendrasavininkų S. Dariaus ir Carl. J. Jordan (BLKM, DGK).

¹⁹² „Tie vaikai mokėsi ir ruošėsi savo jėgomis, savo patyrimu, patys vieni, tik susipratusių lietuvių remiami“ (Brolis apie brolių. Nuo dviračio iki transatlantinio skridimo (Petro Girėno (Girch) interviu) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 2-3).

¹⁹³ Dolerio vertė lito atžvilgiu tuo metu smuko: 1933 m. kovą-gegužę kursas buvo 1:9, 1:8,5; 1933-07-01 kursu (1 LT:7,89 USD) 10 000 dolerių prilygo 78 900 litų. Plg.: 1933 metų LAK visos pajamos siekė apie 100 000 Lt; 1935 m. visas kilnojamas ir nekilnojamas LAK turtas vertintas 100 885 Lt, metų balansas – 161 937 Lt.

siekė apie 13 000¹⁹⁴. Tai viršijo sąmatos „II variaciją“, bet lūkesčių neišpildė. Finansiniuose dokumentuose niekur neminima radijo įranga (imtuvas (radiokompasas) navigacijai ir/ arba siųstuvas ryšiui), nors pirmame atsišaukime 1932 m. liepą minėta, kad „kai kurios įmonės“ pažadėjo „suteikti radijo priimtuvą“; vilčių dar būta rugpjūtį ir dar gruodį¹⁹⁵, bet 1933 m. kovą jos išseko¹⁹⁶. Iš pradžių augęs optimizmas 1933-aisiais ėmė slopti.

Darytina išvada, kad palankią viešąją nuomonę suformuoti pavyko, bet ją išlaikyti ir produktyviai išnaudoti sekėsi vis sunkiau. Finansiniai rodikliai buvo prieštaringi. Amerikos lietuvių santalka moderniai vadintina visuomenine akcija: ji buvo grįsta savanorystės ir labdaros principu ir patriotine ideologija (idealizuota meilė ir pasiaukojimas Tėvynei, Jaunosios Lietuvos garbei ir pažangai). Projektas buvo sudėtingas, plataus užmojo ir sykiu trapus. Negatyvios įtakos darė nepakankamai subalansuota teisinė-administracinė sąranga: praktiškai visus darbus ir atsakomybę prisiėmė lakūnai. Maža to, S. Girėnas rūpinosi tik lėktuvo technine būkle, iš dalies prižiūrėjo rekonstravimą ir modifikavimą E. M. Laird dirbtuvėse, o S. Darius prisiėmė visa kita. Tretieji asmenys vengė teisinių įsipareigojimų dėl akivaizdžios skrydžio rizikos. Iš pradžių 1932 m. „buvo bandoma įtraukti visas politines organizacijas“, vėliau „finansavimo darbą teko perimti konsulatui“, o praktiškai jį koordinavo vienas žmogus – P. Jurgėla, „didelis skridimo entuziastas“¹⁹⁷. 1933 m. sausio 6 d. sutartimi patvirtintų skrydžio turto (lėktuvo) globėjų – A. Kalvaičio, K. P. Gugio, L. Simučio, H. Vaičiūno, J. Krotkaus – parama buvo esmiškai svarbi ir morališkai sunki: jie sutiko padėti iš pradžių nė patys netikėdami, kad skrydis

¹⁹⁴ Plg.: naujausioje Ch. A. Lindbergho biografijoje remiantis jo asmeniniu archyvu (Jeilio universiteto biblioteka, Rankraščių ir archyvų sk.) ir istoriografijos analize rašoma, kad jis per brokerį ir vietinio aeroklubo prezidentą Harry K. Knight iš Nacionalinio valstybės banko skrydžiui iš Niujorko į Paryžių gavo 15 000 dolerių paskolą, už kurią be kita ko *Ryan Company* pagamino specialų eksperimentinį lėktuvą. In: KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 62, 70-75.

¹⁹⁵ „Peoples' Furniture kompanija (...) įrengs geriausią radijo priimtuvą bendrai sujungtu su radijo kompasu. Šiedu instrumentai be abejo palengvins mūsų ilgąją kelionę, o taip pat sumažins ir pavojų.“ S. Dariaus kalbos per (lietuvių kapitalo) bendrovės *Peoples' Furniture Co* remiamą radijo laidą rankraštis. Čikaga, 1932-08-30. BLKM, DGK. „Turėsime radijo priimtuvą ir radijo kompasą.“ S. Dariaus laiško Lietuvos Aviacijos viršininkui, LAK valdybos nariui, gen. št. plk. S. Pundzevičiui rankraštis. Čikaga, 1932-12-02. BLKM, DGK.

¹⁹⁶ „If we install a good radio it will cost us about \$1500. That kind of radio is out of question. I am just about to give up radio idea.“ S. Girch laiškas S. Dariui. Čikaga, 1933-03-03. BLKM, DGK.

¹⁹⁷ KALVAITIS A. Dariaus-Girėno... p. 4.

pavyks ir bus naudingas Lietuvai. Tačiau teisiškai jie tepriėmė ribotą, mažne simbolinę atsakomybę. Fondo pirmininkas, generalinis konsulas Čikagoje A. Kalvaitis kantriai laviravo tarp oficialių ir visuomeninių pareigų¹⁹⁸. Pasiuntinys Vašingtone Bronius Kazys Balutis (kaip ir generalinis konsulas Niujorke Povilas Žadeikis) formaliai su Fondu išvis nebuvo susijęs: iš pradžių jis projektą vertino kaip privačią iniciatyvą¹⁹⁹, bet S. Dariui ir S. Girėnui apsilankius pasiuntinybėje 1933 m. rugsėjo 16 d. asmeniškai padėjo rekomendacijomis²⁰⁰, vėliau tarpininkavo derinant pašto siuntos gabenimą, perspausdinant pašto ženklus, renkant lėšas. Dosniai aukojęs B. K. Balutis, A. Kalvaitis ir kai kurie kiti diplomatinės misijos darbuotojai tapo Fondo garbės rėmėjais. Šioje geravališkoje veikloje jie, be kita ko, rėmėsi ilgamete pažintimi su S. Dariumi, abipusiu pasitikėjimu²⁰¹. Diplomatai veikė žinant Lietuvos URM, tačiau be oficialių įgaliojimų ir pavedimų: asmenine iniciatyva ir atsakomybe, visuomeniniais pagrindais. Taigi sąlygos visiems talkininkams buvo nelengvos, o lakūnams, ypač S. Dariui – išskirtinai sunkios.

I. 1. 3. Kliūtys: kintančios sąlygos, gebėjimų ir galimybių ribos.

Projekto pradžia, 1932 m. liepa buvo tarsi, anot navigacijos terminijos,

¹⁹⁸ Pvz.: „Nevertėtų to laiško talpinti su mano parašu, kadangi jis galėtų iššaukti kai kurių negeistinių mano tarnybai komplikacijų.“ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio atsakymas į S. Dariaus (1932-12-08 laiške iš Niujorko) pateiktą prašymą konsulo laišką Montello bendruomenei paskelbti spaudoje. Čikaga, 1932-12-10. VDKM, ARA, S-4650.

¹⁹⁹ „Reik manyti, kad tai yra pilnai jo privatiškas sumanymas, kuriam Pasiuntinybė kaip ir kiekvienas kitas lietuvis, gali palinkėti tik pilno pasisekimo.“ B. K. Balučio laiškas-atsakymas lietuviams Skrantone, 1932-08-01. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 21-22.

²⁰⁰ „Akyvaizdoj to, kad abu lakūnai yra prityrę specialistai ir patsai sumanymas yra rimtai pastatytas, sutikau, jų prašomas, suteikti šiam sumanymui savo patronažą ir pažadėjau jiems palankų iš savo pusės užtarimą prie Lietuvos Vyriausybės, užtikrindamas, kad Lietuva, kaip ir Lietuvos Vyriausybė, painformuota apie jų sumanymą, be abejonės lauks su dideliu susiinteresavimu ir širdinga užuojauta šio didžio žygio įgyvendinimo.“ B. K. Balučio Pranešimas nr. 41 „Dėl rengiamojo skridimo per Atlantiką“ Užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui, 1932-09-20, Vašingtonas. LCVA, f. 383, ap.7, b. 1344, l. 74 (pridedama „The News“ iškarpa – žinutė: *Delighted with the air-mindedness of Ministre Balutis, they [airmen Darius and Girenas] named him honorary president of the backers*); t. p. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 327, l. 425-426. Plg.: „Buvomi pas mūsų ministerį Balutį, kartu paskraidėmi virš Washingtono. Ponas Balutis paaukavo \$50 ir tuo būdu tapo Garbės rėmėju. Dr. Bagdonas paskyrė mūsų fondui \$10. Balučio priėmimas buvo nuoširdus.“ S. Dariaus laiškas Leonai Gaižaitėi, 1932-09-19, Baltimorė. VDKM, ARA, S-4659, 1-214. T. p. žr. skrydžių Vašingtone įrašus S. Dariaus skrydžių knygelėje: *Business (Hoover-Washington)*, 25 min., *Passengers*, 30 min. 1932-09-16. *Aviators' Log Book No. 836*. BLKM, DGK.

²⁰¹ P. Žadeikis vadovavo Lietuvos karinei misijai Vašingtone 1920 m. ir susirašinėjo su S. Dariumi, pasirašė jo, savanorio, siuntimo į Lietuvos kariuomenę dokumentus. B. K. Balutis, kaip ir S. Darius, buvo vienas LAK steigėjų 1927 m.

grįžimo arba negrįžimo taškas (angl. *point of no return*): lakūnai iškart prisiėmė nebeatšaukiamus įsipareigojimus ir – mažais, užtat greitais žingsniais – artėjo prie tikslo. Tuo metu dar sparčiau vyko permainos JAV ir pasaulyje: aviacijoje, teisėje, politikoje. Atsižvelgiant į jau aptartas sudėtingas sąlygas, per vienerius metus – nuo 1932 m. vidurvasario iki 1933 m. liepos 15-osios – buvo sunku arba neįmanoma prisitaikyti prie pokyčių, patenkinti pirminius poreikius ir visiškai atitikti formalius reikalavimus. O tai galop ir nulėmė finalinę parengtį.

Viešoji nuomonė ir finansai buvo išorinis, objektyvus faktorius. Tuo pat metu veikė vidinis, subjektyvus faktorius: patirtis ir laikas. Lakūnai (ir jų talkininkai) buvo nepatyrę, labai skubėjo ir prisiėmė visą teisinę, finansinę atsakomybę. Tokia prieštara savaime signalizuoja apie riziką, bet situaciją verta panagrinėti atidžiau.

Už skrydžio tinkamą parengimą ir sėkmingą įgyvendinimą atsakė tik patys vykdytojai, lakūnai. 1933 m. sausio 12 d. sutartimi turto (*Bellanca* lėktuvo, būsimosios „Lituanicos“) globėjai įgalioti ir įpareigoti saugoti jiems už 1 dolerį pavestą turtą, lėšas skirstyti tik globėjų didžiumos sutarimu ir tik lėktuvui modifikuoti ir remontuoti, apskaityti banko sąskaitos balansą, taip pat – perrinkti turto globėjus arba gavėjus (lakūnus) ligos, atsistatydinimo, pamišimo, neįgalumo ir mirties atvejais, išskirtiniais atvejais (lakūnams nepataisomai sudaužius lėktuvą arba dėl kitų priežasčių neišskridus) – parduoti turtą ir išdalyti pajamas turto gavėjams numatyta tvarka, o sėkmingo skrydžio atveju – gražinti lėktuvą turto gavėjų (lakūnų) nuosavybėn. Kartu konstatuota, kad turto globėjai „jokiomis aplinkybėmis neatsako už nelaimingus atsitikimus, nuostolius ar nelaimes, įvykusias dėl tiesioginio ar netiesioginio turto gavėjų neatsargumo ar aplaidumo arba dėl kitų pilotų ar navigatorių, paskirtų šioje sutartyje numatytomis sąlygomis, neatsargumo ar aplaidumo.“²⁰² Sutarties galiojimo terminas priklausė nuo lėktuvo gražinimo lakūnams (sėkmingai perskridus Atlantą 1933 m. pavasarį arba vasarą), pardavimo per 6 mėnesius ar

²⁰² S. Gerch ir S. Dariaus sutartis su turto globėjais A. Kalvaičiu, Kaziu P. Gugiu, Leonardu Simučiu, Haronimu Vaičiūnu ir John Krotkumi dėl lėktuvo perdavimo (*Indenture between Trustees and Beneficiaries*) p. 5. Čikaga, 1933-01-12 (trūksta K. P. Gugio ir J. Vaičiūno parašų). BLKM, DGK. T. p. žr. irgi advokato R. A. Vasalle parengtą, vien S. Dariaus ir S. Girėno pasirašytą aktą dėl 10 dolerių mokesčio turto globėjams perleidžiant turtą: Čikaga, 1933-01-14. VDKM, ARA, S-4660.

per kitą „protingą laikotarpį“ arba ilgalaikio, net 20 metų saugojimo ir pardavimo.

Atsižvelgiant į sutarties nuostatas ir nesant jokio sutarties priedo manytina, kad lėktuvas iki pat skrydžio per Atlantą ir jo metu formaliai buvo globėjų žinioje. Tikra padėtis buvo paini: 1933 m. gegužės 7-8 d. lakūnams perskridus iš Čikagos į Niujorką – dar neturint visų prietaisų, bet tikintis jau gegužę išskristi per Atlantą – paskelbiant trečiąją (priešpaskutinę) Fondo ataskaitą pranešta, kad ja „baigiamas Fondo Globėjų Komiteto darbas“ ir kad „norintieji aukauti skridimo reikalams pinigų, prašomi siųsti jas lakūnams kapitonui Dariui ir p. Girėnui“ į generalinį konsulatą Niujorke²⁰³. *De jure* Fondo globėjų komiteto nariai ir Turto globėjai turėjo skirtingus įgaliojimus. Bet *de facto* tai buvo tie patys asmenys. Tikėtina, kad dėl padėties dviprasmiškumo (kai nesutapo juridinis ir faktinis turto savininkas ir gal ne visai aiškiai atskirtos kompetencijos) padarytas sunkiai paaiškinamas sprendimas: visiškai suprantant ir pripažįstant projekto visuomeninę svarbą ir skrydžio per Atlantą didžiulę riziką, tesudaryta viena draudimo sutartis. Nuo 1932 m. liepos 26 d. vieneriems metams apdraustas tik lėktuvas, tik nuo ugnies ir tik kilus gaisrui ar trenkus žaibui JAV teritorijoje, ne skrydžio metu²⁰⁴.

Turto globėjais paskirti Fondo nariai patys nesudarinėjo sutarčių, neorganizavo ir nevykdė prekių bei paslaugų pirkimų. Svarbiausioji, 1933 m. sausio 18 d. sutartis dėl lėktuvo modifikavimo ir remonto sudaryta pačių lakūnų vardu ir atsakomybe²⁰⁵. S. Darius ir S. Girėnas nedisponavo paramos lėšomis ir kartu nuo jų visiškai priklausė: jie viešai prisiėmė moralinę atsakomybę prieš rėmėjus, o konfidencialiomis sutartimis teisiškai įsipareigojo gamintojams ir tiekėjams. Jie tapo ašimi, aplink kurią sukosi bėdų ratas: nusivylę užsitęsusių

²⁰³ Fondo ataskaita Nr. 3 (balansas – 6945,05 dolerio). Mašinraštis be datos. VDKM, ARA, 4667/1-15.

²⁰⁴ *Aircraft Policy No. RA16583, by Royal Insurance Company Limited. Expires July 26th, 1933 Insured: Stephen Darius &/ or Stanley Girch as their perspective interests may appear.* Čikaga, 1932-07-26. BLKM, DGK. Jei darytume prielaidą, kad gauti draudimą transatlantiniam skrydžiui buvo sunku, tai bent kitiems atvejams turėjo būti paprasta; plg.: “*A flier seeking insurance in 1920 paid \$90 per \$1,000 of insurance, if he could find it; by 1925 the price had fallen to \$25; in 1929 the price was between 75 cents and \$1.50*” (KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 171).

²⁰⁵ Stanley Gerch, Stephen Darius ir Emil Matthew Laird pasirašyta dvišalė sutartis. Čikaga, 1933-01-18. BLKM, DGK.

pasiruošimu rėmėjai aukėjo mažiau, pasiruošimas lėtėjo, nusivylimas didėjo...

Tad pirma problema buvo patirties stoka, darbų ir atsakomybės netolygus skirstymas²⁰⁶. Tai trikdė veiklą, kėlė stresą. Vėlavimas, nepriteklius, kintantys reikalavimai, dažnėjantys vieši priekaištai neabejotinai veikė lakūnus. Neigiamo poveikio fizinei ir psichologinei būklei preciziškai neišmatuosi. Užtat suskaičiuojama įtaka techninių įgūdžių lavinimui (žr. Priedą nr. 2 ir I-1-1). Verta pridurti, kad S. Girėnas pirmąkart *Bellanca* savarankiškai skrido tik 1932 m. liepos 27 d. ir, anot S. Dariaus, jo mokomas tęsė pasiekti kuklios pažangos, sunkiai sprendė pilotavimo ir navigacijos uždavimus²⁰⁷; 1933 m. birželį S. Girėną broliai ragino atsisakyti skristi per Atlantą²⁰⁸.

Antra problema – papildomų saugumo priemonių stygius. Lakūnai stengėsi užtikrinti skrydžiui būtiną minimumą – efektyvų techninių parametru santykį: kad lėktuve tilptų pakankamai kuro ir tepalo, kad pakaktų traukos, keliamosios jėgos ir valdumo pakilti ir kad degalų sąnaudos neviršytų limitų. Kadangi perkrautą lėktuvą valdyti sunkiausia, S. Darius viešai ramino, kad pakilti bus „pusė darbo“, o pasiekus Niufaundlandą teliks perskristi Atlantą ir džiugiai parsiskristi į Kauną²⁰⁹. Iš tiesų padėtis buvo kebli. Vienintelė gelbėjimosi įranga – kuro išleidimo sistema ir bakų išdėstymas, neva užtikrinantys lėktuvo plūdrumą – praktiškai buvo abejotina ar bent neteikė išgyvenimo vandenyje garantijų; parašutų lakūnai nepirko. Orientavimuisi S. Darius mokėsi astronavigacijos – metodo, kurį, net jo paties teigimu, aviatoriai

²⁰⁶ 1932-1933 m. niekas iš lakūnų talkininkų neturėjo patirties, kaip tai daryti; pažymėtina, kad, tarkime, P. Jurgėla romantizavo lakūnų alinimąsi, pervargimą kaip kilnumo ir pasiaukojimo pasireiškimą. „Lituanica II“ skrydis 1935 m. organizuotas jau kitaip – plačiau žr. II-3-2.

²⁰⁷ „Girėno smegenės kaip paprastai labai mažai gyvumo parodo.“ S. Dariaus dienoraštis, Niujorkas, Floyd Bennet Field, 1933-06-10. VDKM, G-1354/29.

²⁰⁸ „Atkalbinėjome (...) Mums buvo aišku, kad jie dar nėra pakankamai pasiruošę.“ Brolis apie brolių. Nuo dviračio iki transatlantinio skridimo (Petro Girėno (Girch) interviu) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 3.

²⁰⁹ „Pats nuskrudimas nėra jau toks sunkus dalykas, jei žinai kaip skristi ir moki laikytis nustatytos krypties. Tiesa, mūsų navigacijos instrumentai nėra užgeriausi, bet ir mūsų lėšos apribotos. Vis tik manau, kad mums jų pakaks. (...) Pavojingiausia mūsų kelionės dalis bus iki Newfoundland. Ta dalis užims apie 10 val laiko, tačiau per vandenyną jau bus kiek lengviau.“ Kap. Dariaus kalba prieš išskrendant // *Naujos žinios*, 1933-07-30 (tas pats: Vienybė, 1933-07-28); in: iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis, I“. VDKM, G-1354/5.

retai naudojo²¹⁰. Be šiai reikalingos elementarios įrangos – oktanto, laikrodžių ir chronometrų – „Lituanicos“ kabinoje vėluojant buvo sumontuoti ir suderinti instrumentiniam skrydžiui būtiniausi prietaisai²¹¹ (žr. Lentelę nr. 3; beje, indukcinis kompasas iš pradžių gedo, vėliau taisytas nuokrypis, paskutinįkart tikrintas likus 1 dienai iki starto). Radiokompasas (kryptį į radijo stotį rodantis imtuvas), kurio lakūnai tikėjosi, bet galop turėjo atsisakyti, per metus „senstelėjo“ ir buvo nebe pažangiausia technologija. Tuo pat metu Niujorke solo skrydžiui aplink pasaulį ruošęsis amerikiečių asas Wiley Postas (turėjęs modernesnę *Lockheed Vega 5-B* septynviētį lėktuvą su 550 AG *Wasp* varikliu ir keičiamo žingsnio sraigtu, t. p. naujovišką parašiotą ir kita) be standartinės navigacinės įrangos ir indukcinio kompasas ketino naudoti radiokompasą ir JAV oro pajėgų išstobulintą „lakūno asistentą-robotą“, kuris publiką domino net labiau nei pats lakūnas²¹². Tokios prabangos S. Darius ir S. Girėnas neįpirko. Kita vertus, gal kaip tik dėl to jos nepervertino: W. Postas patirti sunkumai iš dalies patvirtino S. Dariaus nuostatą – esą kad ir kaip ten būtų, vien prietaisai negali garantuoti skrydžio komforto ir saugumo²¹³.

Savitą lakūnų (pirmiausia, S. Dariaus) požiūrį į atsargumo priemones iliustruoja faktas, kad nesinaudota ir paprastesniais, pinigų nekainuojančiais „saugikliais“. S. Dariumi tėviškai rūpinęsis pasiuntinys B. K. Balutis 1933 m.

²¹⁰ „Pasirodo, kad aš būsiu trečias kuris naudosis astronomine navigacija skridimui per Atlantiką ir todėl rasti specialistų šioje srityje.“ S. Dariaus laiškas pasiuntiniui B. K. Balučiui. Fort Lauderdale, 1933-02-26. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 31.

²¹¹ 1933 m. rugsėjį „Lituanicos“ katastrofos tyrėjai Lietuvoje tyrimo išvadose juos vardijo pabrėždami, kad instrumentiniam skridimui rūpestingai pasirengta: „dirbtinis horizontas, kripties žiroskopas, posūkio kontrolinė rodyklė, variometras, greičio ir aukščio rodyklė (...) derivometras, oktantas, keturi laikrodžiai“ (iš katastrofos priežastis tyrusios A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Akto. Kaunas; be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 49).

²¹² Primityvus autopiloto pirmtakas (angl. *pilot robot assistant*, tiksliau *gyroscopic automatic pilot*) nevaldė visų lėktuvo sistemų ir turėjo būti nuolat koreguojamas piloto, bet teikė galimybę trumpais laikotarpiais, tarkime, saugiau atlikti navigacijos skaičiavimus: „*The beauty of this thing is that it means so much rest and relaxation for the pilot. It gives him time and opportunity to do a real job of navigation. Last time I had to keep my feet right on the controls every bit of our flying time*“ (Post tells of Preparations // *Tacoma Ledger*, Washington; in: iškarpų albumas „Dariaus-Girėno žygis, II“. VDKM, G-1354/5). Lietuvoje „karo lakūnas-robotas“ dar kelerius metus kėlė nuostabą kaip „labai brangus ir kompliktuotas prietaisas“ (in: *Aviacija be širdies // Lietuvos sparnai*, 1936, nr. 9 (21), p. 178; t. p. žr.: MAČIUIKA A. Oreivybė. Aviacijos atsiradimas ir pažanga. Kaunas: LAK, 1937, p. 256).

²¹³ „*His robot pilot, Post asserted, had been a big disappointment, making such difficulties that he had been required to steer the ship manually all the way from New York. Post blamed his mechanical co-pilot for a deviation of 100 miles off his course between Koenigsberg and Moscow, and it was because of faulty steering by the robot, he said, that he landed at the East Prussian capital last night.*“ *Associated Press* reportažas, 1933-07-17 // *Chicago Tribune*, 1933-07-18, p. 2.

gegužę ragino pasistengti, kad virš Atlanto ar Europos skrendanti „Lituanica“ būtų pastebėta: apskaičiuoti ir pranešti, kada po išskridimo bus „Airijoje, Danijoje ir Anglijoje“, o jei maršrutas kirs Atlanto laivybos liniją (angl. *The Atlantic Steamers' Lane*) – patikrinti, kur ir kokie laivai bus skrydžio metu²¹⁴. Maršrutas laivų trasos nekirto, tad ši apsauga galiausiai ir nebuvo reali, bet nėra žinių, kad ja išvis būtų susidomėta. Vėliau, balandį LAK pirmininkas Zigmas Žemaitis (dar nežinodamas, kad lakūnai skris be radiokompasso) pasirūpino pateikti patogiausią maršrutą naudojantis radijo pelengacijos metodu (tuo irgi nebuvo kaip pasinaudoti); o kartu jis dar davė patarimų vizualaus orientavimosi dėlei: nurodė naktinių (apšviestų) oro uostų trasas, jų darbo laiką ir (kaip B. K. Balutis) ragino iš anksto pranešti apie skrydį – tam, kad navigacijos požiūriu sudėtingoje skrydžio atkarpoje, Vokietijoje, maršruto trasoje būtų užtikrintas oro uostų apšvietimas²¹⁵. Pastarųjų priemonių naudą S. Darius neabejotinai išmanė²¹⁶, juolab, kad buvo įspėtas apie navigacijos sunkumus žemyninėje Europoje. Veikiausiai jis neatsakė LAK pirmininkui (kaip ir pasiuntiniui) dėl to, kad stokojo ne vien dolerių, bet ir kitos „valiutos“ – laiko: pirma, labai skubėjo; antra, nekontroliavo išskridimo datos (plačiau apie starto laiką – I-2-2). Po katastrofos plačiai apmaudauta, neva papildomos saugumo priemonės būtų padėjusios išvengti tragedijos. Bet prieš skrydį lakūnams, anot P. Žadeikio, visokie privalumai buvo „trečiaeilis dalykas“²¹⁷. Reaguoti į B. K. Balučio, Z. Žemaičio ir panašius raginimus buvo prabanga, nes nerimauta, ar išvis pavyks startuoti, pakilti, nuskristi. Svarbiausia buvo peržengti šį galimumo slenkstį. O toliau pasikliauta praktiniais (iš dalies, variklio bandymais pagrįstais) bei teoriniais (mechanikos bandymų, navigacijos) skaičiavimais ir ypač – lemtimi: „*Never venture, never win!* Mes žinom

²¹⁴ B. K. Balučio laiškas S. Dariui. Vašingtonas, 1933-05-17. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 606-607.

²¹⁵ LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio ir generalinio sekretoriaus leitenanto Vlado Adomavičiaus laiškas S. Dariui. Kaunas, 1933-04-10. BLKM, DGK.

²¹⁶ JAV oro pašto veteranai dar 1926 m. vadinti „savižudžių klubu“, nes skraidė nepalankiomis sąlygomis ir prašydavo kaimelių naktimis palikti švieselių ar išdažyti baltais ženklais kokį stogą; jie savo gyvybes patikėjo vidutiniškai kas 70 val. springstantiems varikliams, vidutinė išgyvenimo trukmė buvo apie 900 val. skrydžių. Pagal: KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 40-41.

²¹⁷ „Matosi jiems rūpėjo du dalykai: ar aerodromo viršininkas, akivaizdoje neturėjimo oficialaus leidimo iš Vašingtono, leis jiems skristi; antras ir svarbiausias rūpesnis: ar Lituanica įstengs pasikelti į orą su 779 galonų degalo ir 32 galonų tepalo.“ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio pranešimas URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 96-99.

pavojus, žinom ką darom, tačiau jei kelionėje teks žūti, galbūt mus paseks kiti“²¹⁸.

Trečia rimta problema – nebaigtas skrydžio įteisinimas. Ji iškilo dėl objektyvių kliūčių, bet galiausiai liko neišspręsta (vėlgi) per skubėjimą, nepriteklių, nepatyrimą ir neatsargumą. Valstybinė ir tarptautinė oro teisė buvo ne naujiena: S. Darius ir S. Girėnas patys buvo licencijuoti vadovaujantis JAV Kongreso 1926 m. priimtu Oro susisiekimo įstatymu ir Prekybos departamento 1927 m. patvirtintomis Komercinės aviacijos taisyklėmis (angl. *Air Regulation Act, Air Commerce Regulations*²¹⁹); jie privalėjo žinoti, kad oro erdvėje veikas reguliavo tarptautinės konvencijos, dvišaliai susitarimai ir vietos teisės aktai²²⁰. Pirmą pasirengimo pusmetį lakūnai ir diplomatai manė, kad skrydžiui per Atlantą pakaks įprastų kelionės dokumentų: turėti galiojančias pilotų ir lėktuvo licencijas bei pasus su valstybių, per kurių erdvę planuota skristi, vizomis, ir nusileidus užsienio teritorijoje pereiti pasienio ir muitinės patikrą²²¹. Jų manymas tuomet buvo beveik teisingas – pavyzdžiui, diplomatai tik *post factum* sužinojo, kad dar 1932 m. birželio 1 d. įsigaliojo JAV ir Vokietijos dvišalė sutartis dėl jų orlaivių bei įgulų laisvo judėjimo šalių oro erdvėje taikos metu²²².

²¹⁸ Kap. Dariaus kalba prieš išskrendant // *Naujos žinios*, 1933-07-30. Tas pats: *Vienybė*, 1933-07-28; in: iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis, I“. VDKM, G-1354/5.

²¹⁹ Remiantis šiais teisės aktais S. Darius buvo ir nubaustas. I-1-1 minėtas atvejis: *Notice of Violations of Air Commerce Regulations by Owner or Person in command of Aircraft involving Suspension on License (Air Commerce Act of 1926)*. Prekybos departamento Aeronautikos direktoriaus Clarence M. Young (būsimo prekybos sekretoriaus pavaduotojo) pranešimas S. Dariui apie piloto licencijos sustabdymą vienam mėnesiui. Vašingtonas, 1928-08-25. BLKM, DGK.

²²⁰ „Pirma gimė tarptautinė, o ne valstybių oro teisė. Vėlesnioji visų valstybių oro teisė ir visos orinio susisiekimo klausimu tarpvalstybinės sutartys, kurių iki 1935 metų buvo 195, beveik be išimties remiasi tarptautinės viešosios oro teisės dėsniais, išėdančios iš tarptautinės orinio susisiekimo 1919 metų konvencijos dvasios.“ MAČIUIKA A. Oreivybė... p. 214-215. Pamatinį – virš valstybės esančios oro erdvės suvereniteto – principą 1919-10-13 įtvirtino Paryžiaus konvencija. Lietuva prie jos neprisijungė, bet 1921-03-05 įtraukė šią nuostatą į Laikinąsias susisiekimo oro taisykles ir 1921-12-10 įtvirtino Susisiekimo oru įstatyme. Plačiau apie Lietuvos valstybinės oro teisės aktus 1921 – 1937 žr.: VININGAS A. Lietuvos valstybės sienos... p. 6-11.

²²¹ „Jums teks pasirūpinti vizas tų šalių, per kurias galėsite skristi, taigi Britų, Vokietijos (galimai, Danijos, Olandijos, kurių teritorijas jūs galite kartais, dėl atmosferinių sąlygų, užkliudyti). Tatai gali būti padaryta kokiomis 4-6 savaitėmis prieš išlėksiant.“ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio laiškas S. Dariui. Vašingtonas, 1932-09-20. BLKM, DGK.

²²² „Each of the Parties undertakes to grant liberty of passage above its territory in time of peace to the aircraft of the other Party“; in: *Executive Agreement No. 38. Air Navigation Arrangement between Germany and the United States of America, 1932-05-27, Article 4* (LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 174). Plg.: „Lietuvos pasiuntinybei tai tapo žinoma tik po „Lituanicos“ katastrofos.“ Pasiuntinio

Tačiau pasirošimui kone įpusėjus, padėtis visiškai pakito. 1932 m. lapkričio 17 d. oficialiai pranešta apie rengiamas JAV komercinės aviacijos taisyklių pataisas. Pataisos įsigaliojo 1933 m. kovo 1 d. Jomis Prekybos departamentas, bendradarbiaudamas su Valstybės departamentu, ypač sugriežtino pilotų mėgėjų licencijavimą ir skrydžių per/ į užsienio šalis tvarką. Pagal 36 straipsnį „Skrydžiai užsienyje“ visi skrydžiai iš JAV – išskyrus patvirtintus reguliarius ar pavienius reišus į Kanadą, Meksiką bei Kubą – tapo galimi tik gavus specialų leidimą: Prekybos departamentui patvirtinus lakūnų ir orlaivių kvalifikacijas ir Valstybės departamentui gavus užsienio valstybių leidimus įskristi į jų oro erdvę. Prekybos sekretoriaus pavaduotojas Clarence Marshall Young aiškino, kad pataisomis siekta filtruoti netinkamos kvalifikacijos įgulas bei orlaivius ir užkardyti beprasme riziką: esą rekordiniai skrydžiai tapo veikiau „kartotinio“ negu „eksperimentinio“ pobūdžio, todėl tokia kontrolė tapo įmanoma ir būtina, nedelsiant taikytina siekiant užtikrinti pačių aviatorių bei kitų oro susisiekiimo dalyvių saugumą, valstybės prestižą ir aviacijos progresą²²³. Aviatorių bendruomenėje nuogaustauta, kad pertvarka dar nustekens Didžiosios depresijos susilpnintą industriją. Bet plačioji visuomenė labiau rėmė griežtą nuostatą. Šalyje, kur, vaizdžiai tariant, aviatorių kraujas liejosi laisvai, pataisos buvo jei ne lauktos, tai bent palankiai sutiktos²²⁴.

Taisyklių 36 str. „A“ punkte buvo įtvirtinta prievolė laikytis išvykimo ir atvykimo nuostatų (paskelbtų Aeronautikos biuletenyje nr. 7C). „B“ punkte – šeši minimalūs kvalifikaciniai reikalavimai: pilotas privalėjo mokėti skristi „aklai“ (pagal prietaisus), pats būti kvalifikuotas navigatorius arba skristi su

Vašingtone B. K. Balučio laiškas „Draugo“ ir „Naujienų“ redakcijoms. Vašingtonas, 1933-08-21. *Ibid.*, l. 962.

²²³ Important Changes in Air Laws // *Popular Aviation*, Vol. XII (nr. 5), 1933-05, p. 287-288.

²²⁴ “The transport safety record gave great promise at midyear but accidents finally rose from 91 in 1930 to 126 in 1931. Eleven pilots were killed, 26 passengers. Result: Transport planes flew 375,000 mi. per accident, against 400,000 the year before“ (in: Col. Clarence M. Young: *The Air Commerce Act says „No!“* // *Time*, Vol. XIX, no. 11 (viršelyje – C. M. Young)). Plg.: “In October 1932 the *Saturday Evening Post* carried brief and scathing editorial saying that the American public was „bored to death with oceanic flights and the pilots who make them“ (ROSEBERRY C. R. *The Challenging Skies*. New York: Doubleday and Co, Inc., Garden City, 1966, p. 28). Prekybos departamento duomenimis, JAV vien 1923 m. per aviacijos šou įvyko 179 katastrofos, žuvo 85, sužeisti 162 žmonės. 1924 m. žūdavo vidutiniškai du iš trijų lakūnų akrobatų. 1918-1925 m. žuvo 31 iš 40 pirmųjų JAV oro pašto tarnautojų. 1927-04 tik per vieną mėnesį žuvo 16 lakūnų, bandžiusių perskristi Atlantą (pagal: KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 28-29, 41, 67).

tokiu, turėti pakankamai skraidęs maršrutais tamsiu paros metu; orlaivis turėjo atitikti tinkamumo standartus, būti aprūpintas svarbiausių prietaisų dublikatais gedimo atvejams, pakankamomis kuro talpomis ir pajėgus skristi pilnai pakrautas. „C“ punkte uždrausti skrydžiai nelicencijuotais orlaiviais. Policijos įsikišimas nesankcionuotiems startams užkardyti ar sustabdyti Taisyklėse nenumatytas. Tačiau už 36 str. pažeidimą, t. y. už nesankcionuotą išskridimą į užsienį numatyta bauda: pilotų ir orlaivio licencijų suspendavimas arba konfiskavimas.

Įsigaliojus pataisoms, S. Dariui antrą pasirengimo pusmetį ėmė nesisiekti: veiksmai tapo nenuoseklūs, teisinės procedūros vilkintos, suveltos (chronologiją žr. I-2-1). Šitai suprasdami, Lietuvos diplomatai – ypač pasiuntinys B. K. Balutis ir generalinis konsulas P. Žadeikis – *a priori* nuogaštavo ir *post factum* turėjo aiškintis Amerikos lietuviams ir Lietuvos URM, nes S. Darius ir S. Girėnas veikė savo atsakomybe, bet su jų žinia. Diplomatai norėjo, bet negalėjo tinkamai padėti lakūnams: nebuvo tam įgalioti, neturėjo pakankamai žinių ir laiko. Nuo preciziško atstovavimo lakūnų interesams juos galop atribojo tiesioginės pareigos, kurių 1932 – 1933 m. tik daugėjo. Greta įprastos misijos nuo išėivijos vienijimo ir ryšių su Lietuva glaudinimo iki tarpvalstybinių finansinių uždavinių (po skolos JAV grąžinimo moratoriumo – naujo mokėjimų plano derinimas, revizijos siekis, derybos; veiksmų koordinavimas per JAV finansines reformas pingant doleriui; Lietuvos laisvės paskolos grąžinimas ir kita²²⁵) prisidėjo, pavyzdžiui, derybos dėl Lietuvos dalyvavimo Pasaulinėje parodoje Čikagoje, JAV prezidento rinkimai, F. D. Roosevelto inauguracija 1933 m. kovą ir jo „naujasis kursas“.

Niekas kitas neturėjo galimybių padėti lakūnams: neatidėliotinais reikalais buvo užimta ir Užsienio reikalų ministerija Kaune, ir Lietuvos pasiuntinybės Europos sostinėse. Laikas buvo ypač nepalankus: 1932 – 1933-ieji buvo istorinio lūžio metai, per kuriuos vienas lyderis, viena partija pakeitė žemyno pulsą. 1932 m. rugpjūčio 1-ąją, kai Lietuvoje laikraščiai pirmąkart pranešė apie

²²⁵ SKIRIUS J. Lietuvių visuomenininkas... p. 335-358.

Fondo rengiamą S. Dariaus ir S. Girėno skrydį²²⁶, didžiulės antraštės skelbė apie naują Reichstagą: „Rinkimus laimėjo nacionalsocialistai. Pralieta daug kraujo. Socialdemokratai pralaimėjo“²²⁷. Toji nacių pergalė buvo sąlyginė (be galimybės formuoti daugumą), ir jų vienvaldystė kol kas buvo neįsivaizduojama, bet nepaisant to, demokratinio parlamentinio valdymo perspektyva Vokietijoje pašlijo, politinės jėgos pavojingai poliarizavosi: Didžioji koalicija subyrėjo, dešinieji, centras, nuosaikūs kairieji pakriko, stiprėjo radikalai – komunistai ir naciai. Depresija į populiarumo aukštumas išsviedė jėgos kultu ir militaristine propaganda paremtą Adolfo Hitlerio partiją (jis pats dar 1932 m. vasarį-kovą dalyvaudamas prezidento rinkimuose stubinamai pasigerino reitingus, be kita ko rinkiminėje kampanijoje pasitelkęs moderniausias aviacijos ir radijo technologijas²²⁸). Fanatiška nacių rudmarškinių kariauna (*Sturmabteilung*, SA smogikai) brutaliais siautėjimais akivaizdžiausiai liudijo Veimaro Respublikos saulėlydį²²⁹; jo žaroje eizėjo politinių galių pusiausvyra, didžiųjų valstybių bendrystė ir pasaulinė santarvė.

Tenka reziumuoti, kad su laiku lenktyniavę skrydžio vykdytojai ir jų talkininkai negalėjo būti nugalėtojai. Jie nebuvo pasirengę kliūtims, negalėjo jų numatyti ir nespėjo arba nesugebėjo prie jų prisitaikyti: atsižvelgiant į projekto organizacinę sąrangą ir principus, tai buvo virš jų galimybių ribų. Šis santykis su teisės ir politikos pokyčiais tapo lemtingu *force majeure* sklandžiam projekto vystymui, sėkmingam įgyvendinimui ir net padariniams. S. Darius ir S. Girėnas ne šiaip veržėsi skristi į Tėvynę, aukodamiesi Jaunajai Lietuvai, - kaip tradiciškai menama. Lakūnai pasikliovė viltimi, kad pavyks neįkliūti Niujorko aerodromo vadovybei bei aviacijos inspektoriams, išsprūsti perkrautu lėktuvu ir – turint formaliai pakankamus, praktiškai santykinai vidutiniškus įgūdžius – perskristi ne tik vandenyną, virš kurio grėsė sunkiai numatomos audros, bet ir kai kurias sunkiai prognozuojamas Europos valstybes.

²²⁶ „Eltos“ žinutė apie susirinkimą ir Fondo įkūrimą generaliniame konsulate Čikagoje // *Lietuvos aidas*, 1932-08-01, Nr. 172 (1547), p. 1; 2.

²²⁷ Plg. svarbiausias vienos dienos naujienas: „Visiškas nacionalsocialistų nepasisekimas“; „Išrinktasis Reichstagas“; „Komitetas skridimui skersai Atlantiką remti“; „Mes skrisime iš New-Yorko į Kauną!“ // *Lietuvos žinios*, 1932-08-02, Nr. 174 (3966), p. 1; 3.

²²⁸ EVANS R. J. The coming... p. 281.

²²⁹ EVANS R. J. The Third Reich in Power. London: Penguin Books, 2006, p. 13.

I. 1. 4. Kompromisai: S. Dariaus ir S. Girėno verslo partnerystė.

Tradiciniame pasakojime švyti S. Dariaus charizma, kartu išaukštinamas ir S. Girėnas: idealizuojama lakūnų pažintis, bendri siekiai, darbai ir išgyvenimai, „Atlanto nugalėtojų“ lemtis. Bet pažinimo užribyje liko dalykinė lakūnų partnerystė. Niekad nesiaiškinta, kaip siekdami bendro tikslo – sklandžiai organizuoti ir saugiai įgyvendinti tiesioginį skrydį iš Niujorko į Kauną – šie du skirtingi žmonės derino interesus, požiūrius, veiksmus.

S. Girėnas demonstravo pagarbų atsidavimą S. Dariui, pripažindamas jį lyderiu, įgulos vadu ir navigatoriumi. Laiškuose vartojo kreipinį „Kapitone Dariau“ (*Captain Darius*) ir kukliai pasirašinėjo kaip „Bičiulis Stenlis“ (*Your Pal, Stanley*). Dėl aiškios subordinacijos, gal dėl silpnos sveikatos²³⁰ ir lėto budo S. Girėnas vengė iniciatyvos netgi vykdydamas jam pavestas užduotis: 1933 m. vasarį-kovą keturiuose laiškuose iš eilės vardijo nesėkmes, dvejonas ir vis teiravosi S. Dariaus nuomonės ar patarimo (*What is your opinion about that?*).

Vis dėlto kartais S. Girėnas galėjo būti iniciatyvesnis ir beveik kategoriškas. „Bičiulis Stenlis“ nestokojo pragmatizmo, įvertino devyndarbio „Kapitono“ karštą būdą ir, matyt, nebuvo tikras dėl jo nuoseklumo ar abipusio lojalumo. Jis principingai siekė saugumo garantijų ir bendram skrydžiui, ir asmeniškai sau.

Fizinis įgulos narių saugumas pavojingo skrydžio metu priklausė nuo abiejų pilotų meistrystės ir bendradarbiavimo. Tačiau pasirengimo laikotarpiu visą atsakomybę prisiėmė S. Darius: pavyzdžiui, 1933 m. pradžioje jis apsisprendė, kad radiokompasas ne tik per brangus, bet išvis nebūtinus²³¹.

²³⁰ „I am feeling bad I have awful bad cold“; „I am not feeling right I have a bad cold“; in: S. Girch laišakai S. Dariui. Čikaga, 1933-02-23, 1933-03-03. BLKM, DGK. Plg.: „1925 m. sužeistas Girėnas kartais negaludavo (koją skaudėdavo) ir kartais užmiršdavo Dariaus nurodymus (...) Darius bardavo Girėną, pastarasis Jesulaitį, o šis Kaminską.“ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 208. (Valentinas Kaminskas buvo savanoris, talkinęs lakūnams Niujorke; skridimo pakomitečio Bruklne ir Lietuvių legiono narys.)

²³¹ „Kas dėl radio aparato, tai mūsų lakūnai būtų galėję įsitaisyti priimtuvą nors tik sekimui signalų iš Kauno radio stoties dėl išvengimo pavojaus paklysti, pataikius į storus debesis bei rūkus. Jei jie būtų pareiškę norą radio turėti, būtų atsiradę ir tam tikslui pinigų. Kap. S. Darius man sakė, kad tą reikalą pavedęs išspręsti Stasiui Girėnui ir kad Girėnas taip raportavęs, kad nesą tam nei laiko nei rimto

Apsisprendamas jis esą atsižvelgė į S. Girėno nuomonę. Tačiau šis nenuvertino radionavigacijos metodo: priešingai, laiškuose S. Dariui į Floridą vasarį-kovą spaudė, kad radiokompasas būtų „labai geras apsidraudimas“; tik vėliau pranešė „nebetenkąs vilties“ jį įsigyti, nes įsitikino minimalia kaina (1500 dolerių, be nuolaidos) ir karčiai nusivylė eile nepelningų renginių.

Teisinis saugumas S. Girėnui ypač kėlė nerimo, bet irgi buvo patikėtas spręsti S. Dariui. S. Girėnas bent dukart teiravosi Floridoje besiilsinčio S. Dariaus: „Ar jau pranešei vyriausybei apie mūsų skrydį? Tikiuosi, kad taip?“ (1933-02-23), „Ar jau pranešei JAV vyriausybei apie mūsų skrydį, kaip reikalaujama, prieš tris mėnesius?“ (1933-03-12). Gali būti, kad S. Darius paisė šių priminimų (ir/ arba atsižvelgė į 1933 m. vasario 6 d. Vašingtone jį vėl „nuoširdžiai priėmusio“ pasiuntinio B. K. Balučio labai tikėtinus raginimus): kaip tik 1933 m. kovo 15 d. parašė prašymą JAV Prekybos departamento Aeronautikos skyriui dėl leidimo skrydžiui²³². Kad ir kaip skyrėsi lakūnų nuostatos, paskutinį žodį tardavo „Kapitonas“, o „Bičiulis Stenlis“ juo pasiklioė.

Išimtimi tapo nuo 1932 m. liepos 25 d. rengta lakūnų dvišalė sutartis. Jos projektas derintas daugiau nei devynis mėnesius, - galop „būta karštesnių ir jausmingų išsireiškimų“²³³. Iš S. Dariaus ir jo advokato Rudolpho A. Vasalle raštų aišku, kad „Kapitonas“ nebuvo linkęs „dalytis visomis pajamomis kaip tai straipsnių, knygų ir t. t. lygiomis“ ir po sėkmingo skrydžio susisaistyti bendra veikla. Neatmestina, kad S. Dariaus (faktinio skrydžio projekto vadovo) ir R. A. Vasalle (Komiteto pirmininko ir Turto globėjų sutarties iniciatoriaus bei sudarytojo²³⁴) tandemas pagrįstai jautė pranašumą prieš S. Girėną ir jo advokatą

reikalo, nei ant greitųjų reikalingos sumos pinigų. Jiems labiausiai rūpėjo pasiimti kuo daugiausiai gazolino ir nebeapsunkinti lėktuvą su radio aparatu, kuriuo nesitikėjo reikėsią naudotis.“ Generalinio konsulo P. Žadeikio aiškinamasis raštas Lietuvos URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 98.

²³² *Request Authorization [Letter]. Department of Commerce. March 15th, 1933.* S. Dariaus rankraščio originalas. BLKM, DGK.

²³³ S. Dariaus dienoraštis, 1932-07-25; 1933-04-14. VDKM, G-1354/29.

²³⁴ Žr. R. A. Vasalle laišką S. Dariui apie rengiamos dvišalės sutarties reviziją: siūloma pirma perduoti lėktuvą Turto globėjams. Čikaga, 1933-09-23. BLKM, DGK. R. A. Vasalle gimė ir augo Čikagoje, baigęs Marquette ir De Paul universitetus dirbo advokatu, laikinai vadovavo Čikagos lietuvių bendruomenei, 1936 m. išrinktas Amerikos lietuvių teisininkų asociacijos prezidentu; nuo 1943 m. tarnavo JAV kariuomenėje (kapitonas), Vokietijai kapituljavus bendradarbiavo nacių persekiojimo

notarą Williamą R. Mitchellą, o pastarieji spaudė ar priešinosi spaudimui vilkindami susitarimus²³⁵. Galbūt S. Girėnas išties siekė didesnių garantijų kitos pusės sąskaita, – apie tai teiškikę vienašališki duomenys²³⁶. Sutartis buvo parengta pagal 1933 m. sausio 12 d. Turto globėjų sutarties nuostatas, sudaryta iš dešimties punktų (sąrašas – Priede nr. 3) ir pasirašyta 1933 m. gegužės 2 d.²³⁷

Sutartimi S. Girėnas apsidraudė turtinius interesus: menkesnio išprusimo, skurdoko braižo ir iškalbos antrasis „Lituanicos“ pilotas vargiai būtų gebėjęs pats užsidirbti iš kūrybos. O S. Darius buvo jau patyręs autorius – parašęs skrydžio Testamentą, daugelį laiškų ir kalbų, – nuosekliai kaupė asmeninį archyvą ir neslėpė tikslo po sėkmingo skrydžio parašyti knygą: tokia kūryba JAV (juolab įvertinant lietuvių kolonijų susidomėjimą) galėjo būti net labai pelninga²³⁸. S. Dariui sutartis buvo naudinga tuo, kad įtvirtino griežtus verslo partnerystės su S. Girėnu terminus. Ši sutartis bent formaliai – per Komiteto pirmininką ir sutarties sudarytoją advokatą R. A. Vasalle – turėjo tapti žinoma Turto globėjams ir Fondui ar bent šio pirmininkui, generaliniam konsului A. Kalvaičiui. Lakūnams žuvus, generalinis konsulas Čikagoje – ragindamas „gerai pagalvoti, ar ją verta viešai skelbti“ – kopiją nusiuntė generaliniam konsulatui Niujorke²³⁹. Šis ją persiuntė URM, pabrėždamas, kad „sutartis Amerikoje dar nebuvo viešai niekur paskelbta“²⁴⁰. Ji neviešinta iki šiol, nors straipsnio dėl konfidencialumo, dėl sutarties ar jos duomenų neperdavimo

bylose, 1952 m. buvo demokratų partijos kandidatas į valstijos prokurorus; garsėjo kaip „meno detektyvas“, t. y. kolekcininkas; mirė 1961 m. Hinsdale. Pagal: *Chicago Tribune*, 1952-04-06; 1959-01-01; 1961-08-08.

²³⁵ *“It seems that Mitchell is quite a busy man. Every time we have an appointment he can't keep it (...) it just happens Mitchell and I can't seem to get together.”* R. A. Vasalle laiškas S. Dariui. Čikaga, be datos. BLKM, DGK.

²³⁶ *“I might after much thinking put over the whole thing as we originally planned, on the theory that the very purpose of the flight is being affected by any arguments and that if either party can't cash in somehow or other without tying each other and trying to protect themselves, then such party doesn't deserve a damn thing.”* *Ibid.*

²³⁷ *Memorandum of Agreement (...) by and between Steve Darius and Stanley Gerch. Chicago, 1933-05-02.* BLKM, DGK.

²³⁸ Knygų ir brošiūrų gausiai leido aviatoriai Lietuvoje, bet S. Darius ketino rašyti anglų kalba. JAV jam pavyzdžiu buvo Ch. A. Lindberghas: niekam nežinomas oro pašto lakūnas, prastai mokėjęs anglų kalbą, dar prieš skrydį priėmė *New York Times* pasiūlymą už kelis tūkstančius dolerių parašyti ekskliuzyvinę žinutę; vėliau už knygą apie savo skrydį per Atlantą uždirbo 200 000 dolerių. Pagal: KESSNER T. *The Flight of the Century...* p. 80-81, 139.

²³⁹ Generalinio konsulo A. Kalvaičio laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, su originaliu sutarties nuorašu. 1933-08-24 LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 1-3.

²⁴⁰ P. Žadeikio pranešimo URM nuorašas, 1933-08-28. *Ibid.*, l. 121-126. P. Žadeikio pranešimo URM nuorašas Lietuvos pasiuntinybei Vašingtone. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 270.

tretiesiems asmenims, joje nėra. Originalas išlikęs S. Darius archyve; S. Girėnui išduoto dublikato saugojimo vieta nežinoma.

Lakūnų sutartis ypač svarbi, nes tai – vienintelis dokumentas, kuriame užfiksuotas ketinimas antrą kartą skristi per Atlantą (griežtai numatytu terminu, iš Lietuvos į JAV), - kurį sumanė (ir vėl) S. Darius. Kadangi grįžtamasis skrydis per Atlantą nefiksuotas 1933 m. sausio Turto globėjų sutartyje, darytina prielaida, kad S. Dariaus blanki idėja²⁴¹ buvo sukonkretinta ne anksčiau kaip vasarį-balandį; tada Fondo veikla jau artėjo prie pabaigos, ir dėl to šie – iš esmės, asmeniniai S. Dariaus – ketinimai gegužę buvo įtraukti į lakūnų dvišalę sutartį (užuominų apie tolimesnius skrydžius vėliau dar būta gegužę-birželį, rūpinantis lakūnų kelionės dokumentais²⁴²). Tačiau grįžtamojo skrydžio praktinis pagrindimas kelia abejonių. Nėra (tikslų) duomenų apie: a) atliktus ar bent pradėtus techninius ir navigacinius skaičiavimus; b) finansinius, techninius pajėgumus vėl greitai parengti, pakrauti, išbandyti lėktuvą. Grįžtamasis skridimas galėtų sukelti teisinių pasekmių Turto globėjų sutarties vykdymui ir kvestionuoti joje numatytą turto kvalifikavimą, perdavimo ir realizavimo sąlygas. Kita vertus, dvišalės ir Turto globėjų sutarčių nuostatų viršenybė dokumentuose neįvardyta, tad galimų komplikacijų S. Darius ir jo advokatas R. A. Vasalle turbūt neįžvelgė. Čia dera įvertinti painią, (kažkiek) rezultatyvią finansinę veiklą 1933 m. birželį, taip pat S. Dariaus galimai turėtas asmenines (?) lėšas. Gali būti, kad jis, nevengdamas oportunisto, tikrai buvo apsisprendęs parsiskristi atgal į JAV (arba skristi iš Kauno dar toliau į rytus): net jei S. Girėnas atsisakytų, jis bandytų Kaune gauti dalinės paramos ir skubiai pasirengti padedant V. Jesulaičiui (šiam paliko 200 dolerių „laivakortei pirkti“).

Apibendrintume taip: S. Girėnas buvo aukštai vertinamas S. Dariaus kaip motyvuotas, lojalus, finansiškai patikimas ir, nors ribotai, bet pakankamai

²⁴¹ Apie S. Dariaus fantazijas skraidyti Europoje ir šiaurės Atlante žr.: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 204.

²⁴² SSRS ambasados Vašingtone sekretorės Beatrice Heiman atsakymas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui: siūloma S. Dariaus ir S. Girėno (Girtch) skrydžio reikalui susisiekti su Lietuvos vyriausybe ir užklausti SSRS ambasadoriaus Kaune. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 4. Plg.: “*Capt. Darius (...) told he wanted to fly a glorious journey, returning to New York, and eventually to fly as far as the Volga.*” Inž. Carolus Ferrari laiškas-memorandumas generaliniam konsului P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-08-29. *Ibid.*, l. 162.

kompetentingas verslo partneris. S. Girėnui buvo reikalingas „Kapitonas Darius“: labiau patyręs, iniciatyvus, energingas, charizmatiškas, universaliai tinkamas skrydžiui organizuoti – nuo techninių sprendimų iki reprezentacijos, – tik pernelyg linkęs rizikuoti²⁴³. S. Dariaus dienoraštyje kandžios pastabos dėl S. Girėno „storžieviškumo“ priėmimuose ir „mažo gyvumo smegenų“ skraidymo treniruotėse turbūt inspiruotos karšto būdo, savito humoro, pavargusio žmogaus sarkazmo ar bet kokio kito motyvo. Iš daugelio kitų šaltinių spręstina, kad bent pirmu, optimistišku pasirengimo laikotarpiu vyravo šiltesnė, bičiuliška atmosfera. Keliuose laiškuose S. Girėnas vadinamas „šokdinančiu velnią“, „kunigaikščiu Gimbučiu“²⁴⁴. Taigi psichologinio diskomforto šis duetas, matyt, nepajuto arba išgyveno minimaliai, 1933 m. balandį-gegužę. Dvišalės sutarties sudarymas ir pasirašymas iš principo vertintinas teigiamai: asmeninių interesų gintis bendrame išskirtinės rizikos projekte liudija adekvatų – atsakingą, racionalų, civilizuotą – požiūrį. Kitiškai pažymėtina, kad sutarties teiginiai pernelyg trumpi, aptakūs ir tinkami tik sėkmingo skrydžio atveju; be to, ja visiškai neišspręsta įsipareigojimų nelygybė: skrydžio idėjos autorius, pagrindinis vykdytojas, koordinatorius, vadovas, įgulos vadas, navigatorius praktiškai buvo ir liko S. Darius.

Ne tik pasirengimo, bet ir paties skrydžio rezultatai, ir net katastrofos padariniai didžia dalimi priklausė nuo vieno žmogaus – S. Dariaus – objektyviai ribotų galimybių ir subjektyvių sprendimų, pamatuotų ar perdėtų lūkesčių. Matyt, ši energinga centrinė figūra buvo neišvengiama ir nepakeičiama: atsižvelgiant į sudėtingą idėjos raidą ir projekto organizavimą, vargu ar galėjo susiklostyti kitaip. Tai turėjo ir pozityvios, ir negatyvios reikšmės.

²⁴³ Pvz.: „Stasys Girėnas ne kartą sakydavęs Dariui, kad vengtų pažemėje slysti sparnu (tą Darius labai mėgdavęs). Jis pats jokių oro triukų be reikalo nedarydavo žemai.“ Nuo dviračio iki transatlantinio skridimo (Petro Girėno (Girch) interviu) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 2). Bent dukart S. Darius buvo baustas ir įspėtas dėl skraidymo per žemame aukštyje: 1928-08-25 mėnesiui sustabdyta licencija; 1932-07-24 „vežiojant aeroplanu publiką kiek peržemai žinoma prikibo policija – specialistas Kohler reikėjo duoti kyšį \$10“ (in: S. Dariaus dienoraštis. VDKM, G-1354/29).

²⁴⁴ Marijonos Balčiūtės laiškas S. Girėnui, Scranton, 1933-05-13; R. A. Vasalle laiškas S. Dariui, Čikaga, 1932-09-24. BLKM, DGK.

I. 2. PLANAVIMO IR ĮGYVENDINIMO KOMPLIKACIJOS. 1933 M. LIEPOS 15-17 D., NIUJORKAS-KUHDAMMAS.

Finalinė parengtis tradiciškai vaizduojama vienpusiškai: aukštinami lakūnų gabumai, profesiniai privalumai, moralinės vertybės. To nepaneigsi: abu žmonės buvo neeiliniai, aukojosi ir stengėsi iš visų jėgų. Kita vertus, juos idealizuoti yra netikslu, klaidinga ir bereikalinga. Idealizuotą požiūrį 1933 m. suformavo P. Jurgėlos (anot jo paties) „propaganda“, Amerikos lietuvių spaudoje išplatinti P. Žadeikio ir B. K. Balučio aiškinamieji (ir pasiaiškinimo) raštai, o taip pat ir žinomiausias oficialus dokumentas – Kaune Tarpžinybinės komisijos sudarytos A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Aktas. Akto pagrindinė išvada atrodo – ir iki šiol buvo – neginčijama: „Lakūnai kapitonas S. Darius ir S. Girėnas buvo pilnai pasiruošę atlikimui sumanyto žygio; techniškos parinktos priemonės buvo taipogi šiam žygiui tinkamos.“²⁴⁵ Būtent tokia pakomisės išvada ir turėjo būti, nes tyrimo metu pareigūnai neturėjo daugelio Čikagoje, Niujorke, Vašingtone likusių dokumentų ir be tiesioginės funkcijos (nustatyti katastrofos priežastis) vykdė vyriausybės pavestą specialią misiją – „dementavo gandus“²⁴⁶.

Bet pagaliau dera pasigilinti į tai, ko tada nespėta, negalėta, nenorėta sužinoti. Šiame skyriuje tikslinamos pagrindinės skrydžio „dedamosios“ – įgula ir lėktuvas, starto laikas, skrydžio maršrutas, orų sąlygos – *de jure* aspektu: kas, kada, kur, kaip skrido per Atlantą? Jei finalinė parengtis vis dėlto buvo kebli ar bent prieštaringa, tai, tikėtina, ji kėlė problemų prieš pat skrydį, gal darė įtakos skrydžio metu ir neabejotinai įgijo didžiulės reikšmės po katastrofos.

I. 2. 1. Įgula, lėktuvas, skrydis: įteisinimo nesėkmės ir klaidos.

1933 m. liepos 15 d. iš Niujorko į Kauną lėktuvu „Lituanica“ išskrido dviejų žmonių įgula. Kokie tai buvo

1) pilotai,

²⁴⁵ Pakomisės pirmininko Aviacijos inž. plk. ltn. Antano Gustaičio, kpt. Vlodo Morkaus, mjr. Viktoro Reimonto pasirašytas Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 49-54.

²⁴⁶ Žr. II-2-1 ir II-2-2.

- 2) privatūs asmenys,
- 3) piliečiai,
- 4) bendraturčiai (lėktuvo savininkai)?

Pilotų statusas aiškus: abu buvo licencijuoti JAV lakūnai. Skrydžio per Atlantą metu jie turėjo galiojančias licencijas (tik S. Girėno licencija buvo besibaigiančio galiojimo²⁴⁷), oficialiai patvirtintą kvalifikaciją²⁴⁸. Nors jų skraidymo patirtis ir specialūs įgūdžiai buvo santūrus (žr. I-1-1 ir Priedą nr. 2), formaliu požiūriu šioje srityje problemų nebuvo: tai patvirtina S. Dariaus susirašinėjimo su Prekybos departamentu dokumentai ir speciali Valstybės departamento byla *Darius & Girch*²⁴⁹.

Duomenys apie privačius asmenis – šiek tiek sudėtingesni. Testamentų ar kitų nuosavybės dokumentų lakūnai nepaliko arba apie juos nežinoma (žr. I-1-1). Šeiminiai statusai ir giminystės ryšiai detalizuoti URM Teisių-administracijos departamento „Dariaus ir Girėno palikimo byloje“²⁵⁰. S. Girėnas 1933 m. turėjo tik kelis pirmos eilės artimuosius (brolis Jonas ir dvi pusseserės Čikagoje, Lietuvon atvykęs brolis Petras Upynoje; paveldėjimo reikalais dar ieškota Lietuvoje gyvenusios sesers Barboros, bet ji buvo jau mirusi). Apie jo santuokinius ryšius ir palikuonis nėra duomenų: jis buvo bevaikis viengungis. S. Darius turėjo daugiau artimiausių giminių (motina, brolis ir įbrolis, dvi seserys ir svainiai Čikagoje; patėvis Kazimieras (Charles) Degutis paveldėjimo reikaluose ir net oficialiose užuojautose neminimas, galbūt gyveno atskirai). Be to, S. Darius Kaune buvo sudaręs santuoką ir turėjo dukterį. Jis vedė 1924 m.²⁵¹ Sutuoctinė buvo 11 metų jaunesnė, 19-metė

²⁴⁷ Stanley T. Girch Transporto piloto licencija Nr. 18595 išduota 1931-01-17, galiojo iki 1933-07-31. S. Dariaus analogiška licencija Nr. 1862 išduota 1930-06-02, galiojo iki 1933-09-15. VDKM, G-1354 /47 b; G-1354 /46 b.

²⁴⁸ „Mr. Stephen Darius holds Transport Pilot's License No. 1862 and Mr. Stanley T. Girch holds Transport Pilot's License No. 18595. (...) The Department of Commerce perceives no objection to this proposed flight and has approved the airplane as airworthy and the pilots as competent.“ JAV prekybos sekretoriaus pavaduotojo Clarence M. Young pranešimas valstybės sekretoriui. Vašingtonas, 1933-05-27. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 1.

²⁴⁹ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 1-73.

²⁵⁰ „Lakūnų Dariaus ir Girėno palikimų byla.“ LCVA, f. 383, ap. 2, b. 132.

²⁵¹ 1924-09-23 „Kristaus Prisikėlimo bažnyčioje Žaliame Kalne surištas moterystės ryšiu Steponas Jucevičius-Darius jaun. gimęs 1896 m. su Jaunute-Liudvika Škėmaite merg. gimusi 1905 metais.“ Karmelitų šv. Kryžiaus bažnyčios klebono kun. J. Vaišnoro pasirašyta Ištrauka iš jungtųjų knygų Nr. 1154. Kaunas, 1924-10-10. KAA, f. 66, ap.1, b. 41361 (lapai nenumeruoti).

Mokytojų seminarijos moksleivė Jaunutė Liudvika Škėmaitė²⁵². Sprendžiant iš šaltinių, pora laukėsi kūdikio: 1925 m. kovą jiems gimė Nijolė-Marytė Jucevičiūtė-Dariūtė²⁵³. Šeimos dokumentuose, kaip ir kituose S. Dariaus asmens duomenyse, šioji tokia paininga²⁵⁴. 1927 m. S. Darius vienas sugrįžo į JAV ir santuokinių ryšių neviešino. Kai 1933 m. vidurvasarį jis skrido per Atlantą, J. Škėmaitė-Darienė su aštuonmete Nijole jo laukė Kaune²⁵⁵; bet naujutėliame jo JAV pase grafos „žmona“ ir „vaikai“ buvo tuščios. Šešerius metus S. Darius aprašinėję Amerikos lietuvių laikraščiai tik po jo žūties it sensaciją paskelbė, kad jis Lietuvoje buvo vedęs ir skrido pas žmoną bei dukrą²⁵⁶; romantišką akcentą („*a touch of romance*“²⁵⁷) pirmiausia paskleidė JAV naujienų agentūra *Associated Press*²⁵⁸.

²⁵² Jaunutės Škėmaitės Darienės (g. 1905-03-30 Sčercove, Lenkijoje) pasas (paso blanko Nr. 1241292), išduotas 1924-10-29, gautas ir pasirašytas leitenanto S. Dariaus. *Ibid.*

²⁵³ Nijolė-Marija Jucevičiūtė-Dariūtė, g. 1925-05-10 Aukštojoje Panemunėje; tėvai: Steponas-Vincentas Jucevičius-Darius ir Jaunutė-Liudvika Škėmaitė. Gimimo metrikų akto nr. 170, 1926 m., ištrauka nr. 513 išduota A. Panemunės R. K. parapijos klebono, mokslo reikalams. Aukštoji Panemunė, 1937-06-21. KAA, f. R-1043, ap.3, b.J/162 (lapai nenumeruoti). Aukštojoje Panemunėje gyveno S. Dariaus uošviai Škėmai (in: N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ. Darius ir Girėnas... p. 45).

²⁵⁴ Naudota dviguba Jucevičiaus-Dariaus pavardė ir Vincento vardas; J. Darienei („Šeimininkei“) 1924 m. išduotą pasą pasirašė pats „Ltn. S. Darius“, tapatybei patvirtinti pateikęs karo lakūno „asmens liudijimo nuorašą Nr. 428“ ir „vyro Amerikos pasą Nr. 1566“, kuriame nurodyta gimimo data (1896-01-09) nesutampa su data gimimo Metrikos išrašė (1896-01-08). Pagal: KAA, f. R-1043, ap.3, b.J/162; KAA, f. 66, ap.1, b.41361.

²⁵⁵ Su S. Dariaus žmona ir dukra bendravo Kaune jo laukusi sesuo ir svainis: 1933-07-17/ 20 dienomis Laura ir John Nalsonai svečiavosi pas Škėmus. Žr. L. Nalson laišką seseriai K. Stulpinienei. Kaunas, 1933-07-25. BLKM, DGK.

²⁵⁶ Žinutės su klaidomis (turi būti: L. Škėma; J. Darienės teta; dukrelei – 8 metai) perspausdintos iš JAV spaudos: „Žuvusio kapitono Stepono Dariaus teta Leokadija Škėmienė spaudos atstovams pranešė, jog kapit. Darius buvo vedęs. Jo žmona su septynerių metų dukrele gyvena Lietuvoje. Taigi, kapitono St. Dariaus lėkimo į Lietuvą viena iš priežasčių buvęs didis noras vėl būti drauge su savo žmona ir dukrele, kuri dabar liko našlaite“ (*Associated Press* žinutė *Camden, N. J.*, in: *Darbininkas*, 1933-07-21; iškarpa; BLKM, DGK). T. p.: „Ponia Škėmonienė sako, kad Darius buvo ženotas su jos sesers dukteria, 1925 metais. Bet buvo susipykę, ir todėl Darius skrido į Kauną, idant susitaikyti su savo pačia. Bet panelė Garliauskaitė, philadelphiete, kuri, sakoma, mylėjosi su Darium, tą griežtai užginčija. Ji sako, kad Darius buvo neženotas“ (*Associated Press* žinutė in: *Laisvė*; iškarpa be datos, BLKM, DGK).

²⁵⁷ Atlantic Flier Killed on way to rejoin wife // *New York American*, 1933-07-18. In: iškarpų albumas „Dariaus-Girėno žygis, II“. VDKM, G-1354/5.

²⁵⁸ "Captain Stephen Darius, Lithuanian aviator, met his death while flying home to seek a reconciliation with his wife and child, whom he was estranged for six years. That was asserted last night by Mrs. Leokada Szkmo, of 1111 Liberty st. Camden, an aunt by marriage of the dead flier (...) But Miss Albina Garilanska, 18-year-old Philadelphia art student, denied that the Lithuanian flier was married. „We were good friends“, - she said, - and he came to me to see me whenever he was in Philadelphia. If he was married I would have known it“. Miss Garilanska, who was chosen Miss Lithuania in a 1930 beauty contest, denied, however, that she was engaged to the aviator“ (Student mourns Darius' Death // *Daily News Philadelphia*, 1933-07-18; tas pats pranešimas, kita redakcija: *New York Times*, 1933-07-18). Plg.: "Against this is the flat declaration of Andrew Zhiugzhda, Newark baker and one of the sponsors of the flight, that Darius was never married. Ziugzda, who

S. Dariaus pilietybės klausimas prieš tai buvo prieštaringas²⁵⁹: 1920 m. atvykęs į Kauną jis registravosi su lietuviškos tapatybės liudijimu, nors buvo natūralizuotas JAV pilietis, ir būtent kaip toks 1927 m. išvyko atgal į Čikagą²⁶⁰. Tačiau 1933 m. abiejų lakūnų – S. Dariaus ir S. Girėno – statusas buvo vienareikšmiškas: natūralizuoti JAV piliečiai²⁶¹. JAV pasai jiems išduoti kone paskutinę minutę: buvo likusi vos dekada iki „Lituanicos“ lėktuvo krikštynų Čikagoje ir oficialių palydų į Niujorką; mažiau nei po mėnesio, apie gegužės 20 d. planuota išskristi per Atlantą. Turbūt tai suklaidino aviacijos inspektorius Niujorke: po „Lituanicos“ starto liepos 15 d. jie pareiškė, esą lakūnai „nusileidę kitoje šalyje gali būti suimti, nes neturi pasų“²⁶². JAV reporteriai žinią taip operatyviai ir plačiai išgarsino²⁶³, kad pasiuntiniui B. K. Balučiui vėliau bent

cabled President Smetona of Lithuania inquiring about memorial services for fliers, also denied there was any romance between the flier and the baker's 19 year old daughter, Ruth, which is now in Kaunas. "They are friends – that's all. My daughter went abroad for her health" (New York Evening Journal, 1933-07-18). Iškarpos: ibid.

²⁵⁹ 1920-06-25 – 1920-07-27 kelionės iš JAV į Lietuvą žymos – išvykimo, atvykimo, tranzito, registracijos spaudai, vizos – sudėtos ant S. Dariaus lietuviškos tapatybės dokumento. Tai - rašytine priesaika patvirtintas pareiškimas, kad jis yra Lietuvos pilietis, niekad nebuvo natūralizuotas JAV piliečiu: „*Stephen William Darius (...); I am now a citizen of Lithuania; I have never been naturalized a citizen of the United States*” (in: *Affidavit of Identity and Nationality In Lieu a Passport for the Departure of Lithuanians from the United States*. Čikaga, 1920-01-21. KAA, f. 66, ap. 1, b. 41361 (lapai nenumeruoti)). Tuo pat metu S. Darius turėjo JAV pilietybę: „*Steponas Vilius Darius (...) buvo Rusijos pavaldinys, (...) Apygardos Teismas savo paprastame posėdy (...) 1920 mūsų Viešpaties metais birželio 28 dieną (...) nusprendė pripažinti jį Jungtinių Amerikos Valstijų piliečiu*”. JAV Apygardos teismo sekretoriaus John H. R. James išduotas Pilietybės priėmimo liudijimas Nr. 1451996; Čikaga, 1920-06-28; prisiekusio vertėjo Vlodo Daumanto vertimas: Kaunas, 1925-10-25. BLKM, DGK.

²⁶⁰ 1920-1927 m. S. Dariui būnant Lietuvoje, pilietybės, pasų, vizų tvarka kito. 1921-12-03 Pasų įstatų pakeitimu iki 1922-03-31 pasų neišsiimsiantiems piliečiams numatyta 50 auksinų bauda, ir nuo tol nebegaliojo „visi kitoki pasai ir asmens liudymai“. 1922-08-01 priimtos Konstitucijos 9 str.: „Niekas negali būti kartu Lietuvos ir kurios kitos valstybės pilietis.“ Visgi „Laikinasis įstatymas Apie Lietuvos pilietybę“ ir jo pakeitimai numatė „išimtinių atsitikimų“ ir sudarė prielaidų emigrantams gauti Lietuvos pilietybę (arba ją išsaugoti gaunant kitos valstybės pilietybę). 1922-12-24 – 1923-03-27, dalyvavimo Klaipėdos atgavime laikotarpiu, S. Dariui išduotas, po to sunaikintas Lietuvos užsienio pasas (LCVA, f. 1367, ap. 9, b. 401, l. 23). Vėliau Lietuvos užsienio ar vidaus paso jis neturėjo (bent nėra tokių duomenų), nors rašė esąs susirūpinęs savo asmens „stoviu kas liečia Amerikos valdžią“, ketino su lietuvišku pasu pereiti Kanados-JAV sieną, kad neliktų „jokių dokumentų pas Amerikos valdžią“ (S. Dariaus laiškas svainiui Jonui Našlėnui (John Nalson). Kaunas, 1924-11-11. BLKM, DGK). Nuo 1925 m. S. Darius rinko dokumentus JAV pilietybei pagrįsti ir 1927 m. išvyko iš Lietuvos kaip JAV pilietis.

²⁶¹ Stephen W. Darius ir Stanley Girch JAV piliečių pasai, išduoti atitinkamai 1933-04-26 ir 1933-04-29 (*Passport; United States of America, Department of State*). VDKM, S-24330; S-24331.

²⁶² „*Field officials say they are subject to a heavy fine and loss of license if they do not return today to Floyd Bennett, and, furthermore, are subject to arrest in any foreign country in which they land, since they have no passports.*“ Žinutė, in: *Boston Globe*, 1933-07-15; iškarpų albumas „Dariaus-Girėno žygis iš spauda, II“. VDKM, G-1354/5.

²⁶³ „*They had no parachutes, no radio, no clearance papers, no passports, nothing but courage and a careless disregard of personal danger*“ (*New York American*, 1933-07-15); „*Two veterans of the*

mėnesį teko atsikirtinėti ir aiškintis: „Plačiai išbubnytas presoj incidentas dėl vizų ir pasų stokos neturi jokio pagrindo.“²⁶⁴ Dėl šokiruojančio agentūros *Reuters* pranešimo į Lietuvos pasiuntinybę Vašingtone skubiai kreipėsi URM Politikos departamento direktorius Stasys Lozoraitis²⁶⁵. Gavo atsakymą: „Apie išskridimą sužinojome tik po fakto. Padaryta lakūnų atsakomybe. Pasus gavo tik neturėjo leidimo. Šiuo laiku atitaisyti reikalų negalima.“²⁶⁶ Pastaroji Miko Bagdono telegrama signalizavo apie nepramanytus, realius teisinius nesklandumus.

Lakūnų JAV pasuose trūksta identifikavimo žymų: pirmame atvarte atspausdinta nuostata, kad gaudamas pasą savininkas privalo pasirašyti trečiame puslapyje (*Signature of bearer*) ir kad be šio parašo pasas laikomas negaliojančiu; tačiau S. Dariaus parašo niekur nėra, o S. Girėnas („Stanley Girch“) pasirašęs ant savo fotografijos ketvirtame puslapyje (abiejų pilotų licencijose parašai yra). Tik S. Girėno pase įrašytas numeris: „No. 11657“; S. Dariaus pase šis laukelis tuščias. Vis dėlto abu pasai buvo galiojantys. Juose – skubiai gautos vizos: Vokietijos (1933 m. balandžio 29 d., metų laikotarpiui, daugkartinio naudojimo) ir Lietuvos (1933 m. birželio 1 d., irgi metams; generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio prierašai: „Nemokamai“, „Su teise gyventi Lietuvoje tol, kol viza galioja“).

Tačiau klaustina: kodėl ruošiantis skristi per daugelio šalių oro erdvę²⁶⁷ gautos tik Vokietijos ir Lietuvos vizos? Ir kodėl joms gauti (ir Anglijos vizos pasiteirauti) tarpininkavo Lietuvos generalinis konsulas Niujorke²⁶⁸, jei tai

U. S. Army in the World War took off (...) without radio, parachutes, passports or Government clearance papers“ (*New York Evening Post*, 1933-07-15); “*The Lithuanians, who left without passports or permission from the Government, followed Post...*” *Associated Press* žinutė in: *Boston Herald*, 1933-07-16; iškarpa: *ibid.*

²⁶⁴ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio pranešimas URM nr. 44 „Dariaus-Girėno Trans-Atlantinis skridimas“. Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 919-922.

²⁶⁵ URM Politikos departamento direktoriaus Stasio Lozoraičio telegrama Vašingtonui. Kaunas, 1933-07-15. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1380, l. 14.

²⁶⁶ Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone I-ojo sekretoriaus Miko Bagdono telegrama Kaunui. Vašingtonas, 1933-07-15. *Ibid.*, l. 13.

²⁶⁷ Oficialioje korespondencijoje vadovautasi sąrašu, kurį S. Darius pateikė pirmame laiške Prekybos departamento Aeronautikos skyriui: Niufaundlandas, Airija, Anglija, Nyderlandai, Vokietija, Lenkija, Lietuva. Žr. S. Dariaus rankraščio originalą: *Request Authorization (Letter). Department of Commerce. March 15th, 1933.* BLKM, DGK.

²⁶⁸ „Lietuvos generalinis konsulas, lakūnams prašant, kreipėsi taipgi į Anglų Gen. konsulatą New Yorke dėl jų pasų vizavimo, bet anglų Gen. konsulas pasakė: „Kam jiems mūsų viza? Juk jie nenori

turėjo būti JAV Valstybės departamento prerogatyva? Lietuvos diplomatai vėliau skirtingai aiškino, kokiam tikslui lakūnams buvo duota Lietuvos, gauta Vokietijos ir prašyta Anglijos viza. Tiesiogiai tarpininkavęs P. Žadeikis pabrėžė praktinę reikmę: „Tų vizų lakūnai pasirūpino pasiimti per Liet. Gen. konsulatą, tik tam atvejui, jei būtų priversti Vokietijos teritorijoje nusileisti.“²⁶⁹ B. K. Balutis akcentavo teisinį imperatyvą: „abudu lakūnai buvo Amerikos piliečiai, turėjo Amerikos pasus; todėl jiems buvo reikalingos tik vizos tų kraštų, per kuriuos jie turėjo skristi.“²⁷⁰ Kad ir kaip būtų, B. K. Balutis antrindamas P. Žadeikiui užtikrino: „vizų klausimas buvo tvarkoje ir Amerikos laikraščių žinios tuo klausimu buvo netikslios ir neteisingos“²⁷¹; „nepaisant to, ką rašė laikraščiai“, vizas „parūpino generalinis konsulas Niujorke.“²⁷² Konsulines paslaugas lakūnams pasiuntinys vadino „moraline pareiga“²⁷³. Kitaip tariant, S. Dariui prireikus, diplomatai ištiesė jam pagalbos ranką.

1933 m. įsigaliojus Komercinės aviacijos taisyklių pataisoms, S. Darius sujudo tvarkyti dokumentus: kovo viduryje kreipėsi leidimų skrydžiui į Prekybos departamento Aeronautikos skyrių; kovo gale prasitęsė sveikatos pažymėjimą ir piloto licenciją; balandį Valstybės departamente abiems lakūnams išduoti pasai; gegužės pradžioje per Lietuvos generalinį konsulatą Niujorke gautos vizos. Birželį jau turėjo būti aišku, kad nepavyks įgyvendinti privalomos skrydžio įteisinimo procedūros (žr. Schemą nr. 2). S. Darius pranešė Aeronautikos skyriui, kad per Lietuvos pasiuntinį Vašingtone gaus leidimą įskristi į Lietuvą, kad Lenkijos leidimas skrendant Baltijos keliu nereikalingas ir kad Anglijos konsulas vizų nereikalauja²⁷⁴. Tai jau nieko

Anglijoje nusileisti (...) mes esame civilizuota tauta ir Anglų vyriausybė skaitys sau už garbę lakūnams pagelbėti, jei jie tos pagalbos būtų reikalingi.“ Kanados ir Skandinavų tranzito vizos, pasiteiravus, irgi pasirodė bereikalingos. Amerikos spaudos pastabos, kad mūsų laūnai neturėję nei pasų, nei vizų, - prasilenkia su tiesa.“ Generalinio konsulo P. Žadeikio aiškinamasis raštas Lietuvos URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 97.

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ B. K. Balučio laiškas-atsakymas Filadelfijos lietuvių Vilniui Vaduoti Sąjungos sekretoriui Z. Jankauskui. Vašingtonas, 1933-07-31. LCVA, f. 656, a. 1, b. 117, l. 868.

²⁷¹ *Ibid.*

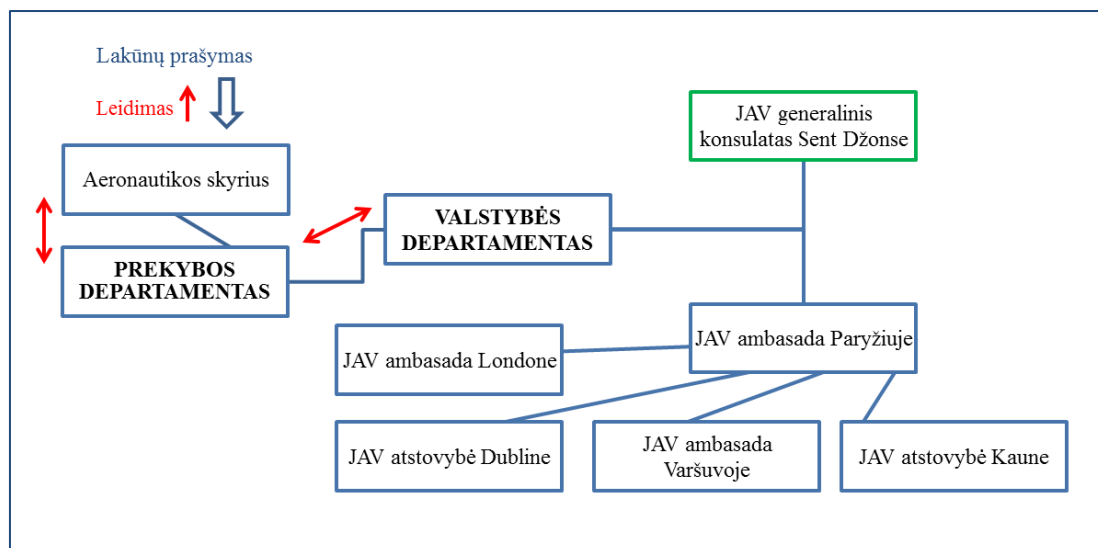
²⁷² B. K. Balučio aiškinamas raštas JAV lietuvių laikraščių redakcijoms, generaliniams konsulatams Čikagoje, Niujorke. Vašingtonas, 1933-08-19. LCVA, f. 656, a. 1, b. 710, l. 216-224.

²⁷³ *Ibid.*, l. 216.

²⁷⁴ “*Lithuanian minister in Washington will give permission upon request STOP Permission of Poland not required as we are flying by way of Baltic. English consul in New York states that for a flight the*

nekeitė: kelionės dokumentai ir skrydžio įteisinimo procedūra – skirtingi dalykai. Pastaroji liko nebaigta (žr. Lentelę nr. 4).

Schema nr. 2. „Lituanicos“ skrydžio įteisinimo procedūros schema (pagal: JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH). Iki 1933-07-15 oficialus sutikimas gautas tik iš Niufaundlando (apibrėžta žaliai). Leidimas skristi neišduotas (raudonos rodyklės).



Lentelė nr. 4. „Lituanicos“ skrydžio įteisinimo chronologija: S. Dariaus komunikacija su Prekybos departamento Aeronautikos skyriumi, Prekybos ir Valstybės departamentų susirašinėjimas 1933-03-15 – 1933-07-15. Paryškintu šriftu pažymėtas Aeronautikos sk. dukart siųstas memorandumas (nerasta arba neišlikusi privaloma skrydžio „anketa“). Kursyvu pažymėti Lietuvoje išduoti, bet Valstybės departamento negauti (į bylą *Darius & Girch* neįtraukti) leidimai. Šaltiniai – BLKM, JVNA, LCVA – patikslinti išnašose.

Data, vieta	Dokumentai
1933-03-15 Majamis	S. Dariaus prašymas Prekybos departamento Aeronautikos sk.
1933-03-20 Vašingtonas	Prekybos departamento Aeronautikos sk. Licencijavimo posk. viršininkas W. Fiske Marshall – S. Dariui: pridamas memorandumas , kurį gavus užpildytą, ketinama užklausti prašomų leidimų ²⁷⁵ .
1933-05-24 Vašingtonas	W. F. Marshall atsakymas S. Dariui (1933-05-23; laiškas neišlikęs): pakartojamas reikalavimas, pridamas memorandumas , 1933-03-20 laiško kopija ²⁷⁶ .
1933-05-27 Vašingtonas	Prekybos sekretoriaus pavaduotojas Clarence M. Young – valstybės sekretoriui apie S. Dariaus ir S. T. Girch prašymą. Pilotų licencijų ir lėktuvo registracijos duomenys; lakūnai – orlaivio savininkai. Prašoma būtinų leidimų iš Niufaundlando, Airijos, Anglijos, Nyderlandų, Lenkijos ir Lietuvos. Prekybos departamentas skrydžiui neprieštarauja ²⁷⁷ .
1933-05-29 Vašingtonas	W. F. Marshall atsakymas S. Dariui (1933-05-25; laiškas neišlikęs). Duomenys gauti. Per Valstybės departamentą užklausta leidimų. Vokietijos leidimas nebūtinai pagal dvišalę sutartį, reikia įspėti apie skrydžio datą. Leidimų tikimasi per 2 mėn. Apie

nature of ours visas are not necessary.” S. Dariaus telegramos Prekybos departamento Aeronautikos skyriui rankraštis. Niujorkas, 1933-06-04. BLKM, DGK.

²⁷⁵ BLKM, DGK.

²⁷⁶ *Ibid.*

²⁷⁷ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 1.

	rezultatus bus pranešta ²⁷⁸ .
1933-05-29 Niujorkas	S. T. Girch ir S. Darius – Aeronautikos sk. Registravimo posk. virininkui Robertui R. Reiningui: orlaivio II-asis turto valdytojas yra įgaliotas turto globėjas Antone Kalvaitis ²⁷⁹ .
1933-06-01 Vašingtonas	W. F. Marshall – S. Dariui: leidimams išsiųsti skubiai reikia skrydžio plano. Norint paskubinti susirašinėjimą, reikia 100 dolerių telegramoms (angl. <i>cablegrams</i>) ²⁸⁰ .
1933-06-01 Vašingtonas	C. M. Young – valstybės sekretoriui: S. Dariaus informuotas ²⁸¹ .
1933-06-04 Niujorkas	S. Dariaus telegrama Aeronautikos sk. apie vizas ²⁸² .
1933-06-07 Vašingtonas	Aeronautikos sk. Priežiūros sekcijos viršininkas Richard S. Paulett – S. Dariui: pakartotinis reikalavimas ²⁸³ .
1933-06-09 Vašingtonas	S. Dariaus pranešimas Aeronautikos sk.: skrydžio planuojama data – (apie) rugpjūčio 6 d. Jei pavyks gauti 100 dolerių, prašomą sumą žadama pervesti ²⁸⁴ .
1933-06-12	C. M. Young persiunčia S. Dariaus pranešimą valstybės sekretoriui ²⁸⁵ .
1933-06-13 Niujorkas	S. Darius – Aeronautikos sk.: pranešimas apie laikiną lėktuvą licenciją; teiraujamasi dėl „labiau pastovios“ ²⁸⁶ .
1933-06-15 Vašingtonas	Laikinais einantis valstybės sekretoriaus pareigas Francis White – prekybos sekretoriui: pagal dvišalius susitarimus, nereikalingi leidimai skristi virš Vokietijos ir Nyderlandų ²⁸⁷ .
1933-06-16 Vašingtonas	R. R. Reining – S. Dariui: licencija bus išduota tik po finalinės lėktuvo apžiūros; siunčiami inspektoriaus Niujorke duomenys finalinei apžiūrai atlikti ²⁸⁸ .
1933-06-19 Vašingtonas	F. White – Jungtinių Valstijų ambasadoriui Paryžiuje Jesse Isidor Straus: prašoma leidimų Airijoje, Didžiojoje Britanijoje ir Šiaurės Airijoje, Lenkijoje ir Lietuvoje, susirašinėjant paprastais (ne oro) pašto laiškais, ne telegramomis. F. White – Jungtinių Valstijų vicekonsului Sent Džonse George C. Cobb dėl leidimo, prašoma atsakyti pašto laišku ²⁸⁹ .
1933-06-20 Vašingtonas	R. S. Paulett – S. Dariui: leidimų, išskyrus Vokietiją ir Nyderlandus, užklausta ²⁹⁰ . Prekybos l. e. p. sekretoriaus ... (neįskaitoma) – valstybės sekretoriui: informacija gauta, persiųsta S. Dariui ²⁹¹ .
1933-07-05 /gauta 07-11 Sent Džonsas	G. C. Cobb – valstybės sekretoriui: Niufaundlando leidimas gautas ²⁹² .
1933-07-08 Kaunas	<i>JAV patikėtinis M. L. Staffordas – ministrui pirmininkui J. Tūbeliui (jis pavaduoja vizito išvykusį užsienio reikalų ministrą D. Zaunių): prašo leidimų JAV lakūnams S. Darius ir S. T. Girch įskristi į Lietuvos oro erdvę (apie) rugpjūčio 6 d.</i> ²⁹³

²⁷⁸ BLKM, DGK.

²⁷⁹ *Ibid.*

²⁸⁰ *Ibid.*

²⁸¹ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 2.

²⁸² BLKM, DGK.

²⁸³ *Ibid.*

²⁸⁴ *Ibid.*

²⁸⁵ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 3.

²⁸⁶ BLKM, DGK.

²⁸⁷ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 4.

²⁸⁸ BLKM, DGK.

²⁸⁹ *Ibid.*, 5, 6.

²⁹⁰ BLKM, DGK.

²⁹¹ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 7.

²⁹² *Ibid.*, 8.

²⁹³ LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1448, l. 18-19.

1933-07-11 Niujorkas	S. Darius – Aeronautikos sk. (telegrama): laukiama leidimų; prašoma pasiteirauti Valstybės departamente apie rezultatus, iš anksto dėkojama už pagalbą ²⁹⁴ .
1933-07-12 Kaunas	<i>KAM II sk. l. e. p. viršininkas gen. št. mjr. Žilys – KAM, Aviacijai, URM: kliūčių skristi S. Dariui, S. T. Girch nėra</i> ²⁹⁵ .
1933-07-13 Kaunas	<i>Lietuvos susisiekimo ministerija, labai skubiai – URM: kliūčių skristi S. Dariui, S. T. Girch nėra. URM spaudas „gauta“ – liepos 14 d.</i> ²⁹⁶
1933-07-13	Valstybės departamento Tarptautinių reikalų padalinio memorandumas. S. Dariui paskambinus, jam pranešta apie: Niufaundlando leidimą, tikėtiną Europos šalių leidimą per kelias ateinančias dienas. Pareikštas išpėjimas negavus leidimų nepakilti jokiomis aplinkybėmis ²⁹⁷ .
1933-07-15 /starto diena	Valstybės sekretorius – prekybos sekretoriui: Niufaundlando leidimas gautas ²⁹⁸ .

Tenka konstatuoti, kad įteisinimo procedūrų neužbaigimo priežastis negalėjo būti paprasčiausias nežinojimas. Aiškiausiai pasireiškė (iš dalies) laiko stokos sąlygotas sąmoningas neigimas; pinigų trūkumas neįtikina. Iš pradžių labiau įžvelgtinas komunikacijos vilkinimas, o ne rūpestis ją skubinti: iki kovo 30 d. S. Darius ilsėjosi Floridoje, bet kovo 15 d. laiške pareigūnams nurodė savo adresą Čikagoje; grįžęs antrą laišką parašė tik gegužės 23 d. Prieštaraujant populiariam pasakojimui tenka pasakyti, kad Floridoje S. Darius astronavigaciją studijavo savarankiškai ir (tik) teoriškai²⁹⁹. Todėl prireikus jis galėjo grįžti į Čikagą arba atvykti į Niujorką ar Vašingtoną. Jei to nepadarė – vadinasi, neteikė pirmenybės teisiniams formalumams. Balandį-gegužę Čikagoje S. Darius tapo vėl pernelyg užimtas: bandė lėktuvą, dalyvavo priėmimuose, organizavo „Lituanicos“ krikštynas. Vėliau, perskridus į Niujorką, per „ilgą pasikalbėjimą navigacijos ir bendrai transatlantinių

²⁹⁴ BLKM, DGK.

²⁹⁵ LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1448, l. 16.

²⁹⁶ *Ibid.*, l. 14.

²⁹⁷ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 9.

²⁹⁸ *Ibid.*, 10.

²⁹⁹ S. Dariaus prašymu B. K. Balutis „dangiško skraidymo“ mokymosi tikslu jį rekomendavo savo pažįstamam, oro transporto tarp Šiaurės ir Pietų Amerikos tiekusios kompanijos *Pan-American Airways System* viceprezidentui Evans E. Young (B. K. Balučio laiškas-atsakymas Filadelfijos lietuvių Vilniui Vaduoti Sąjungos sekretoriui Z. Jankauskui. Vašingtonas, 1933-07-31. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 137-149). Gavo atsakymą, kad S. Dariui astronavigacijos klausimais reiktų kreiptis į geriausią jos žinovą, su Wiley Postu aplink pasaulį skridusį navigatorių Harold Gatty Vašingtone, o *Pan-American Airways* Floridoje jam niekuo negali padėti, nes: astronavigacijos kursai kol kas neorganizuojami, tik jos pagrindus įgiję kompanijos pilotai virš vandenų plotų (daugiausia 500 mylių) remiasi skaičiuojamąja navigacija („*dead reckoning*“); elementaria trigonometrija pagrįstą skaičiuojamąją navigaciją ir nesudėtingą radijo kompasu naudojimą S. Darius turėtų išmanyti pats; o jei jis visgi norėtų praktiškai pasimokyti iš *Pan-American Airways* pilotų, tai griežta kompanijos politika neleistų sudaryti sąlygų kartu su jais paskraidyti (A. A. Priester laiškas E. E. Young, 1933-02-09. BLKM, DGK). S. Dariaus skrydžių knygelėje vasario-kovo mėnesiais nėra jokių skrydžių įrašų (*Aviators Log Book No. 836*. BLKM, DGK).

skridimų reikalu“ su James Joseph („Jimmy“) Mattern³⁰⁰ jis veikiausiai buvo detaliam informuotas apie skrydžio įteisinimo būtinybę: šis amerikietis pirmasis gavo leidimą sugriežtinta tvarka³⁰¹ ir jau ruošėsi antrąkart lėkti aplink pasaulį³⁰². Bet S. Darių J. Mattern patarimai tik suerzino („lyg mes nieko nežinotumėm“, - pažymėjo dienoraštyje). Jis taip pat turėjo žinoti, kad rekordiniam skrydžiui aplink pasaulį besiruošiantis W. Postas (kurio lėktuvas *Winnie Mae* stovėjo tame pačiame angare greta „Lituanicos“) irgi ketino išskristi tik gavęs oficialų leidimą³⁰³. S. Darių spaudė vis kiti reikalai, ir formalią procedūrą jis finalizavo atmestinais. Birželio 9 d., pakludamas primygtiniam reikalavimui atsižvelgti į dviejų mėnesių terminą, jis nurodė starto datą (apie) rugpjūčio 6 d., nors faktiškai nuo birželio 19 d. ketino išskristi nedelsiant, pirma pasitaikiusia proga (starto data detaliam analizuojama I-3-2). Nors komunikacija tęsėsi iki liepos 13 d. (žr. Lentelę nr. 4), Prekybos departamentas tai vertino kaip paskutinę S. Dariaus ir S. Girėno žinią³⁰⁴.

Taisyklių 36 str. „C“ punktas įpareigojo lėktuvo bendrasavininkius, S. Darių ir S. Girėną (netiesiogiai – ir turto globėjų įgaliotiniu oficialiai įvardytą A. Kalvaitį), tvarkyti ir orlaivio dokumentaciją: paprastai tariant, orlaivyje turėjo būti techninis pasas ir techninės apžiūros pažymėjimas. 1933 m. pavasarį – kovą įstačius naują variklį ir balandžio pabaigoje baigus visus kitus darbus – *E. M. Laird Airplane Co.* rūpesčiu (kaip numatyta sutartyje) modifikuotam

³⁰⁰ S. Dariaus dienoraštis. Niujorkas, 1933-05-15. VDKM, G-1354/29.

³⁰¹ “It seems that Jimmy Mattern, who flew across the Atlantic last year with Bennett Griffin on a projected trip around the world, was the first pilot to receive this restricted licence. He can now legally fulfill his ambition for breaking the flight of Post and Gatty.” Important Changes in Air Laws // *Popular Aviation*, Vol. XII (nr. 5), 1933-05, p. 288.

³⁰² Dėl J. Mattern skrydžio JAV atstovybė Kaune iš anksto kreipėsi į Lietuvos URM: 1933-03-09 KAM II sk. leido skristi per Lietuvos oro erdvę, – su sąlyga, kad nenaudos deklaruoto revolverio bei fotoaparato ir nekirs Lietuvos-Lenkijos demarkacinės linijos (JAV atstovybės Kaune kreipimasis ir išduoti leidimai: LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1448, l. 21-24).

³⁰³ 1933-07-06 Prekybos sekretoriaus pavaduotojas E. Y. Mitchell išsiuntė W. Postui oficialų pranešimą apie Prekybos ir Valstybės departamentų suderintą leidimą: suteikta teisė nuo 1933-07-06 iki 1933-12-31 skristi lėktuvu, licencija *NR105W* (atnaujinta 1933-06-07), pasiūlytu maršrutu aplink pasaulį; per JAV ambasadą Paryžiuje gauti Islandijos, Belgijos, Šiaurės Airijos ir Anglijos sutikimai. Pagal: MOHLER R. S, JOHNSON H. B. Wiley Post, His *Winnie Mae*, and the World’s First Pressure Suit. Washington: Smithsonian Institution Press, *Smithsonian Annals of Flight*, 1971, nr. 8, p. 52-54.

³⁰⁴ “No further messages were received.” Valstybės departamento memorandumas Lietuvos pasiuntinybei. Originalas (be datos): LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 166-170. Siuntimo nuorašas: Valstybės dep. Rytų Europos reikalų sk. viršininko Robert F. Kelly laiškas-atskymas B. K. Balučiui (1933-07-18) su priedu. Vašingtonas, 1933-07-27. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 22. Vertimas į liet. K. B. K. Balučio laiške-atsakyme Filadelfijos lietuvių Vilniui Vaduoti Sąjungos sekretoriui Z. Jankauskui: Vašingtonas, 1933-07-31. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 143-144.

lėktuvui išduota ribotos paskirties orlaivio licencija (registracijos numeris pakeistas į *NR688E*, „R“ – „restricted“): išlikusioje lėktuvo ir variklio knygelėje (*Log*) kasdienės patikras (*Daily Inspection Report*) pirma S. Girėnas, po to tik V. Jesulaitis (S. T. Girch, V. Yesulaites) žymėjo nuo balandžio 24 d.³⁰⁵ Techninės apžiūros pažymėjimai (*License Authorization*) yra du: abu be išdavimo datos, pirmas galioja iki 1933 m. gegužės 6 d., antras – iki rugsėjo 17 d. Pirmas išduotas laikinai: „nuskraidinti orlaiviui iš Čikagos, Ilinojaus, į *Floyd Bennet Field*, Niujorką, - bandymams, papildomos įrangos instaliavimui ir finalinei patikrai“³⁰⁶. S. Darius dienoraštyje kaip tik gegužės 6 d. (kai vyko jūdvių su S. Girėnu palydos į Niujorką) mini esąs „užsiėmęs inspekcijos darbais“³⁰⁷. Taigi tądien baigė galioti pirmas pažymėjimas ir, atrodytų, sklandžiai išduotas antras – apribotas transatlantiniams skrydžiams³⁰⁸. Tačiau gali būti, kad S. Darius vėl suklydo arba patyrė eilinį nesklandumą. Maždaug po pusantro mėnesio jam pranešta, kad Aeronautikos skyrius žino tik apie pirmą, laikiną pažymėjimą (kuris išduotas... gegužės 6 d.), o apie antrą neturi duomenų: pranešimo apie atliktą finalinę patikrą nėra³⁰⁹. Registravimo sekcijos viršininkas laišką persiuntė inspektoriui Niujorke S. L. Willits ir patarė S. Dariui kreiptis į jį. Tikėtina, kad S. Darius sukruoto ir tuomet sutvarkė dokumentus (nors tikslių duomenų apie tai nerasta). Pati lėktuvo techninė būklė nėra šio darbo objektas; tik pažymėtina, kad orlaivio modifikavimo brėžiniai kol kas nerasti (gal ir neišliko), lėktuvo bei variklio parametrai dar užfiksuoti

³⁰⁵ *Aircraft and Engine Log* – knygelė be pareigūnų parašų, antspaudų ar kitų žymų; įrašyta modifikavimo data 1933-03-29; pildyta tik nuo 1933-04-24 iki 1933-06-19 (kai baigti techniniai darbai Niujorke). Knygelėje įdėta notaro patvirtinta *E. M. Laird Airplane Co.* pažyma apie atliktus modifikavimo darbus, atitinkančius Prekybos departamento Aeronautikos sk. nuostatus; 1933-05-03. VDKM, G-1354-49. Atskirą variklio knygelę – *Engine Log Book* – pildė tik V. Jesulaitis, nuo 1933-04-25 iki 1933-07-12. *Ibid.*

³⁰⁶ “*Temporary Restricted Licence for purpose of ferrying aircraft (...) to New York, for purpose of tests, installation of additional equipment and final inspection before the trans-Atlantic flight.*” *License Authorization; Subj. To Lien.* VDKM, G-1354-33a.

³⁰⁷ S. Dariaus dienoraštis, 1933-05-06. VDKM, G-1354/ 29.

³⁰⁸ “*Restricted for trans-Oceanic Flights. No Passangers other than Bonafide Members of the Crew can be carried.*” *License Authorization.* VDKM, G-1354-33b.

³⁰⁹ “*There is no record in this Office of the final inspection having been done.*” Prekybos departamento Aeronautikos sk. Registravimo sekcijos viršininko Robert R. Reining pranešimas S. Dariui. Vašingtonas, 1933-06-16. BLKM, DGK.

V. Jesulaičio laiškuose³¹⁰, iš dalies S. Dariaus dienoraštyje ir inžinieriaus C. Ferrari memorandume, - ir jie čia vertinami tik palankiai, gerai arba puikiai. Bet oficialių patikros dokumentų visgi trūksta.

Teisinės problemos iki starto į viešumą neišsprūdo. Tuomečiai S. Dariaus ir S. Girėno kritikai toliau savo nosies nematė: spaudoje skleidė tuščias paskalas ir žeidė išvargintus lakūnus, nors pasistengę galėjo padėti konstruktyviais komentarais (ar bent atjausti dėl sunkumų). O lakūnų talkininkai tiesmukai siekė palaikymo ir spaudoje net persistengdami daugino pozityvo. P. Jurgėla eilinėje „propagandoje“ techninę apžiūrą pagarsino tarsi „Lituanicai“ Prekybos departamento jau išduotą „formalų leidimą skristi per Atlanto vandenyną“³¹¹. Lietuvos oficiozas nusiklausė žinių iš P. Jurgėlos arba iš LAK (mat šio pirmininkui Z. Žemaičiui A. Kalvaitis apžvelgė lėktuvo ir planuojamo skrydžio parametrus, kurie iškart plačiai pasklido³¹²) ir nepasirašytame tekste visai be saiko išliaupsino „Lituanicos“ neprilygstamą būvį: „vidus su visais paskutiniaisiais technikos įrengimais, jų tarpe moderniškiausiu radijo siųstuvu“, „nei vienas lakūnas, skridęs per Atlantą, taip tobulai ir gerai įrengto lėktuvo neturėjo“³¹³.

Parengties propaganda ir realios problemos ėmė aiškėti tik po katastrofos ir sukėlė nemenką atoveiksmį. Lietuvos diplomatų JAV „patronažas“,

³¹⁰ Victor Yesulaites laišakai Stephen Darius: Newark, 1933-02-24, 1933-03-12, 1933-03-22, 1933-04-10, Wilkes-Barre, 1933-04-28. BLKM, DGK. Inž. Carolus Ferrari laiškas-memorandumas generaliniam konsului P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-08-29. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 16-193. Plg. projekto *Lituanica-3D* duomenis 2013 – 2014 m.; in: *Lituanica-documentica.lt*.

³¹¹ JURGĖLA P. Dariaus ir Girėno skridimo išvakarėse. Lakūnų motoras stipresnis už Lindbergo motorą // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 7. Tas pats: „Lėktuvas jau pripažintas tinkamu tai kelionei atlikti.“ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio atsakymas LAK pirmininkui Zigmui Žemaičiui (į jo 1933-04-22 laišką), 1933-05-16. VDKM, ARA, S-4659.

³¹² „Lėktuvas yra geriausiame stovy (...) ilgis 27 pėdos 9 coliai. Sparnų ilgis 50 pėdų. Lėktuvo aukštis 8 pėdos 6 coliai, sparnų plotas 300 kvadratinių pėdų. Tuščio lėktuvo svoris 2480 svarų. Keliamoji jėga 4820 svarų. Tuo būdu visas lėktuvas su krova svers apie 7300 svarų. Motoras turi du Centilo magnetus, kurie yra taip įtaisyti, kad lietui lyjant vanduo niekuo būdu nepatektų į juos. Visi laidai tarp magnetų ir žvakių šarvuoti, dengti, kad būtų apsaugoti, nuo lūžimo pavojaus ir nuo vandens. Gazolinui įrengti 6 bakai. Keturi bakai sparnuose ir du lėktuvo kūne. Gazolino vamzdžiai taip įtaisyti, kad galima su rankinio siurblio pagelba išleisti gazoliną iš vieno bet kurio bako į kitą. Į karbiuratorių eina du vamzdeliai. Atsitikime jei vienas iš jų susigadintų kitas vamzdelis tieks pakankamai motorui gazolino. Vamzdeliai apvynioti į tam tikrą guminių apvalą. Taip kad įtrūkus vamzdeliui gazolinas dar nekurių laiką iš vamzdelio negalės ištekėti. Iš viršumminėtų duomenų Tamstos turėsite bent bendrą apie lėktuvą supratimą.“ *Ibid.* A. Kalvaičio laiškas galbūt parengtas pagal ankstesnį dokumentą: S. Dariaus kalbos per lietuvių radiją rankraštis; Pitsburgas, 1932-10-23. BLKM, DGK.

³¹³ LITUANICA. Tobuliausias transatlantinis lėktuvas // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 3.

„moralinė pareiga“ ir „neoficialūs žygiai“ tapo pretekstu insinuacijoms: Amerikos lietuvių spaudoje šmėstelėjus dvejonėms dėl parengties „tobulumo“ mestas šešėlis ant Lietuvos vyriausybės. Atsikirsdamas B. K. Balutis paskelbė fundamentalų kategorišką paneigimą, kad Lietuvos pasiuntinybė bet kokių lygmeniu oficialiai atstovavo lakūnų interesus, ir atmetė net teorinę tokio atstovavimo galimybę: „Skridimas nebuvo Pasiuntinybės žinioje nei formaliai juridiniu, nei finansiniu atžvilgiu. Abudu lakūnai buvo Amerikos piliečiai, rengėsi lėkti Amerikos pasais. Todėl nei jų vizų, nei dėl leidimų skristi per svetimas šalis Lietuvos pasiuntinybė neturėjo teisės daryti jokių oficialių žygių, išskyrus tuos, kurie lieti Lietuvą.“³¹⁴ Vis dėlto lakūnų ir Lietuvos diplomatų *de facto* sąryšis (kurio nesiekta ir nebuvo galima paneigti, atšaukti ar atmesti) buvo ypatingai sureikšmintas: bent Amerikos lietuviai jį interpretavo netiksliai ir įsivaizdavo kaip S. Dariaus ir S. Girėno *de jure* saitą su Lietuva, kurio iš tiesų nebuvo ir negalėjo būti.

Neadekvatų kolektyvinį vaizdinį papildomai formavo tuometėje Lietuvoje vyravęs (ir išėviamis aktualus) principas – reguliuoti veikas moralės ar papročių, ne teisės nuostatomis. Pavyzdžiui, jis praktikuotas sprendžiant pilietybės klausimus. Užsieniečių pastangos suprasti Lietuvos aktų teorinę reikšmę ir praktinį taikymą, išsiaiškinti jų dermę ir sankirtas matyti, tarkime, JAV Valstybės departamento Teisės skyriaus ir Pasų padalinio valdininkų susirašinėjime su JAV atstovybe Kaune (laikiniu patikėtiniu ir sekretoriais); dokumentuose ranka brūkštelėta pastabų: „Kokiu pagrindu?“ (*By what law?*). 1933 m. jau ketverius metus Lietuvoje reziduojantis JAV *chargé d'affaires ad interim* Maurice L. Staffordas Vašingtonui mėgino paaiškinti, kad sprendžiant reikalus „praktiškai labiau remiamasi papročiais ir poreikiais, o ne statutais“³¹⁵.

Reziumė toks: skrydžio per Atlantą teisinis statusas buvo prieštaringas. Įgulos nariai turėjo asmeninius kelionės dokumentus, bet negavo oficialaus

³¹⁴ B. K. Balučio laiškas-atsakymas Filadelfijos lietuvių Vilniui Vaduoti Sąjungos sekretoriui Z. Jankauskui. Vašingtonas, 1933-07-31. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 140.

³¹⁵ “It is quite apparent that Lithuanian practice with regard to citizenship affairs is based more upon custom and expediency than upon statutes.” JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune Maurice L. Stafford pranešimas JAV valstybės sekretoriui apie Lietuvos pilietybės įstatymus, atsakant į 1933-08-08 (paskelbiant Lietuvos pilietybės įstatymą) gautą Valstybės departamento užklausą dėl 1933-01-03 taisyklių Lietuvos pasų savininkams pakeitimo. Kaunas, 1933-08-25. JVNA, E/DEW, 860M.012/25.

leidimo skristi; klausimų kelia lėktuvo licencijavimo chronologija. Nepaisant S. Dariaus užmojo siekti tarptautinių standartų ir nepaisant Lietuvos diplomatų, ypač B. K. Balučio, skrupulingų tarnybinių nuostatų, ryškiau pasireiškė ne teisės, o M. L. Staffordo įvardytas papročių ir praktinių poreikių viršenybės principas. Tautiečiams būdingą polinkį vaizdžiai aprašė pats B. K. Balutis, kuris neapsikęsdamas gaunamų raštų „chaoso“ nevensgė pamokyti Kauno valdininkus ir protino bonų reikalais besikreipiančius tūlus išėivius: „Su mūsų žmonėmis yra ta bėda, kad jie kreipiasi jau po laiko, kada yra pervėlu kas nors jiems pagelbėti. Kol yra laikas, tai jie yra dideli mandrapypkiai ir patarimo neklausia, bet dejuoja tik pirštus apdegę.“³¹⁶ S. Darius ir S. Girėnas nepasiekė kolegų – J. Mattern, W. Post – pavyzdžiu ir nebojo diplomatų perspėjimų: „Tiesa betgi yra, kad Komercijos departamento leidimo jie neturėjo (...) Leidimu mūsų lakūnai nesirūpino, gerai numanydami ką darą, o ne dėl neapsižiūrėjimo.“³¹⁷ Jie pretendavo pirmi pažeisti įsigaliojusias Komercinės aviacijos taisykles ir, anot JAV spaudos, tai padarė³¹⁸. Iškart po starto, „Lituanicai“ skrendant Niufaundlando link, Vašingtone lakūnams pareikšti įtarimai, dėl galimo incidento nedelsiant pradėtas tyrimas³¹⁹. Teoriškai tikėtina, kad teisinė painiava neturėtų reikšmės, jei lakūnai būtų sėkmingai pasiekę Kauną³²⁰. Praktiškai, ji tapo esminga, kai netoli Berlyno ištiko katastrofa.

³¹⁶ B. K. Balučio atsakymas nenustatytam asmeniui. LCVA, f. 656, a. 1, b. 117, l. 1255.

³¹⁷ „Galėjo gauti leidimo, tik turėjo 100 dol. sumokėti (...) Mano buvo pakartotinai lakūnams priminta, kad dėl pinigų jie neturėtų varžytis ir kad jų pačių interesus, jei ne dabar, tai bent ateityje, yra prisilaikyti prie valdiškų reguliavimų.“ Generalinio konsulo P. Žadeikio aiškinamasis raštas Lietuvos URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 98.

³¹⁸ 1933-07-15 žinutės: “Outlaws” heading over the Sea // *Chicago American*; Lithuanians narrowly Escape in Take-off // *Boston Globe*; “Runaway” Flyers Brave Atlantic // *New York Times*. Plg.: “If it were any distinction to be the first to defy new regulations, the honor went to (...) Stephen Darius and Stanley Girenas of Chicago.” ROSEBERRY C. R. *The Challenging Skies...* p. 28. Tas pats (“unauthorized flight”): MOHLER R. S, JOHNSON H. B. *Wiley Post...* p. 56.

³¹⁹ “The departure was made by the airmen without receiving permission from the Dpt. of Commerce (...) If an investigation, which is now being made by the Department, substantiates the violation, the penalty will be the revocation of the licenses of both the airmen and the aircraft.” JAV Prekybos departamento sekretoriaus pavaduotojo E. Y. Mitchell kalbos (1933-07-15) citata naujienų agentūros pranešime *Washington Post*, 1933-07-17. In: spaudos iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis iš spauda, II“. VDKM, G-1354/5G-1354/5.

³²⁰ “If they make the flight to Lithuania successfully they probably will be all right. But if they land in some other country without having permission to fly over it, it will be embarrassing to the U. S. and to them. (...) It is not quite right, however, to say they took off in direct defiance of the Department in view of approval of their qualifications and equipment, but if they land in a country where they have no permission, they will be subject to a spanking.” Prekybos departamento neįvardyto pareigūno

I. 2. 2. Starto data: atidėliojimai ir skubėjimas.

1932 m. liepą – 1933 m. gegužę S. Darius ir S. Girėnas skelbė, kad iš Niujorko į Kauną išskris gegužę-birželį. Jie vadovavosi meteorologų stebėjimais („transatlantinių skridimų sezonas, atsižvelgiant į dabartinę technikos lygį, trunka nuo gegužės iki spalio“³²¹) ir aviatorių patirtimi (gegužės gale Atlantą perskrido Ch. A. Lindberghas, A. Earhart). Palankiausios orų sąlygos buvo tikėtinos vasaros mėnesiais³²². Birželio 3-4 d. sėkmingai vandenyną perskridęs J. Matternas įrodė, kad 1933-ųjų „sezonas“ šia prasme nebuvo išskirtinis.

S. Darius ir S. Girėnas gegužės 7-8 d. perskrido iš Čikagos į Niujorko municipalinį aerodromą *Floyd Bennet Field* Brukline ruošti startui. Jie žadėjo išskristi apie gegužės 20 d. Išvakarėse Lietuvos URM, remdamasi diplomatų pranešimais iš JAV, diplomatinėms atstovybėms Londone, Berlyne, Vienoje, Stokholme, Ciuriche ir kitur išsiuntinėjo lakūnų nuotraukas, biogramas bei stilizuotą maršruto schemą („New York – Newfoundland – London – Bruxelles – Berlin – Kaunas“) ir ragino „patikslinus, kad kalbami lakūnai tikrai išskrido, kuo plačiausiai sunaudoti [šias žinias] vietos spaudoje“³²³. Bet gegužės 20 d. pranešta, kad startas įvyks apie birželio 1 d.³²⁴

Deklaruota (ir tradiciniame pasakojime aiškinama), kad skrydis atidėtas dėl nepalankių orų³²⁵. O iš tiesų bent mėnesį vėluota baigti techninius darbus ir

(tikėtina, E. Y. Mitchell) citata žinutėje: Explain Refusal of Flight Permit // *Boston Globe*, 1933-07-15. *Ibid.*

³²¹ KIMBALL H. J. Telling Ocean Flyers when to Hop // *Popular Science*, 1928-07, p. 16-17.

³²² „Pastoviausios sąlygos virš Šiaurės Atlanto vidutinių platumų yra vidurvasaryje, kai šiaurės pusrutulyje nusistovi terminė pusiausvyra. (...) Tuo metu Azorų (Atlanto subtropinis) anticiklonas paprastai būna stabiliausias ir labiausiai apsislinkęs į šiaurę, o Šiaurės Atlanto ciklonų trajektorijos nusidriekia virš subpoliarinių Atlanto akvatorijų: Labradoro jūros, Grenlandijos ir Norvegijos jūrų, ties Islandija ir daug rečiau virš Šiaurės jūros. Tokia situacija yra labai palanki kuro taupymui skrendant iš Šiaurės Amerikos link Europos, nes vyraujanti oro pernaša yra iš vakarų ir pietvakarių.“ STANKŪNAVIČIUS G. ...o tai ir buvo pagrindinė katastrofos priežastis // *Lituanica-documentica.lt*, 2014-09-25; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=462>>; žiūrėta 2016-03-16.

³²³ Lietuvos URM protokolo šefo Vanago pranešimai ir priedai. Kaunas, 1933-05-19. LCVA: f. 383, ap. 18, b. 55, l. 52; f. 383, ap. 16, b. 8, l. 243-244; f. 648, ap. 1, b. 581, l. 1; f. 650, ap. 1, b. 155, l. 15-18 ir kt.

³²⁴ *Reuters* žinutė: Darius ir Girėnas išskris apie birželio 1 d. // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 1.

³²⁵ „Naujienų“, „Draugo“, „Vienybės“, „Vilnies“, „Laisvės“, „Sandaros“, „Keleivio“ straipsnių ištraukos: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 240-245. Plg.: „lakūnai dėl blogo oro buvo priersti daugiau kaip du mėnesius laukti patogaus išskristi momento“ (DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Dairus

derinti formalumus. Jau gegužės 13 d. S. Darius iš Niujorko A. Kalvaičiui pranešė, kad numatytu laiku išskristi nepavyks: „Oras blogas, nors ir būtumi pasirengi, skristi negalėtumi. Tikiuos, kad pačioje pabaigoje gegužės arba pradžioje birželio išskrisim.“³²⁶ Gegužės 15 d. ir B. K. Balutis iš jo laiško sužinojo, kad teks „sutrukti“ „dėl stokos kai kurių instrumentų“³²⁷. Tik birželio 14 d. S. Darius paskutiniame laiške A. Kalvaičiui (su juo vėliau tesusisiekė dėl pašto ženklų, telegramomis) optimistiškai pranešė, kad „skristi jau pasirengę bet laiko turėdami vis dar atliekami kai kuriuos bandymus bei pratimus“ ir atsisveikino iki sugrįšias iš Lietuvos – „iki pasimatymo Pasaulinėje parodoje“³²⁸.

Pasaulinė paroda „Progreso amžius“ (*A Century of Progress*) pompastiškomis iškilmėmis atidaryta gegužės 27-ąją Čikagoje. Apie ją visi žinojo ir kalbėjo, todėl kartais spėliojama, kad tai turėjo įtakos planuojant startą: parodos metu įgyvendintas sėkmingas Čikagos lakūnų skrydis per Atlantą būtų neprilygstama reklama jiems patiems, jų simboliškai atstovaujamai Lietuvai ir pačiai parodai, - tuo galėjo būti suinteresuotos visos šalys. Bet iš tikrųjų derinti „Lituanicos“ skrydį ir pasaulinės parodos programą nebuvo formalus pagrindas. Kaip rašė pasiuntinys B. K. Balutis, „Lietuva oficialiai nedalyvauja Chicagos Pasaulinėje Parodoje, vienok Amerikos Lietuviams, kaip ir kitoms tautoms, paskirta viena diena Parodoje, kuri pavadinta *Lithuanian Day*. Ši diena buvo liepos 16 d., sekmadieny.“³²⁹ Apie koordinavimą neužsimenama dokumentuose; jo požymių nematyti S. Dariaus, P. Jurgėlos, B. K. Balučio, A. Kalvaičio, P. Žadeikio veikose bei sąveikose. Be to, tokią galimybę tenka atmesti dėl komplikotos Lietuvių dienos priešistorės: parodos organizatorių Čikagoje bei oficialiojo Kauno derybos truko trejus

ir Girėnas... p. 118-119); „Niujorke lakūnai buvo priversti daugiau kaip du mėnesius laukti gero oro ir patogus momento išskristi“ (VAIČENONIS J. *Lituanicos* skrydis... p. 28, 31).

³²⁶ S. Dariaus laiškas generaliniam konsului Čikagoje A. Kalvaičiui. Niujorkas, 1933-05-13. VDKM, S-4640.

³²⁷ B. K. Balučio atsakymas į S. Dariaus 1933-05-15 laišką. Vašingtonas, 1933-05-17. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 53.

³²⁸ S. Dariaus laiškas generaliniam konsului Čikagoje A. Kalvaičiui. Niujorkas, 1933-06-14. VDKM, ARA, S-4641.

³²⁹ B. K. Balučio pranešimas URM nr. 43 („Lietuvių diena Chicagos Parodoje“). Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 916-918.

metus ir dėl pastarojo iniciatyvos stokos baigėsi fiasko; tautiečius į šventę subūrė vietos lietuvių investuotojai³³⁰; programa, kaip URM pranešė B. K. Balutis, buvo „nerimto būdo“, scenoje nesumota pastatyti Lietuvos vėliavą³³¹. Todėl Pasaulinės parodos paminėjimas S. Dariaus atsisveikinime nebuvo užuomina į patikslintą starto datą, - juolab dėl to, kad Lietuvių diena (liepos 16-oji) jo laiške neįvardyta, o paroda veikė iki lapkričio vidurio, vėliau buvo dar pratęsta. Apie parodą neužsimenama panašaus turinio – apie „patikrintą ir pertikrintą“ techniką ir išskristi pasirengusių lakūnų „gerą ūpą“ – S. Dariaus paskutinėje žinutėje B. K. Balučiui birželio 22 d.³³²

Diplomatams S. Darius iš tikrųjų pranešė tik tai, ką birželio 19-ąją konstatavo dienoraštyje: „dabar išskridimas priklauso tik nuo oro“. Laukimas užsitęsė vėl kone mėnesį, - šįkart jau tikrai dėl prastų orų. B. K. Balutis, keliskart laiškuose S. Dariaus prašęs sudaryti jam galimybes asmeniškai išlydėti „Lituanicą“ iš Niujorko į Kauną, liepos 14 d. nieko neįtardamas išvyko iš Vašingtono į Čikagą, kur liepos 15 d. ketino dalyvauti formaliam priėmimui, susitikti su Parodos rengėjais ir pasveikinti liepos 16-osios paminėti susirinkusius tautiečius. Ne daugiau už pasiuntinį apie „Lituanicos“ startą nutuokė generalinis konsulas Čikagoje A. Kalvaitis. Tik generalinis konsulas Niujorke P. Žadeikis „buvo ankštame kontakte su lakūnais“ ir stebėjo maksimalią parengtį; bet ir jis nebuvo tikras, kada jie išskris (jei būtų žinojęs, būtų patenkinęs Lietuvos ambasadų Londone, Berlyne prašymus nedelsiant pranešti starto laiką).

Oficialiai startas buvo atidėtas rugpjūčiui: JAV Prekybos departamento Aeronautikos skyriui S. Dariaus formaliai nurodyta rugpjūčio 6-oji per Valstybės departamentą, JAV atstovybę Kaune pasiekė URM ir naujienų

³³⁰ Duomenų apie Lietuvos dalyvavimą parodoje papildomai gauta 2012 m. rugsėjį Čikagoje diskutuojant su išsamaus archyvinio tyrimo autoriumi, italų-lietuvių kilmės bibliotekininku Sam De Sando. Žr. jo publikaciją: DE SANDO S. V. Negotiating Official Lithuanian Participation for Chicago's Second World's Fair // *Lituanus*, 2012, vol. 58, no. 3. p. 40-51.

³³¹ Plg. signataro, LAK steigėjo, „Ūkio“ banko valdybos pirmininko J. Vailokaičio ir jo žmonos Aleksandro pakilius įspūdžius: Didelio džiaugsmo ir didelio liūdesio dienos Amerikos lietuviams. Pasikalbėjimas su tik ką iš Amerikos grįžusiu p. Jonu Vailokaičiu // *Rytas*, 1933-08-19, nr. 187 (2743), p. 2; tęsinys 1933-08-21, nr. 188 (2744), p. 2.

³³² S. Dariaus laiškas pasiuntiniui Vašingtone B. K. Balučiui. Niujorkas, 1933-06-22. LCVA, f. 656, ap. 1., b. 710, l. 68.

agentūrą „Elta“. Liepos 14 d. (kai URM gavo ir JAV atstovybei perdavė KAM ir Susisiekimo ministerijos skubiai suderintus leidimus atskristi S. Dariui ir S. Girch) Lietuvos laikraščiai pranešė: „Kaune jų sulaukti turėtume apie rugpjūčio 9 d.“³³³ Kaip tik tada vyksmas Niujorke įgavo didžiulį pagreitį.

S. Dariaus ir S. Girėno galutinį apsisprendimą išskirti nulėmė du faktoriai: išvakarėse meteorologų patvirtintos geresnės orų sąlygos ir – tradiciškai nutylimas – per 70 dienų Niujorke padidėjęs lenktynių azartas. *Floyd Bennet Field* S. Darius ir S. Girėnas bendravo su J. Matternu³³⁴, W. Postu³³⁵, prancūzais Maurice Rossi ir Paul Codos³³⁶ ir FAI multirekordininku italų generolu Francesco de Pinedo³³⁷. Težinomas vienas dokumentas, kuriame S. Darius deklaravo (tokį pat kaip P. Codos ir M. Rossi) ketinimą pagerinti skrydžio nuotolio pasaulio rekordą³³⁸; viešoje retorikoje jis rekordo nelinksniavo, bet visgi puoselėjo didžiules ambicijas (juolab įvertinant grįžtamojo skrydžio idėją), tad konkurencija buvo svarbus veiksnys. Papildomas akstinas karštabūdžiui (teigiama, Vilniuje kalintam) S. Dariui buvo lenkų aviatorių entuziazmas: kaip tik krikštijant „Lituanicą“, Pietų Atlantą perskrido Lenkijos oro pajėgų kpt. Stanisław Jakub Skarżyński³³⁹, per Šiaurės Atlantą vėl rengėsi skristi 1932-aisiais pagarsėjęs Amerikos lenkas Stanislaus Hausneris³⁴⁰ ir net „žali“ pilotai mėgėjai iš Niujorko, broliai Benjamin ir

³³³ „Darius su Girėnu, pagaliau, išskris“ (žinutė) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-14, nr. 156 (1828), p. 5.

³³⁴ 1933-06-03 J. Mattern išskrido aplink pasaulį, 1933-06-14 patyrė avariją Sibire, po dviejų savaitių buvo išgelbėtas eskimų. Plačiau žr.: MOHLER R. S, JOHNSON H. B. Wiley Post... p. 49,63.

³³⁵ 1933-07-15/ 22 W. Postas pagerino savo ir Haroldo Gatty skrydžio aplink pasaulį FAI rekordą, tapo pirmuoju žmogumi, kuris vienas apskrido pasaulį ir pirmuoju, kuris dukart apskrido pasaulį. Beje, apie W. Posto planus S. Dariui pirmas pranešė V. Jesulaitis: dėl savo darbo specifikos jis turėjo progos tiesiogiai iširti W. Post ir A. Earhart lėktuvus, persiūsdavo techninę informaciją S. Dariui. Victor Yesulaites laiškas S. Dariui, Niuarke, 1933-04-10. BLKM, DGK.

³³⁶ 1933-08-05/ 07 P. Codos ir M. Rossi pagerino FAI skrydžio nuotolio pasaulio rekordą.

³³⁷ 1933-09-02 F. de Pinedo kildamas skristi tiesiogiai į Bagdadą nesuvaldė lėktuvo ir žuvo.

³³⁸ „We have a J-6 Bellanca which we are rebuilding for the purpose of taking a shot at the distance record of Boardman and Polando.“ S. Dariaus laiškas Wright Aeronautical Corporation, 1932-06-30. BLKM, DGK.

³³⁹ 1933-04-05/ 07 – FAI pasaulio nuotolio solo skrydžio rekordas turistinės klasės lėktuvu.

³⁴⁰ „Hausner the Polish flyer is in Wilkes-Barre (...) and he is building (or rather he is thinking of building) a ship to carry enough gas to carry him from Warsaw to San Francisco California, the ship is to be “Bellanca” (...) Well Captain it seems as though we have some competition the more the merrier.“ Victor Yesulaites laiškas S. Dariui, Wilkes-Barre, 1933-04-28. BLKM, DGK. Plg.: „Garbės jau iš anksto lietuvių tautai pavydi kitos tautos. Ypač lenkai nerimsta dėl to. Pernai nelaimingai per Atlantiką bandęs skristi Amerikos lenkas Hausneris pasiryžęs savo tikslą pasiekti.“ JURGĖLA P. Dariaus ir Girėno skridimo išvakarėse... // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 7.

Jozeph (g. Bolesław ir Józef) Adamowicz³⁴¹. Pagaliau, S. Darių startuoti skubino nepalanki išėivijos spauda, kuri lenktynių kontekstą išnaudojo kaltinimams vangumu ir net sukčiavimu. Lakūnai nuo birželio 19 iki liepos 12 d. nebeskraidė ir beveik kasdien – kartais su W. Postu, P. Codos, M. Rossi – užsukdavo į meteorologijos biurą pas James H. Kimballą „susipažinti su oro stoviu“: šis būdavo „netinkamas“, „nepakankamai geras“, „miglotas“, dažniausiai tiesiog „blogas“. Tris ekipažus sekioję reporteriai JAV nacionalinėje spaudoje pranešė, kad jie buvo beišskrendą, tik „po vakarinės orų prognozės“ atšaukė startus liepos 12 d.³⁴² Tądien S. Girėnas bene paskutinįkart bandė pristabdyti S. Darių: „diskusijos leidimo reikalo tenka dar kartą pasiginčyti su Stasiu.“³⁴³ Į Čikagą besirengiantis P. Žadeikis primygtinai prašė S. Dariaus paskambinti, informuoti apie starto laiką³⁴⁴. Liepos 13-ąją startus pristabdė į rytus nuo Niufaundlando besiformuojanti žemo slėgio sritis³⁴⁵; *Field Bennet Field* vietinio skrydžio metu paskutinįkart išbandyti „Lituanicos“ prietaisai, ant žemės patikrintas variklio veikimas. 22 val. 31 min. S. Darius pranešė P. Žadeikiui, kad „sutvarkė pašto ženklus“, telaukia gero oro³⁴⁶. Liepos 14-ąją S. Darius paskambino P. Žadeikiui. Šis atvyko į aerodromą, valandą jų laukė ir gavo nustebti: atėję tiesiai iš J. H. Kimballo biuro lakūnai pareiškė, kad ryte išskris. Konsulas bandė gesinti įkarštį („Neskubėkite, turite juk daug laiko“; „Bene apturėjote oficialų leidimą iš Vašingtono?“), bet S. Darius nukirto: „Viskas nutarta: skrisim; žiūrėki, štai ir Post‘as jau irgi pasirengęs,

Aeronautiniame žemėlapyje atlikdamas planuoto maršruto Niujorkas – Londonas skaičiavimus S. Darius kryželiu pažymėjo lenko avarijos vietą: „Hausner“. VDKM, S-23203.

³⁴¹ 1933-08-10 jų *Bellanca* sudužo Niufaundlande, nelegaliai bandant nusikristi į Varšuvą; 1934-08-28/30 jie nuskrido iš Niujorko į Varšuvą, sustodami Harbor Grace ir Paryžiuje. Pagal: REKLEWSKA-BRAUN Z., BRAUN K. *Across the Atlantic: The Adamowicz Brothers, Polish Aviation Pioneers*. Los Angeles: Lulu Press, 2015, p. 76-81. ROSEBERRY C. R. *The Challenging Skies...* p. 329-330.

³⁴² “*The three transatlantic expeditions at Floyd Bennett Field postponed again yesterday their departures because of continued bad weather over the Atlantic. Wiley Post (...) gave up when he saw the midnight weather report. Codos and Rossi (...) and the Lithuanians Darius and Girenas of Chicago, who propose to fly non-stop to Kovno, decided early in the day.*” *Ocean Flyers Put Off Starts // New York Times*, 1933-07-13.

³⁴³ S. Dariaus dienoraštis. Niujorkas, 1933-07-12. VDKM, G-1354/29.

³⁴⁴ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio laiškas S. Dariui. Niujorkas, 1933-07-12. VDKM, EJA, t. 9, l. 135.

³⁴⁵ JAV Ūkio departamento Orų biuro Niujorke meteorologo James H. Kimball laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, 1933-08-09. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 85.

³⁴⁶ S. Dariaus telegrama generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-07-13. VDKM, S-4639.

nėra ko geresnio ir mums belaukti“³⁴⁷. P. Žadeikis paėmė iš S. Dariaus 200 dolerių V. Jesulaičio „laivakortei“ pirkti, kad šis atvyktų į Lietuvą ruošti lėktuvo grįžtamam skrydžiui. Vašingtono ir Kauno, taip pat ambasadų Londone, Berlyne konsulas kol kas neinformavo. Apie vidurnaktį per S. Dariaus savanorį talkininką V. Kaminską J. H. Kimballas perdavė naujausių meteorologinių duomenų analizę ir prognozę 24 valandoms³⁴⁸. V. Jesulaičiui patvirtinus, kad W. Postas ruošiasi išskristi, S. Darius davė paskutinius nurodymus: suantspauduoti pašto siuntą Bruklino pašte, *Floyd Bennet Field* angare sklidinai pripildyti „Lituanicos“ bakus, sukrauti kuro ir tepalo papildomas talpas³⁴⁹. Sprendimas buvo nebeatšaukiamas: suantspaudavus siuntą jo anuliavimas grėstų jau pavojinga konfrontacija su apviltais rėmėjais.

P. Žadeikis su žmona atvyko į *Floyd Bennet Field* „saulei dar nepatekęs“. Anot jo, tik kai W. Postas išskrido (šaltiniuose laikas skirtingas: 05:10 arba 05:24 EST, t. y. 10:10/ 10:24 CET), V. Jesulaitis baigė „pildyti gazoliną“³⁵⁰. Angare budėjo policininkai (tikėtina, prevenciškai iškviesti saugoti lakūnų ir turto nuo minios, suplūdusios žiūrėti oficialiai panešto W. Posto starto). Palydėję W. Postą, S. Darius ir S. Girėnas įkopė į „Lituanicos“ kabiną. S. Darius aerodromo viršininkui pasakė, kad pakils „generalinio bandymo“ (birželio 17 d. lėktuvas teišbandytas su 80% apkrova). Įtarus ir landus Niujorko reporteris pro kabinos langą pasiteiravo, ar jie visgi neketina tuoj pat išskristi, ir lakūnai susižvalgę sušuko: „Kaip tik nieko kito ir nesirengiame daryti. Oras per gražus, kad juo nepasinaudotume. Leidimus gausime artimiausiomis dienomis.“³⁵¹ Iš oficialių asmenų tik P. Žadeikis ir *FAI* stebėtojas, JAV Nacionalinės aeronautikos asociacijos chronologas H. J. P. Heinmulleris (S. Dariaus pažįstamas laikrodžių, chronometrų tiekėjas ir

³⁴⁷ Generalinio konsulo P. Žadeikio aiškinamasis raštas Lietuvos URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 99.

³⁴⁸ JAV Ūkio departamento Orų biuro Niujorke meteorologo James H. Kimball laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, 1933-08-09. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 85-86. Orlapio originalas su autentiškais užrašais: „*Happy landing. Valentine Kaminskas.*“, toks pat palinkėjimas su J. H. Kimball parašu. VDKM, S-23201.

³⁴⁹ *The Flight of Darius and Girenas*, by Victor Yesulaitis, as told to A. A. Stelmok // *Margutis*, 1934-03-15, in: VDKM, EJA, t. 11, l. 51.

³⁵⁰ Generalinio konsulo P. Žadeikio aiškinamasis raštas Lietuvos URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 98-99.

³⁵¹ *The New York Sun* žinutė; in: iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis, II“. VDKM, G-1354/5.

aerofilatelistas)³⁵² žinojo lakūnų tvirtą ketinimą ir su jais atsisveikino ilgam. „Lituanica“ pakilo 06 val. 25 min. (11:25 CET)³⁵³ ir nebegrižo, nutolo. V. Jesulaitis nedelsdamas išvyko iš aerodromo³⁵⁴. 8:03 val. (13:03 CET) P. Žadeikis išsiuntė telegramas pasiuntinybėms Vašingtone ir Londone: „Šįryt palydėjom mūsų lakūnus Kaunan“³⁵⁵; „Penktą valandą ryto Darius Girėnas išskrido Kaunan, artimai per trisdešimt valandų pasieks Londoną, suteikit žinią Kaunui, mums.“³⁵⁶ Maždaug popiet P. Žadeikis išvyko į iškilmes Čikagoje ir liepos 16-ąją dalyvavo Lietuvių dienoje.

Taigi taip sutapo (o ne buvo suderinta), kad „Lituanica“ skrido per Lietuvių dieną Pasaulinėje parodoje. Liepos 15-ąją žinią apie startavusią „Lituanicą“ nustelbė į parodą Čikagoje iš Romos atskridusi 24 lėktuvų eskadrilė, vadovaujama Italijos oro pajėgų maršalo Italo Balbo (dėl italų triumfo parodos rengėjai atidėjo B. K. Balučio priėmimą); Lietuvių dieną, liepos 16-ąją apie „Lituanicą“ negauta naujų duomenų; o liepos 17-ąją, kai oficialiuose priėmimuose ir bendruomenės pobūviuose Čikagoje tikėtasi pagarsinti ir atšvęsti Amerikos lietuvių pilotų pergalę, sužinota apie katastrofą. „Lietuvių Diena turėjo užsibaigti pakeistomis programomis ir nepaprastai prislėgtu ūpu.“³⁵⁷

Išvada: nuo gegužės 8 d. iki birželio 19 d. „Lituanicos“ startas atidėliotas dėl 1) vėluojančių techninių darbų, 2) uždelstų teisinių formalumų. Nuo birželio 19 iki liepos 15 d. lūkuriuota tik palankių oro sąlygų, ilgiau neatidėlioti

³⁵² „Just before Darius and Girenas took off, John V. P. Heinmuller, official timer of the National Aeronautical Association, went up to the plane, wished them good luck, and clamped on to one wing an ice indicator, designed to tell the fliers at a glance if ice, the terror of Atlantic fliers, is forming on the wings.” *Associated Press* žinutė, 1933-07-16. VDKM, EJA, t. 9, l. 153.

³⁵³ Laikas – toks kaip Antano Gustaičio vadovautos subkomisijos atlikto tyrimo išvadų Akte (11:25 CET). Vokiečių tyrėjų oficialiame raporte nurodytas 11:30 CET. *The New York Times, New York American*, t. p. P. Jurgėla ir kt. autoriai nurodo 06:24 EST (11:24 CET). *Associated Press* 1933-07-17 mini 05:30 EST (10:30 CET), *Reuters* – 05:24 EST (10:24 CET). P. Žadeikis bent triskart nurodo 05:00 EST (10:00 CET).

³⁵⁴ Išlydėjęs savo rankomis parengtus „Winnie Mae“ ir „Lituanica“ lėktuvus, V. Jesulaitis grįžo į Čikagą, dirbo kompanijoje *United Air*. In: *The Flight of Darius and Girenas*, by Victor Yesulaitis, as told to A. A. Stelmok // *Margutis*, 1934-03-15, in: VDKM, EJA, t. 11, l. 51.

³⁵⁵ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio telegrama Lietuvos pasiuntinybei Vašingtone, 1933-07-15. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 1, b. 710, l. 70.

³⁵⁶ Čia, t. p. kituose šaltiniuose minimose telegramose Lietuvos generaliniam konsulatui Čikagoje ir Lietuvos aeroklubui Kaune nurodytas abejotinas starto laikas. Generalinio konsulo Niujorke Povilo Žadeikio telegrama Lietuvos pasiuntinybei Londone, 1933-07-15. LCVA, f. 648, ap. 1, b. 581, l. 4.

³⁵⁷ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio pranešimas URM nr. 43 („Lietuvių diena Chicagos Parodoje“). Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 918.

starto spaudė: 1) konkurencinė aplinka, 2) tik kaip privalumas, Pasaulinė paroda. S. Dariaus ir S. Girėno apsisprendimas išskristi liepos 15-osios ryte buvo visiškai žinomas V. Jesulaičiui, V. Kaminskui, P. Žadeikiui ir J. V. P. Heinmulleriui. Visiškai ar bent iš dalies apie startą taip pat žinojo J. H. Kimballas, W. Postas, M. Rossi ir P. Codos ir, matyt, *Floyd Bennet Field* viršininkas J. Nelsonas Kelly (nors lakūnai pažeidė ir aerodromo taisykles: išskrido nepasirašę į skrydžių registro knygoje, nedeklaravę išvykimo)³⁵⁸. Didžiausiu netikėtumu „Lituanicos“ startas tapo JAV Prekybos departamento inspektoriui Niujorke Sanford L. Willits (kuris turėjo atlikti finalinę „Lituanicos“ patikrą)³⁵⁹ ir pareigūnams Vašingtone, iš dalies – B. K. Balučiui ir A. Kalvaičiui Čikagoje, o ypač – sutiktuves rengiančiam Lietuvos aeroklubui Kaune. 1933-aisiais „lenktynėse per Šiaurės Atlantą“ W. Posto skrydis buvo 27-tas, S. Dariaus ir S. Girėno – 28-tas (po J. Matterno, birželio 10-11 d. iš Sevilijos į Kubą nuskridusių ispanų Mariano Barberan ir Joaquin Collar ir gen. I. Balbo eskadrilės 24 lėktuvų). Skrydžių istorijoje jiems teko 66 ir 67 vietas³⁶⁰. O ant kulnų jau lipo M. Rossi su R. Codos ir kiti... Su S. Dariumi Niujorke bendravusio verslininko, inžinieriaus ir piloto C. Ferrari žodžiais, jų žygis buvo „istoriškai romantiškas“, - jame buvo „kai kas svarbiau negu tik viso pasaulio dėmesys: aistra, kuri kursto menininkus skaptuoti marmurą ar kurti poemas.“³⁶¹ Heroizmo įspūdis ir mitas apie tobulą parengtį išplito abipus Atlanto. Keblioje padėtyje atsidūrė aviacijos inspektoriai, diplomatai, politikai: nuo tos akimirkos, kai atsiplėšusi nuo *Floyd Bennet Field* „Lituanica“ dingo iš akių ir nulėkė į pražūtį, jie kartais neturėjo ko pasakyti; o kartais turėjo, bet nenorėjo.

³⁵⁸ “*These boys, during their stay at the municipapl airport, became very dear to everyone in the field.*“ *Floyd Bennet Field* viršininko J. Nelson Kelly laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-07-25. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 24. Plg.: „apie tai privačiai būk žinojęs ir aerodromo viršininkas“ (pabraukta originale). Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio pranešimas URM nr. 44 („Dariaus-Girėno Trans-Atlantinis skridimas“). Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 919-922.

³⁵⁹ “*Early today when the fliers filled their gas tanks and Colonel Paul Zadeikis, Lithuanian consul general in New York appeared at the field with a broad smile, Field Manager J. Nelson Kelly became suspicious. He telephoned Inspector Sanford Willits of the Commercial Department who said: “Well, tell them for me that if they’re going out of the country they’ll get themselves in trouble.”* Lithuanians defy US, Hop without Visa // *Chicago American*, 1933-07-15.

³⁶⁰ MOHLER R. S., JOHNSON H. B. Wiley Post... p. 59.

³⁶¹ Inž. Carolus Ferrari laiškas-memorandumas generaliniam konsului P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-08-29. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 193.

I. 2. 3. Skrydžio maršrutas: planas, faktas, hipotezė.

Kur ir kaip skrido 1933 m. liepos 15 d. iš Niujorko pakilusi „Lituanicos“ įgula – nėra tiksliai žinoma. Maršrutas ir orų sąlygos – patys kebliausi klausimai: hipotezių daug, jos visos netvarios.

„Lituanicos“ atveju tenka kalbėti apie trejopą maršrutą:

- planuotą (užfiksuotą S. Dariaus susirašinėjime, žemėlapiuose),
- faktinį (pagrįstą lakūnų užrašais ir skrydžio stebėjimais nuo žemės),
- menamą (hipotetinį, nustatytą oficialiais ir kitais tyrimais).

Visais atvejais trūksta šaltinių arba duomenys priešaringi.

Lentelėje nr. 5 matyti, kad ypač trūksta empirinių duomenų faktiniam maršrutui nuo Niufaundlando iki katastrofos vietos nustatyti. Kol kas jis iš principo negali būti žinomas, nes turimuose šaltiniuose kalbama tik apie jo pradžią ir pabaigą (šie epizodai darbe bus patikslinti), o pagrindinių dokumentų – lakūnų užrašų viso skrydžio metu, skrendančio lėktuvo patvirtintų stebėjimų ir panašių duomenų – nėra. Trūksta pagrindo galutinai, neginčijamai įrodyti ir kurią nors vieną menamo maršruto hipotezę. Planuotas maršrutas nėra visiškai aiškus, užtat tikrai geriausiai dokumentuotas, - todėl darbe detaliausiai nagrinėjamas: svarstomos ir sveriamos visos žinomos jo versijos.

Lentelė nr. 5. Šaltiniai planuoto, faktinio ir menamo maršruto analizei.

Planuotas maršrutas	Faktinis maršrutas	Menamas maršrutas
<ul style="list-style-type: none">- S. Dariaus kalbų per radiją rankraščiai, laiškas Lietuvos Aviacijai (perduotas LAK);- S. Dariaus susirašinėjimas su LAK(ir Aviacijos viršininko patvirtinamasis laiškas) ir LAK atsiųsti priedai;- S. Dariaus brėžiniai, žymos žemėlapiuose;- S. Dariaus susirašinėjimas su JAV Prekybos dep. Aeronautikos sk. ir Valstybės dep. susirašinėjimas;- A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Aktas ir Priedas VII.	<ul style="list-style-type: none">- Daliniai užrašai žemėlapyje (nutrūksta skrendant virš Atlanto);- Pranešimai apie Niufaundlande rastą „Lituanicos“ žinutę ir kiti užsienio naujienų agentūrų pranešimai;- Nuorodos į Britų admiraliteto pranešimą (originalas nerastas);- „Eltos“ korespondento Berlyne V. Kaupo pranešimai ir jo „<i>Eyewitness Report</i>“.	<ul style="list-style-type: none">- Hipotezės oficialių tyrimų dokumentuose: Brandenburgo oberprezidento Pranešimas „apie avarijos priežastis“, A. Gustaičio pakomisės išvadų Aktas;- abiejų oficialių tyrimų Priedai I, II, III, VIII)- Hipotezės moksliniuose tyrimuose.

Planuoto maršruto raidoje išskirtini du laikotarpiai. Pasiruošimo I pusmetį, 1932-aisiais sukurta pirminė versija; II pusmetį 1933-aisiais subrandintos iš viso keturios versijos: pagrindinis maršrutas (du variantai) ir dar du atsarginiai. Raida patvirtina bendrą pasiruošimo tendenciją: I pusmetis palyginti optimistinis, II pusmetyje daugiau komplikacijų.

Kaip ir kiti navigatoriai, S. Darius išankstinius skaičiavimus grindė ortodrominio maršruto metodu: planavo skristi ortodrome (du taškus sferos paviršiuje trumpiausiu nuotoliu jungiančia linija), kitaip vadinama Didžiuoju ratu arba arka (mat Merkatoriaus projekcijos žemėlapiuose ortodromė – išgaubta kreivė; pats S. Darius plačiausiai vartojo „Didžiojo rato arkos“ ir „artimiausios distancijos“ terminus³⁶²). Tiksliau, tai buvo dvi ortodromės: nuo Niujorko iki taško Britų salose ir nuo šio – iki Kauno. Visi planuoti maršrutai buvo piečiau ištisinės ortodromės Niujorkas-Kaunas, nesutapo su tikru trumpiausiu nuotoliu tarp pradinio ir galutinės paskirties taško, nes toks kelias būtų pernelyg varginantis ir rizikingas: tektų skristi beveik vien virš vandens, Europą pasiekti šiauriau Škotijos, tarp Orknio ir Šetlando salų. S. Darius maršrutą skirstė į tris etapus: I – Niujorkas-Niufaundlandas, II – Niufaundlandas-Britų salos, III – Britų salos-Kaunas (darbe irgi laikomasi šio skirstymo). I etapas pilotavimo, perkrauto lėktuvo valdymo požiūriu buvo pats sudėtingiausias, užtat navigacijos požiūriu palyginti paprasčiausias: patyrę lakūnai esant palankioms orų sąlygoms galėjo nusikristi į Niufaundlandą orientuodamiesi vizualiai (S. Dariui ir S. Girėnui tai puikiai pavyko). II etapas buvo didžiulis iššūkis: virš Atlanto ilgą laiką skrendant be vizualių orientyrų, be to, per sutemas ir/arba prastesnių orų zonas, daug lėmė išankstiniai skaičiavimai ir tikslūs instrumentų rodmenys, giedrą naktį iš dalies galėjo praversti astronavigacijos įgūdžiai. III etapas, ypač pabaigoje, reikalavo ne tik kvalifikuoto pasirengimo, bet ir ypatingos ištvermės: perskridus Šiaurės jūrą Europos vidurio-rytinėje dalyje iki Kauno reikėjo skristi (vėl) sutemose, esant didžiausiam nuovargiui, be to, turint mažiausią kuro, tepalo likutį. III etapą,

³⁶² „Navigacijos kalba kalbant, kryptis New-York‘as – Kaunas bus sudėtinė, t. y., artimiausioji distancija (didžiojo rato arka) į Londoną; iš ten kiek pasukus į žiemius, kita didžiojo rato arka į Kauną.“ S. Dariaus kalbos lietuvių radijo laidoje rankraštis. Pitsburgas, 1932-10-23. BLKM, DGK.

ypač jo atkarpų žemyninėje Europoje variacijas, tenka nagrinėti it per padidinamąjį stiklą: čia iškyla daugiausia prieštaravimų; čia „Lituanica“ ištiko katastrofa.

1932 m. skaičiuodamas skridimo kryptį (kompaso kursą), greitį, laiką II etape virš Atlanto³⁶³, S. Darius svarstė Europą pasiekti ties Airija ir Anglijos šiaurine dalimi, vėliau patikslino laikysiąs Londono krypties; atitinkamai jis planavo III etapą Europos šiaurėje ir šiaurės rytuose. Variantai tokie:

- „Skridimas iš New-Foundland‘o per Atlantiko vandenyną į Airiją (...) Skridimas per Airiją, Airių jūras, Angliją, Žiemų arba Vokiečių jūrą, Vokietiją Baltijos jūros pakraščiais“³⁶⁴;

- „Kryptis didžiojo rato arka New-Yorkas – London (...) kita didžiojo rato rato arka London – Kaunas: London – Alkamaar (Alkmaaras, Olandija – G. S.) – Oldenburge (Olandija (turėtų būti Oldenburgas, Vokietija – G. S.)) – Hamburg – Grefswald – Stolp (nuo 1945 m. – *Shupsk*, Lenkija – G. S.) – Karaliaučius (Vokietija (vok. *Königsberg*, nuo 1945 – Kaliningradas, Rusija – G. S.)) – Kaunas“³⁶⁵.

S. Darius šiuose variantuose mini tik tris šiaurinius Baltijos pakrantės taškus Pomeranijoje ir Rytprūsijoje (Štolpas, Grefsvaldas, Karaliaučius) ir visai nemini tarp jų esančio laisvojo Dancigo miesto (vok. *Danzig*, dab. Gdanskas, Lenkija), taip pat ir Dancigo (kitaip – Lenkų) koridoriaus teritorijos. Neatmestina, kad iš pradžių S. Darius optimistiškai tikėjosi preciziškai skristi „Baltijos jūros pakraščiais“ ties Vokietija, iš tolo aplenkti Lenkiją ir praskristi Dancigo (dab. Gdanko) įlankos pakraščiu, nekliudyti prie pat esančio Dancigo ir/ arba koridoriaus. Peršasi prielaida, kad tokiu būdu jis (gal diplomatams patarus) vengė polemikos – ypač su oficialiuoju Kaunu, mat atskridimas iš Lenkijos pusės galėjo būti „politiškai neparankus“. Tokią nuostatą dar 1930 m. birželį pastabose apie *Chicago Daily News* projektą ir JAV „biznierių“ kelionę

³⁶³ I etapo skaičiavimai buvo elementarūs ir nekėlė dvejonų; BLKM yra išlikę S. Dariaus padirki skaičiavimų fragmentai: daugiausia – žymos pieštuku ant specialaus braižybinio popieriaus lakštų, paliktos apmąstant II etapą, t. y. skrydį virš Atlanto vandenyno.

³⁶⁴ S. Dariaus kalbos lietuvių radijo laidoje rankraštis. Pitsburgas, 1932-10-23. BLKM, DGK.

³⁶⁵ S. Dariaus laiško LAK valdybos nariui, Lietuvos Aviacijos viršininkui gen. št. plk. S. Pundzevičiui rankraštis. Čikaga, 1932-12-02. BLKM, DGK. Plg. 1932-12-02 įrašą S. Dariaus dienoraštyje: „Sustatom laiško projektą Liet. Karo Aviacijos Viršininkui.“ VDKM, G-1354/29.

pasižymėjo B. K. Balutis: esą į Lietuvą skrendantiems amerikiečių lakūnams verčiau Karaliaučiuje pasipildyti kuro ir „atlekti“ iš Vokietijos; pasiuntinys kaip pavyzdį paminėjo Lietuvos URM įspėjimą prancūzų karo lakūnams, kad jei jie „prieš tai priims vaišes Vilniuje“, tai į Lietuvos oro erdvę nebus įleisti, nes „perskristi administracijos liniją neleidžiama“³⁶⁶. Po „Lituanicos“ katastrofos P. Žadeikis tvirtino: „Lakūnai nemanė Vokietijos, kaip ir Lenkų Koridoriaus, kliudyti, nes jiems buvo priminta, kad Lenkų Koridoriaus rajonas yra pavojingas visais atžvilgiais, taigi ir oru lekiant“³⁶⁷ (šį teiginį dar teks keliskart nagrinėti, bet iškart paminėtina, kad juo konsulas prieštaravo sau pačiam, - taip pat kaip ir kitu teiginiu, esą išskrisdami lakūnai jam sakė lėksią per Škotiją³⁶⁸). Vis dėlto labiau tikėtina, kad 1932-aisiais S. Darius optimistiškai pasiklojė savo navigacijos precizika – turbūt todėl, kad tuomet dar ketino naudotis radionavigacija. Nors konsulas P. Žadeikis griežtai tvirtina, ko lakūnai „nemanė“, šaltiniai aiškiai rodo tai, ką jie planavo: planavime kuo toliau, tuo dažniau minėta Vokietija.

LAK pirmininkas Z. Žemaitis gavo Aviacijos viršininko persiūtą S. Dariaus laišką ir... labai susirūpino. Jis pasistengė atgrasyti S. Darių nuo sumanymo skristi Baltijos pakrantėmis, nes ten: 1) „nėra nuolatinės oro susisiektimo naktinės linijos, todėl niekur nėra nei specialių švyturių; 2) „pajūrio laivų švyturiai stovi ne vienoj linijoje ir iš aukšto gali būti blogai pastebimi“; 3) „maža aerodromų ir nesant naktinio oro susisiektimo linijos jie neapšviesti“; 4) „pajūry oras neramus, vėjuotas ir sūkuriuotas“. Tame pačiame laiške Z. Žemaitis pasiūlė alternatyvą: „Londonas, Amsterdamas, Hannoveris,

³⁶⁶ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio *pro memoria*. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 1.

³⁶⁷ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio pranešimas URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 97. T. p.: „Mūsų lakūnai buvo nusistatę savo kelionėje vengti Lenkų koridoriaus ir Vokietijos. Betgi jie buvo pasiėmę paprastą Vokietijos vizą ant savo U.S.A. pasų tam atsitikimui, jeigu būtų priversti nusileisti vokiečių žemėje“. P. Žadeikio paaiškinimas Amerikos lietuvių visuomenei dėl aut. „Lietuvaitės“ komentaro „Sandaroje“, „Naujienose“ ir „Keleivyje“ (08.11,15, 16 d.), LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 238.

³⁶⁸ P. Žadeikio teiginiai labai svarbūs, nes jais tradiciškai argumentuojamos menamo maršruto hipotezės. Savo tyrime jais nesiremiame, nes pats P. Žadeikis parūpino S. Dariui ir S. Girėnui Vokietijos vizas ir po starto telegramose Lietuvos pasiuntinybėms pranešė jų laukti Londone ir Berlyne. Kodėl konsulas elgėsi vienaip, o liudijo kitaip – iš turimų šaltinių neįmanoma nustatyti. Kadangi URM demontuojant gandus konsulo išsamų liudijimą paskelbė oficiozas, galima išvelgti diplomatinę-politinę dingstį riboti „rizikingas“ maršruto interpretacijas (Dariaus ir Girėno išskridimas konsulo P. Žadeikio nušvietime // *Lietuvos aidas*, 1933-08-23, nr. 189 (1861), p. 2).

Berlynas, Stolpas, Dancigas.³⁶⁹ S. Darius, įvertinęs profesoriaus argumentus, 1933 m. vasario 25 d. jam pranešė, kad skris pasiūlytu maršrutu³⁷⁰. LAK operatyviai sureagavo į S. Dariaus prašymus atsiųsti aviacinių žemėlapių, „aiškiai nurodyti švyturių liniją“ ir patarti dėl Lietuvos radijo stoties transliacijų radionavigacijos reikmėms, atsiuntė tarptautinio oro susisiekimo vadovą. S. Darius buvo patenkintas, laikėsi šio susitarimo ir neketino jo keisti: kovo 15 d. pirmame laiške Prekybos departamento Aeronautikos skyriui nurodė skrisiąs ir per Vokietiją, ir Lenkiją³⁷¹. Maždaug tuo pat metu, kovo 18 d. bičiuliui Čikagoje jis rašė: „Nustačiau kelioniai kryptis, apskaičiavau įvairias distancijas, be to, užbaigiau sutvarkyti astronominės navigacijos dalykus, viskas sekėsi kuo puikiausiai.“³⁷² LAK pasiūlytas III etapo maršrutas buvo detaliausias, žemėlapiuose pažymėtas žymiai ryškiau nei kiti, atsarginiai maršrutai.

Tačiau tuo aiškumas baigėsi: vėliau Kaunas ir Vašingtonas nebesulaukė S. Darius patvirtinimo, kada tiksliai jis planuoja skristi per šias teritorijas. Kadangi skrydžio planą rengė vien S. Darius, tai pritrūko aiškumo ir kilo šioks toks sąmyšis.

Balandį, gegužę LAK neatlyžo, aktyviai reikė susirūpinimą bei paramą S. Dariui: atsiuntė Didžiosios Britanijos, Nyderlandų ir Vokietijos pakrančių žemėlapius, tarptautine konvencija patvirtintų radiopelengacijos taisyklių ištrauką (jomis paremta instrukcija maršruto atkarpai Berlynas – Dancigas – Karaliaučius), Kauno radijo stoties ir radiofono dažnius bei galimų specialių transliacijų periodus ir į Vakarus nuo Berlyno esančių naktinių skrydžių trasų (Belgijoje, Vokietijoje) bendrovės *Deruluft* specialiai parengtus aprašymus³⁷³, be to, dar ir patikslintas *Deruluft* rekomendacijas – grafiką, koku paros metu

³⁶⁹ LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio laiškas S. Dariui. Kaunas, 1933-01-19. BLKM, DGK.

³⁷⁰ S. Dariaus laiškas LAK pirmininkui Z. Žemaičiui. Fort Lauderdale, 1933-02-25. BLKM, DGK.

³⁷¹ “The course as you will notice touches the following countries: British possessions of Canada and New Foundland, Ireland, England, Netherlands, Northern part of Germany, Poland and Lithuania.” S. Dariaus laiško Prekybos departamento Aeronautikos sk. rankraštis. Majamis, 1933-03-15. BLKM, DGK.

³⁷² S. Dariaus laiškas Jonui Valaičiui, „Vienybės“ vyr. redaktoriui. Fort Lauderdale, 1933-03-18. VDKM, EJA, t. 9, p. 78.

³⁷³ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas S. Dariui. Kaunas, 1933-04-10. T. p.: ankstesnius LAK teiginius ir Aviacijos tarpininkavimą prašant *Deruluft* bendrovės pagalbos (skrydžio metu per radijo ryšį orientuoti „Lituanica“) patvirtinantis Aviacijos viršininko gen. št. plk. S. Pundzevičiaus laiškas S. Dariui: Kaunas, 1933-04-04. BLKM, DGK.

kokios krypties geriau laikytis³⁷⁴, taip pat naktinių skrydžių trasų schemas³⁷⁵. Bet S. Darius nebeatsiliepė. Jis nepaisė daugybės LAK raginimų ir priminimų: „prašome pranešti, nuo kur LAK turės pradėti rūpintis Jumis skrendant“; „prašome nepamiršti mūsų Aero Klubo, suteikiant jam plačias informacijas“; „mums tuo tarpu nežinomas Tamstos radio stoties galingumas, bangų rūšis ir ilgis, sistema ir tipas“; „laukiame Tamstos atsakymo (...), tos žinios mums būtinos“. 1933 m. balandžio 22 d., „pribrendus reikalui garbingus svečius sutikti Kaune“, LAK pirmininkas Z. Žemaitis kreipėsi į A. Kalvaitį prašydamas skubiai suteikti žinių apie „tikrąją pasirengimų perskridimui eigą“. Šis atsakė taip: „Kaip teko patirti iš kap. Dariaus, jie planuoja vartoti taip vadinamą Lindbergh'o kelią. Iš New Yorko lakūnai lėks į New Foundland. (...) Tolymesnis jų maršrutas: Islandija (čia galėjo būti „Irlandija“; kita vertus, W. Postas pasirūpino būtent Islandijos leidimu – G. S.), Anglija, Vokietija, Dancigas, o gal Lenkija ir Lietuva.“ Kartu konsulas pažymėjo: „Lakūnai, kiek man žinoma, dar negavo oficialės vyriausybės šiam žingsniui sankcijos (...) tuo reikalu, teko girdėti, jie dar nepasirūpino.“³⁷⁶ Taigi Turto globėjas ir veiklą baigiančio Fondo pirmininkas „pasirengimo eigos“ irgi tiksliai nežinojo, tik iš nuogirdų minėjo Vokietiją ir „gal Lenkiją“. Tiek LAK ir tesužinojo.

Tuo pat metu S. Darius tarsi ignoravo JAV Prekybos departamento Aeronautikos skyriaus prašymus nedelsiant patikslinti skrydžio informaciją. Tik birželio 9 d. S. Darius Prekybos departamento Aeronautikos skyriui nurodė (neva) planuojamą starto datą (rugpjūčio 6-ąją), bet maršruto plano nebepatikslino. Birželio 19-ąją Valstybės departamentas per JAV ambasadą Paryžiuje kreipėsi Airijos, Didžiosios Britanijos bei Šiaurės Airijos, Lenkijos ir Lietuvos leidimų (Nyderlandų ir Vokietijos leidimų nereikėjo pagal dvišales

³⁷⁴ „Naktiniam skridimui iš Londono apšviesta sekančioji linija: London – Kanal- Jūros pakraštys – Ostende-Bruessel – Koeln – Dortmund – Mindau – Hanover – Berlin.“ Vokietijos-Rusijos oro transporto bendrovės „Deruluft“ atstovo laiško Kauno Karo Aerodromo Komendantui nuorašas; be parašo, be datos. BLKM, DGK.

³⁷⁵ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas S. Dariui. Kaunas, 1933-05-02. BLKM, DGK. Schemos rastos sudužusios „Lituanicos“ kabinoje: *Nachtstrecke Koln-Brussel-London, 1:800 000*; *Nactskarte Berlin-Hannover-Amsterdam, 1:800 000*. VDKM, S-23188; S-23186.

³⁷⁶ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio atsakymas (į LAK pirmininko Z. Žemaičio laišką, Kaunas, 1933-04-22), 1933-05-16. VDKM, ARA, S-4659.

sutartis)³⁷⁷. Daugiau Vašingtonui nieko nebuvo pranešta.

Paузė S. Dariaus susirašinėjime su Vašingtonu ir Kaunu užsitęsė beveik tris mėnesius, nuo kovo iki birželio. Galima spėti, kad taip nutiko dėl... radijo įrangos: kaip tik tada paaiškėjo, kad gamintojai nesuteiks nuolaidų ir kad paremti žadėjusios bendrovės atsisakė ketinimų; lakūnai gal būtų patys įpirkę radijo įrangą (už pajamas iš pašto ženklų ir nuosavas bei skolintas, gal net Lietuvos vyriausybės suteiktas lėšas), bet jau pernelyg skubėjo išskristi. S. Darius viešai aiškinosi taip: „Planavome įsigyti ir radio aparatą, bet kadangi laikas trumpas ir kadangi nenorime ilgiau gaišuoti, jo neimsime, tikėdami, kad nuskrisime ir be jo pagalbos. Skridimo datos negalime nustatyti, nes negalime pasakyti, kuomet pasitaisys oras“³⁷⁸ (primintina, kad praėjus porai dienų Atlantą vienas perskrido J. Matternas, o S. Darių ir S. Girėną tuomet labiau gaišino vėluojanti parengtis). Tai buvo labai svarbus momentas. Radionavigacijos (priverstinis) atsisakymas S. Darių paskatino daugiau vilčių dėti į astronavigaciją – pažangų, bet aviatorių praktikoje retą ir nebūtinai patikimą, nuo orų sąlygų visiškai priklausantį, piloto specialių įgūdžių ir didelės koncentracijos reikalaujantį metodą³⁷⁹. S. Darius Floridoje jos mokėsi spręsdamas teorinius uždavinius, neturėjo progos praktiškai išmėginti skrydžio metu ir veikiausiai nenaudojo skrisdamas per Atlantą³⁸⁰; S. Girėnas astronavigacija išvis nemokėjo naudotis, teorinės užduotys jam buvo per sunkios. Taigi, priešingai nei tradiciškai teigiama, astronavigacija labiau pasitarnavo viešiesiems ryšiams negu skrydžio tikslumui ir saugumui. Iš tikrųjų

³⁷⁷ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 1, 4, 6.

³⁷⁸ Kapitono Dariaus pareiškimas (speciali žinutė iš Niujorko) // *Naujienos*, 1933-06-01 (iškarpa in: VDKM, EJA, t. 9, p. 130).

³⁷⁹ Plg. skirtingas nuomones: „Tolimiems skridimams lakūnai prie kompasu kurso, kurį ne visada galima patikrinti, dar naudoja astronominę navigaciją. Jūrininkams plaukiant laivu (...) yra gana laiko atlikti dangaus kūnų kamų matavimus ir pagal juos apskaičiuoti laivo geografinę padėtį. Kur kas sunkiau tai padaryti greit lekiančiame lėktuve. Todėl astronominė navigacija lakūnui palieka tik kaip padedamoji priemonė ir tik tolimese kelionėse.“ MAČIUIKA A. Oreivybė... p. 258. „Astronominis orientavimasis yra būtina reikalingas kiekviename tolimų distancijų skridime. Labai retas atsitikimas gali būti, kad ilgoje kelionėje, pakilus iki 400-5000 m aukščio, nebus rasta nė vienos vietos, iš kurios galima būtų pamatyti ar tai žvaigždės ar saulė. Prityręs navigatorius per keletą minučių gali nustatyti savo geografinę padėtį su tikslumu 20-30 km.“ GUSTAITIS A. Dariaus-Girėno ir Vaitkaus žygių sugretinimas // *Lietuvos sparnai*, 1939, nr. 11, p. 296-297.

³⁸⁰ A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Akte bent keturiskart pozityviai įvertinant „lakūnų pasiruošimą kelionei“ tik paminimas oktantas, tačiau nėra nė užuominos apie praktiškai pasitelktą astronavigacijos metodą. Tokių įrodymų, šio tyrimo duomenimis, nėra iki šiol (tik navigacijos specialistai įrodymų dar galėtų įdėmiau ieškoti S. Dariaus naudotuose žemėlapiuose).

lakūnams teko kliautis elementariausiais orientavimosi būdais: vizualiuoju³⁸¹ ir instrumentiniu³⁸². Taip pakrypus reikalams, įgūdžiai lėmė beveik viską. Skraidymo treniruočių analizė (I-1-1, Priedas nr. 2) nepatvirtina buvus intensyvių treniruočių ir leidžia manyti, kad bent S. Girėnui gerokai trūko instrumentinio skridimo patirties. Skrendant ilgą nuotolį nežymi vėjo nuonaša, prietaisų instrumentinės ar kitos paklaidos ir skaičiavimų netikslumai galėjo nublokšti toli nuo planuoto kelio: 1932 m. A. Earhart taikėsi į Prancūziją, bet atsidūrė Airijoje; 1934 m. broliai Adamowicz manė nusileidę Airijoje, o išties nutūpė Prancūzijoje. S. Darius ir S. Girėno laukė dar didesnis, ypatingas iššūkis dėl to, kad tarptautinių lenktynių kontekste ir tautinėje „propagandoje“ jų skrydžio unikalumas, pagrindinis tikslas ir prasmė buvo iš Niujorko tiesiogiai nuskristi į Kauną. Taigi navigacijos užduotis artėjant startui ne aiškėjo, o komplikavosi. Ir jei taip, tai S. Darius – apsaugodamas projektą ir prisiimdamas dar didenę riziką – vengė šitai pranešti ir Kaunui, ir Vašingtonui.

Kur jis galiausiai apsisprendė skristi – neaišku. Žemėlapių ir schemų analizė³⁸³ leidžia manyti, kad S. Darius siekė maksimaliai apsidrausti ir galiausiai neatmetė jokie maršruto varianto III etape (tikrai planavo ir Vokietiją). Skrydin pasiėmė žemėlapius, kuriuose pažymėti bent keturi maršruto variantai.

Žemėlapiuose detaliausiai parengta II etapo kryptis – į Londoną. Ši pagrindinė linija III etape už Šiaurės jūros išsišakoja. Žemyninėje Europos

³⁸¹ Orientavimosi metodai – pilotažas (pasen; angl. *pilotage*) ir skaičiuojamoji navigacija (*dead reckoning*): kelias nustatomas pagal vizualius orientyrus žemėje ir pagal krypties (kompaso) rodmenis ir greičio bei laiko santykį.

³⁸² Vad. aklašis skridimas (angl. *blind flying*): kelias nustatomas vien pagal specialių ir standartinių navigacijos prietaisų rodmenis.

³⁸³ Išnagrinėti 31 žemėlapiai bei schemas: 22 – VDKM rinkinyje (1933-07-17 „Lituanicos“ katastrofos vietoje vokiečių pareigūnų rasti ir Lietuvos URM perduoti dokumentai; iš jų 4 schemas: kompas variacijos, atmosferinio slėgio zonų, naktinių skrydžių trasų); 8 – privačioje neskelbiamoje saugykloje rastame A. Gustaičio pakomisės Akto Priedų pakete (Priedai I, II, VII, VIII: meteorologo St. Olšausko trys „sinoptiniai žemėlapiai“, keturi fiziniai ir topografiniai žemėlapiai su „Lituanicos“ planuotais bei menamais maršrutais ir V. Morkaus raportas iš įvykų vietos katastrofos vietos schema); 1 – naktinių skrydžių trasa Berlynas-Dancigas iš Brandenburgo žemės archyvo. Žemėlapių autentiškumu priimta neabejoti, tačiau analizuodami VDKM rinkinį priėmėme išlygą: URM archyve išlikusiuose 1933 m. perdavimo-priėmimo aktuose žemėlapiai nedetalizuoti, todėl nėra galimybių patikrinti, kada kurie buvo perduoti URM ir ar visi išliko; neatmestina, kad perduoti ne visi žemėlapiai; kai kurie iš jų galėjo būti suniokoti lėktuvo kabinoje katastrofos metu. Todėl negalime teigti, kad turime tuos pačius dokumentus kaip 1933 m. oficialūs tyrėjai Berlyne ir Kaune, juo labiau – kaip patys lakūnai S. Darius ir S. Girėnas.

dalyje variantai tokie:

1) sausuma per Roterdamą ir Hanoverį (pažymėtas ir Aviacijos viršininko siūlymas – per Amsterdamą ir Hanoverį; *Deruluft* siūlė pradėjus temti sukti piečiau, apšviesta naktine trasa per Briuselį ir Kiolną) į Berlyną, iš čia per Schivelbeiną (nuo 1945 – lenk. *Świdwin*) į Dancigą ir Karaliaučių ir per Pilkalnį arba Stalupėnus (vok. *Pilkallen, Stallupönen*, nuo 1946 – rus. Nesterovas, Dobrovolskas) į Kauną. Šis maršrutas rekomenduotas ir parengtas LAK³⁸⁴, vėliau S. Dariaus pakoreguotas pagal LAK atsiųstą papildomą informaciją: detaliausiai sužymėti aviaciniai švyturiai ir naktį apšviesti aerodromai³⁸⁵;

2) šiauriau, Nyderlandų pakraščiu per Amsterdamą, Oldenburgą, Baltijos jūros pakrantėmis Kylį ir (pakraščiu praskrendant Dancigo įlanką) Karaliaučių į Kauną. Šis maršrutas – S. Dariaus savarankiškai nubrėžta elementari tiesė pagal pirminį planą, kuriam prieštaravo LAK bei Aviacijos viršininkai³⁸⁶.

Kituose žemėlapiuose pažymėti du atsarginiai variantai (A. Gustaičio pakomisės VII priede jie pavadinti „pagalbinėmis kryptimis trumpinant kelią“):

3) per Airiją, iš vakarų kertant salą piečiau Golvėjaus įlankos ir toliau per vidurio Angliją, Amsterdamo „tiesiosios“ link³⁸⁷,

4) per Škotijos šiaurę, iš vakarų kirtus Luiso salą ir toliau tiesiai – Kylio link ir taip pat Baltijos pakrantėmis į Kauną³⁸⁸.

A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės Akto³⁸⁹ VII priede (žemėlapyje) II etapo kryptis į Londoną įvardyta kaip „pagrindinis „Lituanicos“ užsibrėžtas maršrutas“³⁹⁰. Šio maršruto tąsa žemyninėje Europoje Akte įvardyta pagal planavimo žymas autentiškuose (po katastrofos lėktuve rastuose) žemėlapiuose, tik paminėti kiti atraminiai taškai nei S. Dariaus susirašinėjime: „Londonas –

³⁸⁴ „Ant vieno iš išsiųstų žemėlapių yra pažymėtas maršrutas, kuris apšviestas įvairiuose ruožuose įvairiu laiku (...) Ant topaties žemėlapijo yrapunkturu praveistas tiesus maršrutas: Londonas-Roterdamas-Hanoveris.“ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas S. Dariui. Kaunas, 1933-04-10. BLKM, DGK.

³⁸⁵ *Übersichtskarte von Europa: Hannover / Berlin; Danzig / Wilna; Calais / Kiel. 1:800 000.* VDKM, S-23187; S-23924; S-23189.

³⁸⁶ *Ibid.*

³⁸⁷ *Rand McNally Standard Map of Ireland. 18,5 km=1 inch.* VDKM, S-23197.

³⁸⁸ *Rand McNally Standard Map of Scotland. 10 km=1 inch.* VDKM, S-23185.

³⁸⁹ Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 49-54.

³⁹⁰ Priedas VII. Priedų paketas. Privati saugykla.

Amsterdamas – Svinemünde (dab. lenk. *Świnoujście*) – jūrų pakraštys – Karaliaučius – Kaunas.“ Svarbu pastebėti, kad Akto VII priede – Europos žemėlapių fragmente be legendos – nubraižyti ne visi keturi, o tik trys maršruto III etapo variantai: „pagrindinis „Lituanicos“ užsibrėžtas maršrutas“ ir „atsarginės kryptys trumpinant kelią“. Priedo autoriai nežinomi, bet specifinės žymos leidžia manyti, kad jį braižė pakomisės nariai (arba talkininkai). Pakomisės nariai buvo Aviacijos karininkai ir turėjo žinoti bent paties Aviacijos viršininko rekomendaciją S. Dariui skristi per Berlyną ir Dancigą. Tačiau šios krypties (ir LAK rekomenduoto varianto) jie nepažymėjo VII priede ir nepaminėjo Akto tekste. Tokiu būdu oficialūs tyrėjai (kažkodėl) atmetė maršruto per Berlyną ir Dancigą net teorinę galimybę, gerokai supaprastino bendrą plano vaizdą ir paliko spragą tolesnėje savo argumentacijoje: nepagrindė S. Dariaus galimybių orientuotis skrendant virš Vokietijos sausumos, ištikus „krizei“. Veikiausiai jie rėmėsi tuo, kad Aviacijos ir LAK siūlymai skristi per Berlyną ir Dancigą buvo pagrįsti radijo pelengacijos metodu ir tapo neaktualūs (ar bent neteko pranašumo), lakūnams neįsigijus radijo įrangos. Bet kartu šitaip pareigūnai „dementavo gandas“, tyčia ar netyčia antrino ankstesniam vokiečių oficialių tyrėjų Pranešimui ir atliepė oficialiojo Kauno ir Berlyno politinį interesą mažinti įtampą, užkirsti insinuacijas Vokietijos (naujamajai A. Hitlerio) vyriausybei (plačiau žr. II-1-1, II-2-1/2).

„Lituanicos“ kabinoje po katastrofos rasti žemėlapiai, į vakarus nuo Berlyno – per Nyderlandus, Belgiją, Vokietiją – einančių naktinių skrydžių trasų schemas³⁹¹ neatitinka supaprastinimų A. Gustaičio pakomisės Akte ir P. Žadeikio kontroversiško teiginio esą „lakūnai nemanė Vokietijos, kaip ir Lenkų Koridoriaus, kliudyti“. Į ypatingai ankštą „Lituanicos“ kabiną S. Darius pasiėmė įvairių Vokietijos regionų fizinius ir net itin smulkaus mastelio

³⁹¹ *Nachtstrecke Köln-Brüssel-London. Deutsche Luft Hansa A.G. 1:800 000. VDKM, S-23188. Nachtstrecke Berlin-Hannover-Amsterdam. Deutsche Luft Hansa A.G. 1:800 000. VDKM, S-23186.*

Europos ir Rusijos politinius žemėlapius³⁹². Smulkaus mastelio žemėlapiai profesionaliai naudojami „kontroliniams taškams“ ir ilgoms faktinio kelio atkarpoms žymėtis, bet šiuose nerasta jokių žymų, todėl ši paskirtis abejotina. Žemėlapių „perteklių“ galima aiškinti ir taip: įvertinant tyčinio arba netyčinio nuokrypio (dezorientacijos) tikimybę, ruošiasi įvairioms situacijoms, - ir Vokietijoje, ir kitur.

Faktinis maršrutas skridimo metu S. Dariaus yra pažymėtas tik I etape ir II etapo pradžioje (ruože Niujorkas – šiaurės vakarų Atlanto vandenynas) ir tik viename žemėlapyje (tiksliau, iš trijų žemėlapių suklijuotame ritinyje)³⁹³. Šiame ritinyje S. Dariaus planuotą maršruto atkarpą Niujorkas – Londonas (kuri skridimo krypties (kurso) bei laiko žymomis yra padalyta į 30 atkarpų) tiksliai perrašė vokiečių oficialūs katastrofos tyrėjai³⁹⁴. Lietuvių oficialūs tyrėjai remdamiesi ties šia kreive skrydžio metu lakūnų surašytais paskiromis frazėmis, skaičiais³⁹⁵ priėjo išvados, kad „buvo skrista pradžioje kelionės kryptimi į Londoną“³⁹⁶. Toliau tyrėjai nieko nekonstatavo ir tik spėjo, nes išskyrus šį ritinį, niekur kitur – žemėlapiuose, užrašų knygelėse – nerado skrydžio užrašų. Faktinio maršruto pabaiga, katastrofos regionas Vokietijos šiaurės rytuose – Berlinchenas (dab. lenk. *Barlinek*), *Königsberg in der Neumark* (nuo 1945 – lenk. *Chojna*), Kuhdammas (dab. lenk. *Pszczelnik*), Rosenthalis ir Soldinas (dab. lenk. *Myślibórz*) – žemėlapiuose neišskirtas, nepažymėtas (žinomas iš kitų šaltinių). Tačiau akivaizdu: žemėlapyje Hanoveris-Berlynas LAK rekomenduoto planuoto maršruto linija driekiasi vos

³⁹² *Übersichtskarte von Europa: Kiel / Kopenhagen; Breslau. 1:800 000.* VDKM, S-23194; S-23195.³⁹² *Rand McNally Standard Map of: Europe; Russia and Independent Russian States. 1:8,870 000.* VDKM, S-23192; S-23193.

³⁹³ Iš trijų žemėlapių suklijuotas ritinys. VDKM, S-23202.

³⁹⁴ Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 26.

³⁹⁵ Vietovės ir ties jomis skrendant pažymėtas GCT laikas (*Greenwich Civil Time* JAV vartotas iki 1952, literatūroje tapatinamas su GMT arba UTC – laikas 0° rytų ilgumos, laiko zonų atskaitos taške): praskridus *Cape Ann* (Annos kyšulys ties Rockportu, Masačiusetsas, JAV) 1:52; *Grand Manan Island* (Grand Manan sala; dab. Kanada) 14:20; *Magdalen Islands / Les Îles-de-la-Madeleine* (Magdalenos salos, tarp Princo Edvardo ir Niufaundlando salų; dab. Kanada) 16:42; Niufaundlandas 17:41, 18:45, 19:57; paskutinė žyma Atlante – 21:00. Jei startuota apie 10:25 (t. y. CET 11:25), tai užrašai siekia apie 10 val. 35 min. skrydžio laiko. Pagal žemėlapius: VDKM, S-23196; S-23200; S-23201; S-23202.

³⁹⁶ Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 51.

20-30 km į vakarus nuo „Lituanicos“ agonijos ir žūties vietovių³⁹⁷! Vadinasi, S. Darius šį regioną buvo studijavęs ir galbūt gerai įsiminė; tik klaustina, ar ekstremaliomis sąlygomis tuo pasinaudojo. Oficialiuose tyrimuose ši aplinkybė liko „nepastebėta“: jos nėra oficialiose hipotezėse.

Vokiečių oficialūs katastrofos tyrėjai argumentuodami duomenų stoka neplėtojo menamo maršruto hipotezės ir apsiribojo aptakiomis prielaidomis:

- „galima manyti, kad nuskristas atstumas iki Europos krantų buvo žymiai didesnis, kaip jų buvo pažymėtas žemėlapyje“,

- „galima spėti, kad per Londoną ir jų apylinkes jie neskrido, nes Angliją praskirti jie būtų turėję dar šviesoj, o apie tai jokių pranešimų niekur nebuvo“,

- „spėjama, kad nusileisti Berlyne jie nebuvo numatę, nes tiksliai laikantis kurso ir esant numatytiems oro sąlygoms (...) pakely tūpti jiems nebūtų buvę reikalo“³⁹⁸.

Lietuvių oficialių tyrėjų hipotezė konkretesnė:

- „pirmus 2500 kilometrų kelio jie nenukrypo nuo savo užsibrėžto maršruto į Londoną. Tolimesnių pastabų (...) visiškai nerasta“,

- „patikimiausia iš hipotezių yra toji, kad lakūnai praskrido per Šotlandijos šiaurę Kiel kryptimi. Tai patvirtina šie faktai: 1) kelias per Škotiją yra trumpesnis negu per Londoną; 2) lakūnų šis kelias yra taipogi žemėlapy numatytas, be to einant konsulo ŽADEIKOS (paryškinta originale – G. S.) pranešimu, paskutiniu momentu prieš skridimą jiedu nusprendė laikytis šio kelio; 3) lakūnai savo skridime virš Europos niekur nebuvo pastebėti, kas lengvai galėjo įvykti jeigu jiedu praskrido Šiaurės Škotiją siauroje vietoje ir toliau skrido vėl virš jūros, pasiekdami krantą jau temstant tuo tarpu kai skrendant per Londoną jiems būtų tekę kristi per Airiją, visą pietų Angliją, Olandiją ir Vokietiją.“³⁹⁹

Lietuvių hipotezė, kaip ir vokiečių, tebuvo spėjimas: „galima tikrai daryti hipotezes, bet nieko tvirtinti tikrai negalima“. „Patikimiausios“ hipotezės

³⁹⁷ *Übersichtskarte von Europa: Hannover / Berlin. 1:800 000. VDKM, S-23187.*

³⁹⁸ Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 58.

³⁹⁹ *Ibid.*, l. 50-51.

pagrįstumu verčia abejoti pagrindinis argumentas: „kelias (...) yra trumpesnis“. S. Darius išties skaičiavo „trumpiausias distancijas“, bet kartu jis žinojo, kad kelias per Škotiją pavojingesnis (reikia ilgiau skristi virš vandens), o kuro ar laiko sąnaudų požiūriu – vargiai efektyvesnis; be to, jis šio maršruto detaliai neparengė: žemėlapiuose aiškumu išsiskiria tik LAK variantas. Planuojant skrydį už atstumą svarbesnis (bent pagal taisykles turėtų būti) saugumas, įvairių kliūčių bei pavojų paisymas. Šie prioritetai „Šotlandijos“ hipotezėje nedera (arba – mažai tikėtina, nors neatmestina – A. Gustaičio pakomisės Akte buvo tyčia praleisti paaiškinimai). Nors sunku nustatyti, kieno rekomendacijomis rėmėsi LAK pirmininkas Z. Žemaitis siūlydamas S. Dariui skristi per Londoną, Berlyną ir Dancigą, vis dėlto neabejotina, kad matematikos profesorius ir pats išmanė ortodrominio maršruto metodiką, skaičiuojamosios navigacijos trigonometriją, radiopelengacijos principą ir alternatyvių maršrutų privalumus bei trūkumus, - taigi siūlė „Lituanicos“ įgulai saugumo, atstumo, patogumo požiūriu optimaliausią variantą. Atsakomybės stoka sunku būtų apkaltinti ir Z. Žemaičiui antrinusį Aviacijos viršininką S. Pundzevičių. Tad kodėl šių, gal optimalių siūlymų „nepastebėjo“ ir lietuvių, ir vokiečių tyrėjai? Kodėl jie „pražiūrėjo“, kad katastrofos vieta – prie pat LAK projektuotos ir iš dalies Aviacijos rekomenduotos maršruto linijos? Lietuvių tyrėjai Škotijos hipotezę po „trumpesnio kelio“ argumento dar paramstė „konsulo ŽADEIKOS“ liudijimu⁴⁰⁰ (kurį paneigia konsulo telegramos⁴⁰¹) ir tik galiausiai pagrindė svariiau: „lakūnai savo skridime virš Europos niekur nebuvo pastebėti.“ Bet ir tai buvę „netikros“ nuogirdos. Taigi argumentacija visiškai neįtikina, kad Škotijos hipotezė yra „patikimiausia“. Darbe ji dar bus sutvirtinta naujais

⁴⁰⁰ „Einant konsulo ŽADEIKOS (paryškinta originale, G. S.) pranešimu, paskutiniu momentu prieš skridimą jiedu nusprendė laikytis šio kelio.“ Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 51. Argumentas suformuluotas klaidingai: iš tiesų konsulo liudijime buvo išlyga („jie numatė, kad galės atsidruti ir prie Londono, bet vis dėlto tolimesnę kelionę planavo vykdyti ne per žemyną, bet Vokietijos ir Baltijos pakraščiais“; in: Dariaus ir Girėno išskridimas konsulo P. Žadeikio nušvietime // *Lietuvos aidas*, 1933-08-23, nr. 189 (1861), p. 2).

⁴⁰¹ „PENKTA VALANDA RYTO DARIUS GIRENAS ISSKRIDO KAUNAN ARTIMAI PER TRISDESIMT VALANDU PASIEKS LONDONA SUTEIKIT ZINIA KAUNUI MUMS = ZADEIKIS.“ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio telegrama, 1933-07-15. LCVA, f. 648, ap. 1, b. 581, l. 4. T. p. žr.: Lietuvos pasiuntinys Berlyne dr. Jurgis Šaulys dienoraštyje („1932.10.XII.10-1934.08.IV“) liepos 15 d. rašo gavęs žinią apie Niujorke pakilusius ir Berlyne „pralėksiančius“ lakūnus. LNM, R-18652/13.

duomenimis, tačiau svarbu pabrėžti: nei Škotijos, nei kitų variantų negalima galutinai patvirtinti arba paneigti.

Apibendrinkime: išryškėjo svarbi komplikacija pasiruošimo metu. Nuo 1933 m. kovo sustojus, vėliau nutrūkus radijo įrangos paieškoms, įstrigo susirašinėjimas su Vašingtonu ir Kaunu. Radijo įrangos atsisakyta dėl finansinių nesklandumų arba apsisprendus dėl tiksliai nežinomų maršruto pakeitimų, - tikrai ne vien dėl lėktuvo „apkrovimo“ ar „svorio sumetimų“, kaip spėjama vokiečių Pranešime ir A. Gustaičio pakomisės Akte⁴⁰². Apie šį pokytį Kaunui nepranešta; Vašingtonui gal ir pranešta, nes JAV diplomatinėms atstovybėms oficialiai prašant užsienio šalių leidimų skrydžiui buvo privalu nurodyti, ar lėktuve yra radijo įranga. Tokiu būdu buvo prarasta galimybė žemyninėje Europoje pasinaudoti LAK pirmininko aprašytu „aviaciniu pelengavimų tinklu“, kuriuo, anot jo, „saugumo sumetimais geriausiai tiktų naudotis“⁴⁰³. Taip pat prarasta galimybė nuo Berlyno susisiekti (Aviacijai tarpininkaujant) su bendrovės *Deruluft* radijo stotimi, o nuo Karaliaučiaus – su Kauno Karo (Aleksoto) aerodromo stotimi (šios signalus ketinta suderinti su specialiomis kasvalandinėmis Kauno radijo stoties transliacijomis). Vašingtonui pateiktasis skrydžio planas (kuriuo remdamasis JAV Valstybės departamentas paprašė užsienio šalių leidimų skrydžiui), o taip pat ir žemėlapiuose detaliausiai parengtos skridimo kryptys liudija, kad ketinta skristi „pagrindiniu“ maršrutu per Londoną, galimai ir Berlyną, Dancigą. Į skrydį paimta navigacijos dokumentacija liudija, kad neatmesti ir atsarginiai variantai, bet jiems buvo prasčiau pasiruošta. Maršruto planavimą ir įgyvendinimą apsunkino netikrumas dėl starto datos. Vašingtonui nurodyta tik formali starto data (rugpjūčio 6 d.), Kaunas (LAK bei Aviacija) apie tai sužinojo likus 2-3 dienoms iki realaus starto. Dėl to prarasta galimybė žemyninėje Europoje naudotis LAK siūlytomis net ir vizualios orientacijos pagalbinėmis

⁴⁰² Nežinia kuo remdamasis A. Gustaitis pareiškė, kad 1933 m. radiokompasas „tebebuvo laikomas amerikiečių karo aviacijos paslaptimi“ (in: GUSTAITIS A. Dariaus-Girėno ir Vaitkaus žygių sugretinimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 11, p. 296-297). S. Darius buvo numatęs, kur radiokompasą įsigyti. Tik paprastas radijo siųstuvas S. Dariui atrodė ir per sunkus, ir abejotinos praktinės naudos.

⁴⁰³ Lėktuve įmontuotam radiokompasso imtuvui fiksuojant laivų, aerodromų ar kt. radijo siųstuvų skleidžiamas radijo bangas rodomas pelengas, t. y. kryptis į radijo stotį nuo orlaivio išilginės ašies.

priemonėmis – aviaciniais švyturiais ir aerodromais, kurie, priklausomai nuo skrydžio laiko, galėjo šviesti arba ne. S. Darius buvo įspėtas apie vizualios orientacijos sunkumus Nyderlanduose ir Vokietijoje, taip pat ir laisvojo Dancigo miesto apylinkėse, kur „ypatingą dėmesį tenka kreipti į uždraustas zonas“. Jis buvo informuotas, kad į vakarus nuo Berlyno jam nurodytose naktinių skrydžių trasose „nuolatiniai ir pagelbiniai aerodromai apšviečiami“ ir „visos radio ir meteorologijos stotys veikia kasdien, tik išskyrus naktis iš sekmadienių į pirmadienius.“ Jis ragintas pranešti apie startą bent prieš 48 valandas, nes „sulig pareikalavimu pagelba (...) būtų suteikta“. Ir jis tikrai neatmetė tranzito ar priverstinio nusileidimo Vokietijoje (tai patvirtina pateiktas skrydžio planas ir vizos pasuose). Bet S. Darius „pagelbą“ atmetė: matyt, skeptiškai vertino jos praktinę vertę ir/ arba nebeketino skristi virš Vokietijos sausumos⁴⁰⁴. Nesklandumų grandinė baigėsi netikėtu spurtu: „Lituanica“ išskrido iš Niujorko liepos 15-ąją, šeštadienį. Skrydis žemyninėje Europoje turėjo baigtis kaip tik naktį iš sekmadienio į pirmadienį. Priešingai nei garsiai skelbė S. Darius, III etapas tapo itin sudėtingas. Tyrėjams nežinomoje vietoje (faktinio maršruto žinios baigiasi už Niufaundlando) pasiekus Europos krantus ir žemyne įskridus į sutemas, rytų kryptimi orai blogėjo. „Lituanica“ skrido virš Vokietijos sausumos, visiškoje tamsoje. Navigacijos požiūriu sąlygos turėjo būti ekstremalios. Pirmadienio naktį ties Kuhdammu įvyko katastrofa.

I. 2. 4. Skrydžio (orų) sąlygos: prognozės, faktas, hipotezė.

Priešingai nei skrydžio starto arba maršruto, orų sąlygų neįmanoma įtakoti. Ruošdamiesi skrydžiui pilotai tegalėjo pasyviai stebėti jų kaitą ir pasikliauti meteorologais. Kontrolės požiūriu, tai buvo galingiausias iš visų *force majeure*. Tai būtina įvertinti, aiškinantis skrydžio planą ir įgyvendinimą.

Populiariame pasakojime orų būklė ir įtaka netiksliai įvardyta arba yra perdėta, net sodriai dramatinuota: literatūroje išsaknijęs teiginys, kad lakūnus Niujorke gaisrino tik subjūrę orai; grožinėje kūryboje „Lituanica“ skrodžia erdves virš audringo vandenyno žaibų nutviekstuose audros debesyse;

⁴⁰⁴ Kitame poskyryje argumentuosime, kad galiausiai persigalvoti paskatino pakitusios orų sąlygos.

kolektyvinėje sąmonėje gajus vaizdinys, kad jei ne „audrų audra“ kažkur ties Rytprūsiais, „Lituanica“ būtų pergalingai nusileidusi Kaune⁴⁰⁵. Tikrovėje orų sąlygos – konkretus meteorologų stebėjimo objektas ir lakūnų darbo terpė. Prieš leisdami lakūnams kilti, meteorologai turėjo patvirtinti bent du faktorius: vėjas palankių kryptių (iš pradžių vyrauja priešinis, reikalingas keliamajai jėgai padidinti, vėliau – kurso krypties) ir virš vandenyno pakankamai ramu, nėra didesnių audrų⁴⁰⁶. Lakūnai turėjo pagal pateiktą prognozę numatyti ir skrydžio metu pagal stebimus faktinius reiškinius įvertinti situaciją ir atitinkamai valdyti orlaivį: tiksliai reaguoti, derinant pilotavimo ir navigacijos technikas.

Orų sąlygos, kaip ir maršrutas, „Lituanicos“ atveju trejopos:

- planuotos, prognozuotos (išskrendant žinomi duomenys apie atmosferinius reiškinius planuotame maršrute),
- faktinės (faktiniame maršrute susiklostę atmosferiniai reiškiniai),
- menamos (hipotetinės).

Kaip ir maršruto atveju, apie faktines orų sąlygas teiškikę fragmentiški duomenys; šiame darbe laikomasi nuostatos, kad jos neįrodomos. Menamos, hipotetinės orų sąlygos darbe yra tikslinamos pagal oficialių katastrofos tyrimų medžiagą ir šio tyrimo metu sukauptus naujus duomenis. Planuotos orų sąlygos geriausiai dokumentuotos (šaltinių grupės – panašios kaip Lentelėje nr. 5), tad daugiausia ir nagrinėjamos.

Į skrydį S. Darius pasiėmė du J. H. Kimballo sudarytus orlapius: 1933 m. liepos 14 d. ryto (su žyma „*am*“ – lot. *ante meridiem*, prieš vidurdienį) ir vidurnakčio (su V. Kaminsko „*Happy landing*“ linkėjimu)⁴⁰⁷. Tai buvo viskas, ką „Lituanicos“ navigatorius galėjo gauti iš JAV Žemės ūkio departamento Orų biuro Niujorke, nes, priklausomai nuo meteorologinių stočių ir užsienyje esančių laivų siunčiamų duomenų, orų sąlygų virš Atlanto brėžiniai biure buvo sudaromi dukart per parą (nuo 1930 m. jie buvo plačiai skelbiami

⁴⁰⁵ Pvz.: „Skaisčių erdvių kaktą debesys apniaukė, / Erdvės rūščiai dreba pro žaibų skeliaudras - / Vai, likimas garsiai rūstų vylių šaukia, / Vai, likimas kursto aistrių audrų audrą!“ MIKULEVIČIUS J. Žodis. In: Du vardai granite... (sud. PAPEČKYŠ K.), p. 33.

⁴⁰⁶ KIMBALL H. J. Telling Ocean Flyers when to Hop // *Popular Science*, 1928-07, p. 16-17.

⁴⁰⁷ JAV Žemės ūkio departamento Orų biuro standartiniame žemėlapyje nubraižyti orlapiai. VDKM, S-23925; S-23201.

radiofotografijos būdu⁴⁰⁸). Tačiau prieš išskrendant paskutiniu momentu, liepos 15-osios rytą S. Darių pasiekė papildomos žinios. J. V. P. Heinmulleris tvirtina, kad likus gal dviem valandoms iki „Lituanicos“ starto jis gavo kabelinę telegramą iš Paryžiaus su naujausia informacija apie situaciją žemyninėje Europoje. Jis įkalbinėjo S. Darių ir S. Girėną atidėti startą: esą virš Europos formuojasi nepalankių orų židinys, pietinėje dalyje stiprėja ir šiaurėn, Rusijos link slenka audringas ruožas, kuris taps pavojinga kliūtimi, – „Lituanica“ nespės jo išvengti kaip W. Posto „Winnie Mae“, skrendanti bent pusantro karto greičiau, ir įskris tiesiai į blašką ir liūtis⁴⁰⁹. S. Darius įspėjimą turėjo įvertinti labai rimtai: šis darinys blokavo pagrindinį, geriausiai parengtą maršrutą ir vertė minimalizuoti skrydį žemyninėje Europoje, stūmė į navigacijos požiūriu nepatogius „Baltijos jūros pakraščius“. JAV Nacionalinės aeronautikos asociacijos chronologas teigė buvęs sužavėtas W. Posto starto („puikiausiais ir greičiausiais pakilimas iš visų, kurių liudininku man teko būti 10 metų stebint rekordinius skrydžius“) ir nuviltas S. Dariaus bei S. Girėno rizikingo apsisprendimo („jie išskrido nepaisydami visų pastangų juos sulaukyti“, „S. Darius labai nekantravo išskristi“)⁴¹⁰. Paskutinį žodį vėl tarė S. Darius: suantspaudavus pašto siuntą jam buvo keblu atidėti startą; be to, gal net suprasdamas pavojus jis išties tikėjo, kad sudėtingiausia bus skristi virš vandenyno ir kad Europoje būtinai pasiseks⁴¹¹.

Grįžtant prie planuoto maršruto peripetijų reikia pabrėžti, kad galutinai apsisprendamas S. Darius rėmėsi ir išvakarėse, ir ką tik gauta meteorologų informacija. Manytina, kad jis didžiausias viltis dėjo į J. H. Kimballo palankias (ir gana tikslias) prognozes I – II maršruto etape (pradžioje priešinis, vėliau palankus vėjas, Atlanto viduryje – nepavojingas žemo slėgio darinys) ir dėl šio

⁴⁰⁸ Now – Radiophoto Storm Charts sent to Ships at Sea (žinutė) // *Popular Science*, 1930-10, p. 22.

⁴⁰⁹ HEINMULLER J. V. P. The Tragedies of the De Pinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450, 462-463. Tas pats – prisiminimuose: HEINMULLER J. P. V. Man's Fight to Fly. Famous World-Record Flights And A Chronology of Aviation. New York, London: Funk & Wagnalls Company, 1944, p. 142.

⁴¹⁰ *Ibid.*

⁴¹¹ „Atlantike nors ir yra lietaus, bet vėjai mums palankūs ir tai mūsų kelionei svarbiausia; Europos pakraščiuose oras nepastovus, bet tas nesudaro mums pavojaus, išsisuksime,“ - išvakarėse esą pasakęs S. Darius. Žr. P. Žadeikio aiškinamuosius raštus ir nuorašus: LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 67-68; t. p. f. 658, ap. 1, b. 266, l. 96-99.

praktinio sumetimo bent iš pradžių ketino laikytis pagrindinės, geriausiai išstudijuotos krypties į Londoną (o ne siekdamas pasitikrinti teorinius kurso, greičio, laiko skaičiavimus, kaip parašyta A. Gustaičio pakomisės Akte). Jei P. Žadeikiui jis tikrai pasakė laikysiąs Škotijos krypties (nors tai ir prieštarautų P. Žadeikio telegramoms Lietuvos pasiuntinybėms su nurodymais laukti lakūnų Londone ir Berlyne), tai galbūt atsižvelgdamas į paskutiniausius J. V. P. Heinmullerio įspėjimus nusprendė, pralėkus „pavojingiausią kelio dalį“ ir išnaudojus palankius orus, sukėlėti šiaurėn – tam, kad minimaliai tesusidurtų su Europoje į rytus tįstančiu audringu frontu (o ne tam, kad sutrumpintų kelią, kaip parašyta A. Gustaičio pakomisės Akte). Jei S. Darius taip apsisprendė, tai LAK ir Aviacijos siūlyta „pagelba“ tapo visiškai bevertė, neteko prasmės.

Toliau plėtojant šią interpretaciją galima manyti, kad po katastrofos J. V. P. Heinmulleris vengė veltis į teisinę painiavą dėl galimai neteisėto „Lituanicos“ skrydžio ir pats nepranešė Lietuvos diplomatams JAV apie paskutinį pokalbį su S. Dariumi: jis tik kaip privatus asmuo pasiteiravo generalinio konsulo P. Žadeikio dėl savo laiškų „Lituanicos“ gabentoje siuntoje, – norėjo juos susigražinti⁴¹². Savo ruožtu Lietuvos diplomatai neprašė J. V. P. Heinmullerio (visuomeninių organizacijų – FAI ir JAV Nacionalinės aeronautikos asociacijos – atstovo) liudijimo: Kaune A. Gustaičio pakomisei pradėjus oficialų tyrimą, jie kreipėsi duomenų tik į oficialius asmenis – JAV Žemės ūkio departamento Orų biuro vyriausiąjį meteorologą J. H. Kimballą ir *Floyd Bennet Field* viršininką J. N. Kelly (tiesa, P. Žadeikis gavo inžinieriaus C. Ferrari memorandumą, bet šis buvo asmeniškai suinteresuotas komunikuoti su diplomatais, nes siekė parduoti įrangos Lietuvos Aviacijai)⁴¹³. Spaudžiamas JAV žurnalistų ir iš dalies naudodamasis proga pareklamuoti atstovaujama verslo bendrove, J. V. P. Heinmulleris tik rugsėjį paviėšino savo liudijimą ir kartu pabrėžė, kad S. Dariui ir S. Girėnui dovanujo (prieš startą ant sparno

⁴¹² A. Wittnauer Co (*Manufacturer of Watches*) atstovo J. V. P. Heinmuller laišakai generaliniam konsului P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-07-27; 1933-08-10. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, p. 95; 91.

⁴¹³ 1933-09-05 *Floyd Bennet Field* viršininkas atsakydamas į generalinio konsulo Niujorke Ž. Žadeikio pasiteiravimą apie tarptautinius ryšius palaikančias JAV nacionalines aviacijos organizacijas (1933-08-31) nurodė: “*Federation Aeronautique Internationale. The American branch of this organisation is the National Aeronautic Association, with the Hon. Hiram Bingham as President.*” LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 208; 209.

prtvirtino) „specialų apledėjimo indikatorių, kuriuo transatlantiniame skridime naudotasi pirmą kartą ir kuris tik neseniai buvo pagamintas JAV sausumos ir jūrų pajėgoms“⁴¹⁴.

Kai paaiškėjo šios aplinkybės, oficialūs katastrofos tyrimai Berlyne ir Kaune jau buvo baigti. A. Gustaičio pakomisė jų neįvertino ir manė, kad lakūnai apie Europoje besiformuojančią audringą zoną nežinojo. Pakomisė tyrimą grindė JAV, Vokietijos ir Lietuvos meteorologų pažymomis:

- JAV Žemės ūkio departamento Orų biuro Niujorke vyriausiojo meteorologo J. H. Kimball 1933 m. rugpjūčio 9 d. laišku Lietuvos generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui (nuorašas ir originalas),

- Vokietijos meteorologo Dr. Soultetus nedatuota (ne vėliau kaip liepos 24 d. rašyta) pažyma „Oro stovis per Atlanto vandenyną, Angliją ir Vokietiją š/m. liepos mėn. 15, 16 ir 17 d.“ (originalas – iš vokiečių Pranešimo, Pranešimo Priedas Nr. 6; lietuvių išvadų Akto Priedų pakete išliko vertimas į lietuvių kalbą);

- Lietuvos meteorologijos biuro vedėjo Stepono Olšausko pasirašyta, nedatuota (ne vėliau kaip rugpjūčio 30 d. pateikta) pažyma „Oro stovis Berlyno-Soldino apylinkėse naktį 1933 m. VII. 16 d. 19 val. ir VII. 17 d. 8 val. ryto laikotarpyje“ su pridėtais 3 brėžiniais (originalai)⁴¹⁵.

Pažymos nelygiavertės: J. H. Kimball rašė tik apie sąlygas virš Atlanto; Dr. Soultetus orų „bendrą stovį“ teaprašė trim sakiniais ir, kaip ir S. Olšauskas, susitelkė į situaciją Vokietijoje; tik S. Olšauskas pridėjo Europos sinoptinius žemėlapius su kruopščiai pažymėtais žemo ir aukšto slėgio centrais, meteorologinių stočių duomenimis. Darytina prielaida, kad abu oficialūs tyrimai paremti ribota meteorologine informacija; vokiečių Pranešime apsiribota veikiausiai tik Dr. Soultetus pažyma.

Naujai interpretacijai ir oficialioms hipotezėms patikrinti atliktas

⁴¹⁴ HEINMULLER J. V. P. The Tragedies of the De Pinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450, 462-463. „*Struth Thermometer*“ neminimas 1933 m. „Lituanicos“ likučių priėmimo akte ir A. Gustaičio pakomisės Akte, taip pat VDKM eksponatų 1944, 2013 m. inventorizacijų sąrašuose.

⁴¹⁵ Atitinkamai: Priedas III, Priedas I, Priedas IX; in: Priedų paketas. Privati saugykla. J. H. Kimball laiško originalas: LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 85-86.

specialus tarpdalykinis tyrimas, pasitelkus inovatyvias istorinių hidrometeorologinių duomenų sistemas (jose suprogramuoti modeliai iš retų antžeminių stočių stebėjimų geba rekonstruoti trimatę atmosferos struktūrą su orų sąlygų parametrais)⁴¹⁶. Meteorologinės reanalizės metodu nustatyti trys (neskaičiuojant „frontinės zonos tarp rytinės JAV pakrantės ir Azorų anticiklono, kuri nedarė įtakos skrydžio trajektorijai“) įtakingi bariniai dariniai planuotame maršrute: 1) virš šiaurės vidurio Atlanto – „nedidelė“ žemo slėgio sūkurio, kritulių, galbūt ir perkūnijos zona, 2) vidurio Europoje – žemo debesuotumo ir nedidelių kritulių zona okliuzijos fronte, 3) rytinėje Europos dalyje – banguotas atmosferos frontas su „blogų orų zona“⁴¹⁷ (žr. vizualizacijas Priede nr. 4). Papildomai patvirtinta, kad 1933 m. oficialūs tyrėjai stokojo duomenų⁴¹⁸. Šaltinių – JAV, Vokietijos, Lietuvos meteorologų pažymų – duomenys pakoreguoti taip: iš esmės patvirtinta J. H. Kimballo prognozė ir faktinių duomenų santrauka maršruto I etape, pataisytos J. H. Kimball ir Dr. Soultetus pastabos II etape ir patikslinti Dr. Soultetus ir S. Olšausko teiginiai III etape (atitinkami reanalizės fragmentai – Priede nr. 4). Naujoji interpretacija patvirtinta iš dalies: nustatyta (papildoma) priežastis, kuri skrendant per Atlantą privertė lakūnus kryptelėti šiauriau ir Europą pasiekti kad ir Škotijos šiaurėje.

Integravę reanalizės rezultatus į naująją interpretaciją, dar kartą apžvelkime galimą sprendimų seką: kur ir kaip nuspręsta skristi iki Europos? Prieš pat „Lituanicos“ startą S. Darius turėjo tik apytikslius duomenis. Atsisakyti pagrindinio (LAK pasiūlyto, Aviacijos patvirtinto) maršruto per Londoną ir laikytis šiauresnės Škotijos krypties galėjo paskatinti bent dvi

⁴¹⁶ SVIDERSKYTĖ G., RIMKUS E., STANKŪNAVIČIUS G. Weather Conditions during a Transatlantic Flight of „Lituanica“ on July 15–17, 1933 // *Baltica*, 2014, Vol. 28 (2), p. 119-130.

⁴¹⁷ „Blogų orų zona pasižymėjo dideliu temperatūros horizontaliu gradientu, galinga debesų danga ir daugybe pavojingų atmosferos reiškinių, tokių kaip gūsingas vėjas, perkūnijos, liūtiniai krituliai, vietomis – žemas debesuotumas (...) Ji buvo nutįsusi nuo vidurio Baltijos iki pat Karpatų.“ In: STANKŪNAVIČIUS G. Ar Darių ir Girėnų pražudė orai? Istorikų ir meteorologų tyrimas. II dalis: išskirtinių orų zonos // *Lituanica-documentica.lt*, 2014-09-25; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=475>>; žiūrėta 2016-03-16.

⁴¹⁸ „Šiuolaikinė reanalizė teikia daugiau informacijos nei buvo prieinama 1933 m. Sprendžiant iš minėtų trijų meteorologų pažymų, jie rėmėsi tik gan reto priežeminių meteorologijos stočių tinklo duomenimis ir ne visada patikima laivų perduodama informacija (dar tenka įvertinti, kad „Lituanica“ skrido šiauriau nuo intensyvios laivybos kelių). Itin svarbus vertikalus atmosferos radiozondavimas nereguliariai buvo vykdomas vos keliose pasaulio vietose (pirmieji radiozondai į orą pakilo 1930 m.)“ SVIDERSKYTĖ G. *et al.* Weather Conditions... p. 122.

nepalankios prognozės: J. V. P. Heinmullerio iš Paryžiaus gautos naujausios žinios apie blogėjančias sąlygas Europoje⁴¹⁹ (neaišku, ar įspėta apie abu, ar apie vieną iš tenykščių barinių darinių) ir J. H. Kimballo išvakarėse netiksliai prognozuota, piečiau numatyto maršruto į šiaurę judanti kritulių zona vidurio Atlante⁴²⁰. J. H. Kimballas padėtį virš žemyninės Europos pavaizdavo tik dalinai; J. V. P. Heinmulleris įspėjo, kad „Lituanicos“ planuotą kelią blokuoja audringų orų zona. Todėl S. Darius nutarė trumpinti kelią Europoje (ne visą kelią!), priartėdamas prie Baltijos krantų kiek galint iš šiaurės. Meteorologinių faktorių įtaką galutinai apsisprendžiant dėl maršruto patvirtina J. H. Kimball teiginys: „jūsų planas buvo šiaurės Škotija“⁴²¹. Tokiu būdu tenka konstatuoti, kad A. Gustaičio pakomisės Akte „Šotlandijos hipotezėje“ pabrėžtas „trumpiausias atstumas“ ir „skaičiavimų tikrinimas“ buvo tik išvestiniai motyvai (realus „trumpinimo“ ir „tikrinimo“ efektas abejotinas).

Ši interpretacija, kaip ir 1933 m. oficialių tyrėjų hipotezės, nėra galutinė. Jei (kol) nebus rasta papildomų šaltinių, tai ir moderniausių mokslinių tyrimų rezultatai bus (turės būti) ginčijami⁴²². Turimais duomenimis galima teigti, kad kryptys į Airiją ir Škotiją vienodai tikėtinos; kryptis į Londoną buvo parengta geriausiai, bent dalį kelio jos buvo laikytasi; Europoje planuotos bent keturios kryptys; iš jų žemyninėje dalyje detaliausiai parengta – per Berlyną-Dancigą.

⁴¹⁹ Plg.: „1933 m. liepos 16 d. sinoptinė analizė parodė, kad tuo metu virš Europos buvo vienas aktyvus žemo slėgio sukūrys ties Pietų Skandinavija ir aktyvus barinis slėnis virš Austrijos. Pastarasis vystėsi šaltame banguotame atmosferos fronte, kuris buvo mažai judrus, tačiau skyrė labai skirtingas oro mases: šiltą bei drėgną Rytų Europoje ir šaltesnę bei sausesnę virš Vakarų ir Šiaurės Europos (4 pav.). Šis slėnis lėtai slinko į šiaurės rytus, formuodamas gausius liūtinus kritulius, škalvus ir perkūnijas, kol, galiausiai, liepos 17 d. susilpnėjo ir buvo išstumtas į Rusijos gilumą.“ SVIDERSKYTĖ G. *et al.* Weather Conditions... p. 126.

⁴²⁰ Plg.: „*The reports from ships are insufficient to express in detail the weather encountered.*” JAV Žemės ūkio departamento Orų biuro Niujorke vyr. meteorologo James H. Kimball laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 85.

⁴²¹ „*It was the plan to cross the Newfoundland Coast near the Island of Fogo; thence on a Great Circle to North Scotland; thence across the North Sea to the Coast which was to be followed to the destination. The plan seems to have been carried out, notwithstanding very difficult navigation.*” J. H. Kimball laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, 1933-08-09. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 86. Tikėtina, kad tuo vėliau pasirinko ir P. Žadeikis, kurio teiginiu A. Gustaičio pakomisė savo išvadose įtvirtino „Šotlandijos hipotezę“.

⁴²² 2014 m. paskelbus tarpdalykinio tyrimo publikaciją, 2015 m. diskusija plėtotą su šios duomenis matematiniais skaičiavimais papildžiusiu inž. G. Kačergiu. Teoriškai „reabilituota“ skrydžio per Airiją ir net per žemyninę Europą tikimybė: esą, jei virš Atlanto prireikė kryptelėti šiauriau, tai visgi ne tiek, kad prireiktų kirsti Škotiją. Tačiau G. Kačergius neatsižvelgė, pvz., į J. V. P. Heinmullerio liudijimą. Tęsiant ir plėtojant diskusiją, reiktų įvertinti kitas, spėjimų ar gandų lygmenyje sklendančias skrydžio per Grenlandiją ar Norvegiją hipotezes.

Hipotezės 1933 m. oficialiuose tyrimuose panašios tuo, kad yra menkai argumentuotos, paremtos ribotomis meteorologų žiniomis. O skiriasi jos štai kuo: jei „Lituanicos“ katastrofos priežastis tyrę vokiečiai „blogą orą“ įvardijo vienu iš „įtariamųjų“, tai lietuviai paskelbė pagrindiniu „kaltinamuoju“. Vokiečių tyrėjų išvadose labiausiai akcentuotas žmogiškasis faktorius (lakūnų nuovargis, dezorientacija, skubiai leisti privertęs kuro stygius) ir kaip antrinė priežastis nurodytas „nuolatos į rytus blogėjantis oras“, iš dalies – ir prastas matomumas katastrofos apylinkėse. Lietuvių išvadose paminėti dėl kuro filtro taršos galimai kilę variklio trikdžiai ir labiausiai akcentuotos „sunkios atmosferinės sąlygos“ Vokietijoje: skrendant į šiaurės rytus nuo Stargardo stipri blaška ir šioje kryptyje „sutiktas“ (nežinia, kuo remiantis taip teigiama: tai akivaizdus perdėjimas) „audringas oras su stipriu lietumi, kuris vyravo Dancigo rajone“, „labai blogas oras“ katastrofos vietoje. Pastarąjį teiginį tarpdalykinio tyrimo duomenys visiškai paneigia: lakūnai gal ir matė perkūnijos blyksnius tolumoje, tačiau bent paskutinę valandą „Lituanica“ skrido iš tolo aplenkdamas atmosferos frontą, o katastrofa įvyko kaip tik geresnių orų properšoje (apatinio aukšto debesys nesudarė išsisinio sluoksnio, buvo netgi pragiedrulių). Numanomi veiksniai, apsunkinę skrydžio finalą (vizualų orientavimąsi skrendant labai mažame aukštyje ir/ arba priverstinį leidimąsi), anaipol ne dramatiški: debesuotumas (tamsa, prastas matomumas), nestiprus gūsingas vėjas ir galimas pažemės (ar kiek storesnis) rūkas. Jie vertintini kompleksiskai, kartu su eile kitų aplinkybių: be kita ko, įvertinant techninę lakūnų ir lėktuvo parengtį (antai, „Lituanica“ neturėjo šviesų), skrydžio plano specifiką ir jo keitimą pasiruošimo metu, prieš pat skrydį ir, galimai, skrydžio metu.

Tenka konstatuoti, kad nei vokiečių, nei lietuvių tyrėjai negalėjo tiksliau įvertinti S. Dariaus ir S. Girėno parengties, skrydžio sąlygų ir jo atlikimo, nes neturėjo pakankamai duomenų, o be to, skirtingai suvokė tyrimo objektą, atitinkamai traktavo savo užduotis ir tikslą. Ši esminį skirtumą lengva identifikuoti klausimu: ar gali būti, kad skrydžio įkvėpėjas ir pagrindinis organizatorius, įgulos vadas ir navigatorius Steponas Darius padarė klaidų? Iš esmės, vokiečių tyrėjai atsakė atsargiu „TAIP“. Lietuvių tyrėjai – griežtu „NE“.

Vokiečių „TAIP“ nebuvo paskelbtas Lietuvoje ir netgi JAV; išpopuliarėjo tik lietuvių „NE“. Empirinio tyrimo įžvalgos atsargiam „taip“ iš principo neprieštarauja, bet jo ir neįrodo (trūksta arba nėra faktinio skrydžio empirinių duomenų), be to, verčia nepasitikėti bendru vokiečių tyrimo kontekstu (žr. oficialių tyrimų analizę II-2-2). Tad tiesos reikia ieškoti tolesniais – geriau, tarpdalykiniais, tarptautiniais – tyrimais.

Reziumuojant I dalį verta pridurti, kad lakūnų parengtis „pilnoje aukštumoje“, „pilnas pasiruošimas atlikimui sumanyto žygio“ konstatuotas ne tik A. Gustaičio pakomisės išvadų Akte ir „tobulą“ parengtį plačiausiai išgarsinusio P. Jurgėlos (bei juo sekusių autorių) tekstuose. Išliko tiesioginių liudininkų – oficialių ir privačių asmenų – palankių parodymų: V. Jesulaičio (tiesa, jis kritikavo S. Girėną, kuris tarytum pabūgo ir paskutinėmis dienomis „norėjo atsitraukti“ – esą būtent dėl to, kad „neturėjo supratimo apie techniškąją tokios kelionės pusę“)⁴²³, J. V. P. Heinmullerio⁴²⁴, J. N. Kelly⁴²⁵, J. H. Kimballo⁴²⁶. Tačiau asmeniškais liudijimais nė nepretenduota į objektyvumą. Vienpusiškas pozityvas juose apsiriboja aptakiu „technišku pasirengimu“ (kurio tikslesnį vaizdinį atvertų, tarkime, lyginamoji analizė⁴²⁷) ir neapėmia kitų svarbių aspektų; jis per daug apibendrintas, per mažai argumentuotas, atvirai šališkas ir neįrodomas kitais turimais šaltiniais (pavyzdžiui, JAV Prekybos ir Valstybės departamentų dokumentais). Vienpusišku pozityvu po katastrofos raminosi (buvo apraminta) visuomenė ir amortizuotos potencialiai pavojingos politinės įtampos. Bet kartu buvo

⁴²³ „Lituanica“ betgi buvusi puikiausiai prirengta kelionei ir turėjo visus reikalingus aparatus pilnoje tvarkoje. Tokiame stovyje Bellanca galėtų ir kitą sykį per Okeaną lėkti be baimės.“ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio *Pro Memoria* apie pokalbį su „Lituanicos“ techniku Victor Yesulaites. Niujorkas, 1933-08-10. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 13.

⁴²⁴ „I went over their complete equipment a number of times and will say that it was perfect and as complete as my Transatlantic fliers would need.“ HEINMULLER J. V. P. The Tragedies of the DePinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450, 462-463.

⁴²⁵ „Their preparation for the flight was one of the most thorough that we have witnessed.“ Floyd Bennet Field viršininko J. Nelson Kelly laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-07-25. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 24.

⁴²⁶ „Their intelligent and purposeful planning won the respect of all of us.“ JAV Ūkio departamento Orų biuro Niujorke vyr. meteorologo James H. Kimball laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, 1933-08-09. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 218, l. 86.

⁴²⁷ 1933-04-10 V. Jesulaitis laiške S. Dariui žavėjosi Niuarke apžiūrėtu E. Earhart lėktuvu „Lockheed Vega“: „And what a panel of instruments, artificial horizon, directional gyro, bank and turn, two altimeters, climb indicator, airspeed and tachometer all on a small panel which fits in the center of the instrument board which contains the engine instruments“. BLKM, DGK.

paneigtos prielaidos operatyviai ir principingai spręsti principines problemas – aiškintis, kaip „Lituanica“ atsidūrė Pomeranijos ir Brandenburgo provincijų paribyje netoli Reicho sienos su Lenkija, kodėl sutemus skrido žemai, sukiojosi atokioje vietovėje ir t. t. Lietuvoje gedulo skausmas ir mažne kanonizuotų lakūnų atmintis nustelbė pažinimo pastangas. Vokietijoje ir JAV labiau rūpėjo savų šalių prestižas, strateginiai prioritetai ir politiniai interesai.

Pirmoje darbo dalyje apžvelgta skrydžio idėjos raida, projekto sąranga ir įgyvendinimas atsiskleidė kaip intensyvus kompleksiškas vyksmas. Plati atodanga leidžia pamatyti, koks iš tikrųjų sudėtingas yra populiarusis klausimas „kodėl žuvo lakūnai“, ir padeda suprasti, kodėl prie klausimo prisišliėjo įtarimas „kas kaltas?“ Sunkiame, dėl patirties stokos ydingai organizuotame „Lituanicos“ skrydžio projekte iki pat starto Niujorke greta (reklamuotų) sėkmių rezgėsi ir (neafišuočių) kliūčių, klaidų, trūkumų grandinė. Nesėkmės buvo neišvengiamos dėl objektyvių, nenugalimų aplinkybių ir dėl subjektyvaus žmogiškojo faktoriaus. Turimais duomenimis (ir šio darbo ribose) negalima įrodyti, kokią konkrečią įtaką tai darė skrydžio eigai ir baigčiai, užtat galima daugeriopai pagrįsti įtaką ilgalaikiams padariniams. Įvykus katastrofai šalių valdžia, visuomenė ir net specialiai paskirti tyrėjai negalėjo skubiai aprėpti visų nežinomųjų, kurių iškilo visa virtinė (dalis – dėl pasirengimo komplikacijų). Yra daug pagrindo teigti, kad 1933 m. informuojant visuomenę ir vykdant oficialius tyrimus remtasi daline, ribota informacija. Dar tenka įvertinti plačią geografiją, kurioje buvo išsibarsčiusi svarbi informacija, ir lygį, kuriame buvo ryšio technologijos, vieša komunikacija ir informacinė visuomenė (ši buvo vargiai tikėtina Lietuvoje ir specifiškai vertintina A. Hitlerio Reiche). Tokiomis sąlygomis apie S. Darių ir S. Girėną natūraliai imta pasakoti idealizuojant (juk tikrai aišku, kad jie didvyriai) ir mitologizuojant (kas žino, gal ir aukos). Toks pasakojimo būdas atrodo logiškas ir gal net vienintelis. Tai galima pavadinti populiaraus naratyvo užuomazgomis.

II DALIS. OFICIALI TRAKTUOTĖ IR NARATYVO IŠTAKOS.

1933 – 1934, VOKIETIJA, LIETUVA, JAV.

Po „Lituanicos“ katastrofos oficialiame lygmenyje vyko intensyvūs, įvairiapusiai dalykinės informacijos mainai. Bet vis dėlto visos trys šalys – Lietuva, Vokietija, JAV – turėjo priešasčių įvykį savitai traktuoti ir tylėti, – priešingai nei plačioji visuomenė, kuriai reikėjo, buvo būtina išsikalbėti. Per visuomenės ir valstybių reikmių atotrūkį empirinio pažinimo galimybės tolydžio slopo. Tvirtinosi (ir buvo tvirtinamas) įsitikinimas arba – priklausomai nuo požiūrio – nuojauta, vaizdinys: jei lakūnai buvo puikios parengties, tai dėl katastrofos kalta, matyt, buvo audra... arba vokiečiai.

Įsigalėjus „Soldino miško paslapčiai“, katastrofą Vokietijoje tapo įprasta vaizduoti (ir įsivaizduoti) tarytum kažkieno – negailestingų audrų ar piktavalių nacių – juodą darbą. Spalvas dar sutirštino apibendrinta retrospektyva, brutali nacių „revoliucija“ ir ne tik Vokietijai, bet ir pasauliui katastrofiški hegemonijos padariniai: tokiam fone „Lituanicos“ skrydžio finalas Vokietijoje *a priori* įtartinas. Tačiau žvelgiant iš 1933-ųjų vidurvasario pozicijos, be išankstinės nuomonės aprėpiant tuomečius makro ir mikro kontekstus, situacija atrodo kitaip.

Įvertinant trijų valstybių būvį ir pirmines reakcijas aiškėja, kad Reichui „Lituanicos“ istorijoje teko ryškus (ir politiškai nedėkingas), tačiau tik epizodinis vaidmuo: nelauktai pasirodęs neatpažintas lėktuvas įvarė baimės vietos valdžiai ir sudužęs tapo nepageidaujamu rūpesčiu. Oficialusis Berlynas skubiai atsikratė *non grata* našta naudodamasis proga: Lietuvai siūlant ir JAV neprieštaraujant. Vokietijos institucijų tiesioginė, aktyvi sąsaja su „Lituanicos“ skrydžiu (ir jo padariniais) tetruko 7-8 dienas. Dar greičiau – vos per 24 valandas po katastrofos – pakito JAV ir Lietuvos oficiali nuostata; vyksmo epicentru ūmai tapo Kaunas. Dėl informacijos stokos ir dėl staigios politinės rokiruotės – ją nulėmusių neviešintų giluminių priešasčių, politinių interesų, valstybių prioritetų – subujojo gandai apie „Lituanicos“ paslaptinę žūtį. Net liberaliosiose JAV racionalizuota kontrargumentacija tapo negalima. O

Vokietijoje ir Lietuvoje atlikti oficialūs tyrimai katastrofos priežastims nustatyti negalėjo būti niekas daugiau, tik formalumai. Po esmingo pokyčio, vyksmui susitelkus ir atslūgus oficialiajame Kaune, žinių srautas tolydžio seko ir visai nutrūko, ir galop orientacijos pristigo net patys energingiausi „Lituanicos“ istorijos pažinimo ir įamžinimo aktyvistai.

II. 1. KATASTROFOS SUKELTI „NEPATOGUMAI“: BERLYNO, KAUNO, VAŠINGTONO POZICIJOS IR (SAŲ-)VEIKOS.

II. 1. 1. Vokietija: svetinga šalis, sukėlusį baimę ir įtarimus.

Vokietijos šiaurinė pakrantė buvo S. Dariui apsaikyta kaip vizualiam orientavimuisi naktį labai nepalanki teritorija. Vokietijos šiaurės rytų kryptimi, kažkur aplink laisvajį Dancigo miestą, buvo neskraidymo zonų⁴²⁸. Bet tai buvo objektyvūs, bet kurioje pažangioje valstybėje galimi oro susisiekiavimo aspektai: viešai žinomi ir suprantami. Svarbu pabrėžti, kad pati Vokietijos valstybė, kaip skrydžio tranzitui arba netikėtam finišui tinkama teritorija, buvo visuotinai akceptuojama ir rekomenduojama, S. Dariaus nedvejojant pasirinkta.

S. Darius Vokietijos niekaip neišskyrė savo dienoraštyje, laiškuose, straipsniuose ir radijo kalbose. Apie jokiais grėsmėmis neužsiminė S. Dariaus ir S. Girėno talkininkai ir aerodromo bičiuliai amerikiečiai, prancūzai, italai – J. Mattern, J. N. Kelly, J. H. Kimball, C. Ferrari, F. De Pinedo, M. Rossi ir kiti tarptautinių skrydžių žinovai. 1933 m. sausį-gegužę LAK pirmininkas ir Aviacijos viršininkas nedviprasmiškai, net primygtinai ragino S. Darių skristi per Vokietiją: 6 abipusiuose laiškuose nėra jokios užuominos apie grėsmes Vokietijoje. S. Darius žinojo apie oro susisiekiavimą, aerodromų tinklą, navigacines sistemas Vokietijoje iš LAK atsiųstų tarptautinių aeronautinių žinynų; be to, LAK ir Aviacijai prašant, papildomą informaciją noriai suteikė Vokietijos – SSRS bendrovė *Deruluft*. Skrydžio plane Vokietija išliko iki pat „Lituanicos“ starto: detaliausiai parengtas, pagrindinis maršrutas kirto

⁴²⁸ Plg.: Lietuvoje 1936 m. rugpjūtį krašto apsaugos ministro plk. Stasio Dirmanto potvarkiu skraidyti draudžiamomis zonomis paskelbtos Vakarinė, Palangos, Šiaulių, Tryškių, Gaižiūnų sritys. In: Draudžiamos lėktuvams lėkti sritys // *Lietuvos sparnai*, 1936-08, p. 262.

Vokietijos pakrantes ir sausumos teritorijas (LAK pažymėta linija – prie pat būsimo katastrofos regiono); skrydin pasiimta ir kitų regionų žemėlapių orientuotis Vokietijoje; lakūnai specialiai gavo Vokietijos vizas. Ketinimai skristi per Vokietijos oro erdvę nuo 1932 m. liepos-rugsėjo buvo žinomi Lietuvos diplomatom JAV ir (per pasiuntinybę Vašingtone) Lietuvos URM; iš Kauno negauta jokių išspėjimų ar pastabų: tik P. Žadeikis ir tik *post factum* (gal remdamasis meteorologo J. H. Kimballo liudijimu, bet visgi pats sau prieštaraudamas) teigė, kad lakūnai esą „nemanė“ skristi per Vokietiją. Vokietija aiškiai minima JAV Prekybos departamentui pateiktame skrydžio plane. JAV federalinių institucijų susirašinėjime „Lituanicos“ skrydžio klausimu – mažiausiai 23 dokumentuose – nėra jokių užuominų apie skrydžių ribojimus, galimus nepatogumus, kliūtis ar grėsmes Vokietijoje. „Lituanicos“ skrydžio metu tebegaliojo 1932 m. gegužę sudaryta JAV ir Vokietijos dvišalė sutartis dėl laisvo oro susisiekimo taikos metu, teikusi abiejų šalių lakūnams tam tikrų palengvinimų, patogumų. Liepos 16 d. (maždaug 12 – 13 val. iki „Lituanicos“ katastrofos, 11:55 CET) Berlyno Tempelhofo aerodrome pasipildyti kuro ir pataisyti prietaisų stabelėjo W. Postas (teigiama, jį pasveikino Aviacijos ministras H. Göringas⁴²⁹), popietę jis – vėlgi be kliūčių – nusileido Karaliaučiuje (subjurus orams ten nakvojo, liepos 17 d. be trikdžių skrido toliau⁴³⁰). Pagaliau, 1932 – 1933 m. apie ruošiamą „Lituanicos“ skrydį daugybę kartų rašiusi JAV lietuvių ir Lietuvos, taip pat užsienio spauda nepaskelbė nė vieno pranešimo (bent jau nėra žinoma apie tokį), kuriame būtų iš anksto nuogaštauta, išpėta ar bent užsiminta apie grėsmes Vokietijoje.

Tai – labai svarbus momentas S. Dariaus ir S. Girėno byloje: konkrečiai nepaaiškinami, aiškiai neapibrėžti pasakojimai apie lakūnams Vokietijoje neva gresiančius pavojus pasklido tik po „Lituanicos“ katastrofos. Tik po lakūnų žūties staiga tapo linksniuojami vokiečių slaptieji ginklai (mitiškieji „mirties

⁴²⁹ MOHLER R. S., JOHNSON H. B. Wiley Post... p. 58. 1938 m. H. Göringas aukštai pagerbė Ch. A. Lindberghą, kuris vėliau JAV sunkiai kratėsi pronacio įvaizdžio (“*On two separate occasions the German air minister and chief of the Luftwaffe Hermann Goring entertained him and on October 18, 1938, awarded him the Service Cross of the Order of the German Eagle with Star, on orders from Hitler.*” KESSNER T. The Flight of the Century... p. 229).

⁴³⁰ TOLISCHUS O. D. Forced Down by Storms. Post sets Record in Atlantic Flight // *The New York Times*, 1933-07-17, p. 1.

spinduliai“) ir „kas šimtą metrų“ pasienyje su Lenkija neva išdėstyti kulkosvaidžiai. Rugsėį tebesklindant šurpiems pasakojimams apie „Lituanicos“ pašovimą ir vokiečių nuslėptą nusikaltimą, J. V. P. Heinmulleris *FAI* ir JAV Nacionalinės aeronautikos asociacijos vardu viešai pareiškė, kad jais teršiamas lakūnų atminimas, nes „Vokietija pernelyg žinoma kaip viena iš svetingiausiai užsienio aviatorius priimančių valstybių pasaulyje“⁴³¹.

Oficialusis Kaunas pozityvo Vokietijos atžvilgiu atvirai nedemonstravo (dėl politinių priežasčių nė norėdamas negalėtų jo reikšti), tačiau oro susisiekimo požiūriu ją laikė civilizuoja verslo partnere. Vyriausybė nuosekliai siekė išlaikyti Kauną bendrovės *Deruluft* reisų maršrutuose ir kasmet vykdė derybas. „Lituanicos“ katastrofos priežastis tyrusios pakomisės pirmininko plk. ltn. A. Gustaičio (kuris 1934 m. tapo pulkininku ir veikiai buvo patvirtintas Karo aviacijos viršininku) vadovaujama *ANBO-IV* eskadrilė 1934-ųjų vasarą planuodama skrydį aplink Europą prašė Vokietijos leidimo įskristi į jos oro erdvę (negavo). 1935-aisiais Karo aviacija vėl prašė (ir negavo) leidimo per Vokietiją į Lietuvą Karo aviacijos lėktuvu parskraidinti Airijoje avariją patyrusį „Lituanicos II“ pilotą Feliksą Vaitkų (Felix Waitkus; plačiau apie „Lituanicą II“ – II-3-3). Nė vienu iš šių atvejų nekilo viešo nepasitenkinimo, juolab įtarimo ar kaltinimų. Tad toli gražu nėra nei aišku, nei suprantama, dėl ko po „Lituanicos“ katastrofos ūmai ir ilgam kilo didžiulis „aliarmas“⁴³².

Aliarmas atrodo prieštaringas, net alogiškas. Jei jis būtų pagrįstas ir Vokietijoje tikrai būtų tykojusi grėsmė, tai čia apžvelgti (ir vyksmo metu plačiai žinomi, vieši, nenuslėpti) įvykiai bei aplinkybės būtų vargiai įmanomi ar absurdiški. Pripažinus realios grėsmės Vokietijoje (sykiu ir kartotinio absurdo) galimybę, tektų diagnozuoti kolektyvinės amnezijos atvejį: arba iki skrydžio, kai „užmiršus“ grėsmės aliarmo nebuvo, arba po skrydžio, kai „prisiminus“ grėsmės aliarmas trūkte pratrūko; bet, žinoma, masinis atminties praradimas

⁴³¹ HEINMULLER J. V. P. The Tragedies of the DePinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450.

⁴³² „Lenkų, prancūzų ir belgų spauda skelbia aliarmą (...) Patikrinę šią žinią patyrėme, kad tas aliarumas neturi nė mažiausio pagrindo.“ Dariaus ir Girėno kūnai neišvežti // *Naujos žinios*, nr. 88, p. 1. T. p. žr. str.: Ar buvo pašauta „Lituanica“? Ką rašo „Besarabskaja počta“, „Prager Presse“, „Neuer Vorwärts“, „L'intrasingant“, „Gazeta Warszawska“ ir kiti laikraščiai. *Ibid.*

tegali būti metaforiška aliuzija į prielaidos nenuoseklumą. Iš tikrųjų aliarmas neturėjo įžangos ir tąsos, todėl yra giliai abejotinas. Lygiai taip pat abejotinas ir priešingas kraštutinitumas – kad aliarmas pats savaime buvo absurdas, o Vokietija buvo vien svetinga, atvira ir taiki šalis. Jei aliarmas būtų absoliučiai niekinis, tai jį nesudėtingai pavyktų nutildyti, išsklaidyti: pavyzdžiui, aiškiai įvardijus kaip prieš valdančią *NSDAP* (*Nationalsozialistische Deutsche Arbeitspartei* – Vokietijos nacionalsocialistinė darbo partija) nukreiptą antipropagandą. Taip nenutiko: oficialusis Vašingtonas ir Kaunas gandų nekommentavo, nekontrargumentavo, tik jų šalinosi ar bergždžiai juos „dementavo“ (kategoriškiems neigimams gandai buvo ir išliko atsparūs). Todėl situacijos nedera jokių būdu supaprastinti: reikia ieškoti giluminių priežasčių, dėl kurių įvyko lūžis viešojoje komunikacijoje.

Dirva sensacijoms buvo parengta: įtarumo persmelktą vaizduotę kurstė baimė, o baimę – pokyčių lavina. Kaip tik tada, kai S. Darius su LAK ir Aviacija konsultavosi dėl būsimo maršruto – 1933 m. sausio 30 d. – *NSDAP* lyderis A. Hitleris tapo Vokietijos kancleriu. Po to sekė stulbinamas politinis spurtas: Vokietijoje pliuralizmas ir parlamentarizmas jau pavasariop ištirpo kaip pernykštis sniegas. Kitos politinės partijos iš valstybės valdymo ir gyvenimo išguitos tokia „nenumaldaujama logika“, kad jai apsaugoti pasiuntinys Berlyne Jurgis Šaulys pristigo paaiškinimų ir pasitelkė anekdotą: „Nuteisęs jis [Vytautas Didysis] du bajoru mirti. Atsidūrus prie kartuvių, vienas jūdvių, girdi, raginąs antrąjį, kad greičiau kilpą nertųsi ant kaklo, nebelaukdamas budelio. „Žiūrėk, kad kunigaikštis nesupyktų!“ – sakąs jam.“⁴³³ Tuo metu, kai „Lituanicos“ skrydžio reikalai Čikagoje, Vašingtone ir Niujorke klostėsi vargais negalais, Berlyne politinis gyvenimas, anot J. Šaulio, kunkuliavo ir virė. Anksčiau nei iš Niujorko pakilo perkrauta „Lituanica“ – starto išvakarėse, liepos 14-ąją – 66 milijonų gyventojų valstybėje *de jure* įtvirtinta diktatūra⁴³⁴.

Visas „Lituanicos“ skrydžio parengimo laikotarpis sutapo su šiuo galingu

⁴³³ Lietuvos pasiuntinio Berlyne dr. Jurgio Šaulio pranešimas (Konfidencialiai) užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui. Berlynas, 1933-07-07. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1381, l. 16-17.

⁴³⁴ Naujų partijų kūrimąsi draudžiantis įstatymas: *Gesetz über die Einziehung volks- und staatsfeindlichen Vermögens*. Prieiga: <<http://www.documentarchiv.de/>>; žiūrėta 2016-04-09.

virsmu: Lietuvos spaudoje pirmas žinutes apie S. Dariaus ir S. Girėno užmojų nustelbė didžiulės antraštės apie permainas Reichstage (1932 m. liepos 31 ir lapkričio 6 d. išrinktųjų partijų negebėjimas konsoliduotis buvo iškalbingas ir, deja, lemtingas⁴³⁵), o toliau nerimą keliančių žinių apie politinę krizę, terorą, diktatūrą vis daugėjo. Vasario 1 d. vėl paleistas Reichstogas. Vasario 4 d. dekretais, po vasario 27-osios Reichstago gaisro – dar dviem dekretais ir įstatymu įteisintas politinis persekiojimas. Nuo vasario didžiausioje žemėje (tuomet vadinamoje valstybėje) Prūsijoje policiją kontroliavo Hermannas Göringas (balandį Bavarijoje – Heinrichas Himmleris; H. Göringas veikiai paaukštintas Prūsijos VRM vadovu ir ministru pirmininku). NSDAP smogikai ir apsaugininkai – SA ir SS (*Schutzstaffel*) – įgijo pagalbinės policijos statusą (*Hilfspolizei*). Prieš rinkimus su SA susijungė konservatyvios, monarchistinės ideologijos paramilitarinė grupuotė (*Stahlhelm, Bund der Frontsoldaten*; po SA reidų ji subordinuota fiurerio pavaldumui). NSDAP periminėjo jėgos ir administravimo struktūrų valdymą visose žemėse, net jei jose nesudarė vyriausybės: virš įstaigų plaukėsi (dar kintančio svastikos dizaino) nacių vėliavos, rečiau – imperinės, o Veimaro respublikos trispalvė „visiškai išnyko“⁴³⁶. Kovo 5 d. NSDAP laimėjo rinkimus. Kovo 13 d. „gimė“ Propagandos ir tautos švietimo ministerija (*Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda*), vadovaujama Paulo Josepho Goebbelso. Kovo pabaigoje A. Hitleriui suteiktos diktatoriaus galios. Unifikuotas žemių bei sričių valdymas; uždrausta komunistų partija. Kovą-balandį kilo antisemitizmo banga; įteisinti rasiniai ir politiniai „profesionalios valdininkijos“ standartai. NSDAP smogikams kaip tik nebegaliojo apribojimai; dygo koncentracijos lageriai (Dachau įsteigtas kovą)⁴³⁷. Balandį H. Göringas paskelbė apie valstybės slaptosios policijos (*Geheime Staatspolizei, Gestapo*) įkūrimą, birželį per SA „valymus“ suimti keli šimtai narių. Liepą po centro

⁴³⁵ Pagal: STEINER Z. The Triumph... p. 10-36; EVANS R. J. The coming... p. 369-374, 456-461.

⁴³⁶ JAV pasiuntinio Berlyne Frederick Mosley Sackett telegrama valstybės sekretoriui, 1933-03-10. JVNA, RG59, LM-193 (*Confidential US State Dept. Central Files*), R3. 862.00 / 2921.

⁴³⁷ Neparankūs politikai galėjo būti sumušti ar išvežti į koncentracijos lagerį ir nebuvo saugūs net namie; kai kurie nužudyti su sutuoktinėmis. In: JAV pasiuntinio William Edward Dodd pranešimas valstybės sekretoriui apie nacių smurto aktus prieš buvusius politinius oponentus, 1933-07-19. *Ibid*, 862.00/ 3038.

partijos kolapso *NSDAP* hegemonija įteisinta įstatymu. Lietuvos pasiuntinybės Berlyne pirmasis sekretorius Leopoldas Dymša rašė: „VII.06 Hitleris aiškiai pareiškė, kad revoliucija baigta. (...) Užbaigtos dvi svarbios nacionalsocialistinės revoliucijos fazės: a) Valstybinio aparato Reiche, Valstybėse (*Länder*) ir komunose pagrobimas (*Gleichschaltung*) ir b) ūkiškų bei politinių organizacijų (profesinių sąjungų ir politinių partijų) sunaikinimas arba likvidavimas (*Reinigung, Durchformung und Erneuerung der Volksubstanz*).“⁴³⁸ Varomąja galia tapo agresyvi propaganda, brutali jėga, totali kontrolė. J. Šaulio teigimu, Vokietija „vienu rankos mostelėjimu“ iš „valstybių sąjungos“ pavirto „vienalyte valstybe“ su griežtai pavaldžiu valdymo aparatu, žiniasklaida, visuomeninėmis organizacijomis ir net privačiu verslo sektoriumi⁴³⁹. Revoliucija netruko nė pusmečio: sausio 30 – liepos 14 d.⁴⁴⁰

Lietuvos pasiuntinybė Berlyne įspėjo URM: „Rekomenduotinas yra didelis atsargumas. Visi apsireiškimai reikia sekti dideliu atsidėjimu“⁴⁴¹. Be kita ko, sausio pradžioje Klaipėdos prijungimo 10-mečio proga Berlyne praūžė „antilietuviškų demonstracijų vilnis“ ir „neapykantos audra prieš mus“.⁴⁴² A. Hitlerio „atėjimas valdžion, įvykęs greičiau nei tikėtasi“ taip katalizavo radikalų įtūžį dėl „memellanderių“ neva kenčiamos priespaudos, kad J. Šaulys prevenciškai ribojo vizitus, vengdamas patapti „galimų frontų ar priešingų Lietuvai demonstracijų objektu“⁴⁴³. Užsienio diplomatai Kaune įvertino, kad įvykiai Vokietijoje Lietuvos vyriausybei buvo „didžiulis netikėtumas“, ir

⁴³⁸ Lietuvos pasiuntinybės Berlyne I sekretoriaus Leopoldo Dymšos pranešimas (Konfidencialiai) užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui. 1933-07-29. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1381, l. 13.

⁴³⁹ Pasiuntinio Berlyne J. Šaulio pranešimas užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui. 1933-06-29. *Ibid.*, l. 33.

⁴⁴⁰ Revoliucija kartais vadinamas ilgesnis laikotarpis nuo 1933-01-30 iki 1934-08-02, pasibaigęs po *NSDAP* smogiamųjų dalinių vadovybės valymo, ilgujų peilių nakties (*Nacht der langen Messer* arba, pagal SA vado Ernst Röhm pavardę, *Röhm Putsch*). In: Martin Broszat, Horst Möller. *Das Dritte Reich: Herrschaftsstruktur und Geschichte*. München: C. H. Beck, 1983, p. 34. Pagal: ŠTRUPAITĖ J. „Lituanicos“ katastrofa... p. 9.

⁴⁴¹ Pasiuntinio Berlyne J. Šaulio pranešimas užsienio reikalų ministrui D. Zauniui, 1933-02-08. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1381, l. 72.

⁴⁴² Pasiuntinio Berlyne J. Šaulio skubus konfidencialus pranešimas URM Politikos departamento direktoriui S. Lozoraičiui. 1933-02-15. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1380, l. 62-64.

⁴⁴³ *Ibid.*

stebėjo įtampos pasireiškimus ne tik spaudoje, bet ir kariuomenės judėjime⁴⁴⁴. Apie „vaikščiojimą vulkanu“ Berlyne J. Šaulys URM pranešinėjo vis plėsdamas fokusą nuo Reicho vidaus į užsienio politiką: „visiems yra žinomi nac.-socialistų tikslai, kurių pasiekti tegalima tik smurtu ir ginklu. Ir Vokietija rengiasi karan. Kas karo nenori, tas sodinama čia dabar juk kalėjiman“⁴⁴⁵, todėl ir Lietuvai negali būti „vis tiek, jei naujoji Vokietija militarizuojama, jei ypač Rytų Prūsai yra militaristiškai driliuojami su nepaprastu intensyvumu, jei pats Hitleris savo knygoje *Mein Kampf* piešia su brutališku aiškumu savo programą Rytų klausimu, reikalaujamas Vokietijos ekspansijos rytų kryptim.“⁴⁴⁶ Tai gal ir atrodytų tarsi pranašiškas įspėjimas⁴⁴⁷, bet iš tiesų tuomet URM labiau rūpinosi įstrigusia dvišale prekybos sutartimi bei jos veikiama ekonominiiais ryšiais ir budriai sekė (nepasitvirtinusius) gandus apie bręstantį Vokietijos ir Lenkijos karinį konfliktą bei mezgamas politines derybas⁴⁴⁸. Vokietijos ir Lietuvos santykiai formaliai nekito: oficialiojo Berlyno požiūriu, jie ir toliau priklausė nuo „Klaipėdos krašto autonomijos paisymo“⁴⁴⁹. Bet praktiškai padėtį komplikavo Vokietijoje gegužę *NSDAP* įsteigtos organizacijos *Bund Deutscher Osten*⁴⁵⁰, liepą politiškai perorientuotos draugijos *Kulturverband*⁴⁵¹ ir Klaipėdos

⁴⁴⁴ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune Maurice L. Staffordo pranešimai valstybės sekretoriui apie Lietuvos vyriausybės politines reakcijas ir kariuomenės dalinių perdислоkavimą, telkimą ties Klaipėdos kraštu. 1933-02-07; 1933-02-22. JVNA, RG59, LM-193, R3. 862.00 / 2912; 2925.

⁴⁴⁵ Pasiuntinio Berlyne J. Šaulio pranešimas užsienio reikalų ministrui D. Zauniui, 1933-05-04. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1381, l. 58.

⁴⁴⁶ *Ibid.* Beje, Valstybės saugumo departamento Spaudos sk. uždraudė A. Hitlerio „*Mein Kampf*“ platinti Lietuvoje; žr. 1933-05 Spaudos sk. pažymą: LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1334, l. 40-41.

⁴⁴⁷ Pvz., žr. Klaipėdos karinės aneksijos plano *Flottenparade* analizę: LIEKIS Š. „Laivyno paradas“ ir neįvykusi Klaipėdos okupacija 1938 m. Nežinomi Lietuvos ir Vokietijos santykių puslapiai // *Genocidas ir rezistencija*, 2004, nr. 2 (16), p. 166-167; t. p.: LIEKIS Š. 1939: The Year that changed everything in Lithuania's History. Amsterdam-New York: Editions Rodopi B. V., 2010, p. 60-67.

⁴⁴⁸ URM Politikos departamento direktoriaus S. Lozoraičio šifruota telegrama pasiuntinybei Berlyne, 1933-07-21. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1380, l. 13. JAV karinė žvalgyba stebėjo Lenkijos dalinių telkimą prie vakarinės sienos: žr. JAV karo atašė Varšuvoje plk. ltn. Albert Gilmore pranešimus Valstybės departamentui 1933-02-04, 1933-04-05, 1933-11-29. JVNA, RG165, M1508, R. 1.

⁴⁴⁹ PAURA A. Lietuva Veimaro Respublikos ir Trečiojo Reicho užsienio politikoje. Įvadinė studija. Vilnius: Versus aureus, 2006, p. 53-55.

⁴⁵⁰ „Ypač dabar, kada mes esam derybose su Vokietija, šitokių organizacijų įsteigimas ir šitokiu tikslu [„uždavinių Klaipėdos krašte“] eskalavimas viešosios opinijos negali būti sutiktas kitaip, kaip su nepasitikėjimu ir su mintimi, kad tokie aktai nėra suderinami su dvasia, kurioje turi būt vedamos ekonominės derybos.“ In: URM Politikos departamento direktoriaus S. Lozoraičio pasikalbėjimo su Vokietijos pasiuntiniu E. Zechlinu *Pro Memoria*, 1933-05-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1334, l. 43-45.

⁴⁵¹ „Dabartinis tikslas (...) yra suburti buvusius Lietuvos vokiečius ir lietuvius evangelikus į Kulturverbandą po Hitlerio vėliava ir padaryti juos ištikimus Berlynui (...) 1933 liepos mėn. visuotiniame Kulturverbando atstovų suvažiavime išsižadėjo demokratiškų principų ir nutarė

krašte birželį įkurtų pronacistinių politinių partijų *CSA ir SOVOG* veikimas⁴⁵².

Tokiomis aplinkybėmis, J. Šaulio žodžiais, „atsargumas“ ir „didelis atsidėjimas“ buvo reikalingas ir politikos bei diplomatijos užkulisiuose, ir viešojoje erdvėje. Lietuvos politikų viešojoje retorikoje Vokietijos „verdantis katilas“ sklandžiai integruotas į nervingą Europos „virtuvę“. Kalbėdamas Klaipėdoje „pasaulinės politinės padėties reikalu“ užsienio reikalų ministras Dovas Zaunius pavadino ją tapus „visokių politinių ir karo komplikacijų šmėkla“, kuri esą Klaipėdos krašto gyventojų „smegenyse daro gal kiek daugiau įtakos negu reikia“. Ministras padėčiai pavaizduoti pasitelkė baimės metaforą: „Baimė turi dideles akis, sako lietuvių priežodis. Tad nesiduokime įbauginami (...) Gresiančio visiems chaoso baimė yra taikos pasaulyje ir tautų ramumo garantas.“⁴⁵³

Iš tiesų, „baimė kaip ramumo garantas“ atpažįstama iš tuometėje (Lietuvos ir užsienio – britų, prancūzų) spaudoje populiariausių temų. Greta politikos ir aeronautikos aktualijų aktyviai medijuota nauja karybos rūšis: oro antpuoliai, dujų atakos, priešlėktuvinė karinė technika, civilinė gynyba. Gausu dujokaukių reklaminių skelbimų, iškalbingai pavadintose skiltyse (pavyzdžiui, „Priešo lėktuvo bomba tyko tavęs!“) – iliustruoti straipsniai apie ginkluotę, mokymus, pratybas, teisės aktus. 1933 m. LAK greta visuomenės „dominimo oreivystė“ įtvirtino (ir tais pačiais metais įstatuose įrašė⁴⁵⁴) „savisaugos oro puolimų metu“ prioritetą: „tai yra mūsų gyvybės apsaugojimo reikalas. Būsimasis karas bus daugiau oro karas ir iš oro net ant taikių gyventojų bus leidžiamos dujos ir bombos. (...) Pavojus lygiai visiems bausis, siaubingas.“⁴⁵⁵ Prioritetas vystytas visuomeniniu ir valstybiniu lygiu: 1935 m. priimtas

organizuotis ir veikti grynai nacionalsocialistiškais pagrindais.“ Valstybės saugumo departamento Augustino Povilaičio pažyma URM Politikos departamentui. 1934-04-20. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1334, l. 446-449.

⁴⁵² CSA, *Christlich Sozialistische Arbeitsgemeinschaft* – Krikščionių socialistų darbininkų sąjunga. SOVOG, *Sozialistische Volksgemeinschaft des Memelgebiets* – Klaipėdos krašto socialistinės tautos sąjunga.

⁴⁵³ Ministerio dr. D. Zauniaus kalba Mažosios Lietuvos šventėje Klaipėdoje // *Lietuvos aidas*, 1933-06-06, nr. 127 (1795), p. 1. Beje, greta ministro kalbos „Lietuvos aidas“ pirmame puslapyje išspausdinta Atlantą perskridusio J. Matterno nuotrauka.

⁴⁵⁴ Priešdujinę ir priešlėktuvinę gyventojų apsaugą rengs Aero Klubas // *Dienos naujienos*, 1933-11-21, nr. 267 (787), p. 2.

⁴⁵⁵ Lietuvos Aero Klūbo įstatai. Kaunas: LAK, be datos, 15 p. LAM, RLa-95.

„Įstatymas apsaugos nuo pavojaus iš lėktuvų“ ir įkurtas Priešlėktuvinės apsaugos štabas (Lietuvoje pirma priešlėktuvinės gynybos kuopa, pavaldi Aviacijos viršininkui, įkurta 1932 m.), Karo aviacija ir LAK leido specialius mokomuosius ir propagandinius leidinius, surengė kilnojamąją parodą, organizavo kitą šviečiamąją veiklą⁴⁵⁶. Paminėtina, kad tuo metu, kai S. Darius ir S. Girėnas Niujorke nekantravo išskristi, Kaune ir Vašingtone diplomatiniais kanalais slapta pradėtas derinti amerikietišku priešlėktuvinių ginklų pirkimas Lietuvos kariuomenei: B. K. Balutis baiminosi, kad tai pakenks Lietuvos – JAV santykiams (nes „pacifistiškai nusiteikusios, nusiginklavimo svarstymams vadovaujančios“ JAV ginklų eksportui nepritaro), bet Valstybės departamentas pareiškė, kad KAM deryboms neprieštaruoja⁴⁵⁷.

„Baisaus, siaubingo pavojaus“ tarptautiniame kontekste Vokietijoje aktualizuota oro erdvės stebėseną neatrodė ypatinga: lozungai ir plakatai buvo tokie patys⁴⁵⁸. Bet propaganda Vokietijoje turėjo išskirtinę potekstę. 1932 – 1933 m. konfidencialiais informacijos kanalais diplomatai intensyviai svarstė, kad dangstantis civilinė gynyba Vokietijoje siekta: 1) šalies viduje telkti visuomenę, įtikinant ją besiginkluojančių kaimyninių valstybių agresijos grėsmė, 2) šalies išorėje stiprinti bejėgės aukos įvaizdį ir provokuoti Tautų sąjungos „atgailą“ (užsienio reikalų ministras D. Zaunius kalboje užsiminė, kad ji nusiginklavimo derybose veltui padarė nuolaidų Prancūzijai ir Lenkijai). Vokietija neturėjo inovatyviausios kariuomenės rūšies, karo aviacijos: ją kurti ir plėtoti draudė 1919 m. Versalio taikos sutartis (V dalies 178, 202, 210, kt. straipsniai⁴⁵⁹). Tačiau tęsiant mokslinius tyrimus bei gamybą užsienyje ir 1926 m. išsiderėjus leidimą gaminti civilinius orlaivius Vokietijoje, „aprubežiota“

⁴⁵⁶ Apžvalginė studija: LAPĖNAITĖ Jovita. Priešlėktuvinių organizacijų kūrimas Lietuvoje // *Istorija*, XXXVIII. Vilnius: Vilniaus pedagoginis universitetas, 1998, p. 39-44.

⁴⁵⁷ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo ir Valstybės departamento susirašinėjimo dokumentai. 1933-07-20 – 1933-07-24. JVNA, RG59, 860M.24/23-25.

⁴⁵⁸ „A poster has been placed in every apartment house in Berlin (...) this poster, freely translated, reads as follows: “Air defence is a life and death question for the German people (...) The air bomb threatens every one, old and young, worker and employer, man, woman and a child, in the same degree.” JAV generalinio konsulo Berlyne George S. Messersmith pranešimas (Griežtai konfidencialiai), 1933-08-26. JVNA, RG59, LM-193, R20.

⁴⁵⁹ *The Versailles Treaty*, 1919-06-28. Prieiga: <<http://avalon.law.yale.edu/imt/partv.asp>>, žiūrėta 2016-04-12.

vokiečių aviacija sparčiai tobulėjo ir tapo viena moderniausių pasaulyje⁴⁶⁰. Jau 1932 m. viešai abejota vien taikiomis šio progreso užmačiomis: žinia apie karo reikmėms pritaikomą Vokietijos aviacijos techniką ir užsienyje specialiai apmokomą personalą prasprūdo net lietuviškame oficioze, Berlynas jautriai regavo, ir Kaune mažne kilo diplomatinis skandalas⁴⁶¹. Tuo pat metu sklido žinios apie Vokietijos VRM šalies mastu diegiamą pasyvios gynybos (tuomet vadintos neveikiamąja, dabar – civiline) sistemą: išplėtojus orlaivių sekimo ir atpažinimo tinklą buvo galima skubiai susisiekti specialiu telefono ryšiu ir per kelias minutes bet kurioje šalies vietoje paskelbti oro pavojų⁴⁶². JAV diplomatai įvertinę Berlyne įkurtos oro gynybos asociacijos (*Deutscher Luftschutz-Verband*) funkcijas (šviesti gyventojus apie oro pavojus ir vykdyti vyriausybinių oro gynybos programą) priėjo išvados, kad plėtojant pasyvią oro gynybą iš tiesų siekiama aktyvios, tai yra karinės: Vokietija siekia pagrįsti pretenziją dėl būtinybės ginkluotis, ir būtų „sunku išvelgti kitą mokymų rezultatą“⁴⁶³. 1933 m. A. Hitlerio vyriausybė paspartino procesą ir jį aiškiau įformino: kovą Reicho Aviacijos komisaru (*Reichskommissar für die Luftfahrt*) tapęs „ministras be portfelio“ H. Göringas (su SA vadovu Ernstu Röhm tuomet vadovavęs sportinės aviacijos asociacijai, *Der Deutsche Luftsportverband*) gegužę paskirtas naujai įkurtos Oro susisiekimo (kitaip – Aviacijos;

⁴⁶⁰ (Karo aviacijos mjr.) MATUZAS A. Vokietijos aviacija // *Lietuvos sparnai*: 1936-05, p. 147-148; 1936-06, p. 177-180; 1936-08, p. 245-247; 1936-09, p. 176-179.

⁴⁶¹ 1932-06-02 Vokietijos pasiuntinys Kaune Hans Ludwig Morahtas telegrama *Auswärtige Amt* pranešė apie straipsnį „Lietuvos aide“ (esą H. Göringo žinioje karo atveju yra 1000 lėktuvų ir 3000 pilotų, dalis jų apmokyti SSRS) ir prašė instrukcijų; 1932-07-07 jis pranešė apie užsienio reikalų ministrui D. Zauniui „pagal instrukcijas“ išreikštą pasipiktinimą dėl „absurdiško“ straipsnio tautininkų oficioze. Telegrama ir pranešimas: *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965. Sankirtą inspiravo gilesnis veiksnys: pavasarį Klaipėdos krašto laikraščiai nubauti sugriežtintomis baudomis, ir H. L. Morathas gavo progą spausti dėl cenzūros neadekvataus veikimo („*Ich habe die Frage der Handhabung der Zensur auf sich beruhen lassen und mich mit Bezug auf die anderen Einwirkungsmöglichkeiten dahin geäußert, das mir dann die Redaktion des Lietuvos Aidas recht schlecht organisiert zu sein scheint, wenn er oder die Leitung der Tautininkai-Partei Herrn Gustainis ein für allemal dahin instruieren, dass sein Blatt Artikel nicht bringen dürfe, die den außenpolitischen Intentionen der Regierung nicht entsprechen, und dass er im Zweifelsfalle anzufragen hatte, so musste das doch die Wiederholung solcher Artikel ein für alle Mal ausschließen*“); D. Zaunius teisinosi ribotomis galiomis cenzūruoti užsienio pranešimus Lietuvos laikraščiuose.

⁴⁶² JAV generalinio konsulo Hamburge John E. Kehl pranešimas JAV valstybės departamentui „Hamburgo Oro gynybos taryba“, 1932-06-11. JVNA, RG59, LM-193, R17.

⁴⁶³ JAV generalinio konsulo Štutgarte Leon Dominian pranešimas apie *Deutscher Luftschutz-Verband* skyrių Štutgarte ir Manhaime įsteigimą. 1932-11-05. JVNA, RG59, LM-193, R17.

Reichsluftfahrtministerium) ministerijos vadovu⁴⁶⁴. Pertvarkos metu balandžio 29 d. H. Göringo nurodymu buvo įkurta Recho oro erdvės priežiūros organizacija (*Reichluftschutzbund, RLB*), kuri suvienijo visus asmenis ir kolektyvus, vykdžiusius bet kokias oro erdvės stebėjimo ir reagavimo funkcijas⁴⁶⁵. Liepos 13-ąją į Berlyną atvykęs naujasis JAV pasiuntinys Williamas Edwardas Doddas netruko pastebėti, kad galutinis *RLB* tikslas – pasiekti kiekvienus namus Vokietijoje, „per aktyvią savanorišką narystę sutelkti visus šalies gyventojus“⁴⁶⁶. Birželį Reicho pietvakarinėje dalyje įvyko pirmosios pratybos: inscenizuotas antskrydis, pademonstruota stebėjimo punkto ir priešgaisrinės apsaugos, policijos, raudonojo kryžiaus kooperacija ir surengtas agitacinis mitingas⁴⁶⁷. Didžiulį atgarsį sukėlė birželio 24 d. *NSDAP* organo *Völkischer Beobachter* ir radijo paskelbtas sensacingas pranešimas: esą naktį per antskrydį Berlyne primėtyta agitacinių lapelių, o „kitą kartą tie lėktuvai atskraidins bombų“. JAV pasiuntinybė, surinkusi informaciją iš vokiečių institucijų ir savo karo atašė, tai įvertino kaip sufabrikuotą triuką, „infantilišką“ nacių propagandą⁴⁶⁸. Vis dėlto JAV generalinis konsulas Berlyne George S. Messersmith primygtinai ragino Vašingtoną vertinti ją visu rimtumu – kaip dalį Reicho strategijos, suprantant, kad plataus masto propaganda kuriamas pagrindas Versalio sutarties laužymui ir karinės aviacijos sukūrimui⁴⁶⁹.

Taigi 1933 m. vidurvasarį baimė ne šiaip „smegenyse darė gal kiek daugiau įtakos negu reikia“, kaip sakė užsienio reikalų ministras D. Zaunius; ji

⁴⁶⁴ 1933-12-15 įstatymu Aviacijos ministerijos žinion perduotas oro transporto priežiūros biuras (*Reichsgezetztblatt*), nuo 1927 veikęs prie Susisiekimo ministerijos. Diplomatai susirašinėjime pabrėžė, kad tuo pačiu įstatymu uždrausta fotografuoti iš oro. 1934-04 visos aviacijos veikas vykdačios federalinės ir vietinės institucijos tapo pavaldžios Aviacijos ministerijai. *Ibid.*, R. 15.

⁴⁶⁵ JAV pasiuntinio Berlyne George A. Gordon pranešimas apie *Reichluftschutzbund* įkūrimą, 1933-05-21. JVNA, RG59, LM-193, R20.

⁴⁶⁶ JAV pasiuntinio Berlyne William E. Dodd pranešimas valstybės sekretoriui apie Vokietijos oro gynybą, 1933-08-15. JVNA, RG59, LM-193, R20.

⁴⁶⁷ JAV generalinio konsulo Štutgarte Leon Dominion pranešimas apie pirmas oro gynybos pratybas, 1933-07-11. JVNA, RG59, LM-193, R3.

⁴⁶⁸ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Berlyne George A. Gordon pranešimas valstybės sekretoriui apie tariamą reidą virš Berlyną: 1933-06-26. JVNA, RG59, LM-193, R3. 862.00 / 3019.

⁴⁶⁹ “I think we must frankly face the fact that the German government is deliberately building up public sentiment which will support it in breaking its treaty obligations and in building an air force which may be used as threat.” JAV generalinio konsulo Berlyne George Strausser Messersmith pranešimas (Griežtai konfidencialiai), 1933-08-26. JVNA, RG59, LM-193, R20.

buvo ir politiškai įprasminta. Atsargumo reikėjo visuose lygmenyse: politikams, diplomatams, patiems aviatoriams. 1932 – 1933 m. politinių perturbacijų ir karo nuojautos krečiamoje Europoje oro erdvė tapo strategiškai svarbia saugumo zona ir nebebuvo aviatorių nuotykiams bei žygdarbiams visiškai atvira, nekontroliuojama dykra: pasikeitė politinis ir visuomeninis požiūris, griežtėjo oro teisė ir jos užtikrinimo būdai. Sunku įsivaizduoti, kad ištisus metus S. Dariui ir S. Girėnui ruošiantis skristi iš Niujorko į Kauną nebūtų (viešai ar konfidencialiai) pasiųstas bent menkiausias signalas dėl skrydžio saugumo Lietuvos kaimyninių valstybių teritorijoje. Jei taip nenutiko – vadinasi, nebuvo konkrečios dingsties. Vienintelis dalykas, kurį Lietuvos diplomatai JAV nuosekliai kartojo lakūnams ir neatlyždami ragino būtinai padaryti, buvo skrydžio įteisinimas. Kai „Lituanica“ išlėkė be leidimo, URM neveltui teiravosi, ar lakūnai tikrai išskrido net be pasų, o Vašingtonas tik iš dalies apramino ir informavo, kad leidimas negautas „lakūnų atsakomybe“ ir įspėjo, kad „reikalo atitaisyti negalima“. Europos įvykių ir nuotaikų fone ši žinia negalėjo būti vertinama tarsi nereikšminga.

Apie Vokietijos „svetingumą“ gal bepigiu buvo kalbėti anapus Atlanto, o Lietuvoje vienareikšmis pozityvas neįtikintų, būtų (kaip ir atviras negatyvas) politiškai neparankus ir nepriimtinas. Viešumoje mėginta vengti bereikalingų aistrų, laikytis nuosaikumo. Tačiau beveik dvi paras nerimą kurstė netikėtas „Lituanicos“ startas ir pagal iš anksto nesuderintą planą, tiksliai nežinomu maršrutu vykstantis skrydis, - juo labiau, kad po 24 ir net 34 valandų skrydžio „Lituanica“ Europoje niekur nebuvo pastebėta. Liepos 17-osios rytą žinia apie katastrofą ties Kuhdammu tarsi detonavo sutvinkusią įtampą ir baimes.

II. 1. 2. Nelaukti svečiai: kaip jie atvyko ir kaip juos pasitiko vokiečiai.

Vokietijoje „Lituanicos“ katastrofos tyrimui vadovavęs pareigūnas teigė,

kad apie planuojamą „Lituanicos“ skrydį negauta „jokio oficialaus įspėjimo“⁴⁷⁰. Šį teiginį tenka patvirtinti. Tačiau būtina patikslinti kitą, Lietuvos spaudoje galimai netiksliai interpretuotą teiginį – esą „apie transatlantinius skridimus nėra papročio iš anksto pranešinėti“. Nors pagal 1932 m. birželio 1 d. įsigaliojusią Vokietijos ir JAV dvišalę sutartį specialaus leidimo JAV lakūnams nereikėjo, vis dėlto Vašingtone buvo reikalaujama iš anksto pranešti, kada ketinama skristi Vokietijos oro erdvėje⁴⁷¹. Kadangi Valstybės departamentas pasiuntinybei Paryžiuje nurodė kreiptis „Airijos, Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos, Lenkijos ir Lietuvos“ leidimų ir neprašė informuoti Vokietijos⁴⁷², tai tenka spėti, kad S. Darius ir S. Girėnas į vokiečių institucijas turėjo kreiptis patys. Kreipimosi nebuvo: JAV generalinis konsulas Berlyne apie „Lituanicą“ sužinojo iš spaudos pranešimų. Vokietijos pasiuntinybė JAV galėjo sužinoti apie planuojamą skrydį, kai lakūnų vardu Lietuvos generalinis konsulas Niujorke kreipėsi dėl vizų; bet ar ši informavo Berlyną – nežinoma; tyrimo duomenimis, tai mažai tikėtina (neatmestina, bet taip pat mažai tikėtina, kad Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone ir Berlyne savo ruožtu informavo Vokietijos URM). Lietuvos pasiuntinybės Berlyne darbuotojų liudijimai – pernelyg prieštaringi, be to, paskelbti tik po pusšimčio metų (!)⁴⁷³. O paties pasiuntinio J. Šaulio dienoraštyje ir gausiai išlikusioje korespondencijoje informacija nepatikslinka. J. Šaulys patvirtina tik tai, kad po „Lituanicos“ starto Lietuvos generalinis konsulas P. Žadeikis Niujorke išties atsiuntė telegramą:

⁴⁷⁰ „Berlyno aerodrome, Tempelhofer Flughafen, oro policija neturėjo jokio oficialaus įspėjimo apie Dariaus ir Girėno išskridimą iš New Yorko aerodromo.“ In: Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.

⁴⁷¹ JAV Prekybos departamento Aeronautikos sk. Licencijavimo posk. viršininko W. Fiske Marshall laiškas S. Dariui. Vašingtonas, 1933-05-29. BLKM, DGK.

⁴⁷² Laikinai JAV valstybės sekretoriaus pareigas einančio Francis White laiškas JAV pasiuntiniui Paryžiuje J. I. Straus, 1933-06-19. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 6.

⁴⁷³ Lietuvos pasiuntinybės Berlyne konsulinio skyriaus sekretorius ir prekybos atašė Balio Palioko teigimu, Berlyno žurnalistams pranešus apie katastrofą „ministeris nelabai jaudinosi ir prasitarė, kad jei ir būtų nukritę amerikiečiai, tai jie išskridę be leidimo, formaliai nesusitvarkę, ir mums nėra ko skubiai kištis“ (in: PALIOKAS B. Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983/ 2, p. 8). Lietuvos pasiuntinybės Berlyne spaudos atašė ir „Eltos“ korespondentas Berlyne Viktoras Kaupas miglotai užsimena apie pasiuntiniui neva tekusią misiją suderinti JAV lakūnų skridimą Vokietijos oro erdve: „*Minister Dr. J. Saulys had the delicate diplomatic task to deal with the German government regarding the German airspace, Lithuanica originating in New York and Darius and Girenas being U. S. citizens*“ (KAUPAS V. [Remembering The Transatlantic Flight of Lithuanica.] *An Eyewitness Report*. (nepublikuotas mašinosraštis), be datos, c. a. 1983-08/ 09. V. Kaupo asmeninis archyvas).

liepos 15-ąją, šeštadienio vakarą pasiuntinys gavo „žinią, kad mūsų lakūnai Darius su Girėnu išlėkė šiandien 11 val. ryto iš N. Jorko ir kad 3 val. turį pralėkti pro Berlyną.“ Tačiau liepos 15-ąją, sekmadienį, lakūnai „nepralėkė“ nei konsulo nurodytu laiku, nei vėliau: „apie mūsų amerikiečius lakūnus nieko tikra negalėjome patirti“⁴⁷⁴. Taigi Vokietijos institucijos ir organizacijos nebuvo informuotos nei per JAV, nei per Lietuvos diplomatinės atstovybes Berlyne, o šios irgi neturėjo žinių. J. P. V. Heinmullerio žodžiais tariant, „viena iš svetingiausiai užsienio aviatorius priimančių valstybių pasaulyje“ nesitikėjo, nelaukė „Lituanicos“.

Techniniu skrydžio įgyvendinimu susirūpinę lakūnai iš anksto neįvertino teisinių-politinių pasekmių, tikėjosi besąlygiško užsienio valstybių palaikymo ir pagalbos⁴⁷⁵. Tokia nuostata gal būtų adekvati 1927 m., kai Paryžiuje nusileidęs Ch. A. Lindberghas bijojo būti suimtas, nes atskrido net be vizos; o 1933 m. JAV ir Europos šalyse jau galiojo gana griežta tvarka ir bravūra nebederėjo. Kita vertus, skrydžio metu abu pilotai situaciją vertino visiškai rimtai. S. Dariui po liepos 13-ąją Valstybės departamento pareigūno telefonu pasakyto įspėjimo turėjo būti aišku, kad nusileidus ne Lietuvoje, o kažkur pakeliui Europoje, grės sankcijos. Tad skristi virš Vokietijos jie nevengė, bet joje leistis ketino nebent kraštutiniu atveju. Kaip tik taip galiausiai, matyt, ir nutiko.

Kokiu keliu, kokių sąlygų veikiama „Lituanica“ atsidūrė Vokietijoje – tiksliai nežinoma, nes trūksta faktinių duomenų: skrendant darytų užrašų ir patikimų skrendančio lėktuvo stebėjimų nuo žemės. Lakūnai skrydin pasiėmė tris raudono audinio maišelius žinutėms skrydžio metu išmesti: iš jų tik vienas aptiktas Niufaundlande⁴⁷⁶. Skrydžio metu naujienų agentūrų paskelbti

⁴⁷⁴ Lietuvos pasiuntinio Berlyne dr. Jurgio Šaulio dienoraščio 13-tas sąsiuvinis „1932.10.XII.10-1934.08.IV“. LNM, R-18652/13.

⁴⁷⁵ „Kap. Darius nam net panašiai buvo prasitaręs: „Juk mūsų pasiryžimas niekam nėra paslaptis; taipgi nemanome, kad kas mums blogo velytų ar pavydėtų; leidimas juk mūsų per Atlantiką vis vien neperkeltų.“ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio pranešimas URM. Niujorkas, 1933-08-09. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 98.

⁴⁷⁶ „The note said “Wire collect Associated News NY airplane Lithuanica NR688E. All is well and regards. Signed S. Darius, S. Girenas, 1910 July 15, 1933 (...) The notation „GCT1910“ in the message means 19:10 o'clock, Greenwich Civil Time, which is the same as Greenwich Mean Time. Its equivalent in Eastern Standart Time is 2:10 P.M. Darius and Girenas were reported over Trinity Bay, Newfoundland, at 2:38 PM July 15.“ Žinutė: United Press // New York Times, 1933-07-28, in: iškarpa albumas „Dariaus-Girėno žygis, II“. VDKM, G-1354/5.

pranešimai apie ties Airija, Škotija, Norvegija pastebėtą „Lituanica“ nepasitvirtino, kai kurie buvo oficialiai paneigti. Po katastrofos Vokietijoje ir Lietuvoje atliktų oficialių tyrimų medžiagoje užfiksuoti faktinio skridimo virš Europos taškai – tik netoli katastrofos vietos Vokietijoje, bet ir kai kuriuos iš jų tenka kvestionuoti. Vokiečių tyrėjų Pranešime ir Priede V – tokie duomenys: „nuo 23 v. 45 min, iki 0.15 val. lėktuvas buvo girdėtas ir matytas tarp Königsberg N/M. ir Berlinchen“; apie „0.30 val. (...) skrido pirmiau iš šiaurės pro Kuhdamm, paskiau pasuko į pietus link Rosentolio ir vėl pasukė į rytus ir turbūt bus perskridęs Telling ežerą⁴⁷⁷“; „Lituanicos“ paskutinį lankstą paliudijęs vietinis darbininkas Herbertas Griebenas tvirtino po kelių minučių tolumoje išgirdęs „labai smarkų smūgį“. Lietuvių tyrėjų Akte akcentuojamas kitas, 45 minutėmis anksčiau praskristas taškas: „lėktuvas Europos kontinente buvo pastebėtas tiktai Stargarde 23 val. (...) ir kiek galima buvo spręsti iš balso nuskrido rytų kryptimi“; o toliau Akte užfiksuotos tos pačios apylinkės – „apie 15-20 min. pirmos valandos nakties lakūnai buvo pastebėti virš Berlinchen kur jie padarė porą ratų (...) 35 kilometrų atstume nuo Berlinchen, ir tik 100 kilometrų iki Berlynui lakūnai pastebėję ties kaimu Kuhdam šviesesnę vietą, norėdami pasitikrinti ar tai nėra tinkama vieta nusileisti padarė labai žemą ratą, kuris buvo tragišku“ (žr. vokiečių Pranešimo priedą – autentišką skrydžio pabaigos schemą Priede nr. 5). Vokiečių ir lietuvių tyrėjai nusprendė, kad Vokietijoje lakūnus 1-1,5 val. iki žūties ištiko „krizė“ (nei vieni, nei kiti jos nepatiksino ir apsiribojo prielaidomis: dezorientacija, nuovargis, kuro stygius, variklio veikimo defektai, „labai blogas oras“). Lakūnai skrido per žemai ir turbūt ketino skubiai leistis nepatogioje vietovėje – toli nuo miestų šviesų, tarp kaimelių, ežerų ir miškų; Rosenthalis ir Kuhdammas nebent dėl debesų properšos atrodė it „šviesesnė vieta“ (plačiau apie oficialius tyrimus – II-2-2).

Netikėtas naktinis nežinomo orlaivio vizitas oro erdvės stebėtojams Vokietijoje tapo iššūkiu. Kiek žinoma, „Lituanica“ skrido be šviesų (šiais laikais privalomi tūpimo ir riedėjimo, susidūrimo vengimo žibintai, navigaciniai žiburiai), nebuvo kabinos apšvietimo. Naktis buvo apniukusi, be

⁴⁷⁷ Lietuviškame nuoraše – klaida: turi būti „Zelling“ (*Klarer Zellingsee*), „Rosentolis“ – Rosenthalis.

mėnesienos; meteorologinės reanalizės duomenimis, debesų padas Vokietijos pakrantėje galėjo siekti apie 200-300 m, prie Stargardo ir Soldino apie 150 m. Kryptį į rytus blokavo šimtus kilometrų nutįsęs audringų orų ruožas, jo buvo neįmanoma perkopti ar apskristi⁴⁷⁸; galbūt tuo įsitikinę pilotai buvo priversti leistis ir dėl to stengėsi vizualiai susiorientuoti, rasti vietą tūpimui. Žemai skrendantis, besisukiojantis, apylinkes tarytum žvalgantis orlaivis nuo žemės galėjo atrodyti labai įtartinais. Stargarde lėktuvo niekas nematė: apniukusioje padangėje girdėjosi tik variklio gausmas, todėl vokiečiai šio taško savo Pranešime nefiksavo ir tepaminėjo Berlincheną, kuriame žemai skrendantis lėktuvas aiškiai matėsi (žr. kitą posk.). Kitą dieną apklausti liudininkai naktį girdėtą ūžimą prisiminė skirtingai⁴⁷⁹, juos apibendrinus, finalinė „Lituanicos“ trajektorija buvo tokia: „Stargard – Rosenfelde – Berlinchen – Nauenburg – Staffelde – Kuhdamm ir iš pietinės pusės *Soldinen Stadt Forst* avarijos vieton.“⁴⁸⁰ Tai – į rytus išlenkta linija iš Stargardo į Kuhdamm: šioje atkarpoje reljefas kalvotas, kai kur aukštumos iki 100-120 m, piečiau Soldino didesnių miestelių nėra, tik kaimai. Paskutinėmis minutėmis lėktuvas skrido taip žemai, kad liudininkas įžiūrėjo S. Dariaus įžiebtą žibintuvėlį (tik taip galima paaiškinti H. Griebeno frazė „lėktuvas, kuris turėjo šviesą“). Prasukusi pro Rosenthalio ir Kuhdamm kaimus vidurnakčio tamsoje – ne audroje, o geresnių orų properšoje, tvyrant pažemės rūkui, gal rūke dunksant ir miško viršūnėms, per vidutinio stiprumo gūsingą vėją – „Lituanica“ dideliu greičiu nulėkė virš ežero link miško (taip teigiama oficialių tyrimų medžiagoje; dideliu greičiu skristi naktį žemame aukštyje pavojinga bet kokiomis sąlygomis, net ir gerai žinomoje

⁴⁷⁸ Liudininkai patvirtino „banguotojo fronto“ reiškinius. Sekmadienio vakarą Berlyne J. Šaulys į pasiuntinybę grįžo „po liūtis“ (jis mėgo promenadas ir dienoraštyje aprašinėdavo orus; žr. įrašą dienoraštyje, LNM, R-18652/13). Po vidurnakčio Karaliaučiuje buvusi „didelė migla“ („Eltos pranešimas“). Sekmadienio naktį Aleksote S. Dariaus laukusi sesuo tolumoje pietuose matė perkūnijos pašvaistes, o paryčiais grįžo lynojant (L. Nalson laiškas Kotrynai Stulpinienei. Kaunas, 1933-07-25. BLKM, DGK).

⁴⁷⁹ A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės Akto Priedas II: kpt. Vlado Morkaus pranešimas iš Soldino (be datos) su katastrofos vietos schema (schemos data – 1933-07-18). Priedų paketas. Privati saugykla.

⁴⁸⁰ Čia ir kituose šaltiniuose miško pavadinimai – netikslūs, skirtingi. Iš tikrųjų lėktuvas nukrito *Dölziger Forst* paribyje, už 100-200 m į pietus nuo *Soldiner Stadt Forst* (pagal: kpt. V. Morkaus braižyta katastrofos vietos schema, 1933-07-18, in: A. Gustaičio pakomisės Akto Priedas II. Priedų paketas. Privati saugykla; t.p.: *Staffelde (4 cm Karte) Meßtischblatt 1632 von 1934. Staatsbibliothek zu Berlin, SBB_IIC_Kart. N 730*).

vietovėje). Lėktuvas kairiu sparnu rėžėsi į aukšto medžio viršūnę, sukdamasis smigo žemyn, 80 m trajektorijoje laužė šakas, nukirto šešis 20-30 cm storio medžius ir smogė žemėn, persiversdamas važiuokle į viršų. Lėktuvas nukrito *Dölziger Forst* pakraštyje, maždaug 60 m aukštumoje, apie 150 m nuo miško ribos ir 300 m nuo Kuhdamm kaimelio; ši vieta – vos už 30 km į rytus nuo planuoto pagrindinio maršruto ir tik apie 100 km (tiesiąja) nuo Berlyno, kuriame buvo net keli naktiniai aerodromai. Lakūnai, P. Žadeikio žodžiais, „nutūpė amžinatilsin“. Čia juos tik paryčiais atsitiktinai aptiko kaimo moterys.

Katastrofos momentą Vokietijos ir Lietuvos oficialūs tyrėjai aprašė bemaž vienodai ir iš principo nekvestionavo. Užtat jie skirtingai interpretavo priežastis, vadinamą „krizę“: jei lakūnai pasiklydo, kaip teigė vokiečiai, tai įtartina ilgai nesileido ir kraštutina rizikavo skrisdami žemai; jei S. Darius sugebėjo susiorientuoti ir mėgino pasiekti Berlyną, kaip teigė lietuviai, tai juolab neturėjo skristi pažemiui (nebent nedelsiant vertė leistis kuro stygius ar variklio trikdžiai, - bet tyrėjai prieštaringai įvardijo ir šias sąlygas). Kad ir kaip būtų, toks skrydžio finalas reiškė neišvengiamą grėsmę lakūnų saugumui ir... pavojaus signalą *RLB (Reichluftschutzbund)* oro erdvės stebėtojams, kurių galėjo būti Stargarde, Berlinchene, Soldine. Tyrimo ribos neleidžia patikslinti, kokiomis instrukcijomis 1933 m. naktį iš liepos 16 į 17-ąją vadovavosi *RLB*. Bet, pavyzdžiui, Lietuvoje 1934 m. įsigaliojusios skrydžių taisyklės įpareigojo oro stebėtojus ir saugotojus ne tik užfiksuoti, bet taip pat signalais įspėti ir net – tiksliai neįvardytomis priemonėmis ir būdais – priversti nusileisti neatpažintą lėktuvą: be leidimo atklydęs ir į signalus nereaguojantis, užsienio atpažinimo ženklais pažymėtas ar tokiu įtariamas orlaivis, kuris ilgiau skrenda valstybės oro erdve, ypač virš draudžiamų zonų, turėjo būti „verčiamas nusileisti“⁴⁸¹. Apie tokių ar panašių priemonių pritaikymą Vokietijoje skrendant „Lituanicai“ nerasta jokių įrodymų, šaltiniuose nėra net užuominų. Tačiau vis dėlto aišku, jog netikėtai netoli sienos su Lenkija pasirodęs, naktį kelias valandas žemai

⁴⁸¹ Plg.: „Paskutinis [1934-09-19 paskelbtų] Užsienio lėktuvams skristi taisyklių skyrius „Skridimas be leidimo“ numatė konkrečius veiksmus, kurių turi imtis įgaliotos ministerijos, jei lėktuvai skrenda per Lietuvos teritoriją be leidimo arba per uždraustą zoną. Tokie lėktuvai taisyklėse laikomi „prieštaraujantys šalies tvarkai“ ir jiems „duodami signalai nusileisti“, o signalų nepaisant, „jie verčiami nusileisti.“ VININGAS A. Lietuvos valstybės sienos apsauga... p. 9.

skraidęs ir būtent ten prapuolęs (kaip paaiškėjo, sudužęs) lėktuvas užkliudė Reicho jautrų nervą: tapo budrumo, saugumo, sisteminio veikimo ir diplomatinio korektiškumo išbandymu.

Tragiškai pasibaigęs „Lituanicos“ vizitas JAV diplomatinėms atstovybėms Berlyne tapo akibrokštu. Paprastai operatyviai reaguojantis ir veikiantis generalinis konsulas G. S. Messersmith pirmą telegramą apie katastrofą Valstybės departamentui išsiuntė liepos 17 d. 17 val., - praėjus bent porai valandų po Vokietijos URM specialaus komunikato ir 7-8 vaandoms nuo pirmų rytinių, oficialiai nepatvirtintų pranešimų spaudoje. Iš telegramos teksto matyti, kad jis neturėjo tikslių duomenų: „Vokietijos laikraščiai praneša“, kad pilotai „Steven Darius“ ir „Stanley Girenas“ (gavėjų ranka pataisyta – „Stephen“, ties pavarde „Girenas“ brūkštelta varnelė) žuvo, „jie, kaip teigiama, yra Amerikos piliečiai“; prašoma susisiekti su jų giminėmis ir veikti skubiai. Gale pridurta: „Pranešama apie trečią žuvusį įgulos narį.“⁴⁸² Po to beveik parą JAV generalinis konsulatas ir pasiuntinybė Berlyne laukė Vašingtono instrukcijų (ir artimųjų valios patvirtinimo) ir nesiėmė jokių veiksmų.

Vokietija negalėjo šitaip delsti. Pirminėse oficialaus Berlyno reakcijose akivaizdūs skubos ir tam tikros sumaišties požymiai. Pagal katastrofos vietoje rastus dokumentus identifikavus JAV pilotus S. Darių ir S. Girch bei JAV registruotą jų „Lituanicą“ Reicho Aviacijos ministras, „Prūsijos ministeris pirmininkas“ H. Göringas pirmasis iš aukštų oficialių asmenų pareiškė oficialią užuojautą... Lietuvos vyriausybei⁴⁸³. Liepos 18 d. užsienio reikalų ministras baronas Konstantinas von Neurathas prezidentui A. Smetonai išreiškė užuojautą dėl Lietuvos kariuomenės (!) netekties⁴⁸⁴. Kitomis dienomis,

⁴⁸² JAV generalinio konsulo Berlyne G. S. Messersmith telegrama valstybės sekretoriui, 1933-07-17. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 11.

⁴⁸³ „Der Reichsminister Goring hat gestern dem Litauischen Staatspräsidenten zu den Unfall der litauischen Flieger ein Beileids-Telegramm gesandt. Der Staatssekretar des Luftfahrtministeriums sendet heute der hiesigen Litauischen Gesandtschaft ein Beileidsschreiben.“ *Pro Memoria*, Berlynas, 1933-07-18. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁴⁸⁴ „Zu dem schweren Verlust, den die litauische Armee durch den tragischen Tod der kühnen litauischen Ozeanflieger erlitten hat, beehre ich mich, Eurer Exzellenz mein aufrichtigstes Beileid auszusprechen.“ Vokietijos užsienio reikalų ministro K. F. von Neuratho telegramos Lietuvos prezidentui A. Smetonai nuorašas, 1933-07-18. *Ibid.* Plg. pataisytą versiją Lietuvos spaudoje: „Dėl tragiško narsių transatlantinių lakūnų žuvimo reiškiau savo nuoširdžiausią užuojautą“ (in: Neuratho užuojauta // *Lietuvos aidas*, 1933-07-20, nr. 161 (1833), p. 2).

laidojant S. Darių ir S. Girėną Berlynas ir Kaunas diplomatiškai lankstėsi vienas kitam⁴⁸⁵, o Vašingtonas tylėjo (laidotuvėse JAV laikinasis reikalų patikėtinis Kaune M. L. Staffordas tepasakė trumpą, aptakią kalbą). Tik liepos 22 d. Kauną pasiekė JAV Valstybės departamento užuojauta ir padėka dėl aviatoriams suteiktos garbės surengiant valstybines laidotuves, „itin giliai palietusias mūsų širdis“⁴⁸⁶. Trykštant emocijoms ir nė vienai iš trijų šalių nespėjus suvokti lakūnų „svečiavimosi“ Vokietijoje aplinkybių, S. Dariaus ir S. Girėno žygis *post mortem* pasibaigė Kaune.

II. 1. 3. Lietuva: visuomenines iniciatyvas perima vyriausybė.

Oficialusis Kaunas būsimą „Lituanicos“ skrydį santūriai stebėjo nuo 1932 m. rudens. Pasiuntinys Vašingtone B. K. Balutis diplomatijos šefui entuziastingai pristatė „amerikiečių“ lakūnų sumanymą: pranešė pažadėjęs lakūnams „patronažą“ ir užtikrinęs, kad „Lietuva, kaip ir Lietuvos Vyriausybė“ jų skrydžio „be abejonės lauks su dideliu susiinteresavimu ir širdinga užuojauta šio didžio žygio įvykdymo“⁴⁸⁷. Entuziazmas buvo priešlaikinis: prašytų „poros žodžių, pareiškiant Lietuvos Vyriausybės susidomėjimą šiuo sumanymu“ veikiausiai nesulaukta. Žinią apie amerikiečių planuojamą skrydį URM formaliai persiuntė Prezidento kanceliarijai ir KAM, atkreipdama dėmesį į „lakūnų sumanymą ir jų santykius su Lietuvos pasiuntiniu Washington‘e“⁴⁸⁸. Po to centras laikėsi neutraliai: nevaržė ir neskatino diplomatų laisvanoriškai priimtoms „moralinės pareigos“ padėti lakūnams. Turimais duomenimis, savo iniciatyva URM į pasiuntinį B. K. Balutį dėl „Lituanicos“ kreipėsi tik po

⁴⁸⁵ Ministro pirmininko Juozo Tūbelio padėkos telegrama Vokietijos užsienio reikalų ministrui K. F. von Neurathui už pareikštą užuojautą, 1933-07-20; Lietuvos pasiuntinio pareigas laikinai einančio L. Dymšos laiškas užsienio reikalų ministrui K. von Neurathui: Lietuvos vyriausybės vardu dėkojama už suteiktą Vokietijos vyriausybės, Brandenburgo, Pomeranijos, Rytų Prūsijos oberprezidentų, SA padalinių ir visų Soldino žmonių pagalbą laidojant žuvusius lakūnus, 1933-07-22. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁴⁸⁶ JAV Valstybės departamento Rytų Europos reikalų skyriaus viršininko Robert F. Kelly laiškas Mr. Patterson, raginant padėkoti Lietuvos URM už „savanoriškai“ pasiimtus aviatorių palaikus ir rurengtas valstybines laidotuves, 1933-07-21; laikinai valstybės sekretoriaus pareigas einančio Wilbur J. Carr pasirašyta padėkos ir užuojautos telegrama užsienio reikalų ministrui D. Zauniui, 1933-07-22. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 20; 21.

⁴⁸⁷ B. K. Balučio Pranešimas nr. 41 („Dėl rengiamojo skridimo per Atlantiką“) užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui. Vašingtonas, 1932-09-20. LCVA, f. 383, ap.7, b. 1344, l. 74.

⁴⁸⁸ URM Politikos departamento direktoriaus S. Lozoraičio pranešimai LR Prezidento Kanceliarijos viršininkui (2 Priedai) ir KAM (1 Priedas); 1932-10-28. *Ibid.*, l. 72, 73.

katastrofos (Kaune pradėjus oficialiai tirti priežastis) ir tik keliais klausimais (kiek lėktuve startuojant buvo tepalų ir kuro). Prieš skrydį URM instrukcijos pasiuntinybėms Europoje buvo formalaus pobūdžio: nurodyta „vietos spaudoje sunaudoti“ atsiųstas žinias apie lakūnus. Neįspėta, ką daryti, jei „Lituanica“ kažkur Europoje ne praskris, o priverstinai nusileis arba nukris. Pozicija buvo teisiškai adekvati ir diplomatiškai lanksti: sėkmės atveju „amerikiečių“ šlove buvo galima pasinaudoti, o skrydžiui neįvykus arba pasibaigus tragiškai – taktiškai atsiriboti.

Vien LAK iš tikrųjų svetingai laukė S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio ir aktyviai ruošėsi juos priimti Kaune. Tai buvo septintus metus veikianti „nepolitinė organizacija“, išsilaikanti iš narystės mokesčių, turto (orlaivių ir pan.) eksploatavimo, pašalpų ir aukų, pajamų iš savų leidinių, loterijų ir panašių šaltinių⁴⁸⁹. „Jaunajai Lietuvai“ dedikuotas S. Dariaus ir S. Girėno skrydis tiesiogiai atliepė LAK pagrindiniam tikslui „dominti visuomenę oreivystė“. Be to, S. Darius buvo Aviacijos atsargos karininkas, vienas LAK steigėjų, aukštai vertinamas „prijaučiantis narys“⁴⁹⁰. Todėl LAK iniciatyvos netrūko; trūko kitų dviejų dalykų: ryšio su S. Dariumi (nuo 1933 m. kovo nebegauta jo laiškų) ir pinigų. Įdomu, kad panašiu laiku S. Darius Niujorke, o LAK pirmininkas Z. Žemaitis Kaune sumanė užsidirbti iš pašto ženklų. Gegužės 12 d. Z. Žemaitis pranešė ministrui pirmininkui J. Tūbeliui apie lakūnų sutiktuvėms ruošiamą plataus masto visuomeninę akciją: LAK esąs pasiryžęs amerikiečių-lietuvių „žygį pažymėti kaip galima ryškiau. Tam tikslui L. Aero Klubu iniciatyva yra suorganizuotas lakūnų priėmimo komitetas, į kurį įeina apie 30 visuomeninių organizacijų atstovų.“⁴⁹¹ Kartu Z. Žemaitis pristatė originalų oro pašto projektą (LAK lėktuvais gavėjams pristatyti ir „Lituanicos“ atgabentus laiškus, ir Kaune suformuotą specialią siuntą) ir prašė ministro pirmininko ir Susisiekimo ministro skubaus leidimo „išleisti nedidelę seriją oro

⁴⁸⁹ „Lietuvos Aero Klūbo įstatai“. Kaunas, be datos, 15 p. LAM, RLa-95.

⁴⁹⁰ LAK pirmininko Z. Žemaičio ir sekretoriaus Tomo Zaukos pasirašytas nario bilietas nr. 1175, galiojantis iki 1931-12-31 ir pažymintis, kad už narystę 1931 m. S. Darius sumokėjo 5 Lt. BLKM, DGK. 1933 m. LAK valdyba jį dar kvietė į sueigas: žr. LAK pirmininko Z. Žemaičio kvietimą S. Dariui dalyvauti LAK narių susirinkime 1933-03-05. Kaunas, 1933-02-27. BLKM, DGK.

⁴⁹¹ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas ministrui pirmininkui J. Tūbeliui. Kaunas, 1933-05-12. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 758, l. 299-300.

pašto ženklelių po 5, 15, 30 ir 50 ct. vertės, viso 30.000 komplektų.“ Kiek žinoma, „specialūs“ ženklai, kurie „negalėtų tikti apmokėjimui kokios nors kitos korespondencijos“, nebuvo išleisti. LAK teko verstis be papildomų lėšų, pasikliaunant kitų organizacijų talka, Aviacijos ir Kauno miesto valdžios gera valia. Veikiausiai LAK pasirūpino gegužės 16 d. pakoreguoti Kauno miesto tarybos gegužės 18 d. posėdžio darbotvarkę: beveik iki vidurnakčio posėdžiavusi taryba „Kauno miesto burmistro pasiūlymu“ nusprendė Linksmakalnio gatvę pavadinti Dariaus ir Girėno vardu ir persiuntė sprendimą tvirtinti VRM (tai – pirmoji žinoma lakūnų įamžinimo Kaune iniciatyva)⁴⁹². Gegužės pabaigoje ir birželio pradžioje „Lituanicos“ skrydį atidėjus, LAK liko nežinioje: tik iš šaltinių vyriausybėje (liepos 8-13 d.) ir iš laikraščių (liepos 14 d.) sužinojo, kad S. Darius ir S. Girėnas žada išskristi Kauno link apie rugpjūčio 6 d. Pasklidusi žinia apie liepos 15 d. jau įvykusį startą⁴⁹³ reiškė ne šiaip staigmeną, bet ir ceitnotą: reikėjo parengti ir suderinti sutikimo programą per šeštadienį-sekmadienį, iki nakties į pirmadienį. Sutelkti visi resursai, kad tik būtų laiku pasiruošta „paprastoms visuomeniškomis ceremonijoms“⁴⁹⁴.

Laukimo savaitgalį URM pozicija buvo dvejopa. Santūri nuostata išliko (Politikos departamento direktorius S. Lozoraitis per pasiuntinybę Vašingtone skubiai pasitikslino, kad išskridę lakūnai „pasus gavo tik neturėjo leidimo“). Užtat labai įdėmiai sekta informacija apie „Lituanicos“ skrydį Europoje. „Elta“ skelbė specialius pranešimus: nuo liepos 15 d. 12 val. iki liepos 17 d. 24 val. – 14 „ekstra biuletenių“⁴⁹⁵. „Lituanicos“ vienareikšmiškai laukta pasirodant Berlyne⁴⁹⁶. Tad galima sakyti, kad URM „akimis ir ausimis“ tomis dienomis

⁴⁹² Kauno miesto tarybos burmistro Antano Graurogko pranešimas miesto tarybos nariams, 1933-05-16. KAA, f. 61, ap. 1, b. 340, l. 19. Kauno miesto tarybos posėdžio protokolas nr. 10, 1933-05-18. KAA, f. 219, ap. 1, b. 867, l. 50v.

⁴⁹³ „Reuteris praneša radiograma, kad lėktuvas „Lituanica“ išskrido be sustojimo į Lietuvą.“ In: Jau atskrenda Kpt. Darius ir Girėnas // *Lietuvos aidas*, 1933-07-15, nr. 157 (1829), p. 1.

⁴⁹⁴ Frazę pavartojo LAK pirmininkas Z. Žemaitis, vėliau atsiprašydamas ministro pirmininko J. Tūbelio dėl „apgailėtino įvykio“ (iškilmingai atidarant lakūnų vardais pavadintą gatvę, juostelę perkirpo ne J. Tūbelis, bet Kauno miesto burmistras inž. Antanas Graurogkas): „Priėmimo Komitete, dar nedalyvaujant jame oficialiems valdžios atstovams, (...) vardo suteikimas nebuvo laikomas tolygiu valstybinių darbų ar pastatų baigimo simboliui, bet daugiau paprasta visuomeniška ceremonija.“ 1933-07-21. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 758l, l. 250-251.

⁴⁹⁵ „Eltos“ ekstra biuleteniai 1-14. 1933-07-15/ 16/ 17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 9-23.

⁴⁹⁶ Kaip ir J. Šaulio dienoraštyje: „Lithuanica“ Berlyną turi pasiekti apie 3 val.“ In: „Eltos“ ekstra biuletenis nr. 2, 1933-07-16. *Ibid.*, l. 11.

tapo vienas asmuo: „Eltos“ korespondentas Berlyne V. Kaupas⁴⁹⁷.

V. Kaupas⁴⁹⁸ poste buvo naujokas, bet ne žaliūkas. Tarnybą jis gavo sukaupęs 6 metų patirtį Kaune, Heidelberge, Berlyne, Paryžiuje, Miunchene ir kitur: nuo 1927 m. dirbo tautininkų laikraščiuose, 1928 m. gavęs aukštas rekomendacijas⁴⁹⁹ buvo išsiųstas į užsienį mokytis „specialio mokslo“⁵⁰⁰; 1932 m. bene pirmas iš lietuvių Vakarų universitetuose parašė bei apsigynė disertaciją žurnalistikos ir lituanistikos tema⁵⁰¹, finansuojamas neaiškių „privatinių rėmėjų“ užsienyje rinko medžiagą ir planavo podoktorantūrą⁵⁰², bet 1933 m. sugrįžęs į Kauną tapo URM tarnautoju ir išvyko į Berlyną kaip „Eltos“ korespondentas. „Eltos“ direktorius Edvardas Turauskas ir pasiuntinys Berlyne

⁴⁹⁷ Jis savitai išstumtas į tradicinio kanono užribį: dažnai minimas, bet labai mažai žinomas. Šio valstybės tarnautojo biografija, statusas ir vaidmuo patikslinti 2014 m. atlikus tyrimą Lietuvoje (LCVA, LVIA, LNM) ir JAV (UPENN, HIA, V. Kaupo asmeninis archyvas). Biografinis tyrimas: SVIDERSKYTĖ G. Kas buvo „dr. Kaupas“? Žurnalistika, propaganda, žvalgyba, diplomatija... // *Naujasis židinys-Aidai*, 2015 /3, p. 33-43. Apie tyrimą JAV: SVIDERSKYTĖ G. „Eureka!“ Kalifornijoje: naujos paieškos ir radiniai San Francisko įlankoje. I, II, III // *Lituanica-documentica.lt*, 2014-11-14, 2014-11-19, 2014-11-30; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=469>>, žiūrėta 2016-04-16.

⁴⁹⁸ 1905 m. Šiupyliuose gimęs Vladas Kaupis kaitaliojo asmenvardį: studijuodamas užsienyje, būdamas 25-erių prisidūrė pavardę su galūne „-as“ ir buvo Vladas (t. p. Vladas Stasys, Vladislovas, Wladislaus) Kaupis-Kaupas; maždaug 40-ties, prieš emigruodamas į JAV pasikeitė vardą ir tapo Viktoru Kaupu (pasirašinėjo „Victor Kaupas“) ir būtent kaip toks kartais minimas literatūroje (dažniausiai pavardė rašoma be inicialo: „Kaupas“). 1933 m. URM dokumentuose jis – Vladas Kaupas, toliau šiame tekste – V. Kaupas.

⁴⁹⁹ „Lietuvio“ redaktoriaus Liudo Noreikos rekomendacija Švietimo ministrui. Kaunas, 1928-01-25. LCVA, f. 391, ap. 9, b. 447, l. 96. Švietimo ministerijos sudarytoje tarpžinybinėje komisijoje V. Kaupo kandidatūrą žodžiu parėmė URM Teisių-administracijos departamento direktorius, rašytojas ir diplomatas Jurgis Savickis. *Ibid.*, l. 52.

⁵⁰⁰ Jis gavo stipendijos ir paskolos iš viso 21 365 Lt: palyginti su dešimtimis kitų stipendininkų, net studijavusių užsienyje, studijos buvo „auksinės“. In: SVIDERSKYTĖ G. Kas buvo... p. 34.

⁵⁰¹ Dr. V. Kaupas. *Die Presse Litauens. Unter Berücksichtigung des nationalen Gedankens und der öffentlichen Meinung*. Klaipėda (Memel): Rytas, 1934.

⁵⁰² Gal tada užsimezgė V. Kaupo žurnalisto-diplomato karjera. V. Kaupas teigia Miuncheno universiteto Žurnalistikos instituto prof. Karlo d'Estero ir „Reicho spaudos šefo Berlyne“, vyriausybės patarėjo dr. Walterio Heide raginimu ketinęs išleisti knygelę „Spauda ir valstybė“ (*Staat und Presse*). Jo „mokslinės studijų kelionės“ Berlyne, Milane, Romoje, Ženevoje, Briuselyje ir Paryžiuje pobūdis, interesų ir vizitų spektras primena, pvz., lenkų korespondentų Tadeusz Katelbach ir Wladyslaw Mergel Lietuvoje nuo 1933 m. vykdytą „žurnalistinę žvalgybą“; tik V. Kaupas, kiek žinoma, tada nebuvo įgaliotas URM (apie lenkų vizitus žr.: VAIŠNYS A. Spauda ir valstybė 1918-1940. Vilnius: UAB „Biznio mašinų kompanija“, 1999, p. 185-205). Vėliau V. Kaupas talkino kuriant „tautinės propagandos ministerijos“ planus: 1934-10-30 Lietuvos tautininkų sąjungos generaliniam sekretoriui V. Rasteniui pateikė projektą „Spaudos ir informacijų departamento prie Ministrų Kabineto santvarkos pagrindinės mintys“ (plačiau: MAČIULIS D. Valstybės kultūros politika Lietuvoje 1927-1940 metais. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2005, p. 42-44). 1934 m. E. Turauskas dėl V. Kaupo „netinkamo“ darbo ketino jį „paimti“ iš Berlyno, bet vis dėlto paliko „pasitaisyti“. V. Kaupas veikiai tapo pasiuntinybės etatiniu darbuotoju: E. Turauskas spaudė jam suteikti diplomatinį statusą, J. Šaulys priešinosi. 1938, 1939 ir 1940 m. V. Kaupas buvo spaudos atašė Berlyne, rašė slaptus raportus pasiuntiniui Kaziui Škirpai, URM Politikos departamento direktoriui E. Turauskui ir užsienio reikalų ministrui Juozui Urbšiu (iš dalies išliko 1939-05-26 – 1940-05-25 raportai nr. 259-280. HIA, E. Turauskas Papers. B. 6, A. 75015-8M.36, F. 6:2).

J. Šaulys energingą žurnalistą vertino rezervuotai: „Globos ir priežiūros jis reikalingas, nes kartais parodo tam tikro užsispyrimo ir nepagrįsto savarankiškumo.“⁵⁰³ Jo tarnyba buvo „laikina ir bandomoji“, jis turėjo „užsirekomenduoti“: „Tada galėsime ir pagalvoti kaip jį Berlyne geriau įtvirtinti. Nepavyks – atšauksime.“⁵⁰⁴ E. Turauskas patarė nefiltruoti V. Kaupo pranešimų: kadangi korespondentas žinias perduoda vakarais telefonu iš „Wolffo“⁵⁰⁵ ir Kaune jas kontroliuoja pati „Elta“, tai pakaktų, kad jis rytais pasiuntiniui „poreferuotų ką perdavęs ir išklaustų pastabų“. Tokiomis aplinkybėmis V. Kaupas ėmė rinkti žinias apie „Lituanicą“: tikėdamasis gerai pasitarnauti, nusiteikęs „pakylėtai ir su dideliais lūkesčiais“⁵⁰⁶.

Liepos 15-16 dienomis Kaunas spaudė žinių, o naujienų – nei gerų, nei blogų – nebuvo⁵⁰⁷. V. Kaupo darbo vieta buvo *WTB* spaudos biure, kartu su vokiečių ir užsienio korespondentais. Jis stebėjo, kaip jie pranešinėjo pasaulio žiniasklaidai apie W. Postą; o tuo pat metu, maždaug ta pačia kryptimi skrendanti „Lituanica“ tarytum dingo be žinios. Teletaipu išsiuntus užklausas Londonui ir Paryžiui, gauti neigiami atsakymai. Sekmadienio popietę Tempelhofo oro uoste nusileidus W. Postui, V. Kaupas nulėkė ten, bet išgintas apsaugininkų irgi nieko nesužinojo. Vakarop pažįstamas *Reuters* korespondentas gavo pranešimą, kad kažkoks lėktuvas – gal „Lituanica“ – pralėkė Škotiją rytų kryptimi. V. Kaupas šios žinios patikrinti negalėjo, bet po jos sutelkė dėmesį į žemyninę Europą. Iš vokiečių aviatorių gavo patarimą pašniukštinti Baltijos pakrantę, neva įprastą aviatorių kelią: skambinti į aerodromus bei policijos nuovadas Flensburge, Liubeke, Štetine ir kitur

⁵⁰³ „Eltos“ direktoriaus Edvardo Turausko laiškas Lietuvos pasiuntiniui Berlyne dr. Jurgiui Šauliui. Kaunas, 1933-05-02. UPENN, Jurgis Šaulys' Papers, F. 91, B. 29, 1933.I-VIII. Lapai nenumuruoti.

⁵⁰⁴ *Ibid.*

⁵⁰⁵ *Wolff'sche Telegraphenbüro, WTB* – įtakingiausia vokiečių naujienų agentūra, veikusi tarptautiniu mastu viename lygmenyje su britų *Reuters*, prancūzų *Havas*, amerikiečių *Associated Press*; 1933 m. pabaigoje uždaryta, reporterius inkorporuojant į nacionalsocialistų kontroliuojamą *Deutsches Nachrichtenbüro, DNB*. „Elta“ su *WTB* buvo sudariusi sutartį ir bendradarbiavo. V. Kaupas prisiminimuose *WTB* vadina *DNB*.

⁵⁰⁶ Čia ir kitose pastraipose remtasi V. Kaupo atsiminimais: KAUPAS V. [Remembering the Transatlantic Flight of Lithuanica] *An Eyewitness Report* (nepublikuotas raštas), be datos, c. a. 1983-08/09. V. Kaupo asmeninis archyvas.

⁵⁰⁷ “A mysterious silence prevailed throughout June 15th and all day June 16th (...) I felt never more frustrated in my life. Even my colleagues in the adjoining offices – experienced American, British, French, and German newsmen became restless, mystified, and alarmed by the total blackout of news about Lithuanica.” *Ibid.*

(atmintina, kad *Deruluft*, LAK ir Aviacija teigė, jog naktinis kelias į rytus driekėsi nuo Berlyno per Dancigą). Iš pradžių skambučiai buvo beprasmingi: V. Kaupas tik aiškino vokiečiams, kodėl „amerikiečių lėktuvas“, skrendantis „dabar, naktį“ domina lietuvius. Kas 10-20 minunčių į *WTB* biurą iš Kauno skambino „Elta“ ir reikalavo perduoti bent „ką nors“. V. Kaupo bičiulis, *AP* biuro Berlyne vadovas Louisas Lochneris⁵⁰⁸ „visišką naujienų užtemimą“ stebėjo neutraliai: amerikiečiai „*Lituanica*“ ypatingai nesidomėjo. Užtat prancūzų korespondentas Paul Ravoux pirmas garsiai pasvarstė: gal „*Lituanica*“ tapo A. Hitlerio Vokietijos ir J. Pilsudskio Lenkijos nesantaikos aukomis? Artėjant vidurnakčiui, kai kurie kolegos aptarinėjo suokalbį versijas. V. Kaupas įsiklausė į vokiečių reporterių patarimus ir grįžo prie tyrimo: toliau sekdamas pajūrio linija rytų link, skambino Kylio, Svinemundės (dabar *Świnoujście*, Lenkija) ir, beveik netekęs vilties, Šteteno (vok. *Stettin*, dab. Ščecinas, Lenkija) policijai. Čia jam pasiūlė susisiekti su pietryčiuose esančiu Stargardu. Stargardo policijoje kažkas pakėlė ragelį ir numetė ant stalo: V. Kaupas išgirdo sąmyšio garsus, lakstymą ir šūksnius apie „užsieniečių lėktuvą“ („*ein fremdes Flugzeug*“); tada atsiliepė pareigūnas ir, pasiteiravęs apie „*Lituanicą*“, nerišliai pasakė, kad, ko gero, ji čia ką tik praskrido⁵⁰⁹. V. Kaupas žinią pranešė „Eltai“ ir pasiuntiniui J. Šauliui, žadėdamas papildyti⁵¹⁰. Bet komentarų nebegavo: vokiečių pareigūnai dėl objektyvių priežasčių negalėjo patvirtinti informacijos, o gal nerizikavo prisiimti atsakomybės ir laukė Berlyno instrukcijų⁵¹¹. Kad ir kaip būtų, V. Kaupo „atradimu“ Stargarde kaip tikru faktu rėmėsi lietuvių oficialūs tyrėjai (tikėtina, kad vėliau jį patvirtino Aviacija). Vokiečių oficialūs tyrėjai savo išvadose Stargardo neminėjo.

⁵⁰⁸ L. Lochneris 1939 m. apdovanotas Pulitzerio premija už žurnalistinį darbą Vokietijoje, 1941 m. vokiečių internuotas, 1945-1946 padėjo V. Kaupui gauti tarnybą JAV kariuomenės spaudos biure Vakarų Berlyne ir išvykti į JAV.

⁵⁰⁹ „*At this moment, however, Stargard was in some kind of turmoil, it was almost impossible to communicate with them.*” KAUPAS V. *Eyewitness Report*. V. Kaupo asmeninis archyvas.

⁵¹⁰ V. Kaupas tvirtina liepos 15-17 d. bent keturiskart informavęs J. Šaulį, bet šis dienoraštyje apie tai neužsimena. V. Kaupo „atradimą“ apie Stargardą praskridusią „*Lituanicą*“ 1933-07-16 tikrai išplatino „Elta“ ir užsienio naujienų agentūros (ekstra biuleteniai nr. 7, 8, 10: 1933-07-16/ 17).

⁵¹¹ Tiksliai identifikuoti ūkanotose sutemose be šviesų praskrendantį lėktuvą be papildomų duomenų ir signalų (radijo ryšio, išmesto raštelio ar pan.) buvo neįmanoma.

Remdamasi V. Kaupo pranešimais⁵¹², liepos 16 d. „Elta“ perdavė penkis ekstra biuletenius (nr. 2-7). Juose akivaizdi V. Kaupo tyrimo Berlyne eiga nuo vidurdienio iki vidurnakčio ir atitinkamai didėjusi įtampa Kaune, URM ir LAK: „prancūzų pakrančių radijo stotys kreipėsi į laivus, prašydamos, kad sektų dviejų lėktuvų skridimą“; „Berlyno aviacijos meteorologijos stoties pranešimai sako, kad oro sąlygos vandenyne esančios palankios“; „Vokietijoje visur esanti giedra, taip kad čionai lakūnus kiekvienoje aukštumoje galima būtų pastebėti“; „jei lietuviai lakūnai būtų skridę ne per Vokietiją ir Berlyną, bet per Daniją ir Baltijos jūros pakraščiais, tai juos būtų turėję pastebėti ties Danijos krantais“; „Šiaurės jūros krantų ir Šiaurės Vokietijos gyventojai jokio lėktuvo iki šiolei nepastebėję.“ Po 18 val. paneigti gandai apie „Norvegijos fiorduose“ matytą ir apie 22 val. „virš Karaliaučiaus ratus sukusią“ „Lituanica“. Prieš vidurnaktį paskelbta apie neaiškų skrydį 22-23 val. virš Stargardo: „Polizeiprezidiumas patvirtino, kad ties Stargardu tarpe tų valandų birzgė kažkoks lėktuvas, bet lėktuvo nepavyko pamatyti.“

Liepos 17 d. nuo vidurnakčio iki 7 val. ryto paskelbti tik trys ekstra biuleteniai (nr. 8-10), nors informacijos vis labiau reikėjo: LAK skaičiavimu, apie 2-3 val. nakties „Lituanica“ turėjo pasirodyti Kaune; „didžiausios vilties valandą“ į Aleksoto aerodromą atvyko ministras pirmininkas J. Tūbelis, būriavosi minios žmonių, pakilo lėktuvas „su sirena“. Naujienų mažėjo: „Karaliaučiaus oro uostas pranešė, kad taip pat gavo Stargardo pranešimą apie lėktuvą ir kad laukia lėktuvo atskrendant 1 val. 30 min.“; *Reuters* pranešė, kad „nei anglų oro ministerija, nei anglų admiraltetas negavo jokio pranešimo apie lakūnus“; papildytas V. Kaupo pranešimas apie „labai garsų ūžimą“ Stargardo padangėje ir virš Karaliaučiaus aerodromo maždaug 500 m aukštyje pietų link nuskridusį lėktuvą. Pirmąkart paviešinta (bet pagrindinės spaudos nepasiekė) dezorientacijos hipotezė: „lėktuvas Karaliaučiuje pastebėtas apie 10 val. o

⁵¹² Apeliuodamas į tuometę cenzūrą, 1983 m. V. Kaupas nesutiko su E. Jasiūno siūlymu pagal „Lietuvos aidą“ ir „Eltos“ pranešimus parengtą chronologiją paskelbti kaip jo asmeninį liudijimą: *“It would be hard for me to call it my „eyewitness report“. There are several sentences under which I could not put my signature to authentic. At best these passages could be called „Eltos Cor. Kaupas report“, as they were published in Lith. papers at that time.“* In: E. Jasiūno ir V. Kaupas laišakai: 1983-08-21, Čikaga; (juodraštis be datos), El Cerrito. V. Kaupo asmeninis archyvas.

Stargarde apie 11 val. buvo girdimas, išeitų, kad lietuviai lakūnai pametė orientaciją, kas visai buvo galima dėl didelės miglos ir ką patvirtina taip pat amerikiečio lakūno Post nusileidimas. Pasiteiravus *Deruluft* sužinota, kad *Deruluftas* tą dieną nedirbęs ir todėl negalįs padaryti jokių pastebėjimų.⁵¹³ Brėkstant žinių nebebuvo. Nieko naujo nenutiko, pradėjo lynoti, žmonės išsiskirstė. 7 val. ryte Kauno radiofonas paskelbė, kad „Lituanica“ neatskrido (jau turėjo baigtis kuras). Lietuvos diplomatinėse atstovybėse JAV kaito telefonai⁵¹⁴. Vokietijos oro erdvės kontrolės ir stebėjimo tarnybos dirbo visu pajėgumu: kažkur buvo – pasiklydęs, praskridęs, nukritęs? – užsienio lėktuvas.

Tik 13 val. 15 min. V. Kaupas perdavė nepatvirtintą žinią, kad netoli Soldino rastas sudužęs orlaivis: „ELTA žinią priėmė su labai dideliais rezervais ir ELTOS korespondentas tučtuojau išvyko į vietą ištirti dalyko.“ Žodis „tučtuojau“ – netikslus: iki popietės įvykiai rutuliojosi it sulėtintai, tik popiet klostėsi lyg pagreitinant. Liepos 17 d. įvykių chronologija – Lentelėje nr. 6.

Lentelė nr. 6. 1933-07-17 chronologija: Vokietija, Lietuva, JAV. Kursyvu pažymėti įvykiai, atspindintys Lietuvos vyriausybės sprendimo raidą ir skubų įgyvendinimą. Naudojamas vidurio Europos laikas (CET; prie įvykių JAV – ir vietos laikas, EST). Šaltiniai įvardyti išnašose.

Vieta, laikas	Vyksmas
Kuhdammas – Rosenthalis ⁵¹⁵ -- <i>Dölziger Stadt Forst.</i> ~04:45-08:00 ⁵¹⁶ .	Darbininkė Anna Rosenthal (Krüger) su dviem dukromis ir pažįstama frau Urban išėjusios grybauti pamiškėje pamatė sudužusį lėktuvą; 14-metė dukra apie radinį pranešė mėsininkui Adolfui Zimmermannui, šis – Rosenthalio kaimo žandarui (<i>Landjägermeister</i>) Wilhelmui Schröderiui. Ėmė rinktis Kuhdammo gyventojai. Seniūnas (<i>Gemeindevorsteher</i>) Mārtenas pasirūpino vietos apsauga (vert. pažodžiui – „nurodė aptverti“) ⁵¹⁷ .

⁵¹³ Hipotezė abejotina: „Lituanica“ per 1 val. negalėjo nusukti apie 400 km nuo Karaliaučiaus iki Stargarde. Oficijoje paskelbta kitaip, bet irgi prieštarinčiai. Karaliaučiuje lėktuvas su šviesomis skridęs 2000 m aukštyje (galima konvertavimo klaida: 500 m yra apie 1500 pėdų), be to, *Deruluft* kaip tik patvirtino, kad pirma lėktuvas girdėtas Stargarde, o vėliau – Karaliaučiuje (tokiu atveju tektų vėlinti katastrofos laiką: Karaliaučių praskridęs lėktuvas negalėjo kaip mat po vidurnakčio atsidurti už Soldino); neįvardijant šaltinių „tikrai įsitikinta, kad Stargarde pasirodęs lėktuvas buvo „Lithuanica“.“ In: Lietuva laukia Dariaus ir Girėno // *Lietuvos aidas*, 1933-07-17, nr. 158 (1830), p. 1.

⁵¹⁴ „Konsulato telefonai veikė be paliovos, atsakinėjant į įvairius paklausimus apie skridimo organizavimą ir eigą (...) Neturėjome jokių žinių kaip vyksta skridimas.“ KALVAITIS A. Dariaus-Girėno tragiškas laimėjimas // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983, nr. 2, p. 6.

⁵¹⁵ Oficialiai komunikuota per Rosenthalio institucijas. Sprendžiant pagal topografinius žemėlapius, Rosenthalis buvo didesnis už Kuhdamą. Bet Kuhdammas buvo arčiau katastrofos vietos, todėl dažniau minimas dokumentuose ir literatūroje.

⁵¹⁶ Plg. vokiečių Pranešime: lėktuvą „tarp 7-8 val. viena darbininkė rado miške apie 500 metr. į pietų rytus nuo kaimo Kuhdamm“. Tad minimas ne radybų, o pranešimo laikas: apklausos protokolo nuoraše darbininkė liudija išėjusi miškan 4 val. 45 min. ir iškart iš tolo pamiškėje pamatė lėktuvą.

⁵¹⁷ Annos Rosenthal liudijimo nuorašas, pasirašytas žandaro Wilhelmo Schröderio. Kuhdamm, 1933-07-17. *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam*. Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b.

Kuhdammas, Rosenthalis – Berlynas. ~08:00-10:00.	„Berlyno oro policijos prezidiumas“ gavo prieštarigus pranešimus iš Rosenthalio: lėktuvas sudegęs, lakūnai pabėgę ir pan. Tik 10:00 telefonu patvirtinta: lakūnai rasti vietoje negyvi ⁵¹⁸ . Tą patį Rosenthalio žandarmerija (<i>Landjägerposten: Rosenthal</i>) raštu pranešė Soldino apylinkės ir Frankfurto prie Oderio apskrities administracijai ⁵¹⁹ . Žandaras W. Schröderis pranešė žinią Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento įstaigai ⁵²⁰ . (Tiksliau, W. Schröderio žinią oberprezidento įstaigai perdavė Berlyno Tempelhofo oro uosto apsaugos policijos (<i>Polizeiflugwache</i>) pareigūnai ⁵²¹ .)
Kuhdammas, 10:00-13:00	Berlyno oberprezidento nurodymu jo „oro susisieki mo referentas policijos major. Hattendorff ir oro susisieki mo polic. vyr. leit. Baumert (iš policijos apsaugos Tempelhofe) ⁵²² “ išvyko į Kuhdammą ir „vietoje padarė ištyrimą“ ⁵²³ .
Berlynas- Kaunas, Soldinas, Kuhdammas 13:00-15:00.	V. Kaupas perdavė Kaunui nepatvirtintus pranešimus apie sudužusį lėktuvą ir 13:30 išvyko į Soldiną. Iš „rotušės valdininko“ sužinojo, kad apie vidurnaktį lėktuvas girdėtas virš Soldino; kartu su juo nuvažiavo į Kuhdammą ⁵²⁴ . Apie 14:00 Kaune LAK išsiuntė telegramą konsulatui Niujorke: „Kur lakūnai?“ ⁵²⁵ Apie 14:00 mjr. Hattendorffas identifikavo „Lituanicą“, S. Darių, S. Girėną, surašė „oficialų protokolą“, pranešė Vokietijos URM ⁵²⁶ . Apie „Lituanicos“ katastrofą paskelbė <i>WTB</i> , žinią pakartojo <i>Reuters</i> . Apie 14:00 pasiuntiniui J. Šauliui „pasakė, kad mūsų lakūnai Darius ir Girėnas užsimušė palei Soldiną“; pasiuntinys nekeitė dienotvarkės ir išvyko į svečius: „5 val. buvau su Mafalda Salvatini pas Siemensus Lankviste“ ⁵²⁷ .
Berlynas,	15:25 Lietuvos pasiuntinybė Vokietijoje „Eltai“ persiuntė „vokiečių URM

Nuorašai – vertimai į liet. k. (identiškos kopijos): A. Gustaičio pakomisės Akto Priedas IX (Priedų paketas. Privati saugykla); vokiečių Pranešimo Priedas nr. 1 (LCVA, f. 383, ap. 7, 1471, l. 29).

⁵¹⁸ Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.

⁵¹⁹ „*Das amerikanische Ozeanflugzeug (...) abgestürzt und vollkommen zertrümmert. (...) Die beiden Insassen 1. Stephen W. Darius, 2. Stanley Girch, waren beide tot.*“ Rosenthalio žandarmerijos (*Landjägerposten: Rosenthal*) pranešimas Soldino miesto valdybos nariams ir Frankfurto prie Oderio apskrities prezidentui (*Landrat zu Soldin, Regierungspräsidenten in Frankfurt/Oder*). Pasirašyta žandaro W. Schröderio; pridedamos A. Rosenthal ir H. Griebeno apklausos nuorašai. 1933-07-17. In: *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam, Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b*.

⁵²⁰ Pagal Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimą. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25-28.

⁵²¹ „*Nachdem ich von dem Unfall Kenntnis erhalten hatte, begab ich mich sofort zur Unfallstelle und habe dann sogleich die Flugwache telef. Benachrichtigt.*“ Žandaro W. Schröderio pranešimas Soldino miesto valdybos nariams ir Frankfurto prie Oderio apskrities prezidentui (*Landrat zu Soldin, Regierungspräsidenten in Frankfurt (Oder)*). *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam, Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b*.

⁵²² Taip tuomet išverstas oro uosto apsaugos tarnybos pavadinimas. Orig. vok. dokumentuose – *Flugwache*; žinyuose – *Polizeiflugwache*. Pvz.: *Flughandbuch für das Deutsche Reich*. Berlin, 1928: *Druck und Verlag, Reichskartenstelle des Reichsamts für Landesaufnahme*.

⁵²³ Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25-28.

⁵²⁴ Laikas – kaip „Eltos“ pranešimuose. V. Kaupas prisiminimuose aprašydamas kelionę į Soldiną klaidingai nurodo, kad išvyksta anksti ryte, prieš tai dar spėjęs aplankyti pasiuntinį J. Šaulį ir gavęs jo įgaliojimus atstovauti Lietuvos vyriausybės interesus (KAUPAS V. [*Remembering The Transatlantic Flight of Lithuanica.*] *An Eyewitness Report* (nepublikuotas mašinraštis), be datos, c. a. 1983-08/ 09. V. Kaupo asmeninis archyvas).

⁵²⁵ „NEATSKRIDO KUR LAKUNAI = AEROKLUBAS.“ LAK telegrama Lietuvos generaliniam konsulatui Niujorke, 1933-07-17. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 5.

⁵²⁶ Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.

⁵²⁷ Lietuvos pasiuntinio Berlyne dr. Jurgio Šaulio dienoraščio 13-tas sąsiuvinis „1932.XII.10-1934.08.IV“. LNM, R-18652/13.

Kaunas, Čikaga 15:00-16:00.	<p>komunikatą“: lėktuvas apie 0:30 val. nukrito, lakūnai užsimušė. „Ta proga vokiečių atstovybė perdavė nuoširdžią užuojautą.“⁵²⁸</p> <p>Nuo 15:40 „Elta“ komunikuoja su Rosenthalio pašto agentūra.</p> <p>„<i>Ministeris pirmininkas mūsų atstovybei Berlyne ir Eltos korespondentui liepė parūpinti karstus ir lakūnų liekanas su sudužusiu lėktuvu atskiru vagonu pargabenti į Lietuvą. Laidotuvės bus surengtos valstybės lėšomis. Visoms valstybės įstaigoms pranešta gedulo ženklan nuleisti vėliavas iki pusiau stiebo.</i>“⁵²⁹</p> <p>14-15 val. (9-10 val. EST) generaliniame konsulate Čikagoje A. Kalvaitis ir viešintis pasiuntinys B. K. Balutis iš <i>Associated Press</i> [AP] korespondento ir rytinių laikraščių sužinojo „patikrintas žinias“ apie katastrofą⁵³⁰.</p>
Kuhdammas, Berlynas- Vašingtonas, Kuhdammas 16:00-18:00	<p>Apie 16-18 val.⁵³¹ katastrofos vietoje „pakviesti gydytojai konstatavo, kad abu lakūnai jau yra mirę ir Landsbergo teismo organai kūnus leido paimti“⁵³².</p> <p>Apie 17:00 JAV generalinis konsulas Berlyne pranešė apie katastrofą JAV valstybės sekretoriui (gauta 18:20, t. y. 13:20 EST)⁵³³.</p> <p>17:45 Kaune „<i>Aeroklubo atstovai Morkus ir Bulota (...) išvyko traukiniu į Soldiną, kur rūpinsis kartu su Lietuvos atstovybės Berlyne nariais didvyrių lakūnų palaikų ir lėktuvo liekanų pergabenimu į Lietuvą. (...) LAK susitarė su Derulufto bendrove, kuri sutiko žuvusiųjų didvyrių palaikys ir lėktuvo liekanas pergabenti trimotoriniu lėktuvu iš Stettino į Kauną.</i>“⁵³⁴</p> <p>17:54 „Elta“ pranešė Lietuvos pasiuntinybei Vašingtone: „<i>lėktuvas susmigo žemėn abu užsimušę stop paskelbtas tautos gedulas pervežami laidojami valstybės lėšomis.</i>“⁵³⁵</p> <p>Iki 18:00 Prezidento (tuo metu atostogaujančio Palangoje) Aktu lakūnams paskirtas aukštas valstybės apdovanojimas⁵³⁶.</p>
Kuhdammas, Niujorkas, Čikaga, Kaunas 18:00-20:00	<p>18:00 V. Kaupas pirmame reportaže iš Kuhdammo pranešė, kad „kvotą veda speciali komisija, susidedanti iš oberlandjaegermeisterio Kreuzerio, landjaegerio Schroeder ir oberlandjaegerio Kube. (...) Kūnai bus netrukus nugabenti į Soldino ligoninę arba lavoninę. <i>Kvotos komisija laukia Lietuvos Pasiuntinybės nurodymų.</i>“⁵³⁷</p> <p>Vėliausiai 19:00 lakūnų palaikai išvežti į Soldiną. Berlyno oberprezidento institucijos Pranešime: „vidurnaktį mano įsakymu (...) iškilmingai lydint SA (...) pervežti į Soldino kapinių koplyčią.“⁵³⁸</p> <p>Maždaug 19:30 Kuhdamme „į katastrofos vietą atvyko Lietuvos pasiuntinybės nariai: Paliokas, Maziliauskas, Andriušis“⁵³⁹ (...) Kūnai jiems atvykus jau buvo</p>

⁵²⁸ „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 11. Kaunas, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 19.

⁵²⁹ *Ibid.*

⁵³⁰ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio pranešimas URM nr. 44 „Dariaus-Girėno Trans-Atlantinis skridimas“. Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 919-922.

⁵³¹ Laikas numanomas pagal V. Kaupo pranešimus „Eltai“: atvykęs anksčiausiai 15 val. jis matė palaikus prie lėktuvo nuolaužų; apie 18 val. juos rengtasi „nugabenti į Soldino ligoninę arba lavoninę“; 19:30 atvykus pasiuntinybės tarnautojams, palaikai buvo „Soldino kapinių koplyčioje“.

⁵³² Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25-28.

⁵³³ JAV generalinio konsulo Berlyne G. S. Messersmith telegrama valstybės sekretoriui, 1933-07-17. JVN, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 11.

⁵³⁴ „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 12. Kaunas, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 19.

⁵³⁵ „Eltos“ telegrama LR pasiuntinybei Vašingtone. 1933-07-17. LCVA, f. 658, ap.1, b. 266, l. 9.

⁵³⁶ LR Prezidento Antano Smetonos Aktas Nr. 664/87 dėl S. Dariaus ir S. Girėno apdovanojimo Vyčio kryžiaus V-ojo laipsnio ordinais. 1933-07-17. LCVA. F. 923, ap. 1, b. 758, l. 261.

⁵³⁷ „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 12. Kaunas, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 19.

⁵³⁸ Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25-28.

⁵³⁹ Konsulinio skyriaus sekretorius ir prekybos atašė Balys Paliokas, ūkvedys Maziliauskas ir valdininkas (raštvėdys?) Jonas Andriušis.

	<p>nugabenti į Soldino kapines. (...) <i>Lietuvos pasiuntinybė jau užsakė karstus, kurie ryt bus atvežti.</i>⁵⁴⁰</p> <p>Lietuvos generalinis konsulas Niujorke gavo žinią iš <i>Floyd Bennet Field</i>, stebėjosi LAK telegrama („kur lakūnai“?) ir klausė generalinio konsulato Čikagoje: „Kas daroma?“⁵⁴¹</p> <p>Čikagoje A. Kalvaitis ir B. K. Balutis „dar nesulaukę iš Pono Respublikos Prezidento telegramos“ (galimai nuo 20 val., t. y. nuo 15 val. EST) pradėjo lankyti „visus Dariaus-Girėno gimines“, pareiškė užuojautą „Lietuvos vyriausybės ir savo vardu“⁵⁴².</p> <p><i>Apie 20:00 apie katastrofą iš radijo pranešimo sužinojo iš Kauno į Ukmergę pailsėti grįžusi J. Darienė, uošviai ir S. Dariaus sesuo bei svainis Nalsonai</i>⁵⁴³.</p>
<p>Berlynas, Kuhdammas, Vašingtonas- Čikaga 20:00-24:00</p>	<p>Vėliausiai 20 val. Berlyne J. Šaulys grįžęs iš svečių su I-uoju sekretoriumi Leopoldu Dymša derino būsimas lakūnų laidotuves: „<i>Turėjome reikalą su lakūnų laidojimo formalumais. Jie bus vežami aeroplanu į Kauną.</i>“⁵⁴⁴</p> <p>J. Šauliui iš Kuhdammo paskambino B. Paliokas, pasiuntinys nurodė visiems „grįžti atgal prie darbo“.</p> <p>22:08 (18:08 EST) Vašingtone JAV valstybės sekretoriaus pavaduotojas lakūnų giminėms Čikagoje pranešė apie lakūnų žūtį, paprašė JAV atstovybei Berlyne nedelsiant pranešti savo valią dėl palaikų pergabenimo⁵⁴⁵.</p> <p>23:41 J. Šaulys išvyko iš Berlyno traukiniu į Kauną dar liepos 12 d. su URM suderinto darbinio vizito. Pakeliui paėmė „Lituanicos“ gabentus laiškus: „Kūstrine (pusiaukelė tarp Berlyno ir Soldino; dab. Kostšynas prie Oderio – G. S.) p. Maziliauskas įteikė lakūnų atvežtąją paštą“⁵⁴⁶.</p> <p>Po 24:00 Paliokas, Maziliauskas, Andriušis grįžo į Berlyną kartu su „Amerikos žinių agentūros atstovu“ (turbūt V. Kaupo biučiliu, AP biuro Berlyne vadovu L. Lochneriu): „turėjome tuojau parašyti po pranešimą Eltos direktoriui Turauskui“⁵⁴⁷.</p> <p>---</p> <p>23:30 „Elta“ patikslino dienos pranešimus: „bendrai sakoma, kad katastrofa įvyko apie 12:30, tačiau su visišku tikrumu nustatyti valandą nėra jokio galimumo ir todėl galimas 1-2 val. svyravimas. (...) „Trečiojo“ lakūno versija buvo kilusi pradžioje dėl to, kad sulamdyti kūnai gulėjo po lėktuvo skeveldromis ir iš paviršiaus žiūrint galėjo atrodyti, kad esama trijų žmonių. (...) Lėktuvo liekanos yra saugojamos darbo kuopų narių. Apsauga yra dabar labiau sustiprinta, kadangi pastebėtas noras grobstyti suvenyrus“⁵⁴⁸. <i>Lėktuvo liekanos</i></p>

⁵⁴⁰ „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 13-1. Kaunas, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 22. T. p. žr.: PALIOKAS B. Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983/2, p. 9.

⁵⁴¹ Generalinio konsulato Niujorke vicekonsulo Petro Povilo Daužvardžio telegrama generaliniam konsulatui Čikagoje. 1933-07-17. LCVA, f. 658, ap.1, b. 266, l. 6.

⁵⁴² Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio pranešimas URM nr. 44 „Dariaus-Girėno Trans-Atlantinis skridimas“. Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 919-922.

⁵⁴³ L. Nalson laiškas Kotrynai Stulpinienei. Kaunas, 1933-07-25. BLKM, DGK. Plg.: „grįžę į mano senelių namus (Panemunėje, o ne Ukmergėje – G. S.) (...) visi jautė, kad įvyko nelaimė (...) jau migdžiausi, kai pranešė tragišką žinią“ (DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 177). Remiamės ankstesniu šaltiniu – L. Nalson laišku.

⁵⁴⁴ J. Šaulio dienoraščio 13-tas sąsiuvinis „1932.10.XII.10-1934.08.IV“. LNM, R-18652/13.

⁵⁴⁵ JAV valstybės sekretoriaus pavaduotojo William Phillips telegramos. Vašingtonas, 1933-07-17. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 12, 13.

⁵⁴⁶ J. Šaulio dienoraščio 13-tas sąsiuvinis „1932.10.XII.10-1934.08.IV“. LNM, R-18652/13.

⁵⁴⁷ PALIOKAS B. Transatlantinių lakūnų..., p. 10.

⁵⁴⁸ „Grobstymą“ patvirtinančių duomenų nerasta. Kaune baigus katastrofos priežasčių tyrimą 1933-09-23 galutinai konstatuota, kad negauta tik 4 borto prietaisų, kurie „matomai pasimetė“. Apsaugos trūko, ko gero, dėl elementarios priežasties: ypač kaimo žmonės nenorėjo dirbti neatlygintinai. Vėliau už katastrofos vietos aptvėrimą („8 vyrų darbą visą dieną“) Lietuvos institucijos Kuhdammo gyventojams sumokėjo 15 Reichsmarkių, už nuolaužų apsaugą ir perkėlimą SA nariams – 60 Reichsmarkių. In: Frankfurto prie Oderio apskrities prezidento (*Regierungspräsidenten*) antspaudu patvirtinta išlaidų sąmata. Soldinas, 1933-11-24. Lietuvos pasiuntinybės pranešimas apie apmokėtas

<i>bus atgabentos į Kauną traukiniu. Paštą (...) atveš Šaulys. Išlydėti garbingųjų lakūnų palaikų į Stettiną atvyks Lietuvos Pasiuntinybės Berlyne patarėjas ir einantis atstovo pareigas Dymša. Lėktuvu palaikus lydės Morkus ir Bulota, ir Eltos atstovas dr. V. Kaupas.</i> “ ⁵⁴⁹

Chronologija Lentelėje nr. 6 atveria pirminių oficialių reakcijų dinamiką ir pobūdį. Liepos 17 d. Vokietija reagavo anksčiausiai, privalėjo aiškintis savo teritorijoje įvykusią nelaimę; Lietuva iki popietės delė, o sulaukusi oficialaus Vokietijos komunikato ėmė labiausiai skubėti; JAV iki pavakarės niekaip nereagavo ir vėliau nesiėmė jokių veiksmų.

II. 1. 4. Kaunas skuba; Berlynas pritaria, Vašingtonas neprieštarauja.

1933 m. liepos 17 d. pirmoji veiksmų ėmėsi Vokietija. Katastrofa įvyko Brandenburgo provincijos paribyje (žr. žemėlapi – Priedą nr. 5), tad Berlyno oberprezidento nurodymu į įvykio vietą apie 10 val. išvyko Tempelhofo oro uosto policininkai. Mjr. Hattendorffo vadovaujami pareigūnai operatyviai surinko ir perdavė oficialią informaciją. Nėra pagrindo įtarti Berlyną vilkinimu ar perdėtu skubėjimu: per 5 valandas paskelbtas Vokietijos URM komunikatas, paremtas pareigūnų įvykio vietoje surinkta ir perduota informacija (maždaug per 5 valandas pirmą pranešimą iš įvykio vietos „Eltai“ perdavė ir V. Kaupas). Tolesni vokiečių veiksmai Berlyne ir katastrofos vietoje prie Kuhdammo klostėsi logiška seka ir vidutiniu tempu.

Lietuva iki popietės laukė žinių. „Elta“ rezervuotai vertino nepatvirtintus pranešimus ir laukė naujienų iš V. Kaupo. Lietuvos pasiuntinybė Berlyne (ir URM, ir vyriausybė, ir netgi LAK Kaune) iki 13-14 val. niekaip nereagavo. Tik gavus vokiečių komunikatą Kaune beveik iškart, per porą valandų nuspręsta: paskelbti nacionalinį gedulą, lakūnus laidoti Kaune, valstybės lėšomis. Berlyne po darbo apie 15 val. į Kuhdamą išvažiavusi „B. Palioko delegacija“ keliavo savo privačia iniciatyva⁵⁵⁰. Tuo metu J. Šaulys su sužadėtine lankėsi svečiuose.

išlaidas pagal 107,36 RM sąmatą. Berlynas 1933-12-02. *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam*.

⁵⁴⁹ „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 13-2. Kaunas, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 23.

⁵⁵⁰ „Prašiau tuoj leisti į katastrofos vietą (...) Ministeris nelabai jaudinosi ir prasitarė (...) jeigu jau taip norėčiau, tai galiu vykti savo priemonėmis po darbo valandų.“ PALIOKAS B. Transatlantinių lakūnų..., p. 10.

Pavakare pasiuntinybei Berlyne atsiųsti pirmieji URM nurodymai (jei J. Šaulys URM instrukcijas būtų gavęs anksčiau, neišleistų personalo pasivažinėti ir pats neišvyktų asmeniniais reikalais, juolab kad vėliau turėjo išvykti planuoto vizito į Kauną). Grįžęs į pasiuntinybę, J. Šaulys su L. Dymša suskubo rūpintis laidotuvių reikalais ir pirma pasitaikiusia proga liepė pavaldiniams sugrįžti į Berlyną. Ne visai aišku, su kieno ir kokiais įgaliojimais pavakare traukiniu iš Kauno į Soldiną išvyko LAK atstovai kpt. Vladas Morkus ir inžinierius Kęstutis Bulota: gal jie išvyko būdami žodžiu įpareigoti LAK ir tik Soldino apylinkėse liepos 18-19 d. gavo URM nurodymus per L. Dymšą Berlyne.

Skubų Lietuvos vyriausybės sprendimą laidoti lakūnus Kaune tenka vertinti kaip vienašališką politinę iniciatyvą, nes apie konsultacijas ir kitokius derinimus katastrofos dieną nėra žinių. Labiausiai tikėtinas „autorius“ ir pagrindinis skubintojas Kaune buvo LAK. Užsienio reikalų ministras D. Zaunius tądien buvo išvykęs (bent iki liepos 26 d. viešėjo su vizitu Italijoje); jo pareigas laikinai ėjo ministras pirmininkas J. Tūbelis. Naktį Aleksoto aerodrome lakūnų belaukiantį J. Tūbelį turėjo šefuoti Aviacijos (kurios žinioje buvo aerodromas) ir LAK (kuris organizavo sutiktuves) vadovybė. Neatmestina, kad sutiktuvėms užsitęsęs ir galiausiai neįvykęs, buvo iškart pasitarta dėl tolesnių veiksmų. Kadangi vyriausybės ir URM nuostata „Lituanicos“ atžvilgiu ilgą laiką buvo santūri ir jos neplanuota keisti, tai tik LAK galėjo paraginti tučtuojau imtis konkrečių veiksmų. Tai patvirtina liepos 17 d. popietę paties LAK skubiai atlikti darbai: susisiekti su *Deruluft* dėl lakūnų palaikų pervežimo, derintas lėktuvo liekanų pargabenimas, išsiųsti LAK atstovai į Soldiną (liepos 18 d. LAK pirmininkas jau vadovavo J. Tūbelio nurodymu sudarytam tarpžinybiniam „Laidotuvių komitetui“). Preliminarūs vyriausybės siūlymai – dėl valstybinio gedulo, lakūnų apdovanojimo, valstybinių laidotuvių – turėjo būti suderinti su Palangoje atostogaujančiu prezidentu A. Smetona. Prezidentas neprieštaravo: jo nuostatą liudija lakūnų apdovanojimo Aktas, kuriame jie įvardyti kaip „žuvę tragingai karžygių mirtimi“ (žr. 16 – 18 val. chronologiją Lentelę nr. 6).

Skubaus vyksmo fone kyla klausimas dėl alternatyvos: ar buvo kitokių

siūlymų, ir kokia buvo žuvusių lakūnų atstovų – įgaliotinių ir artimųjų – valia? Tenka konstatuoti, kad LAK sukosi greičiausiai; niekas kitas taip nepasiskubino, o po to jau buvo per vėlu. Čikagoje darbą baigusio skridimo Fondo ir Komiteto nariai, taip pat ir S. Dariaus ir S. Girėno turto (lėktuvo „Lituanica“) globėjai aiškios nuomonės dėl lakūnų palaikų ir lėktuvo pargabenimo neturėjo arba jos neišsakė. Lakūnų artimieji arba jų advokatai Čikagoje irgi staigiai nesumojo, kaip elgtis; valios nepareiškė ir giminės Kaune. Matyt, ištikus tragedijai lakūnų bendražygiai ir artimieji sutriko: S. Darius ir S. Girėnas nebuvo išsakę savo pačių valios, teisiškai jos neįtvirtino ir nepaliko konkrečių nurodymų, ką daryti jų žūties atveju. Kaunas veikė nedelsdamas ir nelaukė, kol jie atsitokės.

Formaliu, bent moralės požiūriu derėjo pirma įsitikinti, kad artimieji sutinka su Kaune pradėtomis procedūromis. Valią turėjo pareikšti Čikagoje gyvenusi S. Dariaus motina, sesuo K. Stulpinienė, brolis ir įbrolis, S. Girėno brolis ir dvi pusseserės, o taip pat Kaune besisvečiavusi S. Dariaus sesuo L. Nalson, ten gyvenusi sutuoktinė J. Darienė su dukra ir iš JAV parvykęs S. Girėno brolis Petras Girčius. Tačiau jų atsiklausta tik *post factum* (žr. kursyvu paryškintą tekstą Lentelėje nr. 6); tai patvirtina ir liepos 18 d. įvykiai.

Liepos 17-osios pavakarę ar vakare Čikagoje viešintis pasiuntinys B. K. Balutis ir generalinis konsulas A. Kalvaitis aplankė abiejų lakūnų artimuosius ir savo vardu pareiškė užuojautas; tada jie dar neturėjo Kauno nurodymų ir negalėjo derinti artimųjų valios. Tik liepos 18 d. ryte B. K. Balutis juos vėl aplankė, perdavė Prezidento A. Smetonos užuojautą ir tada turbūt susitarė dėl pritarimo Kaune organizuojamoms laidotuvėms. Ukmergėje (ir/ ar Panemunėje) gedinčius S. Dariaus giminaičius – J. Darienę su mažamete dukra Nijole, L. ir J. Nalsonus – pirmi oficialūs asmenys, Kauno miesto valdžios atstovai aplankė irgi tik įdienojus liepos 18-ajai. Yra pagrindo manyti, kad lakūnų artimieji Čikagoje ir Kaune nebuvo linkę prieštarauti valstybinėms laidotuvėms Kaune: jei jų būtų pasiteirauta iš anksto, jie būtų sutikę⁵⁵¹. Tačiau

⁵⁵¹ Pagrindiniai motyvai buvo du: 1) moralinė satisfakcija, kad gimta šalis aukštai vertina lakūnus ir apsiima puoselėti jų atminimą; 2) finansinis komfortas, kad neužgriūva rūpesčiai ir išlaidos dėl

labai tikėtina, kad tokiu atveju jie būtų pasiūlę išlygų (tarkime, dėl lakūnų laidojimo atskiruose kapuose) ir apribotų lakūnų turto – lėktuvo, asmeninių daiktų, dokumentų – perdavimą Kaunui.

Santūriausiai (ir artimųjų atžvilgiu lanksčiausiai) tomis dienomis laikėsi JAV: Valstybės departamentas, pasiuntinybė ir generalinis konsulas Berlyne pirma įsitikino lakūnų artimųjų valia ir tik tada užėmė ryžtingą poziciją. Pačioje pirmoje telegramoje generalinis konsulas G. S. Messersmithas ragino Valstybės departamentą neatidėliotinai susisiekti su žuvusiųjų giminaičiais ir pranešti jų apsisprendimą; atsakymas užtruko beveik parą. Manytina, kad būtent dėl to JAV oficialūs atstovai Berlyne į katastrofos vietą Kuhdamme nei tądien, nei rytojaus dieną nevažiavo ir nesiėmė jokių kitų veiksmų⁵⁵². Liepos 18 d. (11:10 Vašingtono laiku, 16:10 Berlyno ir Kauno laiku) Valstybės departamentas gavo B. K. Balučio telegramą, kurioje jis teigė esąs įgaliotas lakūnų giminių vardu pranešti, kad jie pageidauja laidotuvių Lietuvoje ir dėl to (!) Lietuvos vyriausybės pastangomis lakūnų palaikai bus gabenami iš Soldino į Kauną⁵⁵³. Valstybės departamentas neturėjo pagrindo nepasitikėti Lietuvos pasiuntiniu. Be to, pavymui atskriejo generalinio konsulo Berlyne G. S. Messersmitho telegrama (11:24 Vašingtono laiku, 16:24 Berlyno ir Kauno laiku): esą Lietuva – „tikėtina, žuvusių giminėms sutikus“ – ketina lakūnus laidoti valstybės lėšomis, tad „jei nebus kitų instrukcijų, generalinis konsulas neketina prieštarauti Lietuvos žinybų pasirengimams.“⁵⁵⁴ „Kitų instrukcijų“ nebuvo:

palaikų tvarkymo, pergabenimo, laidojimo. Finansinis motyvas sąlyginis: negalima tvirtinti, kad pareiškus norą tvarkyti šiuos reikalus per JAV generalinį konsulatą Berlyne būtų tekę padengti absoliučiai visas išlaidas. Lakūnų giminėms siunčiamoje JAV Prekybos departamento telegramoje pastraipa apie mokėtinos sumos perlaidą buvo delikatai išbraukta; be to, laidotuvių kaštus galimai būtų dosniai padengę JAV lietuviai (jau rugsėjį pradėtas organizuoti „Lituanica II“ skridimas patvirtino, kad katastrofos sujudinti išeiviai pinigines atvėrė gerokai plačiau).

⁵⁵² Liepos 13 d. laivu iš JAV į Hamburgą atplaukęs naujasis JAV pasiuntinys Berlyne, Čikagos universiteto istorijos profesorius William E. Dodd dienoraštyje neužsimena nei apie S. Darių ir S. Girėną, nei W. Postą ar vėliau Berlyne viešėjusį Ch. A. Lindberghą (in: Ambassador Dodd's Diary 1933-1938. Ed. DODD W. E. Jr., DODD M. New York: Harcourt, Brace and Company, 1941). Pirmas žinomas vokiečių raportas fiksuoja, kad sudužusiu JAV lėktuvu ir žuvusiais JAV piliečiais apsiima rūpintis Lietuva (in: Rosenthalio žandamerija – Soldino apylinkės valdybai, Frankfurto prie Oderio apskrities prezidentui, 1933-07-17. *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam, Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b*).

⁵⁵³ Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio telegrama JAV valstybės sekretoriui, 1933-07-18. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 14.

⁵⁵⁴ JAV generalinio konsulo Berlyne G. S. Messersmith telegrama JAV valstybės sekretoriui, 1933-07-18. *Ibid.*, 15.

Valstybės departamentas išsiaiškino lakūnų statusą (natūralizuoti JAV piliečiai) ir oficialiai paskelbė pašalinęs visas formalias kliūtis laidoti juos Kaune⁵⁵⁵. Tik prieš vidurnaktį (18:10 Vašingtono laiku, 23:10 Berlyno ir Kauno laiku) G. S. Messersmith gavo oficialų patvirtinimą, kad S. Dariaus ir S. Girėno artimieji Čikagoje pageidauja laidoti lakūnus valstybinėse laidotuvėse Lietuvoje⁵⁵⁶ (beje, toje pačioje telegramoje Valstybės departamentas prašė paaiškinti pirminį pranešimą apie trečią žuvusį įgulos narį, tad konsulas – savo trečioje ir paskutinėje telegramoje „Lituanicos“ reikalui – paneigė šią klaidinančią Berlyno spaudos informaciją⁵⁵⁷).

Kol JAV diplomatiškai (ir gana pasyviai) delsė, Vokietija ir Lietuva – Kaunui skubinant, Berlynui pritariant ir padedant – nuveikė daug darbų. Lakūnų palaikai buvo pašarvoti Soldine; jų pergabenimui į Kauną Lietuvos pasiuntinybė Berlyne užsakė ir atvežė specialius karstus. Kuhdamme jau nuo liepos 18 d. 15 val. į Soldino geležinkelio stotį buvo pergabenamos „Lituanicos“ nuolaužos: jos krautos į specialų vagoną ir ruošiamos „išsiųsti Kaunan“⁵⁵⁸. Lietuvos pasiuntinybėje Berlyne saugomi smulkesni S. Dariaus ir S. Girėno asmeniniai daiktai irgi buvo ruošiami persiųsti į Kauną⁵⁵⁹. Kaune liepos 18-osios vakare iki išnaktų posėdžiavo iš trijų žinybų sudarytas lakūnų „Laidotuvių komitetas“⁵⁶⁰: suderino palaikų sutiktuvių ir laidotuvių programą⁵⁶¹, liepos 19-osios ryte ją paskelbė⁵⁶². Akivaizdu, kad Vokietija ir Lietuva intensyviai ir koordinuotai veikė, o JAV veiksmė visai nedalyvavo.

⁵⁵⁵ Washington Waives Claims // *The New York Times*, 1933-07-18.

⁵⁵⁶ Valstybės sekretoriaus pavaduotojo William Phillips telegrama G. S. Messersmith. 1933-07-18. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 17.

⁵⁵⁷ JAV generalinio konsulo Berlyne G. S. Messersmith telegrama JAV valstybės sekretoriui, 1933-07-19. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 18.

⁵⁵⁸ Kpt. Vlodo Morkaus raportas su pridedama katastrofos vietos schema, 1933-07-18. A. Gustaičio vadovaujamos subkomisijos išvadų Akto priedų paketas, II Priedas. Privati neskelbiama saugykla.

⁵⁵⁹ Soldino miesto valdybos sekretoriaus (*Kressekretaar der Soldin Landrat*) parašu patvirtintos kopijos: Lietuvos pasiuntinybės atašė B. Paliokui perduoti S. Dariaus ir S. Girėno daiktai. 1933-07-17. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 99, 100.

⁵⁶⁰ „Komitetas jau kartu su trijų žinybų atstovais šio mėn. 18 d. vakare vėl svarstė gatvės vardo suteikimo ceremoniją. Sutikimo dienos rytą, Jūsų Ekscelencijos nurodymais sudarytas Laidojimo Komitetas /Vidaus Reikalų Vice-Ministeris pulk. Štencelis, „Eltos“ Direktorius p. Ed. Turauskas ir aš/ persvarstė visą laidotuvių tvarką ir visas surištas su jomis ceremonijas.“ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas ministrui pirmininkui J. Tūbeliui. 1933-07-21. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 7581, l. 250-251.

⁵⁶¹ Liepos 18 d. Kaune atspausdintas informacinis lapelis: „Tragiškai žuvusių transatlantinių lakūnų Stepo Dariaus ir Stasio Girėno laidotuvių tvarka.“ Kaunas, 1933-07-18. BLKM, DGK.

⁵⁶² A. a. Dariaus ir Girėno sutikimo ir laidotuvių tvarka // *Lietuvos aidas*, 1933-07-19, nr. 160 (1832), p. 1.

Manytina, kad Vokietijos ir Lietuvos užsienio reikalų ministerijos buvo gavusios (dabar mums nežinomu) JAV Valstybės departamento signalų ir iš anksto žinojo, kad liepos 18 d. Vašingtonas oficialiai pritaro JAV lakūnų laidotuvioms Lietuvoje.

Lietuva skubėjo labiausiai: iš daugelio požymių tenka spręsti, kad oficialusis Kaunas ryžosi pirma veikti ir tik po to galvoti. Organizuojant lakūnų laidotuves, vyriausybė nenumatė kitų žingsnių ir neįvertino ilgalaikių padarinių. Tik LAK iškart ragino kaip galint plačiau pagerbti S. Dariaus ir S. Girėno atminimą: Priėmimo komiteto pagrindu suformavo „Laikinąjį kap. Dariaus ir Girėno paminklui statyti komitetą“ ir pradėjo rinkti pinigines aukas, paskelbė ketinimą pastatyti „paminklėlį“ katastrofos vietoje, įkurti „Dariaus ir Girėno fondą“, išleisti monografiją („tai bus puikus leidinys“) ir skubiai surengti laikiną „lakūnų likučių parodėlę“⁵⁶³. LAK netgi užsimojo kruopščiai surinkti visas relikvijas (atsiimti iš vokiečių tyrimo reikmėms paimtus žemėlapius ir neaiškų dokumentą – „skrydžio dienyną“) ir aiškintis nelaimės priežastis⁵⁶⁴. Bet vėliau šių procesų priežiūrą ar kontrolę perėmė vyriausybė.

Prabėgus beveik savaitei po katastrofos – liepos 22-ąją, šeštadienį – ministras pirmininkas J. Tūbelis pasirašė slaptą ir, kaip matyti iš rankraščio, skubų nurodymą balzamuoti lakūnų palaikus⁵⁶⁵. Liepos 23 d., sekmadienį kitu jo nurodymu sudaryta Tarpžinybinė komisija⁵⁶⁶. Tą patį vakarą, 21 val. 50 min. – 22 val. 15 min. lakūnų palaikai pergabenti iš Kauno kapinių koplyčios į VDU

⁵⁶³ Dariui ir Girėnui paminklo fondas // *Lietuvos aidas*, 1933-07-19, nr. 160 (1832), p. 12.

⁵⁶⁴ Labai svarbu, kad LAK pirmas ėmė rinkti duomenis iš Vokietijos: 1933-07-19 kpt. V. Morkus ir K. Bulota apie 16 val. 10 min. parlydėjo S. Dariaus ir S. Girėno palaikus į Kauną ir 19 val. 30 min. LAK vadovybei jau rodė surinktą medžiagą. Plačiau žr. žinutę: Kpt. Morkaus pranešimas apie Dariaus ir Girėno žuvimą // *Naujos žinios*, 1933-07-20; in: iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis, I“. VDKM, G-1354/5.

⁵⁶⁵ Vienas sakinytis iš sąsiuvinio išplėstame lape: „A. a. tragiškai žuvusių lakūnų kap. S. Dariaus ir S. Girėno kūnus specialistai-medikai privalo išbalzamuoti ir kitomis priemonėmis apsaugoti nuo nykimo.“ URM slaptos raštinės antspaudas, „Įein. Nr. 863, 1933 07 22 d.“ Viza: „Perduoti Lakūnų palaikams globoti komitetui. 22 VII 1933.“ LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 106.

⁵⁶⁶ Tikslus pavadinimas: „Tarpžinybinė komisija transatlantinių lakūnų a. a. kap. S. Dariaus ir leit. S. Girėno palaikams [sudužusio lėktuvo liekanoms, dokumentams, lakūnų palaikams] globoti“. Darbe vartojami trumpiniai „Tarpžinybinė komisija“ ir „pakomisė“ – tokie kaip dokumentuose (posėdžių protokoluose, lydraščiuose ir pan.). 1933 m. spaudoje atitinkamai vadinta „valstybiniu komitetu“ ir „subkomisija“ arba „Aviacijos komisija“, pvz.: Valst. Komiteto Dariaus ir Girėno palaikams globoti sudėtis // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 8.

Teismo ir socialinės medicinos institutą⁵⁶⁷. Liepos 24-ąją pirmadienį „Elta“ paskelbė klaidinantį pranešimą, kad Tarpžinybinė komisija nusprendė (!) „mūsų brangių didvyrių kūnus išbalzamuoti“ ir todėl „brangiosios liekanos“ bus (!) pergabentos „medicinos fakultetan“⁵⁶⁸. Tuo metu J. Tūbelis jau svečiavosi pajūryje (Palangoje tuomet atostogavo ir A. Smetona⁵⁶⁹), o Teismo ir socialinės medicinos instituto laboratorijoje nuo ankstauro ryto buvo atliekama teismo medicinos ekspertizė (pirma skrosti S. Girėno, po to S. Dariaus palaikai)⁵⁷⁰. Liepos 24 d. Tarpžinybinė komisija susirinko pirmo posėdžio ir „Lituanicos“ katastrofos priežastims iširti sudarė pakomisę, vadovojamą LAK vicepirmininko ir Aviacijos Technikos sk. viršininko A. Gustaičio. Iškalbinga, kad tą pačią dieną pasiuntinys J. Šaulys ir S. Lozoraitis susitiko su Tarpžinybinės komisijos pirmininku, vidaus reikalų viceministru (generaliniu sekretoriumi) Brunonu Štenceliu⁵⁷¹.

Tokiu būdu per vieną savaitę po „Lituanicos“ katastrofos plataus vyksmo epicentru tapo oficialusis Kaunas. Iki liepos 17 d. Kaune vystytų visuomeninio pobūdžio LAK iniciatyvų ir po liepos 17 d.

Lietuvos vyriausybės inicijuotų procesų organizacinė struktūra pavaizduota Schemoje nr. 3 - I, II, III.

Schema nr. 3. Kaip Kaune buvo tvarkomi su S. Dariaus ir S. Girėno skrydžiu susiję reikalai: iki 1933 m. liepos 17 d. „Lituanicos“ katastrofos – standartinė formali URM procedūra ir tik visuomeninė LAK iniciatyva (I); po to – vyriausybės specialiai inicijuoti procesai (II, III).

3-I. Standartinė formali procedūra ir visuomeninė iniciatyva iki 1933 m. liepos 17 d.: leidimo „Lituanicos“ skrydžiui išdavimo procedūra (kairėje) ir lakūnų sutikimo Aleksoto aerodrome visuomeninių iškilnių organizatoriai (dešinėje).

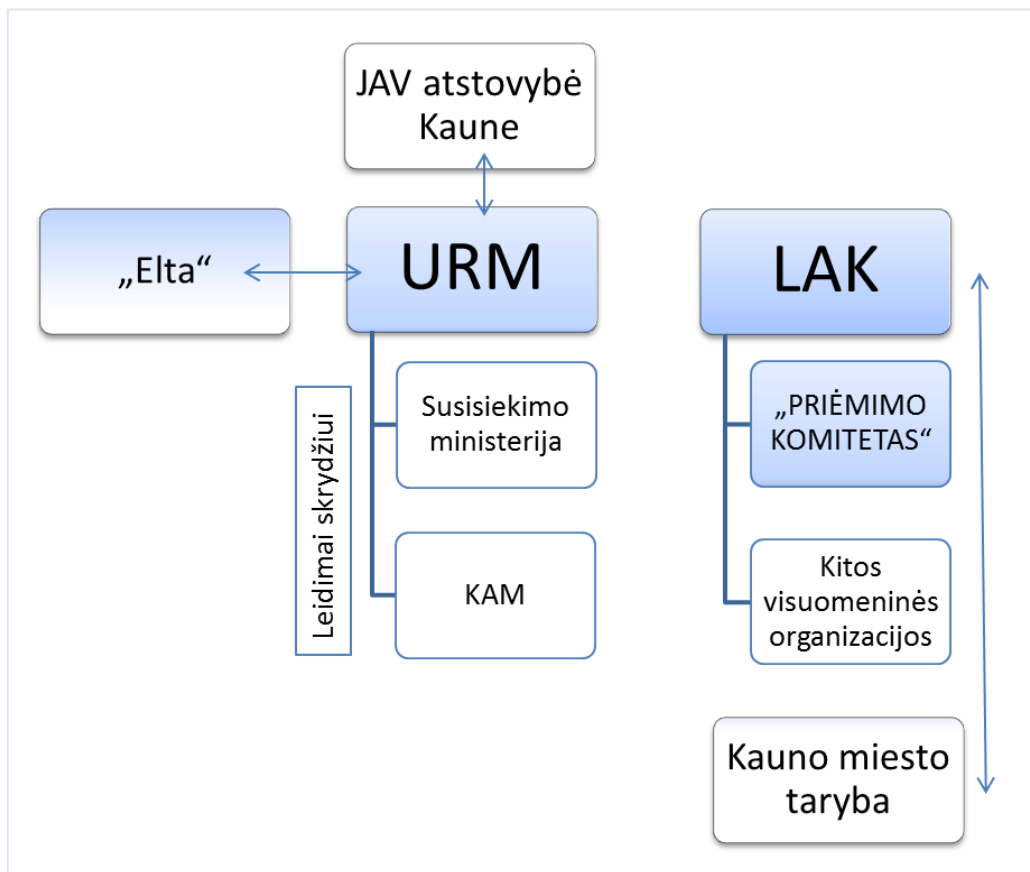
⁵⁶⁷ Tarpžinybinės komisijos narių – gen. št. plk. B. Štencelio, gen. št. plk. S. Pundzevičiaus, plk. ltn. A. Gustaičio, E. Turausko – ir doc. dr. plk. Kazio Oželio bei prof. dr. ats. plk. ltn. Jurgio Žilinsko pasirašytas pridavimo-perdavimo aktas. 1933-07-23. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 105.

⁵⁶⁸ „A. a. Dariaus ir Girėno kūnai bus išbalzamuoti“ („Eltos“ žinutė) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 1.

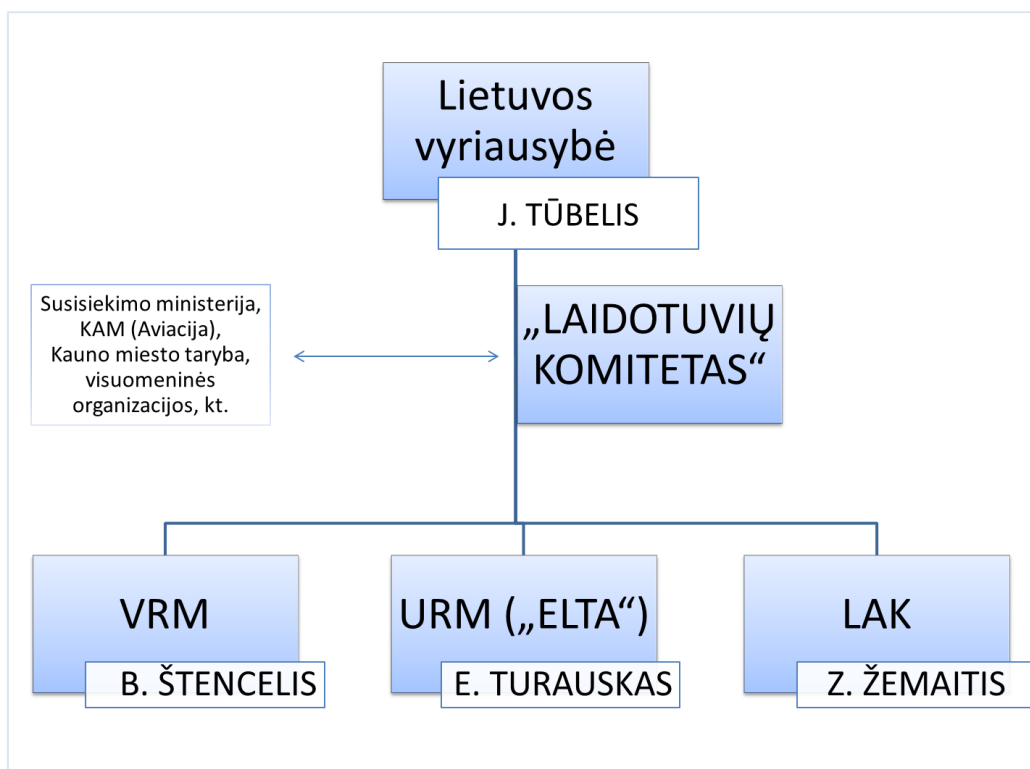
⁵⁶⁹ Prezidentas Palangoje ilsėjosi bent iki rugpjūčio 6 d. Žr. A. Smetonos laišką pasiuntiniui Berlyne J. Šauliui: „Rytoj išvažiuoju Palangon ilsėtis. Išbūsiu tenai bent mėnesį.“ 1933-07-05. UPENN, Šaulys' Papers, B. 29, F. 91, 1933.I-VIII.

⁵⁷⁰ Po skrodimo palaikai perkelti į Anatomijos institutą, kuris buvo tame pačiame Medicinos fakulteto pastate, vadinamuose Medicinos rūmuose (Plg.: „Jie iš tikrųjų milžiniški; apie 32 000 kvadratinių metrų bendros kubatūros, tad juose visai erdviai išsiteko visi septyni medicinos fakulteto institutai su savo muziejumi“; in: Pašventinti ir iškilmingai atidaryti naujieji V. D. universiteto medicinos fakulteto rūmai // *Lietuvos aidas*, 1933-02-17, nr. 39 (1711), p. 3).

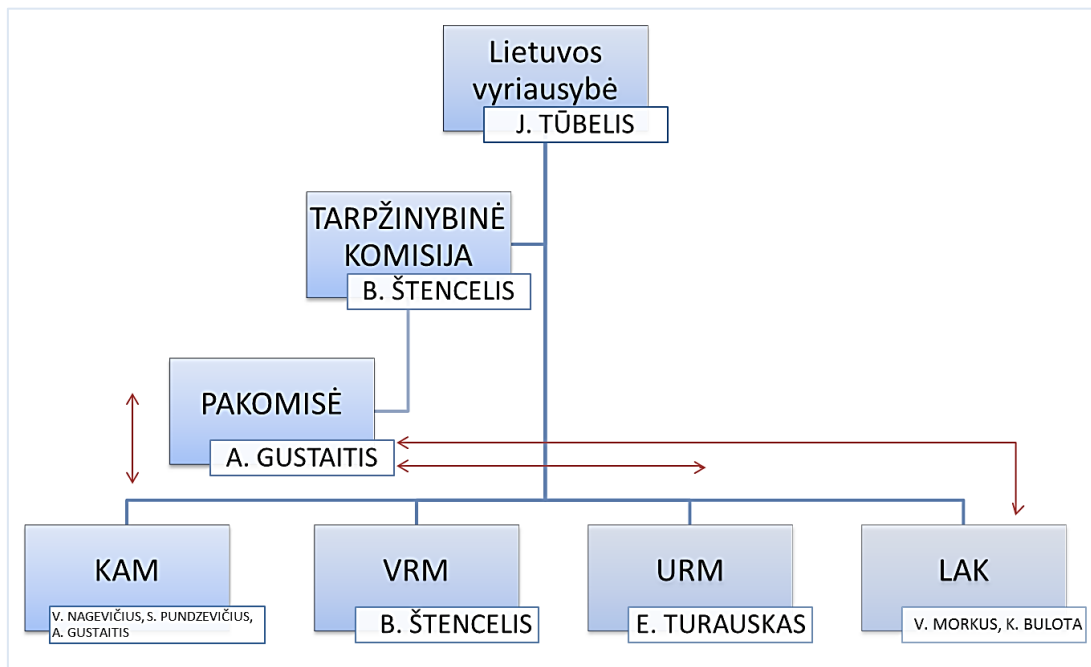
⁵⁷¹ „Po 10 val. buvau ministerijoje, paskui su p. Lozoraičiu pas Štencelį Vid. R. Min-joj.“ In: 1933-07-24 įrašas J. Šaulio dienoraštyje; 13-tas sąsiuvinis „1932.10.XII.10-1934.08.IV“. LNM, R-18652/13.



3-II. 1933 m. liepos 17-18 d. organizuojant S. Dariaus ir S. Girėno valstybines laidotuves sudaryto komiteto sudėtis ir organizacinė struktūra.



III-3. 1933 m. liepos 23 d. sudarytos Tarpžinybinės komisijos sudėtis ir organizacinė struktūra.



II. 1. 5. „JAV vyriausybė neturi galimybių...“

JAV natūralizuotų piliečių, Amerikos lietuvių S. Dariaus ir S. Girėno palaikų bei jų lėktuvo pergabenimas į Kauną ir valstybinės laidotuvės Lietuvoje iš pradžių traktuoti it savaime suprantami dalykai: šalyje ir išeivijoje įvairūs visuomenės sluoksniai ir politinės srovės Lietuvos vyriausybės užmojų vertino stebėtinai vieningai ir pozityviai⁵⁷². Vėliau Amerikos lietuviai ėmė bruzdėti ir reikalauti paaiškinimų – ypač dėl lakūnų balzamavimo ir katastrofos tyrimo Kaune. 1935 m. „Soldino miško paslaptis“ be kita ko buvo apramstyta viltingu teiginiu, esą lakūnų žūtimi (kažkodėl, kažkaip) „susirūpino Jungtinių Amerikos Valstybių kongresas ir J. V. teisingumo departamentas.“⁵⁷³ Bet vėliau apie tai žinių nebuvo: taip ir liko neaišku, kuo iš tiesų rūpinosi Vašingtonas, kol S.

⁵⁷² Iš spaudoje paskelbtų 11 oficialių, per S. Dariaus ir S. Girėno laidotuves pasakytų kalbų tik vienoje – „Užsienių Lietuviams Remti Draugijos atstovo“ advokato Rapolo Skipičio kalboje – pabrėžta, kad lakūnai skrido „būdami kito krašto, Amerikos piliečiai“, „Amerikos lietuviai [juos] atidavė Lietuvai“. In: Pasakytosios laidojant Darių ir Girėną kalbos // *Lietuvos aidas*, 1933-07-22, 163 (1835), p. 3.

⁵⁷³ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 293.

Darius ir S. Girėnas tapo „laimingi, atgulę Lietuvos Tėvynės kapuose“⁵⁷⁴ (iš tikrųjų lakūnų palaikai kapinėse Kaune palaidoti tik 1964 m., - žr. III-2-3).

Nuo 1933 m. liepos 17-18 d. Vašingtono pozicija nebuvo viešai komentuojama ir, kiek žinoma, nepakito bent iki 1935 m.⁵⁷⁵ Ją galiausiai įtvirtino ir įgyvendino Valstybės departamentas; bet ją formuojant labai svarbų vaidmenį atliko Prekybos departamentas. Iki „Lituanicos“ katastrofos, liepos 15-17 d. Prekybos departamento Aeronautikos skyrius aiškino S. Dariaus ir S. Girėno išskridimo aplinkybes. Prekybos sekretoriaus pavaduotojas E. Y. Mitchell oficialiai pareiškė, kad „vyksta tyrimas“: jei bus patvirtintas „incidentas“ (JAV pilotų skrydis į užsienį pažeidžiant taisykles), bus nustatytos ir pritaikytos sankcijos. Valstybės departamento Tarptautinių reikalų ir protokolo skyriaus liepos 15 d. memorandumu patvirtinta, kad „misteris Darius“ pakilo iš Niujorko nepaisydamas liepos 13 d. duoto įspėjimo ir kad Aeronautikos skyrius svarsto, kokių priemonių imtis „prieš Darių, šiam sugrįžus į JAV“; jame taip pat pabrėžta, kad Valstybės departamentas kokių nors veiksmų turėtų imtis tik sulaukęs Prekybos departamento išvados⁵⁷⁶. Darytina prielaida, kad šis incidento tyrimą nutraukė liepos 17 d., gavus patvirtintą žinią apie „Lituanicos“ katastrofą: tolesnių žinių apie tyrimą byloje *Darius & Girch* (ir spaudoje) nėra, prie Valstybės departamento memorandumo teprisegtas raštelis apie lakūnų žūtį⁵⁷⁷. Lakūnų kaltė oficialiu tyrimu, matyt, neįrodyta. Tačiau Prekybos departamento griežta nuostata buvo plačiai paviešinta, nepaneigta ir neatšaukta: „Lituanicos“ skrydis buvo potencialiai „nepatogus“ patiems lakūnams ir JAV vyriausybei.

Liepos 18 d. – kai JAV generalinis konsulas Berlyne patvirtino, kad JAV pilotų palaikai ir jų lėktuvo nuolaužos „Lietuvos valstybės lėšomis“ gabenamos iš Soldino į Kauną, ir kai Valstybės departamente buvo priimtas

⁵⁷⁴ Citata iš „Lietuvių susivienijimo Amerikoje 2 apskr. (Massachusetts) organizatorės, ponios L. M. Tumavičienės“ pasakytos kalbos. *Ibid.*

⁵⁷⁵ Žr. JAV Valstybės departamento specialios bylos *Darius & Girch* apžvalgą: SVIDERSKYĖ G. Kodėl JAV netyrė „Lituanicos“ katastrofos? Teisiniai ir politiniai aspektai *Darius & Girch* byloje // *Istorijos šaltinių tyrimai*, 2014/ 5, p. 195-213.

⁵⁷⁶ JAV Valstybės departamento Tarptautinių reikalų ir protokolo skyriaus memorandumas, 1933-07-15. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 16.

⁵⁷⁷ „Note: The plane crashed in Germany and both flyers were killed.“ JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 16.

pamatinis sprendimas (atsižvelgiant į natūralizuotų JAV piliečių statusą ir apsaugant JAV vyriausybę nuo „nepatogumų“) „nesudaryti kliūčių“ lakūnų laidotuvėms Kaune, – tolesnių įvykių stebėseną perėmė Valstybės departamento Rytų Europos reikalų skyrius. Nuo tol oficialiojo Vašingtono (valstybės sekretoriaus vardu reiškiamą) pozicija buvo formuojama pagal šio skyriaus vadovo Robert F. Kelly rekomendacijas. R. F. Kelly iškart įtvirtino du dalykus: Vašingtono diplomatišką palaikymą laidotuvių rūpesčius prisiėmusiam Kaunui ir griežtą lakūnų skrydžio teisinį vertinimą (iki katastrofos jis – JAV jurisdikcijoje ir įgyvendintas be leidimų; po katastrofos jis – Lietuvos jurisdikcijoje ir dėl to nekomentuotinas).

Liepos 21 d. R. F. Kelly paragino JAV diplomatijos šefą atsižvelgti į tai, kad „Lietuvos vyriausybė savanoriškai pasiėmė aviatorių palaikus ir palaidojo valstybinėse laidotuvėse Kaune, nepaisydama fakto, kad jie buvo natūralizuoti JAV piliečiai“: esą reiktų pasiųsti tam tikrą šio gesto pripažinimo žinutę, kuri ne tik „pamalonintų Lietuvos žmones, bet būtų neabejotinai palankiai sutikta kelių šimtų tūkstančių lietuvių kilmės Amerikos piliečių“; žinia turi būti pasiųsta „nedelsiant“, nes laidotuvės Kaune įvyko liepos 20 d.⁵⁷⁸ Taip ir buvo padaryta. Vėliau, liepos 27 d. R. F. Kelly patenkindamas Lietuvos pasiuntinio B. K. Balučio prašymą nusiuntė jam memorandumą apie S. Dariaus nebaigtą skrydžio įteisinimo procedūrą⁵⁷⁹ ir Valstybės departamento vardu konstatavo: „Darius ir Girch išskrido iš Niujorko be Prekybos departamento leidimo.“⁵⁸⁰

Iš ilgalaikės Valstybės departamento korespondencijos (ją dar nagrinėsime II-2-1) akivaizdu, kad negatyvus S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio teisinis statusas buvo vienas iš dviejų faktorių, kurie nulėmė rezervuotą

⁵⁷⁸ Valstybės departamento Rytų Europos sk. viršininko R. F. Kelly laiškas „Mr. Patterson“, 1933-07-21. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 20.

⁵⁷⁹ R. F. Kelly laiškas (priedas – Memorandumas) pasiuntiniui B. K. Balučiu, 1933-07-27 (JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 22. Svarbu pastebėti: B. K. Balutis paviešindamas R. F. Kelly memorandumą skrydžio statusą labai sušvelnino ir paskleidė neapibrėžtą nuostatą, kad S. Darius ir S. Girėnas neva *ne visai* nusižengė. Nuostatą itin išpopuliarino P. Jurgėla. Tradiciniame kanone ji vyrauja iki šiol.

⁵⁸⁰ Po trijų savaičių B. K. Balučio prašymu informacija papildyta: paaiškinta, kad Vokietijos leidimo nereikėjo remiantis dvišaliu susitarimu (*Executive Agreement Series No. 38*) ir patvirtinta, kad skrydžiui gautas tik Niufaundlando leidimas. Valstybės departamento Rytų Europos reikalų sk. viršininko pareigas l. e. E. L. Packer memorandumas. 1933-08-21. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 28.

Vašingtono poziciją (antrasis faktorius – laidotuvių Kaune metu, liepos 19-20 d. tarptautiniu mastu išgarsintos „kontroversijos“, t. y. spaudos paskleisti gandai apie pašovimą). Nuo liepos 24 d., kai Lietuvoje pradėtas oficialus katastrofos priežasčių tyrimas, betarpiškas Valstybės departamento dalyvavimas tolesnėse atomazgose tapo diplomatiškai netgi negalimas (ir teisiškai įmanomas nebent gavus rimto pagrindo nepasitikėti Lietuvoje atliekamu tyrimu). Po mėnesio, rugpjūtį Amerikos lietuviams subruzdus dėl neva neaiškių lakūnų žūties aplinkybių, buvo atsakyta, kad „Amerikos vyriausybė neturi galimybių atlikti tokį tyrimą“⁵⁸¹. Nesikišimo nuostata buvo stabili ir visais (nagrinėtais) atvejais nuosekliai patvirtinta.

Toliau apie S. Dariaus ir S. Girėno laidotuves ir katastrofos priežasčių tyrimą JAV Valstybės departamentą informavo JAV laikinasis reikalų patikėtinis Kaune Maurice L. Staffordas. Jis rezidavo antrus metus, iš pradžių Kaune buvo sutiktas santūriai ir galima tik spėlioti, kaip buvo vertinamas Vašingtone⁵⁸². Kad ir kaip būtų, JAV lakūnų žūties tyrimą Kaune jis stebėjo uoliai: sekė vietos ir užsienio spaudą, kontaktavo su Lietuvos URM ir lakūnų giminėmis ir net pats šiek tiek įsitraukė į tyrimą. Informaciją – iš dalies, griežtai konfidencialią – jis perdavė keturiuose išsamiuose raportuose. Atsižvelgiant į tai, kad Valstybės departamentas nepateikė jam jokių instrukcijų (bent jau nėra tokių užuominų vidinio naudojimo ar siunčiamuose dokumentuose, esančiuose byloje *Darius & Girch*), manytina, jog jo raportai niekaip nepaveikė Vašingtono neutralios nuostatos: centras tik priėmė žinias domėn ir neįžvelgė pagrindo imtis veiksmų – ypač katastrofos priežasčių tyrimo, dėl kurio vis labiau spaudė JAV lietuvių organizacijos ir privatūs asmenys. Kad ir kaip būtų, M. L. Staffordo raportai atskleidžia, kaip liepos 17-ąją Kaune ūmai suintensyvėjęs visuomeninis ir politinis vyksmas galėjo

⁵⁸¹ Valstybės departamento Rytų Europos reikalų sk. viršininko pareigas l. e. E. L. Packer laiškas Lietuvių politinio klubo Scrantone atstovui C. Kubeluk, 1933-08-22. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 27.

⁵⁸² „1932 m. pavasarį H. S. Fullertoną pakeitė naujasis JAV *chargé d'affaires* Maurice L. Staffordas, iki paskyrimo į Kauną buvęs JAV pasiuntinybės Santo Domingo (Dominikos Respublika) sekretoriumi. Lietuviai negalėjo nuslėpti nusistebėjimo, kad į Lietuvą skiriamas asmuo iš tokio tolumo Europai posto, kuris atitinkamai mažai yra susipažinęs su Europos, ypač Rytų, reikalais.“ ŽALYS V. Lietuvos diplomatijos istorija 1925-1940, II t. Vilnius: Versus aureus, 2012, p. 134.

atrodyti Vašingtono akimis.

Pirmas raportas parašytas iškart po S. Dariaus ir S. Girėno laidotuvių ceremonijos⁵⁸³. M. L. Staffordas pabrėžė, kad „nors pilotai yra gimę Lietuvoje, yra suprantama, kad jie abu buvo natūralizuoti JAV piliečiai“. Liepos 19 d. iškilmingai sutikti palaikų Aleksoto aerodrome susirinko „visi svarbieji vyriausybės asmenys ir maždaug 50 000 žmonių minia“. Iš lėktuvo iškelti karstai apdenkti Lietuvos ir JAV vėliavomis, skambėjo abiejų šalių himnai, JAV atstovas pasakė kalbą⁵⁸⁴. Liepos 20 d. iškilmingose šventose mišiose dalyvavo vyriausybės atstovai ir diplomatinis korpusas⁵⁸⁵. Karstai su palaikais laikinai pernešti į kapines ir palikti koplyčioje – mat „ruošiamas mauzoliejus“, be to, „Kauno aerodrome iškils paminklas“. Lakūnų giminių kontaktai: „Janute Skema Darius“ su dukra „Nuole“ – Panemunėje; JAV piliečiai, „Mrs. Laura Nelson“ – Ukmergėje ir „Peter Girenas“ – LAK (matyt, ką tik iš JAV grįžęs P. Girčius nebuvo sėsliai įsikūręs). Šis raportas Vašingtone persiūstas Prekybos departamento Aeronautikos skyriui⁵⁸⁶.

Antras raportas – jau analitinio pobūdžio: pranešama, kaip ir kodėl Kaune pradėtas oficialus tyrimas⁵⁸⁷. Anot M. L. Staffordo, „nelaimingą atsitikimą“ aiškinant „sensacingais gandais“ padarytas dvejopas poveikis: pateikti „rimti kaltinimai Vokietijai ir raginimai Lietuvos vyriausybei sudaryti tyrimo komisiją“. Antai, straipsnyje „Dienos naujienose“ (pridedamas vertimas) rašoma apie „paplitusią nuomonę“, kad nelaimę sukėlė vokiečių neseniai išrasti

⁵⁸³ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 238 (*“Deaths of Lithuanian-American Flyers”*) JAV valstybės sekretoriui. 1933-07-21. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 23.

⁵⁸⁴ Tik 1-1,5 min. trukmės kalboje M. L. Staffordas pasakė, kad skrydis dar labiau suartins „dvi draugiškas tautas“, ir aukštino žuvusiųjų heroizmą: *“What we say here will soon be forgotten; what they did will remain forever in the hearts of all who admire courage and patriotism.”* Ibid.

⁵⁸⁵ Diplomatas mini tik aukščiausio rango dalyvius. Be jų ir lakūnų artimųjų, abi dienas iškilmėse dalyvavo „aukštoji karo vadovybė, aukšti valdininkai, visuomenės veikėjai, karininkai“, „dvasiškija“, ministerijų ir Kauno savivaldybės tarnautojai, Tautininkų sąjungos atstovai, VDU, LFLS ir LAK atstovai, keliasdešimties valstybinių įstaigų ir visuomeninių organizacijų nariai. Procesijos mastą liudija joje išsitekęs choras ir net keturi orkestrai. In: Laidotuvių komiteto sudarytos programos priedas „Eisenos tvarka“, 1933-07-19. LCVA, f. 923, ap. 1, b.758, l. 260.

⁵⁸⁶ Prekybos sekretoriaus pavaduotojo E. Y. Mitchell padėka valstybės sekretoriui už persiūstą raportą nr. 238. 1933-08-17. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 28.

⁵⁸⁷ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 240 (*“Investigation of deaths of Lithuanian-American aviators, Darius and Girenas”*; Griežtai konfidencialiai) JAV valstybės sekretoriui. 1933-08-03. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 24.

„mirties spinduliai“⁵⁸⁸. M. L. Staffordas teigia iš pradžių straipsnio nesureikšminęs. Bet Vokietijos ambasada Kaune pareiškė protestą, ir Lietuvos oficiali naujienų agentūra paskelbė, kad katastrofą sukėlė tamsa ir nepalankūs orai, o „mirties spinduliai“ yra absurdas⁵⁸⁹. Vienus gandus pakeitė kiti: esą „lėktuvą valdęs pilotas buvo nušautas vokiečių lagerio sargybinio, jo kūne rasta kulka“; arba lėktuvą numušė „vokiečių kulkosvaidininkai, sunerimę dėl nežinomo orlaivio jų teritorijoje“⁵⁹⁰. Lietuvos valdžios nurodymu atlikus pomirtinę kūnų apžiūrą, tokio sužalojimo tikimybė atmesta. Bet vokiečiai kaltinti dar ir tuo, kad konfiskavo lakūnų skrydžio užrašus (arba borto žurnalą: „*log book of the journey*“) ir jų neatidavė. Į tai lietuvių oficialios reakcijos, matyt, nebūta, tad patikėtiniis ėmėsi gana keistos misijos: aiškintis pats. Jis esą neaptikęs įrodymų, kad skrydžio užrašai išvis egzistuoja⁵⁹¹, galbūt jie buvo supainioti su kitu dokumentu – variklio ir lėktuvo techniniu pasu, kuriame užfiksuoti bandomieji skrydžiai („*a log of trial flights*“); tas techninis pasas „visiems matomas karo muziejuje“. M. L. Staffordas muziejuje turbūt užsisakė asmeninę ekskursiją, nes toliau teigė „ištyrinėjęs žemėlapius ir brėžinius, paimtus iš nuolaužų“. Jis darė prielaidą, kad lakūnai „pasirinko gerokai šiauresnį kursą“ nei numatė, o katastrofos vieta esą akivaizdžiai rodo, kad „jie nukrypo nuo savo tiesios linijos – tyčia arba dėl „netikslios navigacijos“. Nežinia iš kokių šaltinių – gal iš spaudos – M. L. Staffordas perdavė vokiečių ir lietuvių pareigūnų nuomonę dėl kuro likučio (ji esą „paremta paskelbtais jų tyrimų rezultatais“; bet A. Gustaičio pakomisės Aktas paskelbtas tik po dviejų

⁵⁸⁸ Reikia atidengti mūsų karžygių žuvimo priežastį ir tuo nuraminti visuomenę // *Dienos naujienos*, 1933-07-21, nr. 164 (684), p. 1, 3.

⁵⁸⁹ „Wolfas pranešė, kad vienas prancūzų ir lenkų laikraščiai paskleidė klaidingą žinią, esą (...) lakūnai vokiečių žemėje buvo apšaudyti. Vokiečių spauda kreipėsi į Lietuvos pasiuntinybę Berlyne ir sužinojusi, kad pasiuntinybė apie šiuos gandus nieko nežinanti. „ELTOS“ prieraišas: (...) Pasiteiravę pas kompetentingus mūsų aviacijos specialistus, patyrėme, kad jie laiko visišku absurdu buvimą kažin kokių spindulių (...), „Lithuanicos“ katastrofą laiko audros, tamsios nakties ir, bendrai, atmosferinių sąlygų pasėka. Šitokią savo nuomonę mūsų aviacijos specialistai plačiau išdėstys visuomenei šiomis dienomis rengiamame viešame pranešime.“ In: Dementuojami gandai dėl Lituanicos katastrofos priežasties // *Lietuvos aidas*, 1933-07-26, nr. 166 (1838), p. 1.

⁵⁹⁰ „I understand there is a German concentration camp for political prisoners in the vicinity of Soldin, near where the aviators fell.“ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 240 („*Investigation of deaths of Lithuanian-American aviators, Darius and Girenas*“; Griežtai konfidencialiai) JAV valstybės sekretoriui. 1933-08-03. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 24.

⁵⁹¹ „As far as I have been able to ascertain there is no evidence that such a record ever existed.“ *Ibid.*

mėnesių!): kuro rasta labai mažai, bet kadangi talpos suniokotos, tai tiksliai nustatyti buvo neįmanoma⁵⁹². Lietuvos valdžia nutarė balzamuoti lakūnų palaikus neva todėl, kad ketina tęsti tyrimą ir nustatyti: ar yra kur nors kulka, ar ne. Tačiau čia pat, griežtai konfidencialiai M. L. Staffordas pridūrė: URM pareigūnai sako maną, kad visi gandai nepagrįsti ir kad juos platina asmenys – galimai, lenkai, - kurie yra suinteresuoti kurstyti įtarimus Vokietijos atžvilgiu; nurodymas atlikti tyrimą (iš teksto neaišku, ar palaikų, ar katastrofos) duotas atsižvelgiant į visuomenės reikalavimus. Šio raporto kopijos išsiųstos JAV atstovybei ne tik Rygoje, bet ir Berlyne.

Trečiame raporte M. L. Staffordas praneša apie lakūnų žūtį pasikalbėjęs su Lietuvos užsienio reikalų ministru D. Zauniumi ir prideda pokalbio memorandumą⁵⁹³. Gandai apie pašovimą nesiliovė: jie paskelbti Paryžiuje, Londone, Ženevoje („*The New York Herald*“, „*The Chicago Tribune*“, „*The Daily Herald*“, „*Volksrecht*“) ir Lenkijos spaudoje. Kaune žydų laikraštis „*Volksblatt*“ esą pasirodęs su tokiu pat straipsniu: laida buvo sustabdyta, cenzorius eliminavo straipsnį. Apie gandus paklaustas D. Zaunius pareiškė „tikįs, kad jie visiškai nepagrįsti“ ir „sklinda daugiausiai žydų kanalais“. Ministro teigimu, lakūnų palaikai balzamuojami tam, kad prireikus galima būtų tęsti tyrimą; bet jis pats „tikįs, kad net jei kūnuose buvo kulku, tai po katastrofos jie buvo tokios būklės, jog šio pobūdžio sužalojimų negalima atpažinti.“ Lietuvos valdžios, berods, netenkina tik vienas neaiškumas: kuro likutis nelaimės metu. Kadangi „vokiečių pareigūnų raporte pateiktas numanomas kiekis – 15 litrų; o lietuvių – 50 litrų“, tai neatitikimo priežastis, diplomato nuomone, gali būti paprasčiausia komunikacijos klaida⁵⁹⁴.

Ketvirtame raporte apžvelgiamos oficialaus tyrimo išvados⁵⁹⁵, pridedamas

⁵⁹² Tokio teiginio nerasta turimoje oficialių tyrimų medžiagoje.

⁵⁹³ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 249 („*Investigation of deaths of Lithuanian-American aviators*“) JAV valstybės sekretoriui. 1933-08-19. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 36.

⁵⁹⁴ „*The first reports from the Germans came by telephone and the words “fünfzehn“ (fifteen) or „fünfzig“ (fifty) might have been confused*“. *Ibid.*

⁵⁹⁵ JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 277 („*Investigation of deaths of Lithuanian-American flyers*“) JAV valstybės sekretoriui. 1933-10-10. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 47.

pranešimo spaudoje vertimas⁵⁹⁶. M. L. Staffordas pabrėžia tokius tyrėjų teiginius: 1) nelaimingas atsitikimas įvyko dėl nepalankių orų sąlygų ir kuro filtro užsiteršimo sukeltų variklio trikdžių; 2) populiarūs pranešimai apie pašovimą yra nepagrįsti. Diplomato vertinimu, tyrimo išvados rodo, kad „kruopščiai atlikta įrangos, maršruto ir lėktuvo techninės būklės apžiūra“ (vertinimą griežtai kvestionuosime II-2-2). Tačiau jis tarytum nei iš šio, nei iš to prie išvadų apžvalgos priduria savais kanalais gautą informaciją apie balzamavimą: esą dėl visuomenės spaudimo pradėtas palaikų tyrimas tebevyksta ir kol kas „negali būti baigtas“ dėl natūralių cheminių procesų, todėl teismo medicinos ekspertai pranešė lakūnų artimiesiems, kad savo raporto negalės pateikti dar mėnesį⁵⁹⁷. Jei turima omenyje, kad oficialios išvados paskelbtos nesulaukus medicininės ekspertizės galutinių išvadų, tai keista, kad asmeniškai į tyrimą įnikęs diplomatas tuo nesistebėjo: jei neišreiškė nuostabos, tai turbūt oficialų tyrimą vis dėlto vertino nuosaikiai⁵⁹⁸. Bet M. L. Staffordo savotiška detektyvo rolė buvo baigta⁵⁹⁹: jokių vertinimų ir kritinių komentarų šiame, paskutiniame jo raporte nėra.

JAV patikėtinio Kaune raportai leidžia manyti, kad Lietuvoje kilęs didžiulis visuomenės susirūpinimas, kurstantys gandai ir valdžios inicijuotas tyrimas, ypač palaikų balzamavimo procesas Vašingtonui buvo tam tikras netikėtumas ir buvo atidžiai stebimas. Tačiau vyksmas „labai atokioje valstybėje“ (kaip išsireiškta kitame to meto diplomatų susirašinėjime) – kad ir šiek tiek keistas – niekaip nepaveikė Valstybės departamento pirminių ir esminių nuostatų. M. L. Staffordo raportų turinys neabejotinai tapo žinomas

⁵⁹⁶ Specialistų žodis dėl lakūnų Dariaus ir Girėno katastrofos // *Lietuvos aidas*, 1933-10-09, nr. 228 (1900), p. 6-7.

⁵⁹⁷ *“The Lithuanian autopsy, undertaken after the funeral in response to popular demand, cannot be completed until chemical action reduces the swelling and discoloration of the bodies. The physicians have informed the families of the men that their report cannot be made for another month.”* M. L. Staffordo pranešimas. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 47.

⁵⁹⁸ Plg. teiginį išvadų Akte: „Lakūnų kūnuose nerasta jokių pašovimo žymių, ir bendrai pėdsakų, kurie duotų pagrindo kokiems nors įtarimams apie pašovimą“. Pakomisės pirmininko inž. plk. Itn. Antano Gustaičio, kpt. Vlodo Morkaus, mjr. Viktoro Reimonto pasirašytas Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 49-54.

⁵⁹⁹ Galima tik spėlioti, kad pernelyg įsitraukęs diplomatas gavo pastabų iš naujo JAV nepaprastojo pasiuntinio ir įgaliotojo ministro Lietuvai, Latvijai ir Estijai. John Van Antwerp MacMurray paskirtas 1933-09-09, į Rygą atvyko rugsėjo pabaigoje, skiriamuosius raštus Lietuvos prezidentui Kaune įteikė 1933-12-20 (žr.: Lietuva davė didvyrių. Specialinio „Lietuvos aido“ korespondento pasikalbėjimas su Prof. MacMurray // *Lietuvos aidas*, 1933-09-26, nr. 217 (1889), p. 2).

Rytų Europos reikalų skyriaus viršininkui R. F. Kelly. Šio valdininko misiją būtų komplikavęs menkiausias įtarimas dėl procesų Lietuvoje. Bet nebuvo nei įtarimų, nei komplikacijų. Nuo 1933 m. rugpjūčio antros pusės R. F. Kelly monotoniškai „atmušinėjo“ įvairaus lygio užklausas ir pretenzijas JAV valstybės sekretoriui. Byloje *Darius & Girch* yra bent 20 R. F. Kelly ir jį pavaduojančio E. L. Packerio pasirašytų atsakymų organizacijoms, oficialiems ir privatiems asmenims, ir visi šie raštai be išimties – beje, kaip ir dar keli valstybės sekretoriaus Cordell Hull atsakymai JAV vyriausybės ir Prezidento institucijoms – sukurpti pagal vieną klišę. Iš pradžių apsiribota teiginiu, kad JAV vyriausybė „neturi galimybių“ imtis tyrimo ir iš savo atstovų užsienyje nėra gavusi gandus patvirtinančių duomenų; vėliau papildyta, kad nėra pagrindo abejoti Europoje (t. y. Lietuvoje) atliktu tyrimu; galop prie atsakymo pridėtas JAV oficialios užuojautos Lietuvos URM tekstas. Bent dviem atvejais interesantai vėl pareiškė nepasitenkinimą ir reikalavo atsakyti konkrečiau, bet „nestandartinių“ Valstybės departamento reakcijų neišprovokavo.

Darytina išvada, kad JAV Valstybės departamentas nuo pat katastrofos dienos keitėsi informacija su Prekybos departamentu Vašingtone ir diplomatinėmis atstovybėmis Berlyne ir Kaune. Liepos 18 d. pasinaudojęs Kauno iniciatyva diplomatiškai – ir teisėtai, apeliuodamas į lakūnų artimųjų valią – atsiribojo nuo tolesnio vyksmo (tiksliau, pasirinko „neturėti galimybių“ jame dalyvauti). Aukštesniais *raison d'état* besirūpinusiam Vašingtonui – panašiai kaip ir Berlynui, kuris, suprantama, vadovavosi savais valstybiniais interesais – buvo priimtina ir net paranku, kad oficialusis Kaunas toliau tvarkėsi savarankiškai. JAV-Lietuvos „rokiruotė“ iš pradžių gal ir atrodė kaip savaimė suprantamas dalykas, „Jaunosios Lietuvos“ kilniadvasiškas atsakomasis gestas ar politinio korektiškumo ženklas. Tačiau JAV ir Vokietijai atsiribojus, kuo toliau, tuo labiau aiškėjo, kad trumparegišku sprendimu Lietuvos laikinoji sostinė save įstūmė į dviprasmišką padėtį: ūmai pralobo istorinėmis relikvijomis ir pompastiškomis laidotuvėmis laimėjo tautininkams visuomenės palankumo, bet sykiu apsikrovė „sudėtingo juridinio pobūdžio“ problemomis ir susisaistė politiškai nepasvertais ar neįgyvendinamais pažadais.

II. 2. VIEŠUMAS IR *RAISON D'ÉTAT*: OFICIALI IR ĮSLAPTINTA KOMUNIKACIJA.

Po „Lituanicos“ katastrofos žiniasklaidoje pratrūkęs aliarmas apie Vokietijoje tykančias grėsmes ir sąmokslą prieš *jankių* transatlantinius lakūnus⁶⁰⁰ sukėlė daug triukšmo, bet ne rimtų diskusijų: tai buvo gandai. Tačiau, atsižvelgiant į bendrą vyksmo sudėtingumą, ši lūžį viešoje komunikacijoje dera įvertinti įdėmiau.

Gandams dirvą parengė bendra tarptautinė situacija (makro kontekstas: pasaulinė ekonominė krizė; *de facto* nevykstantis nusiginklavimas ir eskaluojamos „karo nuojautos“ Europoje; Vokietijos vidaus, užsienio politika ir dvišaliai santykiai su Lietuva; Lietuvos silpstanti pozicija Tautų sąjungoje; Europoje JAV vykdoma intensyvi stebėseną ir pasyvi veika, izoliacionizmas). Dramatiška „Lituanicos“ katastrofa suveikė kaip proga, kaip pretekstas įtampai išlieti. Bet iš tikrųjų per šį skrydį kažin kas nepaprasta neįvyko (mikro kontekstas: skrydžio prieštaringa parengtis, netikėtas starto laikas, neaiškus maršrutas, nepalankios orų sąlygos ir „visiškas naujienų užtemimas“; dėl objektyvių priežasčių po katastrofos uždelstos JAV ir Lietuvos diplomatiškos atstovybių reakcijos). Liepos 17-ąją pirmieji oficialūs pranešimai pakankamai operatyviai, logiška seka sklido iš Reicho apskričių ir provincijų. Įvertinant nacių revoliucijos kontekstą (žr. II-1-1) aišku, kad rezonansiniu „Lituanicos“ katastrofos atveju maksimaliai vengta informacijos nuotėkių ir kitokių viešos komunikacijos liapsusų, procesas turėjo būti griežtai kontroliuojamas. Tačiau jis buvo pakankamai sklandus ir, turimais duomenimis, neteikė pagrindo įtarimams apie kažkokią slaptą veiklą: informacija buvo teikiama oficialiems, juridiniams ir net privatiems asmenims, užsienio piliečiams⁶⁰¹. Liepos 17-19 d. Soldine pabuvoję pirmi lietuviai – V. Kaupas, B. Palioko „delegacija“, kpt. V.

⁶⁰⁰ BROWN E. S. Did Nazis Shoot Down Yank Transatlantic Flyers? // *Popular Aviation*, Chicago, 1934/ IX, p. 142-144, 185.

⁶⁰¹ Sklandžia komunikacija teigė įsitikinęs J. V. P. Heinmulleris: žr. *Deutsche Lufthansa* telegramą (Berlynas, 1933-07-18) ir išsamų laišką (1933-07-27, Berlynas), kuriame paaiškinta, kaip jo prašymu liepos 17-18 d. ieškota S. Dariui įduotų gabenti asmeninių laiškų; atsakymai iš Berlyno į Niujorką nusiųsti per 24 val. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 92, 94.

Morkus ir K. Bulota – neužsiminė apie jokių vietos ar centrinės valdžios trikdžius, priešingai – liudijo apie taktišką pagalbą. Tik vėliau užsienio spaudoje pasklidę gandai suponavo įspūdį, kad Soldine vokiečiai (kažkodėl) savivaliavo ir Berlyne (kažką) nutylėjo. Šie migloti įtarimai buvo nepagrįsti konkrečiais argumentais ir liko spėjimų, fantazijų lygmenyje.

Tikrai aišku yra tai, kad iškart po katastrofos reaguota neadekvačiai arba neoperatyviai: nei Čikagoje, nei Kaune (juo labiau Berlyne) katastrofos atvejui nepasirengta; net artimiausi lakūnų bendražygiai nesumojo skubiai imtis veiksmų, visai nesikreipė į Vokietijos institucijas ar bent nesuskubo kompleksiskai rinkti duomenų. Per kelias dienas informacijos srautai tapo išties riboti ir net visiškai išseko: įvykus JAV-Lietuvos „rokiruotei“ žinių iš Berlyno ir Vašingtono mažėjo, vyksmas susitelkė Kaune ir tapo Lietuvos vyriausybės prižiūrimas bei kontroliuojamas. Nespėjus išsiaiškinti mikro konteksto ir neaprepiant makro konteksto, bendra vyksmo samprata išsikreipė: dėmesio fokusas susiaurėjo, aktualijos susitraukė ir akcentai buvo dėliojami netiksliai. Gandai buvo tai perdėtai sureikšminami, tai kategoriškai atmetami. Dėl bendro informacijos stygiaus buvo neįmanoma suprasti, kad iš tikrųjų jie nėra nei konkrečiai pagrįsti, nei visiškai primityviai suklastoti, tik labai smarkiai perdėti.

II. 2. 1. Tylėjimo nauda ir žala: „minia negali ramiai laukti“.

M. L. Staffordo II raporte išskirtą straipsnį „Dienos naujienose“ („Reikia atidengti mūsų karžygių žuvimo priežastį ir tuo nuraminti visuomenę“; 1933 m. liepos 21 d.) būtų galima vadinti lietuviškuoju „pašovimo versijos manifestu“, o šio laikraščio redakciją – alternatyvių „Lituanicos“ katastrofos versijų forpostu lietuviškoje spaudoje. Gal dėl vadovų koloritiškos natūros⁶⁰², o gal dėl kitų priežasčių „Dienos naujienos“ ne tik stebėjo, bet ir mėgino aiškintis „Lituanicos“ katastrofos aplinkybes ir atomazgas Kaune: perspausdino užsienio

⁶⁰² „Dienos naujienas“ prieš tai redagavo Justas Paleckis. 1933 vykdomasis redaktorius buvo Juozas Kazys Beleckas. J. K. Beleckas populiariai žinomas kaip bestselerio apie viešnamių subkultūrą tarpukario Kaune autorius (romanas „Nuodėmių gatvė“: Kaunas, 1930; fotografuotinis leidimas – 1990 m.). Nuo 1935 dirbo „Lietuvos aide“. 1940-1941 – „Tarybų Lietuvos“ atsakingasis sekretorius. 1942 nacių sušaudytas (pagal: Visuotinė Lietuvių enciklopedija. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2001–2012, t. 3, p. 11).

spaudos pranešimus apie galimai neteisėtą skrydį⁶⁰³; operatyviai išspausdino interviu su V. Kaupu, kuris kartu su kpt. V. Morkumi ir K. Bulota parlydėjo S. Dariaus ir S. Girėno palaikus iš Soldino į Kauną⁶⁰⁴; keliskart skelbė Soldine apie katastrofą medžiagą rinkusio kpt. V. Morkaus poziciją ir jo primygtinį raginimą iškviesti ir Lietuvoje apklausti „Lituanicos“ mechaniką V. Jesulaitį⁶⁰⁵; perspausdino V. Kaupo interviu su mjr. Hattedorffu⁶⁰⁶ ir „Draugo“ interviu su V. Jesulaičiu⁶⁰⁷.

Liberali – nebūtinai santūri, užtat racionalizuota, atvira – dienraščio pozicija paneigia mitą apie Lietuvoje neva eskaluotus „laukinius gandus“. Dienraštis, suprantama, jautriai fiksavo iš latvių, lenkų, prancūzų, belgų spaudos sklindančias sąmokslo teorijas, bet tuo pat metu (griežtos cenzūros ir ribotų išteklių sąlygomis!) svarstė palyginti logiškus argumentus ir kėlė atitinkamus klausimus. Viešoje polemikoje išgryninti objektyvūs nežinomieji: neaiškus „Lituanicos“ faktinis maršrutas ir keista skrydžio pabaiga (klaidžiojimas?), konkrečiai neįvardyta lakūnus neva ištikusi krizė (pilotavimo ar navigacijos klaidos, kuro trūkumas, variklio trikdžiai?), vokiečių negražintas (dingęs, nebūtas?) skrydžio dienynas, trūkstamos (katastrofos vietoje išgrobstytos?) lėktuvo dalys ir kita. Iš to galima spręsti, kad Lietuvos spaudoje iš pradžių formavosi (ir) argumentuota diskusija. Iš užsienio atsklidę gandai ją ne skatino, o blokavo. Labai svarbu pabrėžti, kad „laukiniais gandais“ Lietuvą apkaltino Vokietijos ambasada Kaune, – tai buvo politizuotas „gandas apie gandus“⁶⁰⁸. Netiesiogiai jį implikavo ir Lietuvos URM, kuri per „Eltą“

⁶⁰³ Prancūzų spauda apie a. a. Dariaus ir Girėno skridimą // *Dienos naujienos*, (pagal „*Le Petit Marseillais*“), 1933-07-21, nr. 164 (684), p. 1, 3.

⁶⁰⁴ VISMANTA J. Darius ir Girėnas rašė dienyną // *Dienos naujienos*, 1933-07-20, nr. 163 (683), p. 3.

⁶⁰⁵ Prie Dariaus ir Girėno liekanų // *Dienos naujienos*, 1933-07-26, p. 3.

⁶⁰⁶ „Lituanicos“ katastrofa vienintelė aeronautikos istorijoje, - sako Vokietijos oro policijos majoras Hattedorffas // *Dienos naujienos*, 1933-08-08, nr. 179 (699), p. 1.

⁶⁰⁷ „Lituanica“ buvo geriausias lėktuvas, - sako mechanikas p. Viktoras Jesulaitis // *Dienos naujienos*, 1933-10-12, nr. 233 (753), p. 1.

⁶⁰⁸ „*Andeutungen dieser Art machte auch der hier zur Beerdigung aus Riga eingetroffene lettische Flieger Zelms, der vor einiger Zeit fast an derselben Stelle in Deutschland abgestürzt ist. Diese Gerüchte wurden schließlich auch von einigen hiesigen Blättern in zweideutiger Form gebracht, wodurch die Nervosität der öffentlichen Meinung noch mehr gesteigert wurde. Ich sah mich daher veranlasst, die maßgebenden Stellen auf diesen Unfug mit dem Ersuchen aufmerksam zu machen, für die Widerlegung dieser wilden Gerüchte Sorge zu tragen.*“ In: Vokietijos pasiuntinio Kaune Ericho Zechlino telegrama Vokietijos URM, Kaunas, 1933-07-27. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

pasiskubino „dementuoti gaudus“.

Oficialusis Berlynas trapią liberalios diskusijos galimybę laikė palyginti nereikšminga. Svarbiausias prioritetas buvo stabdyti masiškai plintančias fantazijas apie „Lituanicos“ pašovimą, kurios griovė beginklės valstybės-aukos įvaizdį. Fantazijomis buvo nesuinteresuotas ir Kaunas: susaistytas dvišalių ekonominių derybų ir didėjančios įtampos Klaipėdos krašte, jis negalėjo aštrinti padėties ir leisti erzinti Berlyną. Pažymėtina, kad Vokietijos pasiuntinybės Kaune *Aide-mémoire* kaip drastiškiausių gaudų pirminis šaltinis (paskelbęs apie paslaptinę ir beprotišką vokiečių skubėjimą, dėl kurio neatpažįstamai sudarkyti S. Dariaus ir S. Girėno palaikai, į vieną karstą buvo sumestos trys rankos, nutrauktini Lietuvos-Vokietijos diplomatiniai santykiai bei aiškėja *casus belli* tikimybė) nurodyta ne kuri nors Lietuvos žiniasklaidos priemonė, o Prancūzijos naujienų agentūra⁶⁰⁹. URM tai įvertino kaip gruboką užsipuolimą (D. Zaunius konfidencialiai teigė, kad vokiečiai „dėl visokių menkniekių“ kelia skundus „dėl mūsų spaudos laikysenos“⁶¹⁰), bet reagavo pabrėžtinai taktiškai ir pasirūpino paskalas užkardyti⁶¹¹. Pažymėtina, kad iš Prancūzijos atsklidusius gaudus jautriai fiksavo ir Lietuvos diplomatai JAV⁶¹². Berlyno ir Kauno motyvai ir valstybių reikmės, žinoma, buvo skirtingos. Tačiau sutartinai griežtas gaudų neigimas sudarė Reicho ir Lietuvos reakcijų dermės įspūdį. O tai – išties, paradoksaliai – dar labiau kurstė gaudus⁶¹³.

⁶⁰⁹ „*Einer dieser Flieger war, wie festgestellt wurde, von Kugeln getroffen. Auch fand man im Sarg eines Fliegers drei Hände. Die deutschen Behörden haben also allem Anschein nach die Leichen der Ozeanflieger mit größter Eile eingesargt. Zudem sind die Leichen so entstellt, dass sie überhaupt nicht mehr zu erkennen sind. In Kowno ist man der Ansicht, dass beide Flieger abgeschossen wurden. Die Regierung wird von der litauischen Presse aufgefordert, die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abzubrechen. Die Presse betont auch, dass die Angelegenheit einen casus belli abgeben könnte.*“ In: Vokietijos pasiuntinybės Kaune *Aide-mémoire* Lietuvos URM. 1933-08-15. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 2.

⁶¹⁰ Užsienio reikalų ministro D. Zauniaus lydraštis, siunčiant laikraščių iškarpas pasiuntiniui Berlyne J. Šauliui. Kaunas, 1933-08-26. UPENN, Šaulys' Papers, B. 29, F. 91, 1933.I-VIII.

⁶¹¹ Viza ant *Aide-mémoire*: „paprastyti p. ... (neįskaitoma), kad L. Aide pajuoktų panašių žinių skleidimą“. Be datos. Parašas neįskaitomas (gal E. Turausko). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 2.

⁶¹² Pasiuntinio Vašingtone B. K. Balučio šifruota telegrama URM: „*New York World Telegram* liepos dvidešimtpenktos perduoda *United Press* žinią iš Paryžiaus *Le Lempart* būk Berlyno ir Lenkijos diplomatinuose sluoksniuose atvirai komentuojama nepaprastos Dariaus Girėno žuvimo aplinkybės Stop spėliojama lakūnai galėjo būti pripuolamai nušauti neseniai sustiprintų vokiškų antiorlaivinių patuliu Stop sakoma aviatorių kūnai buvę skubiai nugabenti Berlinchenan orlaivio likučiai perkelti kiton vieton nelaimės vieta išvalyta pirm detalus ištyrimo.“ LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 69.

⁶¹³ URM Politikos departamento direktorius konfidencialiai pripažino, kad ypač tautininkų oficiozo bendra pozicija Vokietijos atžvilgiu buvo pernelyg atsargi ir galėjo sudaryti klaidinančio įspūdžio:

Esminė problema buvo ne gandų turinys (jokių įrodymų apie „Lituanicos“ pašovimą nepateikta nei 1933 m., nei vėliau), o jais eskaluojamas politinis angažementas, kuris kirtosi su Berlyno prioritetais, kenkė Kauno siekiams ir buvo „nepatogus“ net geografiškai tolimam ir politiškai atsiribojusiam Vašingtonui. Kiekviena pusė vengė veltis į anoniminių šaltinių skleidžiamas spekuliacijas ar provokacijas, kurios lietė ar net tiesiogiai žeidė kurios nors kitos pusės interesus. Lietuvos valdžia inicijavo oficialų tyrimą ir nutilo; Kaune paskirtieji oficialūs katastrofos tyrėjai (kurie, vos pradėję tyrimą, jau buvo spaudžiami URM) visokius įtarimus išjuokė kaip „absurdus“ ir „nesąmones“. Berlynas ir Vašingtonas vengė viešų komentarų. Todėl nei „Dienos naujienos“, nei kas nors kitas (pavyzdžiui, *chargé d'affaires* M. L. Staffordas, savarankiškai narpliojęs šį politinį detektyvą) nebegalėjo gauti išsamesnių žinių. Taigi ne konkretūs faktai, o būtent jų trūkumas kurstė gandonešių fantazijas. Dėl šios giluminės priežasties gandai įgavo mitologinį pobūdį, jų buvo neįmanoma patvirtinti ar paneigti. Realus kontekstas gandams plisti buvo bendra politinė situacija; pati katastrofa tebuvo pretekstas – it į paruoštą dirvą įkritusi sėkla.

Kaunas atsidūrė kebliausioje padėtyje: gavo brangiausią „Lituanicos“ paveldą, bet turėjo itin mažai galimybių „visuomenei apraminti“ (kaip ragino „Dienos naujienos“)⁶¹⁴. Lietuvos žmonėms buvo sunku adekvačiai suvokti įvykius „nuo pasaulio atsiskyrusioje“ Vokietijoje⁶¹⁵. Kitokio pobūdžio įtarimų kilo Amerikos lietuviams, kurie sušelpė „Lituanicos“ skrydį ir laukė lakūnų (arba jų palaikų bei relikvijų) sugrįžtant į Čikagą⁶¹⁶. Atitokę po emocinio šoko išeiviai JAV stebėjosi, kodėl po „Lituanicos“ katastrofos Berlynas tarsi

„Čia niekas akių neužmerkia dėl V-jos įvykių reikšmės. „Aidas“ dėl savo padėties *faisait bonne* neina, bet dabar irgi turės daryti blogesnę. Išvis matyti ateinant, kylant naują antilietuvišką bangą.“ S. Lozoraičio laiškas pasiuntiniui Berlyne J. Šauliui. Kaunas, 1933-07-09. UPENN, Šaulys' Papers, B. 29, F. 91, 1933.I-VIII.

⁶¹⁴ Manytina, kad Kaunas buvo atsiribojęs nuo Reicho ginklavimosi aktualijų ir savo poziciją grindė apibendrintais duomenimis, neturėjo tikslesnės net vidinio naudojimo informacijos. Jei 1933 m. JAV diplomatinės atstovybės Vokietijoje akylai stebėjo Vokietijos *de facto* militarizavimąsi, ypač oro gynybos ir aviacijos infrastruktūros plėtrą, tai Lietuvos pasiuntinybė Berlyne tik dvišaliams santykiams pasiekus kritinę ribą 1939 – 1940 m. Kaunui tiekė intensyvią informaciją apie karinę politiką, derybas ir strategiją (žr. K. Škirpos ir V. Kaupo slaptus pranešimus URM, in: HIA, E. Turauskas' Papers. B. 6, A. 75015-8M.36, F. 6:2).

⁶¹⁵ Antraštė: Vokietija atsiskyrė nuo pasaulio // *Dienos naujienos*, 1933-10-15, 236 (756), p. 1.

⁶¹⁶ Priminsime: lakūnų sutartyje planuota pasiekus Kauną ne vėliau kaip 1933-08-01 išskristi atgal į JAV. Žr.: *Memorandum Of Agreement*, 1933-05-02. BLKM, DGK.

nusiplovė rankas, Kaunas puolė rūpintis viskuo, o Vašingtonas nebenorėjo rūpintis niekuo. Šlyjančią tautiečių nuotaiką JAV stebėję Lietuvos diplomatai iš dalies patys užsitraukė nemalonę.

Rugpjūčio viduryje B. K. Balutis raporte URM išeivijos bendrą jauseną įvertino pozityviai⁶¹⁷. Pasiuntinys „užrekordavo“ tik du paskirus – Filadelfijos lietuvių ir „Naujienu“ redakcijos – priekaištus Lietuvos vyriausybei dėl savalaikio nesirūpinimo ir pavėluoto perdėto rūpesčio S. Dariumi ir S. Girėnu. Ketindamas paskelbti oficialių paaikškinimų, B. K. Balutis paprašė Kauno „prisiųsti tyrinėjimo komisijos protokolo galutinas išdavas – trumpai telegrafu ir pilnai – paštu.“ Bet po kelių dienų jis Lietuvos laikraščiuose perskaitė apie URM gautą „Vokietijos tyrimo protokolą“ ir pakeitė toną – pats pažėrė priekaištų: kadangi URM nesidalija žiniomis, tai pasiuntinybė Vašingtone neturi kuo atremti „presos, atskirų organizacijų ir asmenų spaudimo“, nes „nuo lavonų pergabenimo Kaunan (...) negavo nei vienos žinios“; padėtis darosi įtempta, nes jau ir iš Lietuvos atsklinda gandų, kurių „negalima ignoruoti tylėjimu“⁶¹⁸. Pasiuntinys keliskart griežtai pareiškė, kad Kaunas „pats sau gaminasi priešus“, nes „ilgas ir atkaklus tylėjimas ir rezoningiausias išvaro iš lygsvaros“⁶¹⁹. Žinių vis tiek nebuvo. Po mėnesio, rugsėjo viduryje B. K. Balutis trečiąkart primygtinai prašė URM atsiųsti duomenų ir įspėjo, kad Amerikos lietuvių spaudoje Lietuvos vyriausybė įtariama „ar tai bijodama kiršinti Vokietiją, ar „pataikaudama vokiškam fašizmui“ slepianti tyrinėjimo davinius“. Diplomatas išvelgė aiškiai gresiantį pavojų: „mūsų organai nesupranta minių psichologijos. Minia negali ramiai laukti, kol užsibaigs ilgas tyrinėjimas. Ji turi būti penima. Jeigu jai nebus duodama žinių, ji pati pasigamins gandų, - kaip iš tikro ir yra.“⁶²⁰ Fundamentali B. K. Balučio įžvalga – juolab, žinant nūdienos politikos jautrumą viešiesiems ryšiams – atrodo kaip labai rimtas signalas

⁶¹⁷ „Visuomenė nekantriai laukia oficialaus Lietuvos vyriausybės komisijos tyrimo davinių ir kolkas yra linkusi nelaimės priežastį matyti nelaimingame atsitikime.“ B. K. Balučio pranešimas URM nr. 44 („Dariaus-Girėno Trans-Atlantinis skridimas“). Vašingtonas, 1933-08-14. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 919-922.

⁶¹⁸ B. K. Balučio pranešimas URM nr. 46 („Dėl Dariaus-Girėno katastrofos“). Vašingtonas, 1933-08-17. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 943-944. 1933-09-16, 1071-1072

⁶¹⁹ *Ibid.*

⁶²⁰ B. K. Balučio pranešimas URM nr. 52 („Dėl Dariaus-Girėno katastrofos“). Vašingtonas, 1933-09-16. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 1071-1072.

Lietuvos užsienio politikos formuotojams: „nejau negalima duoti žinių neangažuojant vyriausybei?“⁶²¹ Bet URM nereagavo. Pasiuntinys prašomos informacijos apie katastrofos tyrimą Kaune toliau negavo. Užtat „nepenima minia“ JAV (kurios, beje, nevaržė griežta cenzūra kaip Lietuvoje) reagavo tiksliai pagal B. K. Balučio prognozes.

„Organų tylėjimas“ ypatingai paveikė S. Dariaus ir S. Girėno artimuosius, bičiulius, bendražygius Čikagoje: neatsitiktinai balsingiausias iš jų, P. Jurgėla, tapo „Soldino miško paslapties“ autoriumi. Priešingai nei „Dienos naujienų“ redakcija Kaune, P. Jurgėla ir jo bendraminčiai Čikagoje visas „paslaptis“ tiesmukai susiejo su „Lituanicos“ pašovimu. Paradoksaliu būdu JAV (valstybėje, kurioje buvo nepalyginamai geresnės sąlygos liberaliems svarstymams) „Lituanicos“ katastrofos problematika buvo supaprastinta ir net suprimityvinta be rimtesnės dingsties. Nustatyti trys-keturi pašovimo versijos šaltiniai; visi traktuotini kaip nepatikimi; vieno autorius – pats P. Jurgėla⁶²².

Iš diplomatinių šaltinių ir spaudos pranešimų paaikškėjo tokia seka: pirmas ir vienintelis apie galimą pašovimą, remdamasis gandas Soldino apylinkėse ir neįvardytais šaltiniais diplomatinuose sluoksniuose Berlyne liepos 20 d. paskelbė Paryžiuje leidžiamas antinacistinės pakraipos laikraštis „*Le Rampart*“. Nežinomo autoriaus straipsnyje pašovimo būdas tiksliau neįvardytas, tik perrašytos sensacingos užuominos apie vokiečių ginklavimąsi iš kito laikraščio, Strasbūro „*Les Dernieres Nouvelles*“. Šis liepos 19 d. tvirtino katastrofos regione besant „kas kelis šimtus jardų“ įtaisytus kulkosvaidžius lenkų žvalgybiniam lėktuvams apšaudyti ir dar buvus išbandytą modernų priešlėktuvinį „prožektorių“ (žinias pasigavo lenkų ir čekų spauda, ypač – 1933 m. birželį Vokietijoje uždraustas, Čekijoje leidžiamas vokiečių socialdemokratų „*Neuer Vorwärts*“). Panašų slaptą nacių ginklą linksniavo

⁶²¹ *Ibid.*

⁶²² Populiari lakūnų žūtis interpretacija išsamiai nagrinėjama str.: SVIDERSKYTĖ G. S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo mįslės ir jų interpretacijos // *Lietuvos valstybingumo branda ir trapumas (1918-1940 m.): mokslinių straipsnių rinkinys* (sud. KAUBRYS S., VYŠNIAUSKAS A. (moksl. red.)). Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2015, p. 180-202.

latvių spauda (liberalios pakraipos laikraštis rusų kalba „Сегодня“⁶²³); iš jos terminas „mirties spinduliai“ pateko Lietuvos žiniasklaidos apyvarton⁶²⁴. Apie šio ar kito paslaptingo ginklo egzistavimą nebuvo ir nėra tikrų duomenų...⁶²⁵ Tačiau tai nesutrukdė liepos 25 d. P. Jurgėlai plačiai pareikšti, kad vokiečiai tikrai galėjo „ultravioletiniais („mirties“) spinduliais nudėti „Lituanicą“: S. Darius ir S. Girėnas „kaipo vokiečių priešo kariuomenės kariai ir dar savanoriai negalėjo sulaukti vokiečių simpatijos“, todėl „aišku tai, kad mūsų lakūnai Atlantiko nugalėtojai buvo pakirsti“, ir „ne gamtos prajovai, bet keli karštagalviai pastoję jiems kelią į džiūgaujantią Lietuvą!“⁶²⁶ Publicistas plačiu mostu net ragino „pareikalauti bausmės tiems vokiečių išgamoms, kurie lietuvių tautos ir pasaulio didvyrius nužudė.“⁶²⁷ Dramatišką toną 1934 m. pratęsė Čikagoje leistas šimtatūkstantinio tiražo JAV žurnalas „Popular Aviation“: jo korespondentas E. S. Brownas iškėlė dar daugiau įtarimų, tik... irgi neprisikasė prie šaltinių⁶²⁸. Kaip ir sakė B. K. Balutis, „minia negalėjo ramiai laukti“: trys šalys tylėjo, spėlionių daugėjo, šaltinių trūko, polemika užsisklendė ydingame rate, kai argumentai kildinami iš tezių (arba dar keisčiau – iš argumentų nebuvimo), o ne atvirksčiai. Ir gandų smagratis įsisuko.

P. Jurgėlos ir E. S. Brownso išradingoje argumentacijoje išsiskiria tik du palyginti tikroviški motyvai: 1) kad „mūsų lakūnai skrido per jautrią vokiečiams vietą“, 2) kad vokiečiai katastrofos vietoje tvarkėsi vieni, be oficialių užsienio atstovų. Pastarasis motyvas – jau nebe paslaptis: iš tikrųjų, vokiečiai savo šalies teritorijoje tvarkėsi teisėtai ir pakankamai nuosekliai, juolab kad JAV ir Lietuvos atstovai atvykti neskubėjo (įtarti vokiečių pareigūnus pašėlusiu skubėjimu, pėdsakų slėpimu nėra pagrindo ir yra iš principo neracionalu: jie liktų taip pat „kalti“ ir priešingu atveju, jei būtų delse,

⁶²³ „Сегодня“ redakcijos dalį sudarė žydų tautybės žurnalistai; informaciją perspausdino Kauno žydų „Volksblatt“. Gal dėl to užsienio reikalų ministras D. Zaunius M. L. Staffordui sakė gandus sklindant „daugiausia žydų kanalais“.

⁶²⁴ Dėl gandų apie mirties spindulius (žinutė) // *Rytas*, nr. 161 (2717), p. 1.

⁶²⁵ J. P. (galimai, Jonas PYRAGIUS). Mirties spinduliai. Ar tokie yra? Ar galima sustabdyti motorai? Kas ligi šiolei žinoma šioje srityje? // *Rytas*, 1933-08-02, nr. 173 (2729), p. 3.

⁶²⁶ JURGĖLA P. Kodėl Darius ir Girėnas Lietuvos nepasiekė // *Margutis*, Čikaga, 1933, VI/14, p. 38-39. Straipsnis perspausdintas arba cituotas eilėje Amerikos lietuvių ir Lietuvos laikraščių.

⁶²⁷ *Ibid.*

⁶²⁸ BROWN E. S. *Did Nazis Shoot...*

laukė atvykstant amerikiečių ar lietuvių diplomatų ir palikę kūnus ilgiau irti vidurvasario kaitroje). Iš tikrųjų vokiečių nenaudai liudijo tokia aplinkybė: pareigūnai iš Berlyno į Kuhdammą atvyko tik apie 13 val., patys pamatė, kaip kaimiečiai tąso lėktuvo nuolaužas, ir tik tada sustiprino apsaugą⁶²⁹; tačiau dėl to Lietuvos pasiuntinybė pareiškė oficialią pretenziją, ir į ją buvo adekvačiai sureaguota⁶³⁰. O „jautrią vokiečiams vietą“ patvirtina toli gražu ne beletristiniai P. Jurgėlos samprotavimai („apie Berlyną eina ištisa gintuvių arba fortų sistema (...) ir Soldinas įeina į tą sistemą“), bet 1933 – 1937 m. JAV Karo ir Valstybės departamentų slapti dokumentai.

1933 m. vidurvasarį JAV diplomatai konstatavo, kad Vokietija pasyvios oro gynybos propaganda dangsto aktyvios ginties prioritetą. Į JAV pasiuntinybę Berlyne ir Valstybės departamentą Vašingtone iš Vokietijos regionų plūdo konfidencialūs pranešimai apie *de facto* karinės paskirties infrastruktūrą: intensyviai kuriamas „strateginių aerodromų“ jungtis šalies pakraščiuose, navigacinių švyturių statybas⁶³¹, naujas oro trasas, personalo mokymus, sparčiai didėjančių „sportinės aviacijos“ pilotų skaičių ir panašiai. 1934 m. visiškai slapti pranešimai apie įtariamus sunkių orlaivių bandymus arba, pavyzdžiui, Vokietijos spaudoje nutylėtas dvimotorio bombonešio *Dornier Do-11* dvi katastrofas⁶³² (likus 7-8 mėn. iki *Luftwaffe* paskelbimo 1935 m. vasario 26 d.) indikavo, kad ir anksčiau vykdyta karinės technikos gamyba ne tik užsienyje (Šveicarijoje), bet net šalies viduje, pasienyje. „Lituanicos“ katastrofos atžvilgiu svarbu pastebėti, kad 1933 m. vidurvasarį intensyviausias JAV

⁶²⁹ „Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus“ // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.

⁶³⁰ „Der Platz sei durch eine Kolonne des freiwilligen Arbeitsdienstes nur unvollkommen abgesperrt worden, sodass das Publikum fast ungehindert Zutritt zu der Unfallstelle hatte. Dem Führer des SA Trupps in Soldin, Herrn Buschmann, sei es zu verdanken, dass die mitgenommenen Andenken bereits zum größten Teil zürückerstattet worden seien. (...) Die Litauische Regierung lege den größten Wert darauf, mit Rücksicht auf das nationale Unglück auch die kleinsten Splitter und Zubehörteile des zertrümmerten Flugzeugs zurückzuerhalten, und bittet deshalb darum, dass die zuständigen Behörden veranlasst werden, die mitgenommenen Andenken wieder einzusammeln und der Litauischen Regierung auszuhändigen.“ Raštas Soldino apylinkei ir kitoms vietos valdžios institucijoms, su nuoroda persiųsti ir reaguoti plačiau. Berlynas, 1933-07-25. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amtes*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁶³¹ Žr. JAV generalinio konsulo Štutgarte Leon Dominion slaptus pranešimus: 1933-07-10, 1933-08-28, 1933-10-12, 1933-10-27. JVNA, RG59, LM-193, 882.7962/ 12; 13; 14; 15.

⁶³² JAV konsulo Štutgarte James P. Moffit visiškai slaptas pranešimas JAV ambasadoriui Berlyne W. E. Dodd: 1934-07-12. JVNA, RG59, 882.7965/1.

karinės žvalgybos srautas sklido iš priešingos, pietvakarinės Vokietijos dalies: priežastis buvo ta, kad Prancūzijos oro pajėgos buvo pajėgiausios; o šiaurės rytuose Lenkijos oro pajėgos stokojo bazių staigiam perdislokavimui ir vertintos kaip palyginti neefektyvios bei „atsilikusios“. Tačiau vēlesni įvykiai atskleidžia, kad įslaptintų veikų būta ir ties siena su Lenkija. Tenykštis „šnipinėjimas iš oro“ Reichui buvo it sena rakštis⁶³³. Galiojant Vokietijos ir Lenkijos 1934 m. sausio 26 d. pasirašytai nepuolimo sutarčiai⁶³⁴, Reicho Aviacijos ministerija 1937 m. sausio 6 d. paskelbė neskraidymo zoną tarp Oderio ir Vartos ir tuo šokiravo užsienio diplomatus (žr. žemėlapi – Priedą nr. 5). JAV ambasadoriaus Varšuvoje John Cudahy Vašingtonui perdavė lenkiškų ir vokiškų šaltinių Varšuvoje patvirtintus duomenis, kad zona dislokuota pasienio teritorijoje, kuri arčiausiai priartėja prie sostinės ir dėl to galėtų būti panaudota puolimui iš Rytų; taigi Reicho aukščiausia vadovybė aiškiai siekė sumažinti oro žvalgybos galimybes; be to, „nėra abejonės, kad vokiečiai rengia įtvirtinimus draudžiamoje zonoje (...) ir kad įtvirtinimai yra didelės strateginės reikšmės bei tokio pobūdžio, kad gali teikti skaitlingus dalinius tarnybai kitose vietovėse.“⁶³⁵ J. Cudahy pranešime detaliai aprašytas draudžiamos zonos „kvadrato“ vakarinis pakraštys beveik lietė „Lituanicos“ katastrofos vietą – buvo vos už keliolikos kilometrų nuo jos⁶³⁶. Tai toli gražu nepagrindžia gandų apie „Lituanicos“ pašovimą, užtat leidžia suprasti, kad Berlynui turėjo būti visiškai neparankios įvairios fantazijos, spekuliacijos ir insinuacijos; apskritai, buvo nepageidaujamas į pasienio regioną telkiamas tarptautinės bendruomenės dėmesys. Tai leidžia įvertinti objektyviai egzistavusias aplinkybes, kurias

⁶³³ Plg. mjr. Hattendorffo liudijimą apie pirminius „Lituanicos“ katastrofos pranešimus: „Maj. Hattendorffui iš Rosenthalio netgi buvo pranešta, kad ties Kuhdammu nukritęs nežinomas lėktuvas; lėktuvas esąs visiškai sudegęs ir lakūnai nepalikę jokių pėdsakų. Ta žinia Berlyno oro policijoje komentuota ta prasme, kad tai galėjo būti lenkų lėktuvas.“ In: Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.

⁶³⁴ Išsamiau apie sutartį ir Vokietijos ir Lenkijos santykius: STEINER Z. The triumph... p. 62-63.

⁶³⁵ JAV ambasadoriaus Varšuvoje John Cudahy slapti pranešimai JAV valstybės sekretoriui 1937-01-27; 28. JVNA, RG59, Dec. File 1930-1939. Box 6827. 882.7961/ 37; 38.

⁶³⁶ “The territory in question, which is shaped like a quadrangle, is limited on the North along the Warta from the city of Landsberg to a point which would mark the crossing of the Warta with a line drawn between Braetz and prittisch. On the south the quadrangle follows the Oder from the city of Crossen to the city of Tschischerzig. On the East the quadrangle follows a line which crosses Tschicherzig, Zuellichau, Sternberg, and Krosno. On the West the quadrangle is bound by Landsberg, Zielenzig, Sternberg and Krosno.” *Ibid.*

glūdėjo anapus viešos komunikacijos ir darė jai didelę įtaką, formavo vidaus bei užsienio politikos tendencijas. Iš dalies, tai nulėmė Vokietijos, JAV, galimai ir Lietuvos oficialias pozicijas ir veiksmus po „Lituanicos“ katastrofos. Griežtai rezervuota šalių nuostata reiškesi it sutartiniu valdžių tylėjimu. Šis ne „apramino“, o dirgino, anot B. K. Balučio, peno ištroškusių minią.

Argumentuota diskusija nesusiformavo net JAV, nors joje (vienintelėje iš trijų šalių) propaguota žodžio laisvė implikavo tam tinkamas sąlygas. Karinės žvalgybos duomenis studijuojantis ir izoliacionizmu susisaistęs Vašingtonas, anot populiarus posakio, užsisiuvo burną. Dėl to perniek nuėjo 1933 – 1935 m. JAV Valstybės departamentui ir Kongresui pateiktos mažiausiai 13 peticijų ir rezoliucijų, kuriose Amerikos lietuviai reiškę susirūpinimą dėl sklindančių gandų, reikalavo atlikti oficialų „Lituanicos“ katastrofos tyrimą JAV ir paviėšinti išvadas. Kreipėsi šie asmenys ir organizacijos (chronologine tvarka):

- Lietuvių politinis klubas Skrantone, Pensilvanijoje⁶³⁷;
- Niudžersio lietuvių taryba Niuarke⁶³⁸;
- JAV Lietuvių legiono Pirmasis postas Bruklina, Niujorke⁶³⁹;
- S. Dariaus artimieji (JAV piliečiai: motina, seserys, brolis, įbrolis) Čikagoje, Ilinojuje⁶⁴⁰;
- Filadelfijos lietuvių organizacijos⁶⁴¹;
- Amerikos lietuvių teisininkų asociacija Čikagoje, Ilinojuje (vienas komiteto narių – S. Dariaus advokatas R. A. Vasalle)⁶⁴²;
- Dariaus-Girėno memorialinio fondo komitetas (pirmininkas – R. A.

⁶³⁷ Mitingo ir kasmečio susirinkimo rezoliucija, 1933-08-13. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 25.

⁶³⁸ Tarybos prezidento Vincento W. Ambroze ir Peter J. Kilda pasirašyta, kongresmeno Peter A. Cavicchia sekretoriato Valstybės departamentui persiūsta mitingo rezoliucija, 1933-08-10. Pakartotinis V. W. Ambroze kreipimasis 1934-09-28. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 30; 60.

⁶³⁹ Posto vado Vinco Vyšniaus kreipimasis. 1933-08-21. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 26. Pakartotinis kreipimasis ir standartinis R. F. Kelly atsakymas, 1933-09-01, 1933-11-06. BLKM, DGK.

⁶⁴⁰ Ranka (manytina, S. Jucus) rašytas „Dariaus šeimos“ (*Darius' Family*) laiškas, 1933-08-30. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 34.

⁶⁴¹ Mitingo rezoliucija, pasirašyta mitingo pirmininko John V. Grinius ir sekretoriaus Zigmundo Jankausko. 1933-09-10. *Ibid.*, 37.

⁶⁴² Advokato John B. Borden pateikta peticija, pasirašyta J. B. Borden, Josepho J. Grich, Rudolph A. Vasalle ir kitų. 1933-09-20. *Ibid.*, 41.

Vasalle, sekretorius – P. Jurgėla)⁶⁴³;

- Lietuvių politinis klubas Lackawanna apygardoje (Scrantonas, Pensilvanija)⁶⁴⁴;

- Amerikiečių-lietuvių asociacija Čikagoje; Baltijos-Amerikos lyga kartu su veteranų organizacijomis Maspethe, Niujorke⁶⁴⁵ (persiųsta JAV Kongreso Atstovų rūmams ir Teisingumo departamentui⁶⁴⁶).

Bene aktyviausiai reikėsi buvęs skridimo Fondo veikėjas ir S. Dariaus advokatas R. A. Vasalle. Jis kreipėsi ir į JAV Senatą⁶⁴⁷. Veikiausiai, jo iniciatyva subruzdavo JAV lietuvių teisininkų asociacija⁶⁴⁸; jo ir P. Jurgėlos pastangomis žurnalo „*Popular Aviation*“ redaktorius B. G. Davis Valstybės departamento žiniai pateikė E. S. Brown'o straipsnį⁶⁴⁹. Advokatų kontora „*Kal & Zaretsky*“ kreipėsi į Baltuosius rūmus prašydama JAV prezidento F. D. Roosevelto įžanginio žodžio (matyt, P. Jurgėlos) knygai apie S. Darių ir S. Girėną⁶⁵⁰. Tūlas niujorkietis John T. Jones išjudino net du – Karo ir Valstybės – departamentus, tiesmukai reikalaudamas JAV vyriausybės aiškiai pasakyti, ar ji tyrė „Lituanicos“ katastrofą, ar ne⁶⁵¹. Bet Vašingtonas neprakalbo. 1933 – 1935 m. susirašinėjimas (tiksliau, R. F. Kelly profesionaliai koordinuojamas biurokratinis „atsimušinėjimas“, kurio metu Valstybės departamentas išsiuntė daugiau nei 20 standartinių atsakymų) išsklaido mitus ir parodo tikrąjį Vašingtono „susirūpinimą“ kaip galint vengti politinių „nepatogumų“.

Taigi nepriklausomi, visuomenės inicijuoti „Lituanicos“ katastrofos tyrimai buvo negalimi Berlyne ir nesusiklostė nei Kaune, nei Vašingtone.

⁶⁴³ Advokato R. A. Vasalle ir P. Jurgėlos pasirašytas kreipimasis. 1933-10-06. *Ibid.*, 43.

⁶⁴⁴ Mitingo rezoliucija, 1934-10-15. *Ibid.*, 62.

⁶⁴⁵ Mitingo rezoliucija, 1935-04-06. *Ibid.*, 70.

⁶⁴⁶ Čikagos kongresmeno Atstovų rūmuose Adolph Joachim Sabath laiškas generaliniam prokurorui Homer Cumings, 1935-02-06. *Ibid.*, be id. nr.

⁶⁴⁷ R. A. Vasalle laiškas senatoriui James Hamilton Lewis, 1933-10-06. *Ibid.*, 45.

⁶⁴⁸ Dariaus ir Girėno paslaptis – į Vašingtoną. Amerikos lietuvių advokatų draugija reikalauja, kad JAV ištirtų Dariaus ir Girėno žuvimo priežastį // *Lietuvos žinios*, 1933-09-23, nr. 216 (4306), p. 1.

⁶⁴⁹ B. G. Davis laiškas valstybės sekretoriui Cordell Hull, 1934-08-11. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 56.

⁶⁵⁰ „*Kal & Zaretsky*“ laiškas JAV Prezidentui F. D. Rooseveltui, 1934-12-20; prezidento sekretoriaus pavaduotojo Stephen Early laiškas valstybės sekretoriui Cordell Hull, 1934-12-22. *Ibid.*, 64.

⁶⁵¹ “[*War Department has*] no information in regard to any investigation made as to the cause of the fatal crash of the *Bellanca monoplane „Lithuanica“*“. In: JAV karo sekretoriaus George Henry Dern laiškas (su nuoroda į John Theodore James laišką, 1934-08-22) valstybės sekretoriui Cordell Hull. Vašingtonas, 1934-09-10. *Ibid.*, 58.

II. 2. 2. Formalūs katastrofos tyrimai: lūkesčiai ir išdavos.

Vokietijoje ir Lietuvoje atliktų oficialių tyrimų medžiaga išliko fragmentiška. Nustatyta, kad ji tik nepilnus metus (maždaug nuo 1933 m. rugpjūčio 2 d. iki 1934 m. balandžio 16 d.) kaupta URM „Tarpžinybinės komisijos byloje“; vėliau buvo išsklaidyta. Dalis medžiagos iki šiol nerasta: ji sunyko, buvo sunaikinta arba saugoma nežinomoje vietoje.

Pagrindiniai dokumentai:

- „Pranešimas apie lėktuvo „Lithuanica“ avariją“ (Pranešimas)⁶⁵²: Berlyno Tempelhofo apsaugos policijos pareigūnų – mjr. Hattendorffo (jis įvardytas kaip Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento „oro susisiekiimo referentas“, t. y. patarėjas) ir vyr. ltn. Baumert – katastrofos vietoje atlikto tyrimo išvados (4 lapai), 1933 m. liepos 24 d. patvirtintos Berlyno oberprezidento institucijos atstovo ir vėliausiai liepos 29 d. aprobuotos Vokietijos URM ir Aviacijos ministerijos;

- A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės „darbo išdavos“ (Aktas)⁶⁵³: Aviacijos karininkų – viršininko plk. ltn. A. Gustaičio, kpt. V. Morkaus, mjr. V. Reimonto ir kviestinio nario mjr. A. Gavelio – Kaune atlikto tyrimo išvados (5 lapai), formaliai rengtos nuo liepos 24 d. iki rugpjūčio 30 d.; rugsėjo 22 d. patvirtintos Tarpžinybinės komisijos; URM leidimu paskelbtos spaudoje spalio 7 („Lietuvos žiniose“) ir 9 d. („Lietuvos aide“) ⁶⁵⁴;

- Priedų paketas: 1933 m. liepos 18 – rugsėjo 6 d. laikotarpio dokumentai anglų, vokiečių ir lietuvių kalbomis (mažiausiai 35 nenumeruoti lapai: anksčiau pakete jų gal buvo daugiau⁶⁵⁵). Tai – Pranešime ir Akte minimi Priedai, paimti iš URM ir veikiausiai saugoti LAK atstovų⁶⁵⁶.

⁶⁵² Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento institucijos Pranešimas. Parašas – Dr. Usinger. Šarlotenburgas, 1933-07-24 (nuorašas, versta į liet. k.). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25-34.

⁶⁵³ Inž. plk. ltn. Antano Gustaičio, kpt. Vlodo Morkaus, mjr. Viktoro Reimonto pasirašytas Akto originalas. Be datos. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 49-54.

⁶⁵⁴ Dariaus ir Girėno žuvimo priežastys, kurias nustatė speciali komisija // *Lietuvos žinios*, 1933-10-07, nr. 228 (4318), p. 5. Vėlesnė publikacija (tradiciskai klaidingai laikoma pirmu Akto paviešiniu): Specialistų žodis dėl lakūnų Dariaus ir Girėno katastrofos // *Lietuvos aidas*, 1933-10-09, nr. 228 (1900), p. 6-7.

⁶⁵⁵ Priedai I – IX. Priedų paketas. Privati saugykla.

⁶⁵⁶ Priedų paketo analizė: SVIDERSKYTĖ G. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo Akto priedai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 7, p. 478-483. Radinio aprašymas populiarinimo str.: *Lituanicos* katastrofos tyrime – sensacingas radinys // *Valstybė*, 2012, nr. 12, p. 82-88.

Akto tekstas plačiausiai išgarsintas: perspausdintas iš „Lietuvos aidų“. Priedų paketas 2012 m. rugsėjį aptiktas autorės (netikėtoje vietoje – privačiame seife, kurio savininkai labai mažai težinojo apie S. Dariaus ir S. Girėno bylą). Pranešimas bent iki 1990-ųjų nepublikuotas, istoriografijoje nenaudotas.

Pranešimo savitą *incognito* statusą Lietuvoje nulėmė paprasta priežastis. 1933 m. iš Vokietijos gaunami oficialūs dokumentai Kaune buvo telkiami tokiam „informacijos centre“: registruojami URM (kai kurie – slapoje raštinėje), dedami į „Tarpžinybinės komisijos bylą“ ir naudojami tik prieigą turinčių asmenų. Viso Pranešimo teksto (priešingai nei Akto) URM neperdavė Lietuvos dienraščiams; „Lituanicos“ temą nagrinėję autoriai rėmėsi periodika ir ilgokai neaptiko šio dokumento, saugomo LCVA⁶⁵⁷. Užsienyje Pranešimas irgi negalėjo išplisti. Berlynas buvo suinteresuotas neeskaluoti „Lituanicos“ temos ir bent neskatino jo viešinti. Vokietijos URM tik atsižvelgdama į primygtinį Lietuvos pasiuntinybės Berlyne prašymą nedelsdama perdavė Pranešimą Kaunui⁶⁵⁸. JAV pasiuntinybė Berlyne juo turbūt nesidomėjo. Pranešimas neminimas Valstybės departamento byloje *Darius & Girch*, tad Vašingtone negautas (arba gautas, perduotas kitų padalinių žiniai ir dėl sunkiai paaiškinamų priežasčių nė kart nepanaudotas Rytų Europos reikalų skyriaus). Aktas – priešingai, byloje *Darius & Girch* gausiai cituojamas: JAV *chargé d'affaires* Kaune M. L. Staffordas siųsdamas Vašingtonui lietuvių karininkų tyrimą jį įvertino pabrėžtinai pozityviai⁶⁵⁹, Valstybės departamentas juo oficialiai grindė nesikišimo nuostatą: valstybės sekretorius C. Hullis ir Rytų Europos reikalų skyriaus viršininkas R. F. Kelly pridėdavo Akto teksto vertimą

⁶⁵⁷ Akto ir Pranešimo sklaida nagrinėta str.: SVIDERSKYTĖ G. „Lituanicos“ katastrofos oficialieji tyrimai 1933 m.: nauji faktai ir išvalgos // *Lietuvos istorijos studijos*, 2013, t. 31, p. 98-114; SVIDERSKYTĖ G. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo akto priedai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 7, p. 478-483.

⁶⁵⁸ „Der Litauische Gesandtschaft pflegt das die Kommission der Berliner Flugpolizei diesen Unfall untersucht habe, bereits einen Bericht darüber erstattet habe. Die Litauische Regierung wurde dankbar für sein, wenn ihr mit möglichster Beschleunigung eine Abschrift dieses Berichts zugestellt werden konnte.“ *Auswärtiges Amt* memorandumas, 1933-07-25. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amtes*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁶⁵⁹ “The findings indicate that a close study was made of the condition of the equipment, the route of flight, and the state of the machine after it crashed in the forest.” JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo pranešimas nr. 277 JAV valstybės sekretoriui (“*Investigation of deaths of Lithuanian-American flyers*”). Kaunas, 1933-10-10. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 47.

prie atsakymų visų rangų interesantams – nuo JAV vyriausybės ir Kongreso narių iki eilinių JAV piliečių.

Pranešimas ir Aktas šiame darbe vienodai svarbūs, nes: 1) Vokietijoje lokalus Pranešimas aprobuotas ir vyriausybinio lygiu, 2) Pranešimą gavusi URM persiuntė Tarpžinybinei komisijai ir ši perdavė A. Gustaičio vadovaujamai pakomisei, taigi lietuvių tyrėjai jį turėjo savo žinioje. Nagrinėjant oficialius tyrimus nesikliaujama M. L. Staffordo ar kitu „pozityvu“: aiškinamasi, ar nuodugniai atliktos techninės (lėktuvo įrangos, konstrukcijos, deformacijų, kitos) ir teismo medicinos ekspertizės, įgulos dokumentų, skrydžio plano ir faktinių aplinkybių patikra. Įvertinamos sudėtingos tyrėjų darbo sąlygos. Laikoma, kad pagrindinė prielaida inicijuoti oficialų tyrimą Vokietijoje buvo geografinė vietovė (lėktuvas sudužo Reicho teritorijoje), o Lietuvoje – visuomenės spaudimo pakurstyta politinė valia. Pagrindinė kliūtis tyrimų sklandesniam įgyvendinimui buvo (dėl valstybinių interesų viršenybės) tikėtini suvaržymai.

Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento oro susisieki mo referentas (patarėjas) mjr. Hattendorffas su vyr. lt n. Baumertu „avarijos ištyrimą vietoje“ atliko ypač skubiai: mažiau nei per 7 dienas. Pranešimo priedai (A. Rosenthal ir H. Griebeno apklausų protokolų nuorašai) leidžia manyti, kad Tempelhofo oro uosto apsaugos policijos pareigūnai iš dalies rėmėsi Rosenthalio žandaro W. Schröderio surinktais pirminiais duomenimis (šio pasirašytos liudininkų apklausos yra vieninteliai liudijimai, esantys Pranešime, Akte ir Priedų pakete). Pažymėtina, kad Pranešimo ir W. Schröderio pirminio raporto savivaldos institucijoms struktūra beveik identiška⁶⁶⁰. Abiejuose eliminuota svarbi loginė grandis: pradžioje rašoma apie žuvusius JAV piliečius ir JAV registruotą sudužusį lėktuvą; bet toliau apie JAV oficialius atstovus neužsimenama ir gale tiesiog konstatuojama, kad viskuo pasirūpino Lietuvos atstovai (Pranešime: „žuvusiųjų lakūnų priėmimas į

⁶⁶⁰ Rosenthalio žandaro W. Schröderio pranešimas Soldino miesto valdybos nariams ir Frankfurto prie Oderio apkr ities prezidentui (*Landrat zu Soldin, Regierungspräsidenten in Frankfurt (Oder)*). Priedai: Annos Rosenthal ir Herberto Griebeno apklausų protokolų nuorašai. 1933-07-17. *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam, Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b*.

Soldino koplyčią buvo dalyvaujant Lietuvos pasiuntinybės atstovams ir glaudžiai bendradarbiaujant Soldino landratui“). Berlyno policininkai, kaip ir Rosenthalio žandamerijos viršininkas, apsiribojo tiesiogine funkcija ir nesigilino į teisinius ir politinius aspektus, esamus aukštesnių institucijų kompetencijoje. Be to, jie apsiribojo lokaliais (ir ne visais, tik paskirais) šaltiniais: šis principas konstatuotas Pranešimo preambulėje („vietoj padarė šį katastrofos ištyrimą“) ir nuosekliai patvirtintas dėstyme. Iš Priedų pakete rastų Pranešimo priedų ir kitų dokumentų nustatyta, kad nemažą dalį potencialios tyrimo medžiagos Soldino policija nedelsdama perdavė Lietuvos pasiuntinybei Berlyne: liepos 17 ir 18 d. Soldino policijos vachmistras (puskarininkis) W. Shultzas pasiuntinybės atašė B. Paliokui perdavė lakūnų asmeninius daiktus; tuo pat metu Soldino kapinių koplyčioje pašarvoti ir gabenimui į Kauną paruošti lakūnų palaikai; nuo liepos 18 d. į geležinkelio stotį Rosenthalyje vežtos ir į vagonus krautos „Lituanicos“ nuolaužos (liepos 21 d. jos jau buvo Kaune); liepos 20 d. B. Paliokui perduoti „Lituanicos“ kabinoje rasti antspaudai ir kai kurie dokumentai. Spaudos (tiksliau, V. Kaupo pranešimų „Eltai“) duomenimis, tyrėjai „užlaikė“ tik kai kuriuos žemėlapius ir „skrydžio dienyną“ (kurį V. Kaupas teigė vartęs katastrofos vietoje ir kurio egzistavimu abejojo JAV atstovas Kaune M. L. Staffordas). Nerasta duomenų, kad Berlyno policininkai Hattendorffas ir Baumertas savo vardu ar per kitas Reicho institucijas būtų kreipęsi ir/ ar gavę duomenų iš JAV arba Lietuvos institucijų.

Darytina išvada, kad vokiečių tyrėjus varžė objektyvūs ir subjektyvūs veiksniai: tarnybinė subordinacija, ribotas laikas ir ištekliai. Ruošdami „avarijos ištyrimą vietoje“ jie:

- rėmėsi W. Schröderio parengtais apklausų protokolais ir neapklausė daugiau liudininkų (Pranešime: „liudininkų nebuvo, nes katastrofa įvyko tamsią naktį“);

- prieštaringai pateikė duomenis apie „Lituanicos“ pastebėjimą Berlinchene, galimai patys jų netikrino (Pranešime: „yra pranešimai iš savanorių darbininkų stovyklos prie Berlinchen, kad jie pastebėję degančias rankines rakietas, bet tikrų žinių apie tai nėra“);

- rėmėsi tik katastrofos vietoje atlikta preliminarია teismo medicinos ekspertize (Pranešime: „Pakviesti gydytojai konstatavo, kad abudu lakūnai yra mirę ir Landsbergo teismo organai kūnus leido paimti“);

- neatliko visų lėktuvo prietaisų ir/ arba konstrukcijos techninės ekspertizės, geriausiu atveju ją atliko iš dalies, vos per 24 val. nuo liepos 17 d. 13-14 val. iki liepos 18 d. 15 val. (Pranešime aprašytas „lėktuvo dalių“ išsidėstymas katastrofos vietoje kelia abejonių, nes vietoje 6 lėktuvo kuro bakų paminėti 5; toliau nepaaiškintas teiginys – esą „negalima manyti“, kad nelaimė įvyko „dėl sugedimo svarbių lėktuvo dalių ore“; nepatikslintas metodas, kuriuo remiantis apskaičiuotas kuro talpų tūris ir gabentas, suvartotas bei nesuvartotas kuras; vienas svarbiausių faktorių – kuro likutis – aprašytas aptakiai: „jokių žymių išbėgusio benzino negalima buvo pažinti“, „nerasta daug benzino“, „viename bake buvo apie 10-15 ltr. benzino, o kiti bakai buvo tušti“);

- neturėjo lakūnų skrydžio dienyno arba (kažkodėl) apie jį neužsiminė (Pranešime: apie skrydį Europoje „lakūnai nepaliko (...) jokių pažymėjimų“);

- grindė menamo maršruto hipotezę iš esmės vienu – I ir II etapų – žemėlapiu, kuriame pažymėtas S. Dariaus planuotas maršrutas iki Londono ir išlikę skrydžio metu darytų pastabų (Pranešime tiksliai perrašyti „30 tarpų su atstumo ir kompasu kurso nurodymu“; faktinio vidutinio greičio ir laiko skaičiavimai – labai apibendrinti);

- rėmėsi vieno meteorologo – dr. Soultetus – pažyma apie menamas orų sąlygas ir jo pastaba dėl slėgio skirtumo (-6 mm) Niujorke ir Soldino apylinkėse (Pranešime: „todėl jų aukščio rodiklis galėjo rodyti apie 70 mtr. daugiau (...) lakūnas skrisdamas manė esąs aukščiau, kaip tikrumoj buvo“⁶⁶¹).

Konstatuota, kad įvyko nelaimingas atsitikimas, iš esmės nulemtas

⁶⁶¹ Tarpdalykinėje studijoje slėgio faktorius patikslintas kaip galimas, nors mažai tikėtinas (kvalifikuoti pilotai negalėjo neįvertinti slėgio skirtumo, aukštį veikiausiai bandė nustatyti vizualiai): „ne visai aišku, ar vokiečių meteorologo pažymoje nurodomas slėgis jūros lygyje (755 mm) ar katastrofos vietos aukštyje. Labai tikėtina, kad tai – slėgis jūros lygyje (reanalizės duomenimis, katastrofos vietoje 0 val. UTC laiku buvo 756,7 mm). Būtina atkreipti dėmesį ir į absoliutaus aukščio skirtumą: apie 7 m virš jūros lygio oro uoste ir apie 70 m katastrofos vietoje, - tai ir vėl panašus aukščio skirtumas. Jei dr. Soultetus nurodė slėgį jūros lygyje, tai, kad ir kaip būtų keista, sudužusio lėktuvo aukščio rodiklis turėjo rodyti apytiksliai teisingą aukštį virš paviršiaus. Jei dr. Soultetus nurodė slėgį katastrofos vietoje, tai sudužusio lėktuvo aukščio rodiklis turėjo užsifikuoti ties 60-70 m riba.“ In: SVIDERSKYTĖ G. *et al.* Weather Conditions... p. 119-130.

žmogiškojo faktoriaus, t. y. lakūnų klaidos: „blogėjantis į rytus oras (debesys 100-200 mtr. aukšty⁶⁶²) ir ypatingai tamsi naktis galėjo būti priežastis, kad lakūnai buvo visiškai pametę orientavimąsi. (...) Lakūnai turėjo susirūpinti nedidele benzino atsarga ir todėl beieškodami nutūpimo vietos – nukrito. (...) Lakūnai nukrito ieškodami vietos nusileisti, dėl benzino trūkumo ir negalėdami dėl nakties tamsos, didelio nuovargio, nuo ilgo be patarimų skridimo apskaičiuoti aukštį“.

Pranešimas, pasirašytas Berlyno oberprezidento institucijos atstovo Dr. Usingerio (matyt, oberprezidentą pavadavęs tarnautojas; asmens tapatybė nenustatyta), datuotas liepos 24 d. Vėliausiai liepos 26 d. Pranešimas perduotas tvirtini Aviacijos ministerijai⁶⁶³. Ne vėliau kaip liepos 29 d. Pranešimas su priedais įteiktas Lietuvos pasiuntinybei Berlyne. Į Kauną išvykusį pasiuntinį J. Šaulį pavaduojantis L. Dymša liepos 30 d. pranešė URM, kad oro paštu išsiuntė dokumentus: „Turiu garbės siųsti vakar vakare *Auswärtiges Amt*’o atsiųstą Brandenburgijos ir Berlyno Oberpresidento pranešimą dėl „Lituanicos“ žuvimo. – Priedų: Pranešimas su priedais“. Ant L. Dymšos lydraščio – URM slaptos raštinės spaudas ir viza: „Į Tarpžinybinės Komisijos bylą. 1.VIII.1933“⁶⁶⁴. Pranešimo vokiškas originalas galimai prapuolė kartu su kitais šios bylos dokumentais⁶⁶⁵. Pranešimas su priedais URM išverstas į lietuvių kalbą ir perduotas Tarpžinybinei komisijai. Jau kitą dieną jis įteiktas „Lituanicos“ katastrofos priežastis tiriančios pakomisės pirmininkui plk. ltn. A. Gustaičiui; dokumentus perdavė Tarpžinybinės komisijos sekretorius, URM valdininkas Jonas Švelnikas: „1933. VIII. 2 d. 9 val. 45 min. Iš viso 17 lapų, kurių tarpe 3 priedai su atvaizdais ir katastrofos planais.“⁶⁶⁶

⁶⁶² Debesuotumą patvirtina meteorologinė reanalizė; *ibid.* T. p. žr. disertacijos Priedą nr. 4.

⁶⁶³ „Oro ministerija, peržiūrėjus, protokolą perduos reicho užsienių reikalų ministerijai, o ši įteiksianti Lietuvos Pasiuntinybei.“ In: Protokolas mūsų žuvusių lakūnų reikalu („Eltos“, t. y. redaguota V. Kaupo žinutė iš Berlyno) // *Rytas*, 1933-07-27, nr. 168 (274), p. 1.

⁶⁶⁴ Pasiuntinybės Berlyne I sekretoriaus Leopoldo Dymšos lydraštis URM. Berlynas, 1933-07-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 60.

⁶⁶⁵ Tik nuorašas lietuvių kalba yra ir 2013 m. rastame Priedų pakete; šio genezės ir vidinės struktūros išsami analizė: SVIDERSKYTĖ G. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo akto priedai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 7, p. 478-483.

⁶⁶⁶ Kpt. Žongailos pranešimas apie dokumentus, gautus iš Tarpžinybinės komisijos sekretoriaus Jono Švelniko, įsipareigojant juos perduoti Antanui Gustaičiui. Kaunas, 1933-08-02. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 59.

Kaune plk. ltn. A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės atliktas oficialus tyrimas skyrėsi pirmiausia aukštesniu instituciniu lygmeniu: ministro pirmininko sudarytos Tarpžinybinės komisijos sprendimu jį atliko Aviacijos karininkai – Technikos sk. viršininkas plk. ltn. A. Gustaitis, Aviacijos mokyklos viršininkas mjr. V. Reimontas ir 6-tos eskadrilės karo lakūnas kpt. V. Morkus⁶⁶⁷. Antras esminis skirtumas – terminai: tyrimas pradėtas savaite vėliau (tą pačią dieną, kai Berlyno oberprezidentas patvirtino vokiečių policininkų tyrimą), užtat tęsėsi ilgiau, 5-6 savaites. Oficialiai pakomisė veikė nuo liepos 24 d.⁶⁶⁸ Praktiškai, tyrimas vyko jau prieš tai: A. Gustaitis (LAK vicepirmininkas) neabejotinai keitėsi informacija ir ją analizavo kartu su kitais LAK nariais (Soldine apsilankiusiais kpt. V. Morkumi ir inž. K. Bulota, Aviacijos 5 eskadrilės vadu mjr. J. Pyragiumi, LAK pirmininku prof. Z. Žemaičiu); liepos 21 d. LAK vadovai netgi raštu paprašė URM „išduoti visą įvykio bylą“⁶⁶⁹ (tik tada jos dar negavo). Skaičiuojant nuo liepos 21 d. (iškart po S. Dariaus ir S. Girėno laidotuvių) iki rugpjūčio 30 d. (A. Gustaičio užfiksuotos tyrimo pabaigos⁶⁷⁰), tyrimas iš viso truko 41 kalendorinę dieną imtinai; skaičiuojant nuo liepos 24 d. – 38 dienas imtinai; t. y. apie 6 kartus ilgiau nei vokiečių tyrimas. Pagaliau, trečias esminis skirtumas – išteklių: Aviacijos karininkai jų turėjo žymiai daugiau. Šie trys skirtumai liudija Kaune atlikto tyrimo labai ir tarytum patvirtina M. L. Staffordo optimistišką „pozityvą“. Tačiau panagrinėjus atidžiau, tenka pastebėti „negatyvą“: šališkumą ir nesinaudojimą turimais (esamais ar galimais, pasiekiamais) ištekliais. Aviacijos karininkai:

- aktyviai reiškė asmenines išankstines nuostatas ir/ arba patyrė politinį spaudimą: vykstant tyrimui kartu su Tarpžinybinės komisijos ir LAK nariais

⁶⁶⁷ Pakomisė sudaryta „einant aviacijos viršininko parėdymu“ (žr. Akto preambulę). Aviacijos viršininkas gen. št. plk. S. Pundzevičius ir Aviacijos Technikos sk. viršininkas plk. ltn. A. Gustaitis buvo Tarpžinybinės komisijos nariai.

⁶⁶⁸ Tarpžinybinės komisijos I posėdyje nariai apsibrėžė kompetencijos ribas („pirmoje eilėje rūpintis visos žuvusiųjų skridimą liečiančios medžiagos tvarkymu“) ir pavedė katastrofos priežastis ištirti „suauresnei specialistų komisijai“. Žr.: Tarpžinybinės komisijos Protokolas Nr. 1. Kaunas, 1933-07-24. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 93.

⁶⁶⁹ LAK pirmininko Z. Žemaičio ir sekretoriaus mjr. J. Pyragiaus raštas URM Teisių-administracijos departmaneto direktoriui K. Bizauskui. Kaunas, 1933-07-21. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 104.

⁶⁷⁰ „Darbas baigtas rugpjūčio 30 d.“ In: plk. ltn. A. Gustaičio raportas Karo aviacijos viršininkui gen. št. plk. S. Pundzevičiui. Kaunas, 1933-09-22. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 48.

(kuruojami URM ir ypač „Eltos“) „dementavo gaudus“ spaudoje⁶⁷¹ ir renginiuose⁶⁷². A. Gustaitis liepos 27 d. publikai vasaros teatre net išvardijo katastrofos priežastis,⁶⁷³ - iš esmės tokias, kokias vėliau patvirtino Akte; jomis tendencingai tvirtinta lakūnų parengtis „pilnoje aukštumoje“ ir kategoriškai neigta „kaip visiškai prasimanyta katastrofos priežastis, kad lakūnai esą pašauti“ (pastarasis silpnai argumentuotas įterpinys Akto pabaigoje ypač verčia manyti apie išankstinę užduotį „dementuoti gaudus“);

- neatliko tyrimo įvykio vietoje ir neturėjo pirminių duomenų (apie informacijos mainus su vokiečių institucijomis nežinoma). Rėmėsi Pranešimu ir V. Morkaus sudaryta katastrofos vietos schema, kurioje („liepos 18 d. 8 val.“, t. y. praėjus maždaug 30 val. po katastrofos) užfiksuotas jau pakitęs vaizdas⁶⁷⁴;

- rėmėsi liepos 18-19 d. Soldine besilankiusių V. Morkaus ir K. Bulotos duomenimis; šie dalį informacijos – katastrofos laiko, kuro likučio ir signalinių raketų skaičių – sužinojo iš vokiečių ir neturėjo galimybės patys patikrinti⁶⁷⁵;

- rėmėsi vokiečių Pranešime atkartotais, W. Schröderio parengtais A. Rosenthal ir H. Griebeno apklausų protokolais, neieškojo ir neapklausė daugiau

⁶⁷¹ „Lituanica“ pašauta nebuvo. Pareiškė inž. K. Bulota. Tikroji katastrofos priežastis // *Naujos žinios*, 1933-08-30“; „Lituanicos“ pašovimas didelė nesąmonė. Pareiškė aviacijos kapitonas Morkus // *Naujos žinios*, 1933-09-05 (in: iškarpu albumas „Dariaus-Girėno žygis, I VDKM, G-1354/5). T. p.: Dar dėl gaudų apie Darių ir Girėną. Av. plk. ltn. Gustaičio ir prof. Oželio pareiškimai // *Lietuvos aidas*, 1933-08-30, nr. 195 (1867), p. 1.

⁶⁷² Rytoj pranešimas apie kpt. Darių ir Girėną // *Lietuvos aidas*, 1933-07-26, nr. 166 (1836), p. 8; Iškilmingas Dariaus ir Girėno ordinų perdavimas giminėms. Pulk. Gustaitis nuginčijo visus gaudus dėl pašovimo // *Lietuvos žinios*, 1933-08-28, nr. 195 (715), p. 1;

⁶⁷³ „Nebuvo nevaldomo lėktuvo kritimas. (...) Lituanica užkliuvo, pakeliui skrisdama visu greitumu užsikabinusi už miško medžių. (...) Skristi pagal medžių viršūnes naktį yra daug galimų avarijoms (...). Benzino jiedu nepritrūko, jo dar rasta apie 50 literių. Staigus motoro sugedimas atpuola. (...) Jie susidūrę su blogu oru galėjo kilti aukštyr ir skristi laisvai toliau (...). Nuo ilgo veikimo jų motoras galėjo pradėti „šlubuoti“. (...) Gal Lituanica jau nebepajėgė kilti aukščiau? (...) Konstatuota, kad ypač turėję reikšmės blogos atmosferinės sąlygos.“ In: Kap. Dariaus ir Girėno skridimas lygus Lindbergo skridimui. Lituanikos pasirengimas kelionėn. Kodėl įvyko katastrofa? Galimos priežastys // *Lietuvos aidas*, 1933-07-29, Nr. 169 (1841), p. 8-9.

⁶⁷⁴ Žr. kpt. V. Morkaus raporto (prie kurio pridėta 1933-07-18 sudaryta Schema) punktus nr. 9 ir 11: „Lėktuvo griaučių padėtis jau buvo šiek tiek kitokia negu tuojau po katastrofos, nes išimant kūnus žuvusių lakūnų (Girėno) teko lėktuvą išjudinti. (...) Lėktuvo griaučiai, katastrofos vietoje, buvo saugomi S. A. sargybos. Nežiūrint to, labai daug lėktuvo dalių buvo išnešiota vietinių gyventojų.“ Priedas II. Priedų paketas. Privati saugykla.

⁶⁷⁵ K. Bulotos raporto nebuvo arba jis neišliko. V. Morkus raporte, punktuose nr. 5 ir 6 probėgšmais paminėti labai svarbūs faktoriai: „5. Viename iš sudužusių sparninių bakų buvo rasta apie 50 litrų benzino. 6. Tarp išmėtytų lėktuvo dalių buvo surastos 4 ar 5 šviečiamos ar dūminės raketos“ (*Ibid.*). Spaudoje vėliau skelbtuose V. Morkaus straipsniuose kuro likučio „radybų“ aplinkybės nepatikslintos. Tad jis pats veikiausiai neskaičiavo nei kuro likučio, nei signalinių raketų, tik perdavė vokiečių duomenis ir neturėjo ko pridurti.

liudininkų (tik V. Morkus raporte mini savo asmeninę, ne itin sėkmingą iniciatyvą įvykio vietoje⁶⁷⁶);

- neapklausė „Lituanicos“ konstrukciją geriausiai išmaniusio mechaniko V. Jesulaičio (V. Morkus aktyviausiai ragino jį apklausti⁶⁷⁷; V. Jesulaitis bent iki Akto paskelbimo negavo kvietimo atvykti į Kauną⁶⁷⁸; dėl jo apklausos LAK vėliau spaudė Tarpžinybinę komisiją⁶⁷⁹; ši galutinai atsisakė 1934 m.⁶⁸⁰);

- visiškai pasikloviė Aviacijos Technikos sk. dirbtuvių personalo kvalifikacija⁶⁸¹, daugiausia paties A. Gustaičio kompetencija ir autoritetu⁶⁸²;

- negalėjo nuodugnai apžiūrinėti „Lituanicos“ liekanų vykstant tyrimui, nes: 1) tuo metu jos buvo Karo muziejuje ir tik vėliau, patvirtinus pakomisės

⁶⁷⁶ V. Morkaus raporto punktas nr. 7: „Iš pasikalbėjimų su vietiniais gyventojais (...) ką nors tikro nustatyti nebuvo galima, nes kiekvienas pasakojo savaip“ (*Ibid.*).

⁶⁷⁷ „Kapitonas Morkus projektuoja, kad reikėtų skubiai iššaukti lietuvių Jesulaitį, kuris galutinai lėktuvą priruošė skridimui (...) juk tai vienintelis gyvas žmogus, kuris gali kažką papasakoti.“ In: Prie Dariaus ir Girėno liekanų // *Dienos naujienos*, 1933-07-26, p. 3. Plg.: LAK laukia iš „Lituanicos“ tvarkytojo žinių // *Lietuvos žinios*, 1933-08-22, p. 7.

⁶⁷⁸ „To date I have not yet received any official offer to go to Lithuania and examine the wreckage of the „Lituanica“, but if I do I would like to go and do my best in order to clear up a few things.“ V. Jesulaitis laiškas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. Niujorkas, 1933-10-05. P. Žadeikio prierašas: „parašiau prof. Žemaičiui, Jesulaitį verta pakviesti, jei dar nepakvietėte; tas padarytų gero įspūdžio į Amerikos lietuvius“, 1933-10-09. LCVA, b. 658, ap. 1, b. 266, l. 223-226.

⁶⁷⁹ Tikėtasi, kad V. Jesulaičio apklausai „Komisija pritarė ir teigiamai išspręs artimiausiame posėdyje“. In: LAK pirmininko Z. Žemaičio atsakymas generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. Kaunas, 1933-10-24. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 234. Plg.: „Jesulaitis tikrai atvyks Lietuvon“, in: „Lituanica“ buvo geriausias lėktuvas, - sako mechanikas p. Viktoras Jesulaitis // *Dienos naujienos*, 1933-10-12, nr. 233 (753), p. 1.

⁶⁸⁰ „Komisija nerado reikalinga kviesti p. Jesulaitį šiuo tikslu Lietuvon.“ In: Tarpžinybinės komisijos III ir IV posėdžių Protokolas nr. 3. 1934-05-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 21-24.

⁶⁸¹ Plg.: „Dirbtuvių paskirtis – taisyti sugadintą aviacijos turtą, gaminti naujas atsargines dalis ir skraidymo aparatų surinkimas, gaminimas.“ Dirbtuvėse buvo „motorų“ skyrius su „remonto, surinkimo ir mėginimo“ poskyriais (in: Aviacijos statutas, 1924. LCVA, f. 1323, ap. 1, b. 85, l. 1-45). Nors dirbtuvėse konstruoti A. Gustaičio lėktuvai, varikliai tebuvo perrenkami, remontuojami. Modifikuotas ir deformuotas lėktuvas *Bellanca CH-300* Lietuvoje buvo tiriamas pirmą kartą, neturint brėžinių ir kitų duomenų.

⁶⁸² 1933-08-28 – 1933-09-05 „Naujose žiniuose“ eilėje straipsnių aprašyta „A. Gustaičio ir kitų mūsų aviacijos specialistų“ atlikta variklio apžiūra („Lituanicos“ karbiuratoriuje buvo rasta aliuminijaus dulkių“; „Didžioji „Lituanicos“ katastrofa tiriama“ ir kt.). „Motoro tikrinimas“ tikrai atliktas tomis dienomis – galimai dalyvaujant A. Gustaičiui, nes išvadas pasirašė jo pavaldinys, dirbtuvių jaunesnysis inžinierius, pakomisės kviestinis narys mjr. Antanas Gavelis. Lėktuvo likučiai nebuvo tiksliau inventorizuoti: tai atlikta tik 2013 m. perdarant VDKM nuolatinę „Lituanicos“ ekspoziciją. Lietuvoje nerasta *Bellanca CH-300* konstrukcijos žinovų ir serijinės gamybos lėktuvo brėžinių; LAM saugojama vienintelė 1934 m. Technikos sk. sudaryta projekcija; inž. G. M. Bellancos archyvas saugomas Smithsonian muziejuje JAV ir, kaip patirta, viešai neprieinamas. Plačiau žr. tekstus ir audiovizualiką apie autorės inicijuotą tarpdalykinį trimačio skaitmeninimo, kompiuterinės rekonstrukcijos eksperimentą: LITUANICA-3D: istoriografijos ir modeliavimo galvosūkis; Kaip ir kam skaitmeninamas sudužęs lėktuvas ir kt. (dokumentinės apybraižos; aut. SVIDERSKYTĖ G., SILVA E., TILMANTAITĖ B.) // *Lituanica-documentica.lt*, 2014-12; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=301>>; <http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=367>.

išvadas, buvo perkeltos į Aviacijos Technikos sk. dirbtuves⁶⁸³; liekanų perdavimo priėmimo aktai abstraktūs, tiksliai neaišku, kiek ir kokių dalių buvo atvežta į Kauną⁶⁸⁴; 2) A. Gustaičio lydraštyje Aviacijos viršininkui konstatuota, kad tyrėjai pasigedo kelių prietaisų⁶⁸⁵ (ne „trečdalis lėktuvo“ ar pan., kaip skelbta spaudoje⁶⁸⁶; visgi svarbu, kad nuolaužos buvo kilnojamos Kuhdamme ir perkrautos Soldine bei Kaune, specialus vagonas buvo atidarytas ir Eitkūnų geležinkelio stotyje, todėl kiek, kada ir kur, ko dingo – nežinoma⁶⁸⁷ (žr. trimačio skenavimo ir kompiuterinės rekonstrukcijos vaizdus Priede nr. 6);

- variklio ekspertizės ir cheminės analizės duomenis gavo tyrimo pabaigoje ar net po jo, todėl daugiausia vadovavosi prielaidomis: Akto Priedai IV ir V⁶⁸⁸ – Aviacijos Technikos skyriuje atlikto „*Lituanicos* motoro *Wright Wihrlwind* (klaida originale; turi būti *Whirlwind* – G. S.) tikrinimo išdavos“ ir KAM Artilerijos komiteto Artilerijos laboratorijos chemijos skyriuje atliktas „Pulkininko ltn. Inž. Gustaičio prisiūstos raketos degamosios medžiagos

⁶⁸³ Dauguma „*Lituanicos*“ liekanų į muziejų atvežta tiesiai iš Kauno geležinkelio stoties 1933-07-24 (kiti paketai vėliau perduoti per URM, diplomatinėmis siuntomis). Parodą VDKM rengė A. Gustaitis, V. Morkus ir K. Bulota (žr. Tarpžinybinės komisijos protokolą nr. 1, 1933-07-24). Paroda oficialiai atidaryta 1933-07-28, veikė iki 1933-09-15. 1933-09-18 preliminariai pritarta Aviacijos Technikos sk. prašymui sutvarkyti liekanas „eksponatui tinkamu būdu“. 1933-09-22 Tarpžinybinė komisija II posėdyje patvirtino pakomisės išvadų Aktą ir tik tada nusprendė, kad „tolesnis lėktuvo liekanų, daiktų bei dokumentų parodos tęsimas rastas neracionaliu“, nurodė parodą uždaryti ir lėktuvą perkelti į Technikos sk. „sutvarkyti nuolatiniam eksponavimui“ (Tarpžinybinės komisijos II posėdžio Protokolas nr. 2. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 46-47).

⁶⁸⁴ Kauno geležinkelio stotyje užplombuoto vagono važtaražtis antspaudoetas 1933-07-21 21 val. Tarpžinybinės komisijos nariai jį atidarė po 3 dienų (dėl to liepos 24 d. painiojama su sąstato atvykimu, pvz.: NAUJALIENĖ D. „*Lituanicos*“ skrydžio relikvijos... p. 5) ir konstatavo: „atskiro perduotųjų lėktų liekanų sąrašo nebuvo daryta, nes vis tiek tikslaus šių liekanų sąrašo sudaryti nebūtų buvę vietoje galima dėl daugybės smulkių šipulėlių, kurių detali registracija reikalinga ilgesnio laiko“ (Tarpžinybinės komisijos Aktas nr. 2, 1933-07-24. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 101); kiti paketai su nuolaužomis perduoti 1933-07-25 ir 1933-07-27 (Tarpžinybinės komisijos Aktai nr. 3, nr. 4. *Ibid.*, l. 92, 63). Žinomas vienintelis „Karo muziejaus patalpose tuojau po lėktuvo pergabenimo iš geležinkelio stoties“ 1933-07-24 plk. ltn. A. Gustaičio, mjr. A. Gavelio ir mjr. (nenustatytas) sudarytas „*Lituanicos*“ dalių sąrašas, kuriame tik 60 pozicijų (*Ibid.*, l. 56).

⁶⁸⁵ Plk. ltn. A. Gustaičio 1933-09-22 pasirašytas galutinis sąrašas „bortinių prietaisų, kurie matomai pasimetė katastrofos vietoje“: „Greitumo rodyklė, Aukščio rodyklė, Aukščio variometras, Kompasso rodyklė-galvanometras“ (*Ibid.*, l. 57). Prieš tai, 1933-07-24 Tarpžinybinė komisija įgaliojo V. Morkų ir K. Bulotą sudaryti trūkstančių dalių sąrašą, juo remiantis per URM pateikta nota Vokietijai ir iš ten gauta papildoma likučių siunta.

⁶⁸⁶ „*Only about two-thirds of the ship was recovered.*“ BROWN E. S. *Did Nazis shoot...* p. 144. Plg.: „Kai nuvykom, radom daugiau pusės lėktuvo išgrobtą.“ In: Ką apie nelaimės priežastis sako kap. Morkus // *Diena*, 1933-07-23, nr. 30 (262), p. 1.

⁶⁸⁷ Įtarimų galėtų kelti, pvz., važtaraščiuose įrašytas krovinio svoris: 1933-07-18 Soldine – 1500 kg (paliudyta „*Eltos*“ korespondento V. Kaupo parašu); 1933-07-20 pasvėrus Virbalyje – 1050 kg. Šis dokumentas buvo žinomas Tarpžinybinės komisijos nariams ir nesukėlė reakcijos. Galbūt Soldine krovinytis netiksliai (ar tik iš akies) pasvertas. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 102-103.

⁶⁸⁸ Priedas IV, Priedas V. Priedų paketas. Privati saugykla.

analizas nr. 33“ – surašyti atitinkamai rugpjūčio 30 ir rugsėjo 2 d.;

- rėmėsi VDU Teismo ir socialinės medicinos instituto vedėjo doc. dr. plk. Kazio Oželio asmenišku liudijimu⁶⁸⁹; iš dalies ir šiuo atveju rėmėsi prielaidomis (pirminio skrodimo aktai parengti liepos 23 d.⁶⁹⁰; palaikai buvo smarkiai apgedę⁶⁹¹, numatyta nedelsiant sustabdyti irimo procesą ir tada patvirtinti išvadas⁶⁹²; JAV *chargé d'affaires* M. L. Staffordo žiniomis ir prof. J. Žilinsko teigimu, išsami ekspertizė užtruko bent iki lapkričio; galutinių išvadų dokumentų neaptikta, o prof. J. Žilinsko asmeniniai užrašai neišliko⁶⁹³);

- nepakankamai argumentavo maršruto hipotezę, neišnagrinėjo vieninteliame žemėlapyje⁶⁹⁴ S. Dariaus užrašytų paskutinių astronavigacinių skaičiavimų (arba jų sąmoningai neminėjo; beje, dirbant pakomisei, LAK nesėkmingai bandė patikslinti „Lituanicos“ maršrutą⁶⁹⁵);

- kaip ir vokiečių tyrėjai, neturėjo lakūnų skrydžio dienyno arba (kažkodėl) apie jį nutylėjo (Akte: „tolimesnių pastabų (...) nei žemėlapiuose, nei užrašų knygutėse visiškai nerasta“);

- teiginį apie „pilną pasiruošimą atlikimui sumanyto žygio“ grindė „lėktuvo įrengimu bortinių instrumentų žvilgsniu“, tačiau neturėjo S. Dariaus ir S. Girėno skraidymo knygelėlių⁶⁹⁶ ir S. Dariaus dienoraščio⁶⁹⁷ ir tik spėjo apie pačių lakūnų parengtį: pilotavimo ir navigacijos įgūdžius, instrumentinių

⁶⁸⁹ „Absoliučiai nieko nebuvo pastebėta, kas duotų pagrindo kokiems nors įtarimams, kad jie galėjo būti pašauti. Visi gandai, kurie skleidžiami spaudoje, yra tuščias burbulas.“ Ranka rašytas, plk. K. Oželio pasirašytas raštelis, 1993-08-29. Priedas VI. Priedų paketas. Privati saugykla.

⁶⁹⁰ VDU Teismo ir socialinės medicinos instituto vedėjo Kazio Oželio ir Anatomijos instituto vedėjo Jurgio Žilinsko pasirašyti S. Dariaus ir S. Girėno palaikų „Teismo medicinos apžiūrėjimo aktai“ (originalai); 1933-07-24. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 65-66; 80-81.

⁶⁹¹ „Kūnai mano žinion perduoti po aštuonių-devynių karštų vasaros dienų (...) Dėl žuvimo būdo ir ūmaus puvimo proceso įvyko didelė kūnų deformacija.“ Anatomijos instituto vedėjo prof. J. Žilinsko pažyma Tarpžinybinei komisijai dėl išlaidų balzamavimui. 1934-05-20. *Ibid.*, l. 35.

⁶⁹² Tik po 4 d. „buvo galima kviesti komisiją ir surašyti protokolą (...) Oželis atvyko, bet žaizdų neapžiūrėjo, numojęs ranka išėjo (...) Netrukus atnešė pasirašyti protokolą. Pamačiau profesoriaus Oželio parašą (...) aš nepasirašysiu – nusprendžiau.“ ŽILINSKAS J. Atsiminimai. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2005, p. 210-211.

⁶⁹³ „Dienoraštis užėmė penkiasdešimt puslapių.“ *Ibid.*

⁶⁹⁴ Iš trijų žemėlapių sukljuotas ritinys. VDKM, S-23202. Plačiau nagrinėta I-2-3.

⁶⁹⁵ „Lietuvos Aero Klubas kreipėsi į Airijos, Anglijos, Belgijos, Olandijos ir Danijos aero klubus, prašydamas suteikti žinių apie praskrendančius mūsų lakūnus.“ In: Nori nustatyti Dariaus ir Girėno skridimo kelią // *Rytas*, 1933-08-12, nr. 182 (22678), p. 7.

⁶⁹⁶ S. Dariaus skraidymo knygelė liko jo asmeniniame archyve Čikagoje ir, turimais duomenimis, pirmą kartą išanalizuota šiame darbe: I-1-1 bei Priedas nr. 2.

⁶⁹⁷ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio lydraštis URM Teisių-administravimo departamento direktoriui K. Bizauskui, siunčiant į Kauną S. Dariaus giminių perduotą dienoraštį. Čikaga, 1933-11-21. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 14.

skrydžių treniruotes, prietaisų komplektavimo ir radijo įrangos atsisakymo motyvus.

Galutinėje išvadoje pabrėžtas „pilnas pasiruošimas atlikimui žygio“ ir „tiksliai numatytu laiku atlikta sunkiausia kelionės dalis“; tarp pagrindinių katastrofos priežasčių nėra žmogiškojo faktoriaus: „katastrofa įvyko dėliai sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo motoro veikimo defektai.“

Tradiciniame pasakojime (vėlesnėse jo variacijose) gajus įtarimas esą Aktas ar jo fragmentai netenkino pačių tyrėjų (kurių autoritetu ir kvalifikacijomis priimta neabejoti), - juolab, kad Akto originale trūksta jaunesniojo inžinieriaus mjr. A. Gavelio parašo. Iš tiesų taip ir yra, tačiau A. Gavelis buvo tik kviestinis ekspertas, o ne pakomisės narys. A. Gavelis pats kurstė insinuacijas valdžios ir, netiesiogiai, tarnybos kolegų atžvilgiu: jis pergyveno kitus tris pakomisės narius – A. Gustaitį, V. Reimontą ir V. Morkų – ir sovietmečiu, kai įsigalėjo ideologizuota „Lituanicos“ pašovimo versija, nevengdavo reikšti skepsio: „komisijos aktą laikė paviršutinišku, neįtikinančiu, surašytu nenuvykus į įvykio vietą.“⁶⁹⁸ A. Gavelio interpretacijai prieštarauja Priedų pakete rastas Priedas IV. „Motoro tikrinimo išdavose“ po mašinraščiu užpildyta tyrimo duomenų lentelė parašyta išvada – tokia pati kaip Akte: variklio dalių „mechaninis veikimas kliūčių nedavė. Benzino filtrui ir karbiuratoriumi užsiteršus, galėjo vykti pertraukos motoro veikimo prie didelių apsisukimų.“ Po šia išvada – data, antspaudas ir A. Gavelio parašas: 1933 m. rugpjūčio 30 d., „Karo Av. Dirbtuvių Jaunesn. Inžinierius“, „maj. Gavelis“.

Lyginant Lietuvoje ir Vokietijoje atliktus oficialius tyrimus pažymėtina⁶⁹⁹, kad lietuvių tyrėjai, turėdami aukštesnius įgaliojimus, šešiskart

⁶⁹⁸ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *Darius ir Girėnas...* p. 212. Plg. A. Gavelio nuomonę dėl tariamo Lietuvos vyriausybės nesutikimo nupirkti S. Dariui ir S. Girėnui „bent radijo įrangą“: „Labai paprastas sprendimas: biudžete tas nenumatyta, ir tokiu būdu, vadinasi, pinigų neturi iš kur paimti (...) Sąžinės graužimo net nejautė, man taip atrodo, ta valdžia taip elgdamosi“ (in: rež. R. Verbos dokumentinis filmas „Lituanikos“ sparnai“, LKS, 1983, 00:04:05-00:04:35).

⁶⁹⁹ Darbe apžvelgta svarbiausia problematika. Aktas ir Pranešimas įvairiais aspektais nagrinėti str.: SVIDERSKYTĖ G. „Lituanicos“ katastrofos oficialieji tyrimai 1933 m.: nauji faktai ir įžvalgos // *Lietuvos istorijos studijos*, 2013, t. 31, p. 98-114; SVIDERSKYTĖ G. et al. *Weather Conditions...* // *Baltica*, 2014, Vol. 28 (2), p. 119-130; SVIDERSKYTĖ G. S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo mįslės ir jų interpretacijos // *Lietuvos valstybingumo branda...* p. 180-202; RIMKUS E., SVIDERSKYTĖ G. Mokslininkai apie orų sąlygų įtaką „Lituanicos“ skrydžiui ir katastrofai. Atskiroji prof. dr. E. Rimkaus nuomonė // *Lituanica-documentica.lt*, 2014-04-09, prieiga: <<http://www.lituanica->

daugiau laiko ir žymiai didesnius išteklius (lakūnų palaikai, lėktuvo liekanos, lėktuve buvę dokumentai ir asmeniniai daiktai, Lietuvos diplomatų JAV liudijimai, V. Jesulaičio patvirtinti „Lituanicos“ gabento kuro ir tepalo kiekiai⁷⁰⁰, trijų – Vokietijos, JAV ir Lietuvos – meteorologų pažymos ir kt.) tyrimo neišbaigė ir argumentacijoje paliko spragų. Tyrimo raida nenuosekli: vos pradėjus tyrimą viešai paskelbtos ir vėliau nuosekliai kartotos preliminarios išvados, kurios, iš principo nepakitusios, galiausiai patvirtintos Akte; be to, pakomisės pirmininkas A. Gustaitis teigia tyrimą buvus baigtą rugpjūčio 30 d., bet cheminės analizės rezultatai gauti rugsėjo 2 d., o Akto tekstas pateiktas Tarpžinybinei komisijai tvirtinti tik rugsėjo 22 d.⁷⁰¹ Prieštaringa techninių ir teismo medicinos ekspertizių duomenų panauda, neatlikta (nei tiesiogiai, nei raštu) mechaniko V. Jesulaičio apklausa. Galimai šališkas vokiečių pirminių duomenų integravimas: pavyzdžiui, besąlygiškai akceptuoti vienintelių liudininkų – galimai, beraštės A. Rosenthal bei darbininko H. Griebeno – parodymai ir menamas katastrofos laikas⁷⁰², bet tiesmukai prieštarauta dėl kuro likučio ir remiantis tik 35-40 litrų skirtumu paremtos priešingos išvados⁷⁰³. Kaip ir vokiečių policininkai, Aviacijos karininkai griežtai paisė subordinacijos ir nesprenė teisinių klausimų (Kaune juos sprenė Tarpžinybinė komisija). Tačiau didesnė problema buvo ta, kad jie negalėjo pilnavertiškai įgyvendinti tiesioginės savo funkcijos. Tyrimo galimybės bent iš dalies priklausė nuo

documentica.lt/index.php?id=461>, žiūrėta 2016-04-29; G. Kačergiaus skaičiavimai. I-IV d. (aut. KAČERGIUS G., red. SVIDERSKYTĖ G.) // *Lituanica-documentica.lt*, 2015-05-13, 2015-07-10; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=491>>, žiūrėta 2016-04-29; KAČERGIUS G. „Lituanikos“ katastrofos priežastys, prielaidos, versijos // *Plienosparnai.lt*, 2015, prieiga: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?691>>, žiūrėta 2016-04-29 ir kt.

⁷⁰⁰ „779 gallons of gas and 32 gallons of oil was aboard the *Lituanica*.“ V. Jesulaičio telegrama generaliniam konsului P. Žadeikiui (pieštuku – pastaba: „major Kelly patvirtino tą patį“). Niujorkas, 1933-08-15. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 70.

⁷⁰¹ Manytina, kad per 3 savaites parengtas Akto tekstas ir suderinti formalumai, nes rugsėjo 22 d. Aktas be svarstymų patvirtintas. Rugsėjo 25 d. A. Gustaitis kartu su Aviacijos mjr. Vytautu Jablonskiu (t. p. LAK steigėju) išskrido *ANBO-IV* lėktuvais reprezentacinio vizito į Latviją ir Suomiją.

⁷⁰² Plg.: „Nors bendrai sakoma, kad katastrofa įvyko apie 12:30, tačiau su visišku tikrumu nustatyti valandą nėra jokio galimumo ir todėl galimas 1-2 val. svyravimas“; in: „Eltos“ ekstra biuletėnis nr. 13, 1933-07-17. LCVA, f. 851, ap. 1, b. 95, l. 21.

⁷⁰³ Ne 15, o 50 litrų kuro likutis katastrofos metu neišsprenžia principinės problemos ir neeliminuoja pilotų finalinės klaidos (nenušileista saugiai, iki sutemų). Pakomisės išvadų Akte konstatuota, kad „50 litrų (...) būtų pakakę arti valandos laiko skridimui“; tad ir su tokiu likučiu „*Lituanica*“ buvo priversta skubiai leistis, nes Berlyną spėtų pasiekti nebent teoriniu idealiu atveju: jei skristų visiškai tiesiai, nemažintų vidutinio greičio ir nedelsiant ten leistųsi. Jei vokiečių ir/ arba lietuvių tyrėjai kuro likutį įvardijo teisingai, tai turėjo paaiškinti kuro poreikvojimo arba nuotėkio skrydžio metu priežastis (bent iškelti hipotezes), tačiau to – dėl skubos ar esminio duomenų trūkumo – nepadarė.

Tarpžinybinės komisijos, o šios glaudaus bendradarbiavimo su pakomise požymių tyrimo metu nematyti: Tarpžinybinė komisija rugpjūtį (bent oficialiai) nedirbo, pirmininkas B. Štencelis rugpjūtį atostogavo, antro posėdžio susirinkta tik rugsėjo 22 d. Aiškus Tarpžinybinės komisijos viršenybės pasireiškimas, daręs įtaką ir tyrimo metu – delsimas ir galop griežtas atsisakymas pakviesti į Lietuvą V. Jesulaitį; tai prieštaravo komisijos ir pakomisės nario V. Morkaus valiai ir bendrai LAK pozicijai. Savotišku spaudimu tyrimo ribos siaurintos ne dėl finansų stokos (po politinės rokiruotės Lietuvos vyriausybė nešykštėjo išlaidų S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo reikalams). Beprecedentės katastrofos tyrimas Kaune atskleidė kompetencijų, politinės valios ir galios ribotumą.

Apibendrinant tenka pasakyti, kad A. Gustaičio vadovaujama pakomisė buvo pasitelkta politiniais sumetimais – siekiant (iš dalies rezultatyviai) „apraminti visuomenę“, – o pats katastrofos priežasčių tyrimas viršenybės (vadų, vyriausybės) traktuotas kaip formalumas. Nors turėta išteklių ir galimybių išsamesniam tyrimui, vis dėlto palikta spragų. Vaizdžiai tariant, Kaune apsiribota gaisro gesinimu, o ne priešgaisrinės apsaugos užtikrinimu. Įvertinant vokiečių policininkų Pranešimo trūkumus, darytina išvada, kad savalaikio ir kompleksiško „Lituanicos“ katastrofos priežasčių oficialus tyrimas 1933 m. neatliktas nei Vokietijoje, nei Lietuvoje. Pagrindinė priežastis buvo ne pačių tyrėjų techninės kompetencijos stoka ar kitos subjektyvios priežastys, taip pat ir ne finansų stygius, o politinės reikmės ir nepalankios teisinės aplinkybės.

Kadangi kai kurie Tarpžinybinės komisijos ir pakomisės nariai asmeniškai pažinojo S. Darių (tiesa, artimas bičiulis buvo tik K. Bulota), tai geros valios ir pastangų deficitas atrodo neįtikimas. Peršasi prielaida, kad net šie, aukščiausiai motyvuoti ir geriausiai apie „Lituanicą“ informuoti žmonės Kaune buvo ganėtinai sutrikę ir tikėjosi, kad istoriją galės aiškintis ir po oficialaus tyrimo: dar turės laiko ir progų įdėmiai apžiūrėti lėktuvą, dokumentus, sulaukti kūnų balzamavimo pabaigos ir pan. Jei taip, tai jie padarė didelę klaidą: trumpam „dementavo gandus“ ir visam laikui prarado galimybę pateikti svaresnių paaiškinimų – tokiu būdu ilgalaikėje perspektyvoje kurioziškai įtvirtindami įtarimus, kad kažkas „dementavime“ (kartu ir oficialiame tyrime) buvo

negerai... Kitąmet Tarpžinybinė komisija – panašiai kaip JAV Valstybės departamentas – it teniso kamuoliuką atmušė JAV lietuvių pretenzijas ir kartu palaidojo viltis sulaukti tyrimo tęsinio Kaune: „Komisija konstatavo, kad visi Amerikos lietuvių pageidavimai katastrofos priežasčių tyrimo atžvilgiu yra patenkinti katastrofos priežastis tyrusios komisijos raporto spaudoje paskelbimu ir todėl nutarė jokių kitų žygių Amerikos lietuviams informuoti šiuo reikalu nedaryti.“⁷⁰⁴

Atsižvelgiant į karinės ir civilinės aviacijos intensyvią plėtotę tuometėje Lietuvoje, neatmestina, kad Kaune galėjo kilti individualių iniciatyvų savarankiškai aiškintis S. Dariaus ir S. Girėno žūties aplinkybes bei priežastis. Tačiau jos buvo iš anksto pasmerktos: Tarpžinybinėje komisijoje glaudžiai bendradarbiavusių URM, KAM, VRM ir (ypač veiklaus, nors šiek tiek nenuoseklus) LAK pastangomis viešas diskursas buvo įtvirtintas vos per dekadą po katastrofos ir vėliau nekito⁷⁰⁵.

II. 3. ATMINTIES POLITIKA LIETUVOJE IR SVETUR: ENTUZIAZMAS IR REALIJOS.

S. Dariui ir S. Girėnui žuvus Vokietijoje, įvykiai pakrypo tokia linkme, kokios nenumatė patys lakūnai ir kokios nesitikėjo jų artimieji ir bendražygiai Čikagoje, net ir kai kurie jų draugai Kaune. Lakūnų palaikų ir dalies nuosavybės perdavimas Kaunui nebuvo numatytas tarpusavio, turto globėjų sutartyse ar kituose dokumentuose; o tolesnė įamžinimo raida visiškai pranoko išankstinius planus ir įsivaizdavimus. Įvertinant S. Dariaus idėjos ištakas ir organizavimo, finalinės parengties bei skrydžio įgyvendinimo kontroversijas, atomazgos po katastrofos atrodo tarsi dėsninga Čikagoje prasidėjusių klaidų ir nesėkmių tąsa. 1933 m. liepos 17 d. susiklosčius ekstremaliai situacijai, Kaune

⁷⁰⁴ Tarpžinybinės komisijos III ir IV posėdžio Protokolas nr. 3, 1934-05-30, Kaunas. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 21-24.

⁷⁰⁵ „Vienas dešimtcentinis laikraštukas paskleidė gandus, kad Kaune susiradusi aviacijos specialistų grupė, kuri savo iniciatyva aiškina transatlantinių lakūnų mirties priežastis, kurie esą priėję nepaprastai sensacingų išvadų, nors Lietuvos aero klubas ir kiti atsakingi aviacijos asmenys dėl mūsų didvyrių mirties savo nuomonę jau yra pareiškę per didvyrių paminėjimą ir kitais atvejais.“ In: Gandai apie transatlantinių lakūnų mirties priežastį nesiliauja // *Rytas*, 1933-08-12, nr. 182 (2678), p. 7.

ūmai per kelias valandas apsispręsta parsigabenti istorinio skrydžio relikvijas. Svarbia prieclaida šiam sprendimui tapo simbolinė S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio dedikacija „Jaunajai Lietuvai“: vadinamas testamentas plačiai interpretuotas (ir lig šiol dažnai suprantamas) kaip pakankamas motyvas. Tačiau iš tikrųjų sprendimui trūko pagrindimo; veikiai tapo akivaizdu, kad jis priimtas neįžvelgiant politinių bei teisinių komplikacijų ir neįvertinant ilgalaikių, net tragiškų pasekmių⁷⁰⁶.

Sunku būtų įsivaizduoti labiau prieštarinę lakūnų atminimo raišką, jų žygio ir žūties sampratą bei įprasminimą. Viešą diskursą Lietuvoje (kuris tapo pagrindiniu, vyraujančiu) formavo vyriausybė (valstybinės laidotuvės, palaikų ir katastrofos priežasčių tyrimai ir kiti sprendimai, bendra proceso priežiūra ir kontrolė), visuomeninės veikos (minėjimai, masinis lakūnų vardų teikimas ir panaši atminties raiška) ir iš lakūnų talkininkų Čikagoje sklandžiai perimta „propaganda“ (vienareikšmis „pozityvas“, idealizuotas lakūnų ir skrydžio vaizdinys). S. Darius ir S. Girėnas teatrališkai išaukštinti kaip beveik genialūs pilotai ir nuo katastrofos dienos oficialiai traktuoti kaip Tėvynės garbei pasiaukoję karžygiai. Tačiau deklaratyvi retorika ir kasdienybės praktika skyrėsi kaip dangus nuo žemės. Kaune, panašiai kaip ir Berlyne, lakūnų žūties aplinkybės ištyrinėtos per menkai; oficialiais tyrimais neišnaudoti svarbūs tyrimo ištekčiai, užtat energingai „dementuoti gandai“. Dar labiau Kaune strigo atminties įamžinimo reikalai: jau 1934 m. jie tapo, anot aukštų valdininkų, „nepakenčiamos būklės“. Toliau paaiškėjo, kad „nepakenčiama būklė“ buvo tinkamas apibūdinimas visai vėlesnei „Lituanicos“ istorijos pažinimo ir įprasminimo raidai Lietuvoje. Tai nebuvo eilinis kuriozas jaunoje valstybėje.

⁷⁰⁶ Plg.: *“For the American-Lithuanians Darius and Girenas, their transatlantic flight in the midsummer of 1933 resulted in anything but what they had planned for. If these Chicagoan flyers had wanted to end up in history text books, they had certainly not imagined the Nazi swastika or Soviet hammer and sickle on the same pages. Instead, they would have thought about the American stars and stripes, and also, perhaps, as a tribute to their patriotic feelings, the Lithuanian tricolour. And no matter how responsibly they had calculated the risks they were taking, they could never have thought that their physically decaying bodies would be displayed in open caskets, examined for months in laboratories by forensic and embalming experts, then concealed and abandoned for almost 20 years in the basement of a medical faculty’s neighbouring crematorium before being “discovered” and examined once again, buried, and later exhumed again.”* SVIDERSKYTĖ G. *A Flight to Tame, to Oblivion // European Review; Academia Europaea: Cambridge University Press, 2016, Vol. 24, No. 3, 371-388.*

Situacija buvo sudėtingesnė, procesui buvo giluminių priežasčių.

Kaune „a. a. lakūnų kap. S. Dariaus ir S. Girėno palaikams globoti“ ministro pirmininko nurodymu sudaryta Tarpžinybinė komisija, sprendžiant iš posėdžių protokolų ir kitų (pavyzdžiui, Kauno miesto tarybos) dokumentų, veikė iki 1937 m. ar net 1939 m. Tad norint suprasti vyraujančios traktuotės tvirtinimą ir įamžinimo raidą, labai svarbu išsiaiškinti jos struktūrą ir veikimą, vidinius sprendimus (sąveikaujant su LAK) ir išorinius kontaktus su ministru pirmininku, URM, VRM ir KAM. Atlikta tokia dalinė rekonstrukcija: tarkime, trūkstant dokumentų apie URM susirašinėjimą (ir kitus kontaktus) su diplomatinėmis atstovybėmis JAV ir ypač Vokietijoje, apie pastarųjų veikas tenka spręsti iš finansinių sąmatų ir ministrų kabineto išlaidų ataskaitų. Pažymėtina, kad Tarpžinybinės komisijos medžiaga išsklido iš, atrodytų, saugios vietos – URM, veikiausiai slaptos raštinės, – ir jos dalis galimai sunyko. Kartu su dokumentais išnyko ir juos naudojusią bei saugojusią entuziastų iniciatyvos, o galop ir tie asmenys išsisklaidė, nepalikdami aiškių nuorodų, vien pinių pėdsakų.

II. 3. 1. Iniciatyvų, dokumentų ir dokumentalumo nykimas Kaune.

Manytina, kad LCVA saugomas 111 lapų dokumentų aplankas⁷⁰⁷ yra Tarpžinybinės komisijos bylos likutis⁷⁰⁸. Jame išlikę bent šešių Tarpžinybinės komisijos posėdžių protokolai ir jų medžiaga:

- Protokolas nr. 1, I posėdis 1933 m. liepos 24 d.⁷⁰⁹ (pridėti 5 aktai, vienas iš jų – karstų su lakūnų palaikais perkėlimo iš Kauno kapinių koplyčios į VDU Teismo ir socialinės medicinos institutą atlikimo aktas – datuotas išvakarėse, liepos 23 d.);

⁷⁰⁷ „Dokumentai apie S. Dariaus ir S. Girėno žūtį, atminimo įamžinimą: 1933 07 17 – 1934 10 29; 1937 01 22 – 1937 03 20.“ LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, 111 l.

⁷⁰⁸ Tarp šių dokumentų nėra daugumos Pranešimo ir Akto priedų, - jie 2012 m. rasti Priedų pakete, privačioje saugykloje. Dar trūksta apie 30 lapų dokumentų iš A. Gustaičio lydraštyje minimo paketo (jie lig šiol nerasti): „Prisiunčiu aktą ir susirašinėjimą dėl Lituanicos žuvimo priežasčių. Be to, prisiunčiu minėto akto nuorašą ir dvi schemas paruoštas spaudai, ir lėktuvo dalių sąrašą bei nepristatytų bortinių prietaisų sąrašą pridėjimui prie protokolo. Priedas: 48 lapai.“ A. Gustaičio raštas Tarpžinybinės komisijos pirmininkui B. Štenceliui, 1933-09-23. *Ibid.*, l. 55.

⁷⁰⁹ *Ibid.*, l. 93-95.

- Protokolas nr. 2, II posėdis 1933 m. rugsėjo 22 d.⁷¹⁰ (pridėta generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio pažyma, plk. ltn. A. Gustaičio raportai, lydraštis su priedais ir Aktas);

- Protokolas nr. 3, III – IV posėdžiai 1934 m. gegužės 30 d.⁷¹¹;

- Protokolas nr. 4, V posėdis 1934 m. spalio 25 d.⁷¹²;

- Protokolas be nr., VI (?) posėdis 1937 m. sausio 22 d.⁷¹³

Iš protokolų sužinome apie komisijos darbų pobūdį ir jos sudėtį, t. y. asmenis, kurie prisiėmė atsakomybę, reiškė iniciatyvą, atliko paskiras užduotis ar net daugelį iš jų. Atstovaujамų institucijų spektras – URM, VRM, KAM – sudaro įspūdį, kad dirbo nemažai žmonių. Suskaičiavus paaiškėja, kad posėdžiuose dalyvavo per 20 asmenų (kartu su kviestiniais dalyviais). Bet tik 6-7 buvo nuolatiniai dalyviai (priklausomai nuo A. Gustaičio dalyvavimo: jis daugelį posėdžių, matyt, praleido – protokolų nepasirašė). Šis branduolys – nedidelis ir, be to, uždaras: nariai buvo tarpusavyje susiję tarnybiniais saitais ir asmeninėmis pažintimis, skirtingiems pavedimams dažnai įgaliodavo vienas kitą arba įtraukdavo vos kelis, tuos pačius kviestinius asmenis.

Tarpžinybinės komisijos nuolatiniai 7 nariai:

- vidaus reikalų viceministras gen. št. plk. B. Štencelis (pirmininkas);

- URM atstovas „Eltos“ direktorius E. Turauskas;

- KAM atstovai: Karo sanitarijos tarnybos viršininkas gen. ltn. Vladas Nagevičius (Valstybinės archeologijos komisijos, Archyvams tvarkyti komisijos narys, nuo 1921 m. – Karo muziejaus įkūrėjas, vadovas), Aviacijos viršininkas gen. št. plk. S. Pundzevičius, Aviacijos Technikos sk. viršininkas plk. ltn. A. Gustaitis;

- LAK atstovai: Aviacijos kpt. V. Morkus, inž. K. Bulota.

B. Štencelį ir E. Turauską įgaliojo ministras pirmininkas J. Tūbelis; V. Morkų ir K. Bulotą – LAK pirmininkas Z. Žemaitis; KAM atstovų skyrimo raštų nerasta. 1933 m. liepos 24 d. I posėdyje iš komisijos narių ir 2 papildomų

⁷¹⁰ *Ibid.*, l. 46-47.

⁷¹¹ *Ibid.*, l. 21-24.

⁷¹² *Ibid.*, l. 6-7.

⁷¹³ *Ibid.*, l. 4-5.

asmenų sudarytos pakomisės: 1) „katastrofos priežasčių tyrinėjimams“ – A. Gustaitis, V. Morkus ir V. Reimontas (kviestinis ekspertas – mjr. A. Gavelis); 2) „a. a. lakūnų daiktams, dokumentams bei lėktuvo liekanoms perimti“ (kartu ir pirminei parodai VDKM įrengti) – A. Gustaitis, V. Morkus ir K. Bulota.

Posėdžių sekretoriumi būdavo URM valdininkas: dažniausiai – Jonas Švelnikas, taip pat A. Umbrasas. Priklausomai nuo svarstymų, narių teisėmis epizodiškai dalyvavo: LAK pirmininkas ir VDU Matematikos-gamtos mokslų fakulteto dekanas prof. dr. Z. Žemaitis, VDU Teismo ir socialinės medicinos instituto vedėjas doc. dr. plk. K. Oželis ir Anatomijos instituto vedėjas prof. dr. ats. plk. lt. Jurgis Žilinskas ir kiti. Verta pridurti, kad tie patys pagrindiniai asmenys buvo ir LAK sudarytame visuomeniniame „Dariaus-Girėno paminklui statyti komitete“ (toliau trumpinama kaip tuomečiuose dokumentuose: Dariaus-Girėno komitetas): pirmininkas – Z. Žemaitis, nariai – V. Morkus ir K. Bulota.

Vyriausybės komisijos pirmininkas B. Štencelis, E. Turauskas ir Z. Žemaitis buvo Tarpžinybinės komisijos pirmtako – lakūnų palaikų Priėmimo arba Laidotuvių komiteto – nariai. Išskyrus B. Štencelį ir E. Turauską, komisijos ir pakomisių narius siejo LAK: Z. Žemaitis – pirmininkas, A. Gustaitis – vicepirmininkas, V. Morkus – išdininkas, S. Pundzevičius ir V. Nagevičius – steigėjai (beje, kaip ir vieno Taržinybinės posėdžio dalyvis, LAK turto globėjas, aviacijos gen. št. plk. lt. J. Narakas) ir pirmosios tarybos nariai (1927 m.), K. Bulota – aktyvus narys, steigėjo gen. J. J. Bulotos sūnus. Komisijos veikloje dalyvavo ar su ja buvo susiję kiti LAK steigėjai ir aktyvūs nariai: pasiuntinys B. K. Balutis, aviacijos mjr. Jonas Pyragius (LAK sekretorius), aviacijos mjr. Antanas Mačiuka (beje, kartu su P. Jurgėla – Skautų draugijos Vilniuje įkūrėjas), architektas Vytautas Landsbergis-Žemkalis (LAK garbės narys, šeimomis artimai draugavęs su Gustaičiais⁷¹⁴) ir kiti⁷¹⁵. Pažymėtina, kad nuo 1928 m. LAK garbės pirmininkas buvo prezidentas A. Smetona. Galima pridurti, kad komisijos pirmininką B. Štencelį

⁷¹⁴ LANDSBERGIS-ŽEMKALNIS V. Iš atminties ekrano. Vilnius: Versus aureus, 2009, p. 301-302. T. p.: LANDSBERGIS V. (interviu, garso įrašas), Vilnius, 2012-02-21, 00:08:00-00:11:45. Autorės asmeninis archyvas.

⁷¹⁵ LAK steigėjų, I-osios tarybos ir valdybų sąrašus žr.: AŠMENSKAS V. Lietuvos aeroklubas 1927-1940 m. Vilnius: KAM, LAM, 2007, p. 39-40, 52-55.

ir komisijos bei pakomisės narį K. Bulotą siejo sportas: K. Bulota buvo aktyvus S. Dariaus talkininkas kuriant ir propaguojant LFLS ir organizuojant pirmojo stadiono Kaune statybas; B. Štencelis buvo Lietuvos sporto lygos vicepirmininkas ir 1932 m. tapo S. Dariaus „įpėdiniu“ – Lietuvos futbolo lygos vadovu. Ryšių tinklas buvo dar tanksenis, bet čia pakanka apsiriboti tokiu trejopu apibendrinimu: 1) nemažai įtakingų asmenų bent formaliai pažinojo S. Darių; artimi jo bičiuliai buvo K. Bulota (Tarpžinybinės komisijos įgaliotas ryšiams su lakūnų artimaisiais) ir pagrindinis LAK monografijos leidybos reikalų tvarkytojas J. Pyragius; 2) „švogerių respublikoje“ ir juolab Kauno elite Tarpžinybinės komisijos ir pakomisių narių bei jų pagrindinių talkininkų glaudžios profesinės sąveikos ir pažintys buvo ne tik galimos, bet ir neišvengiamos; 3) LAK siejo daugiausiai veikiančių asmenų.

Būtent iš LAK iniciatyvų kilo Tarpžinybinės komisijos idėja (o ne atvirkščiai): ministro pirmininko J. Tūbelio nurodymas sudaryti specialią komisiją yra 1933 m. liepos 22 d. vizoje ant URM persiųsto LAK prašymo perduoti LAK įgaliotiniui kpt. V. Morkui „šiandien atvykusias“⁷¹⁶ „Lituanicos“ dalis (be to, ir kitus daiktus ir dokumentus) ir paskirti savo (URM) atstovą⁷¹⁷. Tarpžinybinė komisija įsteigta kaip tarpininkė ir prižiūrėtoja: užtikrino LAK iniciatyvų priežiūrą, paramą, koordinavimą ir kontrolę. Tokio pobūdžio ilgalaikis bendradarbiavimas liudija tuomečio LAK ypatingą statusą. Jis atitinka iškeltą hipotezę (žr. II-1-4), kad svarbiausiąjį, pamatinį 1933 m. liepos 17 d. vyriausybės sprendimą parsivežti lakūnų palaikus ir relikvijas taip pat inicijavo LAK. Be to, jis leidžia manyti, kad ir liepos 22 d. J. Tūbelio nurodymą balzamuoti lakūnų palaikus inspiravo LAK, – kitų „kandidatų“ į šių iniciatyvų autorystę tiesiog nėra.

Tarpžinybinė komisija pagrindinį tikslą I posėdyje apsibrėžė taip: „rūpintis visos lakūnų skridimą liečiančios medžiagos tvarkymu“. Šioji „skridimą liečianti medžiaga“ buvo trejopa: S. Dariaus ir S. Girėno palaikai,

⁷¹⁶ Sąstatas su specialiu vagonu į Kauno geležinkelio stotį atvyko 1933-07-21 21 val.

⁷¹⁷ LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio ir sekretoriaus mjr. J. Pyragiaus raštas URM Teisių-administracijos departamento dir. K. Bizauskui: prašoma lėktuvo liekanas perduoti LAK įgaliotajam kpt. V. Morkui ir paskirti URM atstovą, t. p. perduoti LAK kitas vertybes. Be datos (1933-07-21 vėlus vakaras arba, labiau tikėtina, 1933-07-22). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 104.

„Lituanicos“ likučiai ir kitos daiktinės vertybės, dokumentai (LAK žinioje buvusių, VDKM perduotų, Tarpžinybinės komisijos byloje buvusių ir kitų dokumentų visuma). Svarbi ilgalaikės veiklos sritis buvo mauzoliejaus bei memorialo statymas; jis sietinas su palaikų reikalais ir paminklo statymu, kuriuo rūpinosi LAK Dariaus-Girėno komitetas. Kitas išskirtinis, bent 4 metus svarstytas klausimas buvo lakūnų artimųjų „pretenzijos“: „sudėtingo juridinio pobūdžio“ paveldėjimo reikalai, kurie galop perduoti VRM ir URM Teisių-administravimo departamentui.

Taigi nuo 1933 m. liepos 23 d. „skridimą liečiančia medžiaga“ *de jure* rūpinosi Tarpžinybinė komisija. Bet *de facto* tai išliko LAK „misija neįmanoma“. LAK užsitikrino geriausią komunikaciją ir finansavimą, užtat nebegalėjo veikti visiškai savarankiškai; per Tarpžinybinę komisiją įgyvendinamos iniciatyvos įgijo dviprasmišką statusą: nei visiškai LAK, nei vyriausybės projektai. Komisijos veiklos pagrindas buvo kompromisas: be LAK nebūtų daugumos projektų; be vyriausybės LAK pritrūktų pinigų ir stokatų kontaktų Vokietijoje ir JAV. Teoriniu atveju, jei iniciatyva būtų kilusi iš pačios vyriausybės interesų ir jei LAK tektų tik vykdytojo rolę, projektų būtų mažiau, bet rezultatų būtų siekta kryptingiau⁷¹⁸. Bet praktiškai vyriausybės tiesioginė iniciatyva buvo vargiai įmanoma: ji būtų nekorektiška, įvertinant užsienio politikos aktualijas, „Lituanicos“ skrydžio statuso, lakūnų pilietybės ir nuosavybės teisinius aspektus. Tarpžinybinė komisija buvo ir LAK talkininkė, ir vyriausybės interesų apsaugininkė: iš esmės, leista veikti LAK... po vyriausybės sparnu; vyriausybei reiškiant susirūpinimą taisytas jos įvaizdis šalies viduje ir iševijoje, atremti kaltinimai arogancija, gobšumu⁷¹⁹. Interesų

⁷¹⁸ Plg. vėliau nuskaidrintą oficialią nuostatą: „Vyriausybė norėjo, kad visuomenė telktųsi po jos sparneliu (...) Valstybės saugumo departamentas vyriausybę įspėjo, jog „tikroji konsolidacija turi prasidėti nuo viršūnių. Jei konsolidacija prasideda iš apačios (iš minios), tai apačios (minia) jai ir vadovaus.“ MAČIULIS D. Valstybės kultūros politika... p. 109.

⁷¹⁹ Plg.: „Lakūnams su finansais buvę labai striuka... Gal dėl to jie ir paskubinę tą savo kelionę, kuri taip tragiškai baigėsi.“ In: „Lituanicos“ mechanikas apie lėktuvą // Rytas, 1933-10-12 (VDKM, ARA, S-4707). Vėlesnė interpretacija: „Taukais apaugusi lietuviška buržuazija, kaip reikia neparėmusi jų į pavojingą žygį, trumpam atbudo iš savo sotaus snaudulio ir bandė Dariaus ir Girėno nemirtingą žygį pasisavinti, įamžinti kaip savo nuopelną, bandė spekuliuoti jų vardais. Tai šlykštus melas. Lietuvos buržuazija yra tiesiog kalta dėl Dariaus ir Girėno žuvimo. Ji daug kartų skaudžiai įžeidė narsius lakūnus, ir jie yra jos gobšumo aukos.“ In: DOVYDAITIS J. Didvyriškas Dariaus ir Girėno skridimas.

svertus, pavyzdžiui, tokios aplinkybės⁷²⁰: Tarpžinybinė komisija į S. Dariaus ir S. Girėno bylos, kartu ir į kolektyvinės atminties užribį išstūmė politiškai neparankų V. Jesulaitį⁷²¹; palankiausios sąlygos sudarytos ir biudžeto lėšos dosniausiai seikėtos kultūriniais projektams (o ne, tarkime, katastrofos priežastims tikslinti).

Vyriausybės reikštas susirūpinimas ir dosnumas, matyt, buvo ir natūrali dorinių vertybių išraiška. Bet vis dėlto valstybės finansų apskaitoje doros faktorius, žinia, nėra pagrindinis veiksnys. Turimais duomenimis, Tarpžinybinė komisija pati neapskaitė visų vyriausybės skirtų biudžeto lėšų; iki šiol niekas jų tiksliai ir nesurašė⁷²². Paskiruose dokumentuose užfiksuoti tokie fragmentai:

- valstybinėms laidotuvėms vyriausybė išleido 13 378,16 Lt. Iš jų 4800 Lt – palaikų balzamavimo priemonėms (spiritui bei kitoms medžiagoms pirkti, chemikalams iš Paryžiaus parsigabenti)⁷²³;

- pasiuntinybė Berlyne prašė kompensuoti 4653,79 Lt „ryšy su *Lituanicos* katastrofa padarytųjų išlaidų“⁷²⁴;

- pasiuntinybės Vašingtone ir generalinio konsulato Čikagoje „Dariaus ir Girėno reikalų išlaidos telegrafui“, telefono ryšiui ir „kablegramoms“ siekė

Ryšium su 24 metinėmis nuo lakūnų žuvimo // *Tėvynės balsas*, 1957-07, nr. 20 (VDKM, EJA, T-12, p. 18).

⁷²⁰ T. p. žr. II-3-3 apie Lietuvos politinės ir karinės vadovybės propagandinę pompą per „*Lituanicos* II“ piloto F. Vaitkaus vizitą Lietuvoje 1935 m.

⁷²¹ V. Jesulaitis – prieštaraudamas Lietuvos vyriausybės sprendimui parsigabenti relikvijas, tyrimo pakomisės autoritetui ir „gandų dementavimo“ strategijai – žiniasklaidai ir Lietuvos diplomatams JAV atkakliai tvirtino, kad: 1) jei ne lakūnų palaikai, tai bent „*Lituanicos*“ likučiai turėtų būti gražinti į Čikagą, nes „Lietuvai teko per daug laimėti“; 2) griežtai abejojo S. Girėno kvalifikacija ir kompetencija; 3) teigė, kad „*Lituanicos*“ „techninę būklę niekas kitas nežinaš, tik jis vienas“ (žr. generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio *Pro Memoria* apie susitikimą su V. Jesulaičiu, 1933-08-10. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 134).

⁷²² Populiariai žinoma tik apie LAK išlaidas. Ankstesni autoriai rėmėsi sovietmečiu LAK veteranų saugotu LAK archyvu ir VDKM dokumentais, neįvertino valstybės lėšų ir sudarė klaidingą įspūdį, kad įamžinimo darbai (išskyrus balzamavimą) atlikti vien LAK pinigais. Pvz.: „Lietuvos aeroklubui mauzoliejus kainavo 32 468 litus“; „ekspozicijos įrengimas kainavo apytikriai 14 6000 litų. Lietuvos aeroklubo Dariaus ir Girėno paminklui statyti komitetas šiam reikalui (...) skyrė 6000 litų“ (in: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 219, 231).

⁷²³ „Ministrų kabineto išlaidų sąmatų pasiūstų Valstybės kontrolei išlaidų apyskaitų nuorašai 1933 m.“ Kaunas, 1934 m. LCVA, f. 923/465, ap.1, b. 812, l. 113.

⁷²⁴ Pasiuntinį Berlyne J. Šaulį laikinai pavaduojančio L. Dymšos lydraštis prie sąmatos (ši neišliko), per URM Teisių-administracijos departamento dir. K. Bizauską siunčiamas Tarpžinybinės komisijos pirmininkui B. Štenceliui. 1933-08-01. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 8. Plg. L. Dymšos laišką J. Šauliui, 1933-07-25: „Turėjau labai sunkią savaitę, juo labiau, kad nesu sveikas. Deja, girdžiu, kad Kaune vistiek P-bė puola, nors čia, rodos buvo daryta viskas, kas esamose aplinkybėse buvo galima“ (UPENN, Šaulys' Papers, B. 29, F. 91, 1933.I-VIII).

daugiau nei 1200 Lt⁷²⁵;

- 1933 – 1934 m. lakūnų palaikys balzamavęs prof. J. Žilinskas Tarpžinybinei komisijai pateikė sąskaitų už daugiau nei 27 600 Lt (atlyginimams ir priemonėms)⁷²⁶;

- 1934 m. vyriausybė sutiko skirti 5000 Lt „Dariaus ir Girėno skyriui“ Karo muziejuje įrengti (nuolatinės ekspozicijos pirminė sąmata siekė 9400 Lt; aukų surinkta tik 950 Lt; 1000 Lt asmeniškai skyrė muziejaus direktorius gen. lttn. V. Nagevičius; 3000 Lt⁷²⁷ sutarta pridėti iš LAK sudaryto Dariaus-Girėno komiteto fondo)⁷²⁸;

- 1934 m. vyriausybė sutiko skirti 20 000 Lt mauzoliejiui Kauno kapinėse įrengti (darbus organizavo LAK)⁷²⁹;

- vyriausybė net kompensavo Vokietijos vietos valdžiai beveik 260 Lt nuostolius, patirtus organizuojant katastrofos vietos apsaugą ir išgabenant lėktuvo nuolaužas į Soldino geležinkelio stotį...⁷³⁰

- ...ir Rosenthalio gyventojai, Pranešime ir Akte minimos apklausos liudininkei A. Rosenthal už lėktuvo ir palaikų „radybas“ atsekėjo beveik 500 Lt⁷³¹ (t. y. 200 RM, pusę jos advokato prašytos sumos).

Pastarosios išmokos Vokietijos juridiniams ir privatiems asmenims finansiniu požiūriu beveik niekinės, užtat svarbios diplomatinio politiniu požiūriu: jomis užgesinti smulkūs ginčai, kurie galbūt leistų Vokietijai reikšti

⁷²⁵ „Pasiuntinybės Vašingtone bendrasis piniginis žurnalas.“ 1933-08-16 išlaidų įrašai. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 193, l. 30.

⁷²⁶ Tarpžinybinės komisijos pastaba apie gautas ir neapmokėtas sąskaitas. 1934-12-05. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 18

⁷²⁷ Iš Kooperacijos banke saugomų fondo lėšų (1935-01-01 einamoje sąskaitoje nr. 3868 jau buvo 113 967,41 Lt) „nuošimčių“ vėliau skirta 6000 Lt. In: Dariaus ir Girėno paminklui statyti visuomeninių organizacijų atstovų pasitarimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 3, p. 58-60.

⁷²⁸ Tarpžinybinės komisijos III-IV posėdžių protokolas nr. 3. 1934-05-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 21-24.

⁷²⁹ *Ibid.*

⁷³⁰ Frankfurto prie Oderio apskrities viršininko (*Regierungspräsident*) antspaudu patvirtinta išlaidų sąmata. Soldinas, 1933-11-24. *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam*. Regierung Frankfurt am Oder, Rep 3b. T. p.: Lietuvos pasiuntinybės Berlyne raštas apie pervestas 107, 36 RM. Berlynas, 1933-12-02. *Ibid.*

⁷³¹ Annos Rosenthal advokato G. A. Wasmund laiškas URM. Rosenthalis, 1934-05-25 d. Persiųstas VRM kanceliarijai; prierasas pieštuku apie atsiskaitymą 1935-01-04. LCVA, f. 923/465, ap.1, b. 812, l. 113.

nepasitenkinimą, taptų pagrindu pretenzijoms Lietuvos vyriausybei⁷³². Bendrai, vyriausybės parama turėjo būti nemenka: vien čia paminėtų išlaidų suma – 72 591,95 Lt. (Palyginimui: 1933 m. „Tautos Vado 60 metų jubiliejaus minėjimo kino filmos“ sąmata siekė 4782 Lt⁷³³, o dosniausiai remiamam Valstybės teatrui iš valstybės biudžeto skirta net 2 171 037 Lt⁷³⁴.)

Dėsninga, kad vyriausybė neskubėjo patenkinti S. Dariaus sesers L. Nalson prašymo⁷³⁵ ir bent iki 1937 m. neatlygino lakūnui paskolintų 20 000 – 30 000 Lt (3860 dolerių⁷³⁶). Čia vėl tenka grįžti prie politinės rokiruotės, teisinės ir/ ar moralinės dilemos: kažin kaip lakūnų artimieji Čikagoje būtų reagavę į siūlymą laidoti lakūnus Kaune, jei būtų išvelgę perspektyvą... S. Dariaus artimieji Čikagoje prezidentui A. Smetonai už užuojautą formaliai padėkojo tik 1934 m. vasarį; sielvartaujanti S. Dariaus motina Augustina Jucus (Jucevičienė-Degutienė) 1934 m. gruodžio 10 d. mirė; o kaip toliau įamžinimo veikas Kaune vertino pokario sulaukę S. Dariaus seserys ir įbrolis, taip pat S. Girėno brolis ir pusseserės JAV – galima tik numanyti: giminės gavo kai kuriuos asmeninius S. Dariaus daiktus ir atsiribojo oriai tylėdami⁷³⁷. Tarpžinybinė komisija vėlokai tesumojo skirti našlaitės pensiją Kaune

⁷³² Plg. URM Politikos departamento direktoriaus S. Lozoraičio *Pro Memoria* (su priedais) dėl bendrovės *Deruluft* sumokėto maito – atgabenant S. Dariaus ir S. Girėno palaikus už vainiką priskaičiuotus 200 Lt, nuderėjus sumokėtus 80 Lt. Išsiaiškinta, kad apmuitintas vainikas kitam lakūnui, 1933-07-13 Kaune žuvusiam ltn. Albinui Stukui. Kaunas, 1934-05-08 – 1934-05-29. LCVA, f. 383, ap. 7. 1334, l. 66.

⁷³³ „Ministrų kabineto išlaidų sąmatų pasiūstų Valstybės kontrolei išlaidų apyskaitų nuorašai 1933 m.“ Kaunas, 1934 m. LCVA, f. 923/465, ap.1, b. 812, l. 115.

⁷³⁴ MAČIULIS D. Valstybės kultūros politika... p. 58.

⁷³⁵ Kompensuotina suma nurodyta generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio lydraštyje prie URM siunčiamo S. Dariaus ir L. Nalson pasirašyto vekselio; 1934-01-11. 1937-03-20 A. Kalvaitis patvirtino: „Laura Nelson pareiškė man, jog velionis Darius liko jai skolingas 3860 dolerių. Kitų skolų ar pretenzijų niekas man nepareiškė.“ Apie „vekselines skolas“ Tarpžinybinei komisijai 1937-01-22 posėdyje priminė K. Bulota (LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 12; 3; 4-5).

⁷³⁶ Lito ir JAV dolerio santykis 1933 m. II pusėje svyravo apie 8:1, smuko iki 6:1, taigi dolerio vertė buvo sumažėjusi.

⁷³⁷ LAK pažymos duomenimis, 1933-09-25 Kaune „J. Nalsonui (Našlėnui) atiduoti Karo muziejuje buvę še kpt. S. Dariaus asmeniniai daiktai: piniginė su 11 dolerių ir 31 centu, neįvardinta moneta, laikrodis, šukos, peiliukas ir parkeris“ (in: NAUJALIENĖ D. „Lituanicos“ skrydžio relikvijos... p. 15). Visi Niujorke likę lakūnų daiktai be išlygų perduoti artimiesiems JAV: žr. generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio pranešimus K. Stulpin dėl „propelerio, didelės dėžės daiktų ir žemėlapių“ ir S. Girėno broliams dėl „vieno užrakinto čemodano ir dviejų mažų valizų“; 1933-08-03 (LCVA, f. 658, ap. 1., b. 266, l. 153-155). Artimieji JAV bandė patys suvaldyti lakūnų vardus komerciniais tikslais išnaudojančius asmenis ir organizacijas. Artimieji Lietuvoje tuo rūpintis įgalioto LAK: šis S. Dariaus ir S. Girėno vardus naudojo fondo rėmimo tikslams ir saugojo „nuo brangių vardų profanavimo“ (žr. S. Dariaus giminiių viešą skundą „Dirvoje“, 1933-12-06, t. p. ir LAK viešą pareiškimą; in: VDKM, ARA, S- 4707).

gyvenančiai S. Dariaus dukrai Nijolei⁷³⁸ (kita vertus, jai ir jos motinai J. Darienei-Čizinauskienei atiteko sklypas Kaune⁷³⁹). Niekas iš JAV ir Lietuvoje identifikuotų artimiausių S. Dariaus ir S. Girėno giminių nepaveldėjo ypatingu turtyr nepatyrė Lietuvos vyriausybės malonių⁷⁴⁰. URM Teisių-administracijos departamento „Dariaus ir Girėno palikimo bylos“ duomenimis ilgiausiai, daugiau nei 3 metus giminaičiams dalyti „Lituanicoje“ gabenti vokai (filateliniai suvenyrai): 1936 m. rudenį vieną gavo ir „J. Daruvienė“⁷⁴¹. Giminių at(si)ribojimą skatino teisinės problemos: „Lituanicos“ skrydžio statusas, S. Dariaus asmens ir šeimos dokumentų prieštaravimas, relikvijų pergabenimo į Kauną sukeltas kazusas. Tarpžinybinė komisija nerado išeities iš keblios padėties: 1933 m. konstatavo, kad tiek S. Dariaus sesers ir rėmėjos L. Nalson „pretenzijos, tiek kiti a. a. lakūnų palaikus liečiantieji klausimai turi gan sudėtingo juridinio pobūdžio“ ir pavedė detales aiškintis „VRM juriskonsultui“⁷⁴², vėliau 1934 ir 1937 m. dar kreipėsi į ministrą pirmininką⁷⁴³, bet šis pasiūlė spręsti URM. Taigi artimųjų prašymai sukosi ratu.

Tarpžinybinėje komisijoje energingiau svarstyti plačiosios visuomenės

⁷³⁸ III-IV posėdžio protokolas nr. 3. 1934-05-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 21-24. (Plg.: „Praėjus dvejiems metams po tėvo žuvimo, savo tėvų ir kitų žmonių patarta, J. Darienė kreipėsi į vyriausybę, prašydama man pašalpos. Netrukus man išlaikyti buvo paskirta mėnesinė 100 litų pensija.“ In: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 230).

⁷³⁹ S. Dariui priklausė 0,3389 ha žemės valda Lakūnų plente. $\frac{3}{4}$ paveldėjo dukra, $\frac{1}{4}$ - jos motina. Už sklypą vangiai mokėti mokesčiai (už skolas skirta baudų). Jame tik 1939-1941 m. pastatytas 83 m² vienaukštis namas (žr. Kauno miesto savivaldybės ir Mokesčių inspekcijos bylas: KAA, f. 209, ap. 3, b. 937 ir 1035; f. 2018, ap. 2, b. 4064. Plg.: „Ir dabar mama tebegyvena „Dariaus sklype.“ In: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 63).

⁷⁴⁰ Po lakūnų mirties nesužinota apie jokių kitą jų turty. Didžiausią išmoką JAV gavo S. Dariaus motina, kuriai sūnus užrašė „karo veterano apdraudą ir pensiją“: skirtingais duomenimis, tai buvo atitinkamai 1700 arba 2000 ir 1577 JAV dolerių (pusė šios „pensijos“ S. Darius jau buvo „paskolinęs“); Augustina Jucus turėjo gauti beveik 2500 dolerių ar daugiau. S. Girėnas dokumentuose nepatikslingą „papildomą atlyginimą“ – 1191 dolerį – buvo užrašęs broliui P. Girčiui (Girch). Žr. URM referento ir generalinio konsulato Niujorke susirašinėjimo dokumentus: Niujorkas, Kaunas 1933-10-21 – 1933-11-24. LCVA, f. 383, ap. 2, b. 132, l. 33-34, 39. 1933-08-27 J. Darienei ir P. Girčiui (dalyvaujant L. ir J. Nalsonams) perduoti po mirties lakūnams skirti valstybės apdovanojimai: V laipsnio Vyčio kryžius, Šaulių žvaigždės ir Skautų svastikos ordinai.

⁷⁴¹ URM, LAK, Kauno miesto savivaldybės ir generalinio konsulato Čikagoje susirašinėjimo dokumentai 1936-06-13 – 1936-09-05. *Ibid.*, l. 46, 48-50. (Prieš tai našlei ir našlaitei vokų savo nuožiūra skyrė LAK: „Dešimtį motinos man dovanotų (...) vokų saugau kaip brangią relikviją (...) Dariaus motinos paprašytas, Lietuvos aeroklubas 205 vokus su Dariaus parašu išsiuntė į Ameriką.“ In: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 229).

⁷⁴² Tarpžinybinės komisijos II posėdžio protokolas nr. 2. 1933-09-22. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 46-47.

⁷⁴³ Tarpžinybinės komisijos V posėdžio protokolas nr. 4, 1934-10-25 ir (veikiausiai) VI posėdžio protokolas be numerio, 1937-01-22. *Ibid.*, l. 6; 4-5.

itin laukiami įamžinimo projektai: sukurti nuolatinę ekspoziciją Karo muziejuje; balzamuoti ir mauzoliejuje ar panteone pašarvoti lakūnų palaikus (kad „tūkstantį metų“ galėtume reikšti didvyriams pagarbą); pastatyti memorialą katastrofos vietoje *Dölziger Stadt Forst*. Idėjos buvo tarytum paprastos ir aiškios, bet jų įgyvendinimas strigo ir gerokai užtruko.

Vadovaujantis ministro pirmininko J. Tūbelio 1933 m. liepos 22 d. nurodymu, „Lituanicos“ lėktuvo dalys ir lakūnų daiktai buvo pirma eksponuoti VDKM (vykstant oficialiam katastrofos priežasčių tyrimui), o tik vėliau perkelti į Aviacijos Technikos dirbtuves ruošti eksponavimui⁷⁴⁴. Nuolatinės ekspozicijos, vadinamo „Dariaus ir Girėno skyrius“ kūrimas VDKM vilkintas: vis keitėsi specialių komisijų sudėtis, 1934 m. pabaigoje naujuose (dabartiniuose) VDKM rūmuose paskirtos kitos, trečdaliu mažesnės patalpos. Tarpžinybinė komisija priekaištavo, kad lėktuvo liekanų ir kitų „garbingų palaikų būklė darosi visiškai nebepakenčiama“⁷⁴⁵. Ekspozicija galutinai baigta kurti praėjus puspenktų metų – 1937 m. pabaigoje⁷⁴⁶.

Vadovaujantis ministro pirmininko J. Tūbelio 1933 m. liepos 23 d. slapto nurodymu, lakūnų palaikai perduoti teismo medicinos ekspertams 1933 m. liepos 23 d. vėlų vakarą. J. Žilinsko teigimu, jie buvo smarkiai suirę, todėl Anatomijos institute balzamuoti net 9 mėnesius ir po to dar 1-2 mėnesius džiovinti⁷⁴⁷. Tarpžinybinei komisijai patvirtinus LAK siūlymą statyti mauzoliejų Kauno kapinėse⁷⁴⁸, balzamuoti palaikai 1934 m. liepos 17 d. pašarvoti VDU Medicinos fakulteto koplyčioje. 1936 m. liepos 19 d. planuotą

⁷⁴⁴ Kai kurie muziejininkai eksponatų perkėlimą iš esmės kritikuoja: „Pervežta į Karo aviacijos dirbtuves, „Lituanica“ buvo dar kartą apvogta. Šį kartą – savųjų. 1933 m. žurnale „Trimitas išspausdinta žinutė, kad Karo aviacijos sargybos kuopos eilinis Petras Dzidzevičius tapo didelį paveikslą ant drobės, nuplėtos nuo „Lituanicos“ sparnų (...) Kad paveikslas buvo nutapytas ir pakabintas minėtose kareivinėse, liudija išlikusi nuotrauka.“ In: NAUJALIENĖ D. „Lituanicos“ skrydžio relikvijos... p. 28.

⁷⁴⁵ Tarpžinybinės komisijos pirmininko B. Štencelio laiškas Švietimo ministru, Vytauto Didžiojo jubiliejinio komiteto pirmininkui inž. Konstantinui Šakeniui, 1934-06-01. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 39.

⁷⁴⁶ VDKM naujieji rūmai atidaryti 1936-02-16. Plačiau žr.: NAUJALIENĖ D. „Lituanicos“ relikvijos... p. 29-31, 45.

⁷⁴⁷ Anatomijos instituto dir. prof. dr. J. Žilinsko parodymai Tarpžinybinės komisijos III-IV posėdžio protokole nr. 3, 1934-05-30. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 21-24.

⁷⁴⁸ Numatyta sąlyga, kad kapinių naikinimo atveju palaikai bus perkelti į (tuomet dar nepastatytą) Prisikėlimo bažnyčios kriptą ar panteoną. In: Tarpžinybinės komisijos III-IV posėdžio protokolas nr. 3, 1934-05-30. *Ibid.*

mumijų perkėlimą į mauzoliejų LAK vis dėlto turėjo dar atidėti⁷⁴⁹ ir įvykdė tik 1937 m. lapkričio 1 d. Tad ir šiuo atveju prabėgo beveik puspenktų metų (kapinėse palaikai ilsėjosi tik 3 metus ir 1940 m. vėl buvo perkelti⁷⁵⁰).

Trumpiau, „tik“ trejus metus užtruko memorialo kūrimas. 1934 m. spalio 25 d. Tarpžinybinė komisija ir ministras pirmininkas pritarė LAK pirmininko Z. Žemaičio siūlymui 99 metams išsinuomoti sklypą *Dölziger Stadt Forst* ir ten pastatyti paminklą⁷⁵¹ (ankstesnės LAK idėjos nepatvirtintos⁷⁵²). 1935 m. V. Landsbergio-Žemkalnio suprojektuotas memorialas atidarytas dalyvaujant LAK atstovams, L. ir J. Nalsonams 1936 m. liepos 17 d.⁷⁵³ Kiek žinoma, tik šiuo atveju prie vietinių biurokratinių trikdžių ir organizacinių nesklandumų prisidėjo Vokietijoje sąmoningai sukeltos kliūtys (plačiau žr. II-3-2).

Svarbu pastebėti, kad šios – užtrukusios, bet visgi rezultatyvios – iniciatyvos įgyvendintos per Tarpžinybinę komisiją. Veikti vien visuomeniniu lygiu nesisekė: pagrindinės LAK Dariaus-Girėno komiteto iniciatyvos – išleisti monografiją ir pastatyti monumentalų paminklą Kaune – liko tik popieriuje.

LAK ketinimą pastatyti monumentalų paminklą Kaune įšaldė ne pinigų stygius⁷⁵⁴, o pernelyg užsitęsę ginčai. Iki 1935 m. dvejojta, ar statyti paminklą, ar geriau „paremti naudingą darbą aviacijos srityje“⁷⁵⁵; nuo 1935 m. nesutarta, kur statyti paminklą. 1937 m. išrinkus paminklo projektą, ieškota tinkamos

⁷⁴⁹ 1936-07-14 LAK informavo JAV atstovybę apie „nuo drėgmės apsaugoto“ mauzoliejaus atidarymą ir jau 1936-07-16 atšaukė ceremoniją, nes išvakarėse jis sudrėko. Žr. JAV *chargé d'affaires ad interim* Kaune C. Porter Kuykendall pranešimą valstybės sekretoriui ir pridedamus LAK pirmininko Z. Žemaičio ir generalinio sekretoriaus P. Žaltausko laiškus, 1936-08-01. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 73.

⁷⁵⁰ 1940 m. palaikai buvo perkelti bent penktą kartą: I – iš Soldino apylinkių į Soldino koplyčią, II – į Kauną, III – iš Kauno kapinių į du VDU institutus, IV – iš VDU Medicinos fakulteto koplyčios į mauzoliejų, V – iš šio atgal į VDU. 1940 m. po sovietų okupacijos baimintasi, kad neprižiūrimame mauzoliujuje palaikai ims gesti ar bus išniekinti, tad apie 1940-12-17 jie grąžinti į Medicinos fakulteto koplyčią; uždarius VDU ir fakultete įsikūrus vokiečiams, palaikai 1944 m. užmūryti slaptavietėje.

⁷⁵¹ Tarpžinybinės komisijos V posėdžio protokolas nr. 4, 1934-10-25, ministro pirmininko J. Tūbelio viza dėl sklypo nuomos: „Sutinku“. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 6; 4-5.

⁷⁵² LAK pirmininkas Z. Žemaitis kreipėsi į URM įgaliotinį, „Eltos“ direktorių E. Turauską (1933-08-15) ir ministrą pirmininką J. Tūbelį (1933-12-15), ragindamas bent aptverti miško aikštelę. *Ibid.*, l. 9. Vėliau LAK buvo kilusi mintis katastrofos vietoje nusipirkti žemės sklypą.

⁷⁵³ JAV *chargé d'affaires* Kaune C. P. Kuykendall pranešimas valstybės sekretoriui (*“Memorial to Transatlantic Flyers Darius and Girenas”*), 1936-08-01. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-DARIUS & GIRCH/ 73.

⁷⁵⁴ „1935 m. sausio 1 d. paminklo fonde buvo 113 967 litai ir 41 centas.“ BALČIŪNAS J. Žygio darbai. In: ČEPAS J., BALČIŪNAS J. ... *į Lietuvą*, p. 147.

⁷⁵⁵ *Ibid.*, p. 148.

vietos jam įgyvendinti⁷⁵⁶. Gavus Kauno miesto tarybos leidimą, 1939 m. gegužės 12 d. sudaryta sutartis su rangovais⁷⁵⁷, pagal kurią paminklas Ažuolyne turėjo būti pastatytas iki 1940 m. birželio. Bet darbai vėlavo ir galop buvo nutraukti⁷⁵⁸.

Monografija buvo LAK Dariaus-Girėno komiteto antrinis prioritetas. Po katastrofos LAK iškart paskelbė apie knygą, kurioje „bus lakūnų biografijos, visa spausdintoji apie jų gyvenimą ir žygius medžiaga, daugybė iliustracijų, lakūnų įdomesni laišakai ir t. t.“⁷⁵⁹ Jau 1933 m. liepos 22 d. LAK pirmininkas Z. Žemaitis siekė gauti iš URM „visą susijusią su „Lituanicos“ skridimu dokumentaciją“⁷⁶⁰. Bet 1933 m. išleista tik iliustruota brošiūra⁷⁶¹. LAK neatlyžo ir vėliau, matyt, sukaupė pakankamai daug vertingų duomenų. 1934 m. monografiją neva „baigiant paruošti spaudai“ Z. Žemaitis ir A. Gustaitis su talkininkais dar dukart skolinosi Tarpžinybinės komisijos „žinioje esančią bylą ir visa kita“⁷⁶². Tačiau ir 1935 m. monografija tebebuvo „ruošiama spaudai“⁷⁶³. LAK iš URM skolinosi vertingų S. Dariaus raštų⁷⁶⁴, o iš Tarpžinybinės

⁷⁵⁶ LAK pirmininko Z. Žemaičio ir sekretoriaus J. Pyragiaus laišakai Kauno miesto burmistrui (1934-04-10, 1935-02-26) ir Kauno miesto tarybos posėdžio stenograma, 1937-05-04. KAA, f. 218, ap. 1, b. 1087, l. 38-40; f. 219, ap. 1, b. 1063, l. 99-104.

⁷⁵⁷ LAK atstovo K. Bulotos ir Vaclovo Rickevičiaus bei Giršos Vulfovičiaus sudaryta sutartis, 1939-05-12 (saugota V. Ašmensko asmeniniame archyve). In: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 138-140.

⁷⁵⁸ „Darius ir Girėno Paminklui Statyti Komiteto Fondo apyskaita“, 1941-08-01. *Ibid.*, p. 140-144.

⁷⁵⁹ Dariui ir Girėnui paminklo fondas // *Lietuvos aidas*, 1933-07-19, nr. 160 (1832), p. 12.

⁷⁶⁰ LAK pirmininko prof. Z. Žemaičio ir sekretoriaus mjr. J. Pyragiaus raštas URM Teisių-administracijos departamento dir. K. Bizauskui. Be datos (1933-07-21 vėlus vakaras arba, labiau tikėtina, 1933-07-22). LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 104.

⁷⁶¹ Transatlantiniams Lietuvos Didvyriams Dariui ir Girėnui Atminti 15-17.VII.33. Kaunas: Lietuvos aero klubo Dariaus-Girėno fondas, 1933 (LAM, RLa-846). Plg.: „1933 m. spalio 2 d. LAK išleido Dariaus ir Girėno albumą. Šis nedidelio formato, tamsiai mėlynu viršeliu kuklulis 58 nuotraukų albumėlis pirmas ir paskutinis Lietuvoje“ (DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas... p. 226).

⁷⁶² LAK vicepirmininko A. Gustaičio ir sekretoriaus Vaclovo Juodžio prašymas Tarpžinybinės komisijos pirmininkui B. Štenceliui išduoti monografijos redaktoriui mjr. J. Pyragiui „bylą ir visa kita“ (viza: „Prašau perduoti bylas ir medžiagą p. majorui Pyragiui po parašais, kuriais reikalu praėjus, vėl priimti savo žinion; 1934-04-18), 1934-04-16; LAK pirmininko Z. Žemaičio prašymas B. Štenceliui paskolinti medžiagą dviem savaitėms (viza: „Paskolinti“), 1934-10-10. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 17; 19.

⁷⁶³ Reklaminis žurnalo atvartas: „L. A. K. leidiniai. Ruošiama spaudai: *Darius ir Girėnas. Monografija. J. Pyragius.*“ In: *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 1.

⁷⁶⁴ URM Teisių-administracijos departamento direktoriaus K. Bizausko lydraštis, persiunčiant LAK pirmininkui Z. Žemaičiui generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio iš S. Dariaus artimųjų gautą (1933-11-21), VDKM muziejaus reikmėms padovanotą ir URM atsiųstą S. Dariaus dienoraštį. 1934-02-26. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 14-16.

komisijos bylos „dingęs“ Priedų paketas galimai atsidūrė pas A. Gustaitį⁷⁶⁵. Galimai per šią leidybos epopėją iš URM išsklido svarbūs dokumentai, o kai kurių svarbiausių pirminių šaltinių nepasiskubinta atrasti ar išaiškinti. Viena didžiausių laiku neišspręstų mįslių – skrydžio metu lakūnų rašytas dienynas⁷⁶⁶, kurį LAK viešai spaudė susigražinti iš vokiečių ir kurį, anot spaudos, „specialus vokiečių vyriausybės pasiuntinys atvežė ir įteikė mūsų vyriausybei“⁷⁶⁷. LAK monografija taip ir liko neišleista.

Darytina išvada, kad Tarpžinybinės komisijos vykdyti vyriausybės pavedimai arba LAK pasiūlyti ir aprobuoti projektai – palaikų balzamavimas ir mauzoliejus, VDKM ekspozicija, memorialas Vokietijoje – užtruko po kelerius metus, bet (nors ir su trūkumais) buvo įgyvendinti. O LAK savarankiškai vykdytos iniciatyvos – monografija ir monumentas Kaune – baigėsi be rezultatų. Tarpžinybinės komisijos pirminiai dokumentai pasklido iš URM į VDKM ir LAK (ir vėliau iš ten toliau sklido į asmeninius archyvus), bet iki 1940 m. Lietuvoje jie nebuvo tyrinėjami ir/ arba skelbiami.

Tikėtina, kad LAK įamžinimo iniciatyvų žlugimą paskatino procesas vidaus politikoje: tautininkų opozicijos kariuomenėje telkimas, persekiojimas ir malšinimas, nesėkmingas 1934 m. birželio 7 d. „voldemarininkų maištas“. 1934 m. gegužę kartu su plk. ltn. A. Gustaičiu Tarpžinybinės komisijos posėdyje dalyvavęs Aviacijos viršininko pavaduotojas gen. št. plk. ltn. Juozas Narakas liepą karo lauko teismo nuteistas mirties bausme sušaudant⁷⁶⁸. LAK monografijos redaktorius mjr. J. Pyragius pažemintas į eilinius ir atleistas iš

⁷⁶⁵ Žr. Priedų paketo genezės hipotezę str.: SVIDERSKYTĖ G. „Dingęs“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo Akto priedai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 7, p. 478-483.

⁷⁶⁶ Dienyno egzistavimu abejojęs JAV patikėtinis Kaune M. L. Staffordas rėmėsi straipsniu 1933-07-21 „Dienos naujienose“ (plg. nepriklausomą šiuolaikinę versiją: KAČERGIUS G. „Lituanicos“ aeronautinis dienynas, kurio nebuvo? // *Plieno sparnai.lt*, 2012-2013 m.; prieiga: <<http://www.plienosparnai.lt/page.php?1270>>, žiūrėta 2016-05-06). Kol kas turimi duomenys dienyno egzistavimo nepaneigia; prieštaringų liudijimų paliko „Eltos“ korespondentas V. Kaupas ir apylinkės viršininkas Walteris Danzigas, kurie teigė matę dienyną katastrofos vietoje 1933-07-17; kitų liudininkų nenustatyta. Plačiau žr.: SVIDERSKYTĖ G. „Lituanicos“ dienynas (I, II, III d.) // *Nzidinys.lt*, 2013-11-26, prieiga: <<http://www.nzidinys.lt/783861/naujienos/akademija/lituanicos-dienynas-iii-skrydzio-dienynas-dokumentuose>>, žiūrėta 2016-05-06; SVIDERSKYTĖ G. „Lituanicos“ dienynas: nauja diskusija veda Kalifornijos link? // *Lituanica-documentica.lt*, 2013-11-27; prieiga: <<http://www.lituanica-documentica.lt/index.php?id=293>>, žiūrėta 2016-05-06.

⁷⁶⁷ „Lituanica“ ir dienoraštis jau Kaune // *Lietuvos žinios*, 1933-07-22, nr. 164 (4254), p. 1.

⁷⁶⁸ Mirties bausmė J. Narakui pakeista laisvės atėmimu 12 m., vėliau – 6 m., po to panaikinta. 1939 m. laipsnis ir apdovanojimai gražinti.

tarnybos, 1935 m. vėl suimtas už kratos metu namie rastą politinį pamfletą⁷⁶⁹. Iš viso 1934-aisiais nusišalino arba buvo atleisti iš tarnybos bent keturi Aviacijos ir LAK aviatoriai, naudoję ar laikinai saugoję Tarpžinybinės komisijos bylos dokumentus ir/ arba ruošę LAK monografiją; dar vienas žuvo⁷⁷⁰. Įtakingiausi „Lituanicos“ įamžinimo iniciatoriai reputaciją ir postus išsaugojo bent iki 1940 m.: LAK pirmininkas prof. Z. Žemaitis išliko neutralus (matyt, dėl šios savybės po 1940 m. apsiribojo moksline veikla), plk. ltn. A. Gustaitis 1934 m. lapkritį buvo paaukštintas, gavo pulkininko laipsnį ir 1935 m. patvirtintas Karo aviacijos viršininku (pareigas ėjo iki okupacijos ir Lietuvos kariuomenės likvidavimo; 1941 m. suimtas, kalintas, sušaudytas Maskvoje). Tačiau šiems vadovams reikėjo pasišventusių vykdytojų. 1933 m. suburtas nedidelis, užtat motyvuotas kolektyvas (komisijos, pakomisių nariai ir talkininkai) pačiame darbų įkarštyje 1934 m. apiro, sumažėjo, tarpusavio ryšiai silpnėjo, tad ir veiklos galimybės menko, o ne didėjo.

Tenka reziumuoti, kad ir LAK, ir vyriausybė įkliuvo į savo nepamatuoto entuziazmo pinkles. Bendromis pastangomis tik iš dalies įgyvendintos įamžinimo idėjos ir planai. Nepavyko sklandžiai suderinti visuomeninių ir valstybinių reikmių, drąsių užmojų ir sudėtingų teisinių problemų, suartinti deklaratyvios retorikos ir darbinės praktikos. Tendencija susiklostė 1933 – 1934 m. ir tęsėsi iki 1940 m.: visą laikotarpį nekito amplitudė tarp maksimalių individualių pastangų ir vidutiniškų kolektyvinių pasiekimų ar nesėkmių. Tendenciją lėmė kiek dviprasmiškas veiklos pobūdis (LAK siūlo ir daro, vyriausybė prižiūri, remia arba ne), valstybės kultūros politikos strategijos ir

⁷⁶⁹ 1934 m. J. Pyragius nuteistas ištremti, bet LAK užtarimu tapo žurnalo „Lietuvos sparnai“ redaktoriumi ir Nidos sklandymo mokyklos viršininku. 1935 jo areštas buvo „parodomoji akcija“ perversmininkams tramdyti (žr. JAV *chargé d'affaires ad interim* Kaune C. P. Kuykendall pranešimą JAV valstybės sekretoriui, „*Arrest of Maj. Pyragius*“. Kaunas, 1935-03-19. JVNA, RG59, M1178, R12, 860M.00/334). 1938 J. Pyragiui grąžintas majoro laipsnis.

⁷⁷⁰ 1934-01 LAK monografijos redakcinės komisijos narys (žr. LAK pirmininko Z. Žemaičio ir sekretoriaus V. Adomavičiaus laišką generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui; 1933-07-23. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 128) Aviacijos ltn. V. Adomavičius paties prašymu paleistas į atsargą, įsidarbino VRM (J. Pyragiaus teigimu, V. Adomavičius – vienas „iššifruotų“ VSD agentų kariuomenėje, žr.: PYRAGIUS J. Kovosiu, kol gyvas. Kaunas: Plieno sparnai, 1993, p. 60). Aviacijos kpt. V. Morkus už dalyvavimą 1934-06-07 pučė paleistas į atsargą. LAK civilis lakūnas V. Juodis 1934-08 žuvo ANBO II katastrofoje.

kultūros valdymo institucijų stoka (kūrimosi stadija⁷⁷¹) ir atitinkama žinybų kompetencija, biurokratinis vangumas, o taip pat – įtampos vidaus ir užsienio politikoje (1934 m. karininkų organizuotas pučas, iš dalies – ir Neumanno-Sasso baudžiamasis procesas Kaune, Lietuvos-Vokietijos santykių krizė, ekonominė blokada). Galima teigti, kad 1933 – 1940 m. įvyko atotrūkis nuo dokumentalaus istorinio įvykio pažinimo ir traktuotės slinktis idealizuoto⁷⁷² ir mitologizuoto tradicinio pasakojimo link⁷⁷³. Ryškus simptomas – labiausiai išpopuliarėjęs, daugiausiai cituojamas dokumentas: juo tapo (ir lig šiol tebėra) vadinamas lakūnų testamentas, P. Jurgėlos redaguota S. Dariaus meninė skrydžio dedikacija „Jaunajai Lietuvai“.

II. 3. 2. Atminties įamžinimas JAV ir trikdžiai Vokietijoje.

Amerikos lietuviai džiaugėsi žinia apie pirmą atminimo ženklą Kauno apylinkėse (koplytstulpį Babtouse⁷⁷⁴) ir apstulbo supratę, kad jis buvo paskutinis. P. Žadeikis ragino Kauną nebesiginčyti ir kuo skubiau paminklui „parinkti vieną tų vietų“, nes „visuomenei, ypač amerikiečiams, sunku suprasti kodėl taip yra.“⁷⁷⁵ Išeiviai JAV savo idėjas įgyvendino savarankiškai – nei vyriausybės remiami, nei trukdomi – ir palyginti labai sėkmingai: greitai, rezultatyviai.

Sąstingį Lietuvoje iš dalies kurstė Vokietijos keliami trikdžiai: epizodiški ir prislopinti, įsprausti į politinio korektiškumo rėmus, bet visgi realūs, veiksmingi.

Vokietijos pozicija pirmiausia kilo iš gynybinių paskatų. Nuo 1933 m.

⁷⁷¹ „Iki tol, kol 1934 m. atsirado kultūros reikalus tvarkanti įstaiga – Kultūros reikalų departamentas, kultūros valdymu rūpintasi pripuolamai.“ MAČIULIS D. Valstybės kultūros politika... p. 33.

⁷⁷² Pvz.: Atlanto nugalėtojai. (Spaudai paruošė PUTRAMENTAS A.) Kaunas: V. Atkočiūno spaustuvė, 1933, 16 p.

⁷⁷³ Pvz.: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... 383 p. Plg.: LUNCIENĖ L. Atlanto nugalėtojai... 220 p.; POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ J. „Lituanica“. Romanas apie Darių ir Girėną. I-V knygutės. Kaunas: spaustuvės „Šviesa“, „Raidė“, „Vilnius“, 1934-1935, 160 p.

⁷⁷⁴ Gen. ltn. V. Nagevičiaus iniciatyva ir vietos bendruomenės pastangomis rekonstruota sena mūrinė koplytėlė, joje įmūryta paminklinė lenta S. Dariui ir S. Girėnui. Žr.: Babtai Dariui ir Girėnui // *Lietuvos aidas*, 1933-10-03, nr. 223 (1895), p. 3.

⁷⁷⁵ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio laiškas LAK pirmininkui Z. Žemaičiui. Niujorkas, 1936-11-25. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 411. Plg.: „Žinant, kad dabar yra komerciniai laikai ir kad Dariaus ir Girėno paminklui vietos žemėje nerandama – reikia jos ieškoti ore (...) Dariaus ir Girėno idealas buvo matyti ne kryžių, ne paminklų gimtinę, bet sparnuotą Lietuvą.“ In: ŠULIAUSKAS P. Dariaus ir Girėno paminklas ore // *Pašto pasaulis*, 1936, nr. 3 (27), p. 48.

liepos 17 d. Berlynas siekė užkardyti insinuacijas, išsklaidyti į strategiškai svarbų pasienio regioną sutelktą tarptautinės bendruomenės dėmesį, neleisti įsipliekti skandalui užsienio žiniasklaidoje (Aviacijos ir Propagandos ministerijų neviešinamos prioritetinės veikos ir rėkšmingos propagandinės akcijos kirtosi su nepalankia viešąja nuomone užsienyje, politinės opozicijos kurstomu įtarumu). Tuo aiškintina operatyvi ir gerai koordinuota Berlyno retorika ir vietinės valdžios veiksmai: užuojautas dėl lakūnų žūties Kaunui skubiausiai pareiškė H. Göringas, K. von Neurathas, E. Zechlinas ir net JAV reziduojantys Vokietijos diplomatai⁷⁷⁶; „glaudžiai bendradarbiaujant Soldino landratui“ su SA garbės sargyba iškilmingai Soldine pašarvoti ir į Štetiną pervežti lakūnų palaikai, Karaliaučiuje (stabelėjus lėktuvui su palaikais) surengta pagerbimo ceremonija; valstybinių laidotuvių eisenos Kaune priešakyje buvo nešami vainikai su Pomeranijos ir Rytprūsių valdžios institucijų oficialiomis dedikacijomis⁷⁷⁷. Nors Vokietijos žiniasklaida buvo labiau linkusi peikti Lietuvą, NSDAP toleruojamas „*Berliner Tagelblatt*“ (galop nacių visgi uždarytas 1939 m.) išdrįso idealizuoti lakūnus ir gedinčią jų Tėvynę, kuri „savo drąsiųjų vaikų niekad neužmirš“⁷⁷⁸. Vokietijos-SSRS oro susisiekimo bendrovė *Deruluft* demonstravo ypatingą solidarumą su gedinčia tauta bei Lietuvos aviatoriais ir, LAK prašoma, sutiko savo trimotoriu lėktuvu *Rohrbach* „*Roland*“ Ro VIII parskraidinti į Kauną lakūnų palaikus⁷⁷⁹. *Deruluft* paslaugumu pelnė turbūt ne vien moralinę satisfakciją: 1933 m. kovą nuomos mokestis už naudojamą Aleksoto aerodromo infrastruktūrą bendrovei padidintas nuo 1000 iki 2000 Lt per mėnesį, o 1934 m. birželį sumažintas iki 1300 Lt (bendrovei pagrasinus perkelti maršrutą Berlynas-Maskva kitur ir

⁷⁷⁶ Lietuvos diplomatinės atstovybės JAV atitinkamai gavo Vokietijos pasiuntinybės Vašingtone ir generalinio konsulato Niujorke užuojautų telegramas. Vašingtonas, Niujorkas, 1933-07-18. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 117, l. 840; f. 658, ap. 1, b. 266, l. 150

⁷⁷⁷ Dėl kpt. Dariaus ir Girėno žuvimo tragiški vainikai // *Lietuvos aidas*, 1933-07-10, nr. 161 (1833), p. 1.

⁷⁷⁸ Žr. pranešimo santrauką lietuvių kalba. *Ibid.*

⁷⁷⁹ Didžiuma bendrovės akcijų neoficialiai priklausė Vokietijos *Deutsche Luft Hansa*, tik maža dalis akcijų priklausė SSRS vyriausybei. Buvo įtariama, kad Vokietijos vyriausybė subsidijuoja *Deutsche Luft Hansa*, tad ir *Deruluft*, personalo rengimo tikslais. Apie *Deruluft* plačiau žr.: JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Staffordo ir klerko Vladimir Kublitzky raportai JAV valstybės sekretoriui („*Lithuania's Air Communication*“), 1933-05-20, 1934-06-11. JVNA, RG 59, M1178, R. 18, 860M.796/6, 7.

palikti Lietuvą be jokios tarptautinio oro susisiekiimo jungties)⁷⁸⁰.

Tolesnės atomazgos juolab neleidžia vienpusiškai vertinti Berlyno pozicijos ir demonstratyvios pozos. Yra pagrindo manyti, kad energingai asistuojama Lietuvai laidojant S. Darių ir S. Girėną, Vokietija elgėsi ir verčiama esamų reikmių, ir toliaregiškai įžvelgdama būsimą politinę naudą. Trumpalaikis Vokietijos pasiekimas buvo tas, kad gandai apie „Lituanicos“ pašovimą pliūptelėjo ir išsisėmė, tarptautinis rezonansas nuslopo ir „svetingos šalies“ įvaizdis bent Vakaruose (šiuo atveju) radikaliai nepakito. Ilgalaikis pasiekimas buvo tas, kad Vokietija įgijo derybinį kozirį, o Lietuva atsidūrė varžančioje dėkingumo pozicijoje. Po lakūnų laidotuvių Berlynas ėmė reikšti visokius priekaištus ir neadekvačiai griežtus reikalavimus: peikė Lietuvą dėl „laukinių gaudų“, po to dėl lietuvių sklaidos Vokietijoje, kuri esą buvo neadekvati naikinant vokiškumą Klaipėdos krašte, galop net liepė išimti iš viešų skaityklų netinkamus romanus. O Kaunas buvo priverstas visa tai kantriai kęsti suprasdamas, kad „Lituanicos“ atminimo ir įamžinimo reikalai Vokietijai tėra dingstis galios demonstravimui, spaudimo instrumentas tvirtinant politinį pranašumą ir siekiant didesnių tikslų. Berlyno politinė taktika buvo efektyvi ir momentiška, ir permanentiška. Ji pasiteisino su kaupu ir apsunkino Kauno padėtį. Tai pasireiškė ir „Lituanicos“ skrydžio įamžinimo iniciatyvų pradžioje 1933 – 1935 m., ir paskutiniaisiais Lietuvos nepriklausomybės metais.

Kaip tik „Lituanicos“ skrydžio ir žūties dienomis (taip pat ir vėliau) JAV pasiuntinys Berlyne W. E. Doddas ir patikėtinis Kaune M. L. Staffordas informavo Vašingtoną apie padidėjusią įtampą Klaipėdos krašte: „memellanderius“ ir Vokietijos žiniasklaidą piktino liepos 11 d. patvirtinta teismų reforma, kuria, anot jų, pratęstos Lietuvos pastangos naikinti krašto autonomiją ir „eliminuoti per amžius gyvavusią vokiečių kultūrą“⁷⁸¹. M. L. Staffordas net pareiškė pritarius nuomonei, kad Klaipėdos krašte „vokiečiai tapo didesniais vokiečiais negu Vokietijoje“ ir kad jų įtūžis dėl tautinės

⁷⁸⁰ *Ibid.*

⁷⁸¹ JAV pasiuntinio Berlyne W. E. Dodd pranešimas („*Memel Problem*“) valstybės sekretoriui. 1933-07-17; t. p. JAV laikinojo reikalų patikėtinio Kaune M. L. Stafford pranešimas („*Situation in Memel*“), 1933-08-07. JVNA, RG 59, M1178, R. 12, 860M.01/Memel/ 236; 237.

priespaudos ir nepakankamos *NSDAP* paramos tampa pavojingas (kaip grėsmės pavyzdžius jis paminėjo jaunimo organizacijos *Wandervogel* (*SOVOG* smogikų priedangos) susidūrimus su policija Guduose ir Montvilaičiuose, pronacistinių politinių partijų *SOVOG* ir *CSA* susipriešinimą kaltinant pastarąją ryšiais su Lietuvos vyriausybe); net Vokietijos pasiuntinys E. Zechlinas, generalinio konsulo Klaipėdos krašte Otto Gustav Axel von Toepke bendramintis, keliskart atvykęs esą bergždžiai bandė taikyti *SOVOG* ir *CSA*. Tokiomis aplinkybėmis „Lituanicos“ atžvilgiu iš pradžių laikytasi pabrėžtinai korektiškai: provokiškas (1934 m. birželio 28 d. gubernatoriaus atstatydintas) Klaipėdos direktorijos prezidentas O. Schreiberis netruko pareikšti oficialią užuojautą⁷⁸². Tačiau tonas pakito tada, kai oficiali Lietuvos žiniasklaida pranešė apie LAK intenciją įsigyti sklypą ir kurti memorialą „Lituanicos“ katastrofos vietoje⁷⁸³. Klaipėdos krašte Th. von Sasso siūlymu kaip tik tuomet reikalauta atstatyti paminklą kaizeriui Vilhelmui I⁷⁸⁴. O. G. A. von Toepke ir E. Zechlinas Berlyną griežtai įspėjo: paminklų temą eskaluoti pavojinga, nes tvyrant didžialietuvių ir „memellanderių“ priešpriešai dėl jų kiltų („galbūt užsakytos“) riaušės, o kita vertus, draudimas įamžinti Vokietijoje žuvusių lietuvių lakūnų atminimą taptų Kaunui argumentu kaltinti Berlyną manipuliacijomis, pasipelnymu iš „Lituanicos“ tragedijos; todėl jei Lietuvos vyriausybė kreiptųsi į Vokietijos valdžios įstaigas dėl sklypo Soldine, vertėtų atsižvelgti į „kenkėjišką propagandą“ Lietuvos spaudoje (naujausius gandus apie „Lituanicos“ lakūnų palaikuose balzamuotojų aptiktas kulkas), kurios Lietuvos vyriausybė nestabdo ir nenubaudžia jos skleidėjų⁷⁸⁵. Iš esmės, tai ir tapo oficialia Berlyno nuostata. Gavus vyriausybės instrukcijas, 1934 m. Soldino mieste prasidėjo derybos su LAK (tarpininkaujant Lietuvos pasiuntinybei Berlyne) dėl 80x100 m sklypo

⁷⁸² Klaipėdos direktorijos prezidento Ottomar Schreiber užuojautos telegrama ministrui pirmininkui J. Tübeliui. 1933-07-19. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 788, l. 8.

⁷⁸³ Lietuvos Aero Klubas nori įsigyti Lituanikos tragedijos vietą // *Lietuvos aidas*, 1933-08-10, nr. 179 (1851), p. 5.

⁷⁸⁴ Rytprūsių oberprezidento institucijos (Dr. Kreßler) pranešimas *Auswärtiges Amt*, paremtas Klaipėdos krašto sąjungos (*Memellandbund*) skundu. Karaliaučius, 1933-08-10. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁷⁸⁵ Vokietijos generalinio konsulo Klaipėdos krašte O. A. G. Toepke ir pasiuntinio Kaune E. Zechlino pranešimai („*Errichtung eines Denkmals für die in Deutschland abgestürzte litauischen Flieger*“) *Auswärtiges Amts*. Klaipėda, Kaunas, 1933-08-26. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

įsigijimo arba nuomos⁷⁸⁶. 1934 m. lapkričio 12 d. sudaryta ir Soldino miesto valdyboje patvirtinta sutartis dėl patikslinto ploto žemės nuomos 99 metams⁷⁸⁷. Tačiau tik 1935 m. rugsėjo 25 d. duotas statybos leidimas rangovui (vokiečių firmai „*Rich und Co*“), o tada dar vilkintas užrašo paminklinėje lentoje derinimas⁷⁸⁸. Frankfurto prie Oderio apskrities prezidentas atkakliai reikalavo paminkliniame įrašė pažymėti, kad būta nelaimingo atsitikimo. Galop 1936 m. architektui V. Landsbergis-Žemkalniui leista baltame granite iškalti tokią paprastą frazę: „Čia žuvo lietuviai lakūnai Atlanto nugalėtojai Stepas Darius-Stasys Girėnas“. Daugiau nei dvejus metus trukusią epopėją Propagandos ministerija režiūmavo taip: rengiamų Olimpinių žaidynių (!) kontekste 1934 m. nesant galimybių nei uždrausti, nei leisti lietuviams statyti paminklą Vokietijoje, klausimus derino vietinės valdžios organai ir dėl to, žinoma, kilo gaisris⁷⁸⁹. Paminklas atidengtas minint trečiąsias katastrofos metines, 1936 m. liepos 17 d. Kukliose iškilmėse LAK pirmininkas Z. Žemaitis padėkojo už „šiltą ir gilią“ atjautą ir nuoširdų bendradarbiavimą Soldino vietos valdžiai, Rytų Prūsijos ir visos Vokietijos žmonėms⁷⁹⁰.

Diplomatišką ir kartu griežtą nuostatą Vokietija pademonstravo ir kitu atveju, 1934 m. vasarą. Tuomet plk. ltn. A. Gustaičiui rengiant trijų *ANBO IV* lėktuvų reprezentacinės eskadrilės skrydį aplink Europą (skirtą „oro nukariavimo kultūrai“ ir Lietuvos „kultūrinės galios“ garsinimui, atliktą per S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio metines, bet formaliai jiems nededikuotą), Vokietija nepatenkino prašymo skristi ir stabtelėti jos teritorijoje: paaiškino, kad užsienio karininkams tokių skrydžio leidimų neišduoda⁷⁹¹.

⁷⁸⁶ Lietuvos pasiuntinybės Vokietijoje prašymas Soldino miesto valdybai. Berlynas, 1934-07-07. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁷⁸⁷ Tradiciškai (klaidingai) teigiama, kad nuomos sutartis sudaryta 1933 m. (pvz., RIMŠA A. Paminklas Soldine // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 5, p. 28). Iš tikrųjų 1934 m. pabaigoje išnuomotas sklypas buvo 314 m² ploto, 10 m spindulio apskritimo formos (in: V. ŽEMKALNIS. Dariaus ir Girėno atminimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 1, p. 15-16).

⁷⁸⁸ Soldino miesto valdybos pažyma Frankfurto prie Oderio apskrities prezidentui. Soldinas, 1935-10-14. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁷⁸⁹ Tautos švietimo ir propagandos ministerijos pažyma *Auswärtiges Amts*. Berlynas, 1936-04-19. *Das Politische Archiv des Auswärtigen Amts*, Vom 1.11 1935 ab, R. 84965.

⁷⁹⁰ Z. Žemaičio kalbos rankraštis. Vok. k., 5 p. VUB RS, f. 129, b. 153. (Lapai nenumeruoti.)

⁷⁹¹ 1934-06-25 – 1934-07-19 A. Gustaičio vadovaujama eskadrilė skrido per 12 užsienio valstybių, aplenkdamą Vokietiją. In: NAMIKAS J. Lietuvos eskadrilė aplink Europą // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 1, p. 6-10 (plačiau: NAMIKAS J. Europa iš oro. Kaunas: Plieno sparnai, 1993; GAMZIUKAS A.

Bene paskutinį Berlyno ilgalaikės nuostatos pasireiškimą 1939 m. užfiksavo URM Kaune dirbęs teisininkas dr. Stasys Daukša⁷⁹². Jam besikalbant su Vokietijos laikinuoju reikalų patikėtiniu („Charges d'affaires ad interim p. von Hardenbergu“), aptarus abipuses provokacijas – uniformuotų vokiečių ir lietuvių šmėkščiojimą prie valstybinės sienos ties Širvintos upe, - kalba netikėtai pakrypo apie populiaraus romano autorę⁷⁹³: „Vokietijos pasiuntinybei *Auswärtiges Amt* pavesta prašyti Užsienio Reikalų Ministerijos intervencijos, kad Leokadijos Luncienės knyga „Okeano nugalėtojai arba Soldino paslaptis“ būtų išimta iš valstybinių bibliotekų ir kitų viešųjų skaityklų.“ Pretenzijoje – senų kaltinimų dėl „laukinių gandų“ ir „kenkėjiškos propagandos“ šleifas: „Lituanicos“ žūtis interpretacija romane (girtas vokiečių komendantas įsakęs lėktuvą apšaudyti) neva gali sutrikdyti „gerėjančių santykių atmosferą“. Nėra tiesioginių duomenų, ar Lietuvos URM pakluso spaudimui ir vėl „padarė žygių“. Tačiau tai būtų tikėtina dėl užsienio ir dėl vidaus politikos veiksnių: šalių santykiai ne „gerėjo“, o šlijo ir šalo, papildoma įtampa – kaip ir anksčiau – buvo nepageidaujama. Be to, Lietuvoje buvo palanki vidaus tvarka: Švietimo ministerija, VRM ir apskričių viršininkai kontroliavo valstybines, savivaldybių ir įvairių organizacijų bibliotekas ir net privačius knygynus⁷⁹⁴; tad užtektų URM nurodymo, ir romanas būtų „išimtas“⁷⁹⁵.

Apibendrinami sakytume, kad A. Hitlerio Vokietijoje iš esmės nekito 1933 m. suformuota nuostata: gintis įtarimų bei kaltinimų ir nei skatinti, nei drausti „Lituanicos“ istorijos įamžinimo iniciatyvų ar kūrinų, laviruoti atsižvelgiant į politines aktualijas ir prireikus nevengti pasinaudoti derybiniais

Antanas norėjo būti ore. Kaunas: Plieno sparnai, 1997, p. 66-68. SVIDERSKYTĖ G. „Uragano“ kapitonas... p. 75).

⁷⁹² Stasio Daukšos *Pro Memoria*. Kaunas, 1939-07-28. LCVA, f. 383, ap. 2, b. 45, l. 430.

⁷⁹³ LUNCIENĖ L. Atlanto nugalėtojai arba Soldino miško paslaptis. Kaunas-Marijampolė: Dirva. 1935.

⁷⁹⁴ Žr. Knygynų įstatymą (*Vyriausybės žinios*, 1935, nr. 510-3540, p. 6-7), Valstybinių viešųjų bibliotekų įstatymą (*Vyriausybės žinios*, 1936, Nr. 544-3784, p. 2), Knygynų įstatymo pakeitimą (*Vyriausybės žinios*, 1937, nr. 566-3928, p. 9).

⁷⁹⁵ Prielaidą sutvirtina aplinkybė, kad Leokadijos Luncienės romanas laikomas bibliografinė retenybe ir nebuvo pakartotinai išleistas. Panašaus pobūdžio Juzefos Povilaitytės-Venckienės romano „Lituanica“ (leisto atskiromis knygutėmis) leidyba dėl nežinomų priežasčių nutrūko 1935 m., bet po nepriklausomybės atkūrimo visas kūrinys buvo dar kartą išleistas. Apie abi autorės ir jų kūrybą žr.: SVIDERSKYTĖ G. Juzefa ir Leokadija: neįtikusios Kaunui ir Berlynui arba Kaip du romanai ištirpo laike // *Legendos*, 2013, nr. 4, p. 82-87.

koziriu (primenant Vokietijos „glaudų bendradarbiavimą“ laidojant lakūnus ir „laukiniais gandais“ Vokietijai tarsi tyčia Lietuvos padarytą skriaudą).

JAV pozicija buvo panaši nuoseklumu. Bet ji buvo pagrįsta visiškai kitu principu ir, kiek žinoma, neatnešė jokios praktinės naudos: Vašingtonas laikėsi santūriai ir buvo linkęs pamiršti „nepatogumais“ grėsusį 1933 m. epizodą. Valstybės departamentas S. Darių ir S. Girėną laikė įtariamais JAV federalinės teisės pažeidėjais, o Lietuvą – „labai atokia valstybe“, be to, puoselėjo „pacifistinių nuotaikų“ valstybės įvaizdį ir vengė kištis į Europos valstybių tarpusavio santykius, tad politinių ar diplomatinių veikų su „Lituanicos“ atveju jokiais būdais nesiejo (veikiausiai net neturėjo tam progos). Šalies viduje Valstybės departamentas visapusiškai toleravo kultūrinės lakūnų – lietuvių tautinės mažumos atstovų – įamžinimo iniciatyvas (nors tuo pat metu atmetinėjo politizuotus raginimus ir reikalavimus nepriklausomai ištirti šių JAV piliečių žūties aplinkybes). Šiuo požiūriu Amerikos lietuvių situacija buvo geresnė: jie galėjo laisviausiai realizuoti savo kūrybines idėjas. Gyvesnę sociokultūrinę terpę ir liberalesnes politines sąlygas liudijo tai, kad Čikagoje per dvejus metus buvo išleista (P. Jurgėlos) publicistinė monografija, pastatytas monumentalus paminklas ir net suorganizuotas antrasis Amerikos lietuvių skrydis per Atlantą. Itin įspūdingas buvo paminklo (projekto autorius – Kazys B. Koncevičius⁷⁹⁶) atidengimas Marquette parke: 1935 m. liepos 28 d. įvyko didžiausios S. Dariaus ir S. Girėno atminimo iškilmės, kuriose, kaip teigiama, dalyvavo 60 000 žmonių⁷⁹⁷. To išėiviai pasiekė vien visuomenine santalka ir laisvanoriškomis aukomis.

Iš pradžių Amerikos lietuvių sujudimas atrodė chaotiškas: generalinis konsulas Čikagoje A. Kalvaitis net baiminosi, kad „reiškiasi koks tai minčių pakrikimas, kuris, jeigu laiku jam nebus užkirstas kelias, gal išsivystyti į didesnio masto pjovynes.“⁷⁹⁸ Tačiau po tragedijos atsipeikėję Amerikos

⁷⁹⁶ Šaltiniuose dažniausiai minima skulptoriaus asmenvardžio forma. Žr. variacijų tyrimą: VAITKUTĖ K. Kas buvo Dariaus ir Girėno paminklo Čikagoje architektas? // *Draugas.org*, prieiga: <<http://www.draugas.org/04-22-09vaitkutedargir.html>>, žiūrėta 2016-04-26.

⁷⁹⁷ Dariaus ir Girėno paminklas Čikagoje // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 8, p. 223.

⁷⁹⁸ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio laiškas pasiuntiniui Vašingtone B. K. Balučiu. 1933-09-26. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 288.

lietuviai susitelkė tvirčiau nei anksčiau. P. Žadeikio žodžiais, „Dariaus ir Girėno skridimas nors ir buvo išimtinai Dariaus padaras, bet buvo sykiu ir Amerikos lietuvių ambicijos reiškiny (..) o dabar Amerikos lietuviai tapo dar ambitiškesni.“⁷⁹⁹ Lietuvos diplomatai JAV išeivijos iniciatyvas palaikė, tik kartais bandė nukreipti, jų nuomone, efektyvesne linkme: pavyzdžiui, bandė įtikinti, kad „nėra rezono“ JAV statyti vienu metu kelis paminklus ir ragino verčiau paremti memorialo Soldine statybas⁸⁰⁰.

S. Dariaus ir S. Girėno atminimo įamžinimo organizavimas ir realizavimas JAV kritiškai vertintinas nebent dviem aspektais. Pirma, nepavyko suderinti ar apjungti įamžinimo veiklų JAV ir Lietuvoje (dėl gaišaties Kaune ir vilkinimo Berlyne tai buvo sunku, o 1934 m. padėčiai dar susikomplicavus tapo vargiai įmanoma: amerikiečiams, kaip minėjo P. Žadeikis, delsimas buvo sunkiai suprantamas). Antra, iniciatyvos JAV telkėsi Čikagoje ir buvo orientuotos tik į atminties raišką, o istorijos pažinimo prasme negalėjo būti perspektyvios, nes buvo geografiškai atitolusios nuo svarbių istorinių šaltinių Vašingtone ir politiškai atribotos nuo šaltinių Berlyne ir net Kaune (URM ir Lietuvos diplomatai JAV teikė pirmenybę ir dokumentus siuntė Kaune LAK planuojamai monografijai ir nerėmė P. Jurgėlos Čikagoje rašomos knygos, – žr. III-1-1). Įamžinimo veiklai JAV turėjo įtakos 1933 m. Lietuvos ir JAV politinė rokiruotė, lyg sutartinis trijų valstybių valdžių tylėjimas ir iki pat Antrojo pasaulinio karo besireiškęs JAV izoliacionizmas. Bet tai netapo neįveikiama kliūtimi „ambitiškiems“ Amerikos lietuviams: didelio masto kūrybinius užmojus jie įgyvendino sklandžiai ir greitai.

II. 3. 3. „Lituanicos“ skrydžio reitingas ir „Lituanica II“.

Iškart po katastrofos tapo (ir tebėra) aktualus klausimas apie S. Dariaus ir S. Girėno nuopelnus. Vyraujančius požiūrius galima suskliausti remiantis istorinio vyksmo ir traktuotės atodangomis ir S. Dariaus ir S. Girėno

⁷⁹⁹ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio laiškas LAK pirmininkui Z. Žemaičiui. 1933-09-21. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 286.

⁸⁰⁰ Vicekonsulo Niujorke Petro Povilo Daužvardžio atsakymas p. Pivaronui Pitsburge. Niujorkas, 1933-09-05. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 268, l. 2.

„Lituanicos“ bei F. Vaitkaus „Lituanicos II“ skrydžių lyginamąja analize.

Nuo 1933 m. „Lituanicos“ vertinime išsiskiria du pagrindiniai motyvai: lakūnai aukštinti už pasiaukojimą Jaunosios Lietuvos garbei ir gerovei, o taip pat už indėlį į pasaulio aviacijos raidą. Šiems motyvams nagrinėti pravartus idealizuoto ir beletrizuoto (mitologizuoto) pasakojimo terminas.

Pasiaukojimo Tėvynei motyvas sietinas su beletrizuotu pasakojimu. Jam prielaidas sukūrė (ir turinį apribojo) politinė rokiruotė ir oficialiojo Kauno tapšmas atomazgų epicentru, o pavidalą (kintančias formas) suteikė ištikimiausi lakūnų talkininkai ir gerbėjai su P. Jurgėla priešakyje. Beletrizuotas pasakojimas vis labiau panašėjo į mitą ir išliko vyraujantis, net sustiprėjo 1940 – 1990 m., kai Lietuvoje keliskart keitėsi politinė santvarka ir ideologija (plačiau žr. III-1 ir III-2).

Indėlio į pasaulio aviacijos raidą motyvas sietinas su idealizuotu arba kitaip – oficioziniu pasakojimu. Lietuviškuose informaciniuose žinyuose tebenaudojama tokia klišė: esą „pagal to meto skridimo tolį lakūnai užėmė II vietą pasaulyje“⁸⁰¹, „buvo antrieji skrydžių istorijoje pagal tolumą ir tikslumą“⁸⁰². Kuo konkrečiai pagrįsti šie teiginiai – tiksliai neaišku. Juos tenka sieti su 1933 – 1940 m. intensyviai propaguota LAK pozicija, kuri buvo suformuota per kelias dienas po „Lituanicos“ katastrofos ir aktyviai viešinta bent nuo 1933 m. liepos 27 d. (tuomet vasaros teatre Kaune, nelaukiant oficialaus tyrimo išvadų, paskelbtos katastrofos priežastys). Galima sakyti, kad vėliau LAK pozicija oficialiai įtvirtinta A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės tyrimo išvadose, kurių pagrindas – vienareikšmiškas, teigiamas skrydžio parengties ir rezultato vertinimas: „lakūnai (...) buvo pilnai pasiruošę atlikimui sumanyto žygio“, „sunkiausią kelionės dalį (...) atliko tiksliai“. Šį vertinimą asmeniškai reiškė ir prireikus gynė įtakingiausi „Lituanicos“ įamžinimo iniciatoriai – nepriekaištingos reputacijos autoritetai, prof. Z. Žemaitis ir plk. lt. A. Gustaitis. Įvertinant trisdešimtųjų sociokultūrinį kontekstą netenka

⁸⁰¹ „Lituanica“. In: Technikos enciklopedija. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2006, III t., p. 48.

⁸⁰² Darius, Jucevičius-Darašius, Steponas. In: Mažosios Lietuvos enciklopedija. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2000, I t., p. 269.

stebėtis, kad jų remiama pozicija įsigalėjo greitai ir ilgam.

LAK pirmininkas Z. Žemaitis buvo matematikos profesorius, tačiau viešoje retorikoje – nagrinėtuose straipsniuose, kalbose – mintis reiškė santūriai jausminga „sodiečio“ kalba, mėgo grožinį stilių, etnokultūros elementus (įprasti kreipiniai – „ broleli“, „sveteli“; lakūnų žygis „beribėje dangaus karalijoje“ – „skaistus deimantas karūnoje“ ir pan.). Anot Z. Žemaičio, S. Dariaus ir S. Girėno skrydis buvo „didelis žmogaus proto ir jo kūrinio – aukštos technikos laimėjimas, ir kaip tokį – žmonija, ypač specialistai, šaltu protu aukštai įvertino.“⁸⁰³ Tačiau LAK pirmininko lyriškuose apibendrinimuose ieškoti konkrečių argumentų nėra nei tikslo, nei prasmės: panašūs tekstai nors ir skelbti specializuotoje periodikoje, vis dėlto jais profesorius kreipėsi ne į žinovus, o į minią ir (kaip išvalgus oratorius) rinkosi psichologiškai paveikiausią metodą – kalbėjo ne protams, o širdims.

A. Gustaitis buvo inžinierius, aukštas karininkas ir vadovavo oficialiam katastrofos priežasčių tyrimui. Iki tyrimo išvadų paskelbimo jis aktyviai reiškė savo nuostatą ir „dementavo gandus“, o vėliau Tarpžinybinėje komisijoje laikėsi pabrėžtinai santūriai (galima spėti, kad jis tarnybą vertino aukščiau negu visuomeninę veiklą ir ypač po 1934 m. saugojo reputaciją). Vis dėlto ir tuomet bent kartą – 1935 m. jau tapęs pulkininku, Karo aviacijos viršininku – A. Gustaitis „ėmėsi plunksnos“ ir detaliai išdėstė savo požiūrį⁸⁰⁴. Daugiausia dėmesio lėktuvų konstruktorius, aišku, skyrė „Lituanicai“. Mažiau – pilotavimo ir navigacijos klausimams. O mažiausiai – „pasiektiems rezultatams“. „Jeigu imti skridimo tolius, pasiektus skrendant per vandenyną, tai perskridimo datą imant, Darius ir Girėnas užėmė antrą vietą“, - rašė A. Gustaitis. „Darius ir Girėnas lygiai taip pat kaip Vaitkus kelionei buvo tinkamai pasiruošę; jų pasiekti rezultatai yra labai garbingi; Dariaus ir Girėno pagrindinis skridimo bruožas yra nepalaužiama energija ir atkaklus žūtbutinis pasiryžimas visas kliūtis nugalėti ir pasiekti tikslo.“⁸⁰⁵ Svarbu, kad A. Gustaitis straipsnyje

⁸⁰³ ŽEMAITIS Z. Dariaus ir Girėno žygio reikšmė // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 7, p. 175-176.

⁸⁰⁴ GUSTAITIS A. Dariaus-Girėno ir Vaitkaus žygių sugretinimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 11, p. 296-297.

⁸⁰⁵ *Ibid.*

įvardija tai, ką „paslėpė“ tarp eilučių oficialaus tyrimo išvadų Akte: S. Darius ir S. Girėnas žuvo, nes nenusileido laiku; gal kitomis aplinkybėmis tai būtų traktuojama kaip pilotavimo klaida, bet S. Dariaus ir S. Girėno atveju „žūtbūtinis pasiryžimas“ – svarbiau nei techniškai pilotavimas. Paradoksalu, bet A. Gustaitis čia pat teigiamai įvertino F. Vaitkų kaip tik dėl to, kad jis „žūtbūtinį pasiryžimą“ iškeitė į savalaikį sprendimą ir nusileido avariniu būdu Airijoje, nepasiekęs tikslo: „Vaitkaus skridimo charakteringu bruožu yra šaltos drąsos ryžtingumas, surištas su išmintingu atsargumu“. Loginę prieštarą nulėmė straipsnio tikslas: A. Gustaitis siekė atremti „nepamatuotą“ S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio kritiką sklandytojo Mozės Aronzono straipsnyje⁸⁰⁶, kuri jį „užgavo“. Tai buvo bekompromisė pozityvo gintis: „Ar galima daryti jiems [S. Dariui ir S. Girėnui] kokį nors užmetimą dėl tariamo techniško pasiruošimo, kaip tai yra padaręs M. Aronzonas, kada mes matėme, kad tik nepalaužiama valia siekti užsibrėžtą tikslą privedė prie katastrofos?“⁸⁰⁷ Po aukšto autoriteto atkirčio aviatoriai pasidarė išvadas: „užmetimų“ daryti negalima. LAK vidinė opozicija sunyko, viešumoje nepalikdama pėdų. Pozityvas išliko.

A. Gustaitis straipsnis tapo tarsi manifestu kelioms lietuvių aviatorių kartoms. Tačiau jame trūksta tikslesnės argumentacijos. Neaišku, pagal kokią vertinimo sistemą įvardyta antra ar trečia vieta „skridimo tolumų per vandenyną atžvilgiu“. Paprasčiausia manyti, kad A. Gustaitis orientavosi pagal *FAI*: lygino S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio duomenis su *FAI* registruotais 1933 – 1935 m. rekordais. Bet tokiu atveju klaustina: ar tikrai buvo tiksliai žinoma nuolat kintanti seka *FAI* reitinguose, ar S. Dariui ir S. Girėnui buvo „paskirta“ antra ar trečia vieta atsižvelgiant tik į rekordinę pirmą vietą? Transatlantinių skridimų gausėjo, *FAI* reitinguose skrydžiai skirstyti į kategorijas. Šis dinamiškas sisteminis pagrindas neatvertas priskiriant S. Dariui ir S. Girėnui kažkelintą vietą. Be to, dar svarbesnis klausimas yra toks: ar *FAI* sistemoje iš principo galima reitinguoti S. Dariaus ir S. Girėno skrydį, jei jo parametrai – faktinis nuotolis, net ir trukmė (katastrofos laikas) – tiksliai

⁸⁰⁶ „Darius ir Girėnas savo perskridimą atliko labai dideliu tikslumu, bet techniškai buvo netinkamai pasiruošę.“ ARONZONAS M. Vaitkus ir lėktuvus // *Lietuvos sparnai*, nr. 10, p. 281-282.

⁸⁰⁷ GUSTAITIS A. Dariaus-Girėno...

nežinomi? Paties A. Gustaičio pakomisės išvadų Akte parašyta, kad 6403 km yra trumpiausias menamas (hipotetinis) nuotolis. Užsienio autoriai S. Dariaus ir S. Girėno aviacinį „labai garbingą pasiekimą“ mini retai; dažniau jų skrydį vadina drąsiu bandymu, dėl kurio jie ir tapo tautiniais simboliais⁸⁰⁸.

Tenka manyti, kad tradicijoje gajus motyvas apie S. Dariaus ir S. Girėno indėlį į pasaulio aviacijos raidą stokoja objektyvaus pagrindimo. Reikšmė pasaulio aviacijos istorijoje, vieta reitinguose lakūnams priskiriama remiantis ginčytiniais arba subjektyviais kriterijais: pirma, LAK formuotu ir A. Gustaičio pakomisės išvadų Akte įtvirtintu pozityvu („žūtbūtinis pasiryžimas“, t. y. rizika kaip pranašumas), antra – paradoksalia liaudiška legitimacija (lakūnai skrydžiui pasirengė gerai, nes geriau pasirengti neturėjo pinigų).

Tai patvirtino „atsargiai išmintingo“ F. Vaitkaus atvejis 1935-aisiais. F. Vaitkus per Atlantą skrido vienas, todėl techniškai negali būti lyginamas su S. Dariumi ir S. Girėnu. Jo nuopelnus A. Gustaitis matuoja kitu matu: „perskridusių per Šiaurės Atlantą pavienių lakūnų skaičiuje Vaitkus yra šeštas eilėje (po Lindbergh'o, Mattern'o, Post, Mollison ir Earhard. Iš jų tikrai Mollison skrido iš Europos Amerikon, visi kiti atvirkščiai)“; „tolumo žvilgsniu“ jis iš šešeto esąs ketvirtas⁸⁰⁹. Solo skrydžių reitingavimas logiškas, objektyvus (nors galėtų būti patikslintas) ir užtikrina F. Vaitkui santūrią, užtat aiškia poziciją transatlantinių skridimų istorijoje. F. Vaitkaus skrydis buvo sklandžiai įteisintas, lėktuvas ir įranga – palyginti modernūs, skrydžio parametrai (maršrutas, laikas, orų sąlygos) aiškūs arba lengvai nustatomi (juos galėjo paliudyti bent jau pats pilotas)⁸¹⁰. Nepaisant šių pranašumų, F. Vaitkus tautiniu herojumi tapo tik trumpam: monumentų ir monografijų jo garbei abipus Atlanto nekurta. „Lituanica II“ atmintyje išliko susieta su „Lituanica“, o

⁸⁰⁸ WOOD K. Lithuanians failed in attempt at making trans-Atlantic crossing // *Stamp Collector*, 1994 (in: V. Pesecko asmeninis archyvas). „*Had Darius and Girenas succeeded they would have achieved instant, though perhaps not lasting, fame (...) Since the failed flight the two pilots have become a patriotic symbol.*“ WERT H. Here Fly The Falcons... p. 57.

⁸⁰⁹ GUSTAITIS A. Dariaus-Girėno...

⁸¹⁰ „Lituanicos II“ skrydžio administravimas, finansavimas, įteisinimas, atlikimas ir įamžinimas autorės nagrinėtas remiantis 2013 m. JVNA aptikta Valstybės departamento specialia byla nr. 811.79660M-*Waitkus, Felix*, LAK ir valstybinių institucijų dokumentais LCVA ir periodine Amerikos lietuvių, o taip pat ir Lietuvos spauda, kurioje 1933 – 1935 m. „Lituanicos II“ organizavimas, skrydis, finalas ir atomazgos gausiai aprašyti (bene išsamiausias apžvalginis str.: Antrasis transatlantinis skridimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 10, p. 265-180).

jos piloto vaizdinys nuslopo (jau tenka priminti, kas jis ir kuo svarbus⁸¹¹). Tai paantrina užsienio autorių įžvalgai, kad nesėkmingas – neįteisintas, tragiškai pasibaigęs – S. Dariaus ir S. Girėno skrydis pelnė jiems nemarią šlovę⁸¹².

Priešingai nei savo asmenine iniciatyva ir atsakomybe veikę S. Darius ir S. Girėnas, JAV oro pajėgų ats. lt. F. Vaitkus buvo pasamdytas atlikti transatlantinį skrydį. Nuo 1934 m. gegužės iki 1935 m. rugsėjo, beveik 1,5 metų jis veikė pagal sutartį su Amerikos lietuvių transatlantinio skridimo sąjunga (ALTASS), kuri sudaryta ne visuomeniniais, o veikiau komerciniais pagrindais: lakūnas turėjo gauti 100 dolerių mėnesinę algą, priedus už pasirodymus ALTASS renginiuose, instrumentinio skridimo kursus; kaip pagrindinį atlygį perskridęs Atlantą gavo lėktuvą *Lockheed Vega* su visa įranga (beje, ir radijo kompasu)⁸¹³. Pagal papildomą sutartį jis kartu su uošviu, aviatoriumi ir inžinieriumi Anton J. Brotz jo dirbtuvėse prižiūrėjo lėktuvo techninius darbus. Jis nebuvo įpareigotas prisiimti ir laisva valia neprisiėmė kitos teisinės ar finansinės atsakomybės.

ALTASS veikė 2 metus, dvigubai ilgiau nei S. Dariaus suburtas Fondas („Pirmojo Amerikos lietuvių skridimo per Atlantiko vandenyną New York-Kaunas fondo globėjų komitetas“): nuo įregistravimo 1933 m. lapkričio 15 d. iki F. Vaitkaus skrydžio ir sugrįžimo iš Europos 1935 m. lapkričio 20 d. ALTASS planavo realesnį biudžetą ir surinko keliskart daugiau pinigų: galutinėje ataskaitoje deklaravo 34 171,72 dolerio. ALTASS pritaikė Fondo

⁸¹¹ Žr.: SVIDERSKYTĖ G. 37 dienos šlovės. Kas kurstė F. Vaitkaus šlovę ir užmarštį? // *Legendos*, 2015, nr. 3 (22), p. 38-45; SVIDERSKYTĖ G. Felikso Vaitkaus fenomenas: svaigi legenda, sprangi *realpolitik*. I, II d. // *Verslo klasė*, 2015, nr. 10; 11, p. 66-70; 66-70.

⁸¹² WERT H. (žr. 808 išnašą).

⁸¹³ Skrydžiui paruošta „Lituanica II“ vertinta apie 30 000 dolerių, t. y. beveik 200 000 Lt. 1935-09-22 F. Vaitkui avariniu būdu nusileidus Airijoje, lėktuvas nuvertėjo, be to, įsigaliojo išskaitą numatanti sutartinė nuostata: perskridęs Atlantą, bet nepasiekęs Kauno lakūnas turėjo grąžinti LAK paramą – 3000 dolerių, t. y. beveik 20 000 Lt. Vis dėlto F. Vaitkus nepatyrė nuostolio: LAK išskaitos nereikalavo ir įkalbėjo Lietuvos vyriausybę nupirkti sudaužytą lėktuvą už 15 000 dolerių, t. y. maždaug 90 000 litų (pagal: JAV *chargé d'affaires ad interim* P. C. Kuykendall konfidencialus pranešimas valstybės sekretoriui. Kaunas, 1935-10-05. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-Waitkus, Felix/ 27). Suma buvo solidi: JAV Smithsonian muziejus už žuvusio rekordininko W. Posto lėktuvą *Winnie Mae* sumokėjo 150 000 Lt (žr.: „Winnie Mae“ – į muziejų // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 8, p. 225). Per 37 dienų F. Vaitkaus vizitą Lietuvoje LAK išleido 10 798 Lt ir dar įsiskolino kreditoriams 5500 Lt; tad iš viso LAK ir Lietuvos biudžeto išlaidos F. Vaitkaus skrydžiui ir priėmimui siekė mažiausiai 120-130 tūkstančių litų (žr.: LAK pirmininko Z. Žemaičio prašymas ministrui pirmininkui J. Tūbeliui. Kaunas, 1935-11-1. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 857, l. 17). ALTASS apmokėjo F. Vaitkaus žmonos Marthos Waitkus kelionę laivu į Europą ir Vaitkų grįžimą laivu į JAV, organizavo jų sutiktuves ir pagerbimą Čikagoje.

patirtį ir naudojo tokį patį finansavimo modelį (sudarė fondą ir rinko aukas organizuodama aviacijos šventes, labdarinius pobūvius ir kitus renginius). Tačiau ALTASS laikėsi kitų teisės ir administravimo principų: nesusisiejo su Lietuvos diplomatinėmis atstovybėmis, dukart oficialiai prašė dalinės LAK paramos (gavo apie 3000 dolerių⁸¹⁴), be to, tarpusavyje tolygiau pasiskirstė darbus ir atsakomybę. ALTASS sutelkė skirtingų politinių srovių atstovus, pelnė platesnį Amerikos lietuvių palaikymą ir išlaikė palankesnę viešąją nuomonę. Skrydis sklandžiai įteisintas JAV Prekybos ir Valstybės departamentuose (bylos *Waitkus, Felix* chronologiniai rėmai – 1935 m. sausis-lapkritis, kiekybiškai ji bent triskart mažesnė už bylą *Darius & Girch*). Įteisinimo procedūromis kvalifikuotai rūpinosi ALTASS sekretorius Anthony S. Vaivada⁸¹⁵, anksčiau bičiuliškai talkinęs S. Dariui⁸¹⁶.

Svarbu pabrėžti, kad F. Vaitkaus sutiktuvėse Kauno Aleksoto aerodrome dalyvavo Valstybės departamento Rytų Europos reikalų skyriaus viršininkas R. F. Kelly⁸¹⁷. S. Dariaus ir S. Girėno bylą Valstybės departamente kuravusio pareigūno vizito tikslas Kaune nenustatytas. Bet jo dalyvavimas sutiktuvėse vertintinas kaip svarbi politinė žinutė. Priešingai nei komplikuotas „Lituanicos“ atvejis, F. Vaitkaus skrydis nekėlė jokių „nepatogumų“ JAV vyriausybei, buvo priimtinas ir Vašingtonui, ir Kaunui (ir neužkliuvo Airijai).

JAV diplomatas užtikrino Valstybės departamentą, kad Lietuvos vyriausybė išnaudojo F. Vaitkaus vizitą savo „sparčiai smunkančiam prestižui sutvirtinti“⁸¹⁸. Politinis elitas elgėsi atliepdamas išankstinėms LAK rekomendacijoms „neįnešti didesnės nesantaikos lietuvių amerikiečių

⁸¹⁴ Kaip ir S. Dariaus projekto atveju, finansų srautus, pirmines ir galutines sąmatas reiktų tikslinti.

⁸¹⁵ Žr. ALTASS sekretoriaus A. S. Vaivados pirmą kreipimąsi į Prekybos departamento Aeronautikos biurą (padalinio pavadinimas 1934 m. pakito). Čikaga, 1934-08-15 (daugiau nei 13 mėn. iki F. Vaitkaus skrydžio). JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-Waitkus, Felix/ 1. T. p.: paskutinės A. S. Vaivados telegramos Valstybės sekretoriui apie F. Vaitkaus numatomą startą ir išskridimą Bruklina, 1935-09-21. *Ibid.* / 20, 21.

⁸¹⁶ A. S. Vaivada (1911-2001) – „Lituanica II“ skrydį organizavusio Čikagos laikraščio „Naujienos“ žurnalistas, būsimas JAV žvalgybos karininkas ir ilgametis Centrinės žvalgybos valdybos darbuotojas.

⁸¹⁷ JAV *chargé d'affaires ad interim* P. C. Kuykendall konfidencialus pranešimas valstybės sekretoriui. Kaunas, 1935-10-05. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-Waitkus, Felix/ 27.

⁸¹⁸ JAV *chargé d'affaires ad interim* P. C. Kuykendall konfidencialus pranešimas valstybės sekretoriui. Kaunas, 1935-11-07. *Ibid.* / 30.

tarpan⁸¹⁹: nevaržė išdo sąnaudų išskilmėms, bet į jas nesiveržė (prezidentas A. Smetona ir ministras pirmininkas J. Tūbelis lakūną priėmė privačiai). Viešai F. Vaitkų sveikino ir apdovanojo susisiekiimo ministras Jokūbas Stanišauskis, Kauno burmistras Antanas Merkys, o daugiausiai lydėjo Z. Žemaitis ir A. Gustaitis. Kariuomenės vadas, gen. št. plk. Stasys Raštikis pareiškė, kad F. Vaitkaus „didelės patvaros ir susikaupimo žygis“ buvo (kažkiek) naudingas visuotinei mokslo ir technikos pažangai, o lietuviams „nepaprastai svarbus tautiniu politiniu atžvilgiu“: jam viešint Lietuvoje sukeltas „natūralus, sveikas entuziazmas“, kokio „mūsų tautai daug reikia“⁸²⁰. Lietuvoje F. Vaitkui be apdovanojimų ir materialių dovanų dar teko pasiūlymas likti tarnauti inžinieriumi karo lakūnu, „majoro-bataliono vado teisėmis“, gaunant 1150 Lt atlyginimą⁸²¹. Bet JAV gimęs ir augęs F. Vaitkus nesutiko pasilikti. Ypač jo amerikietė žmona nekantravo grįžti į JAV. JAV diplomato Kaune žiniomis, ponai Vaitkai Lietuvoje 37 dienas užsibuvo ne savo noru, laukdami uždelstos išmokos už parduotą lėktuvą (atsiskaityta lapkričio 6 d., išvykimo išvakarėse)⁸²².

Grįžęs į JAV lakūnas atitolo nuo išeivijos veiklos, tęsė inžinieriaus ir karininko karjerą. 1956 m. plk. ltn. F. Vaitkus mirė nuo širdies smūgio tarnaudamas JAV karinėje bazėje Visbadene, VFR. „Lituanicos II“ įamžinimui buvo lemtingos artimiausios sukaktys: penkmetį 1940-aisiais ir dešimtmetį 1945-aisiais nustelbė Antrasis pasaulinis karas, Lietuvos okupacijos. Po karo Amerikos lietuviai svarbiausiu prioritetu laikė prarastą Lietuvos valstybingumą ir vietoje minėjimų rengė politinius mitingus. Lietuvoje „Lituanicos II“ atminimą užgniaužė sovietų ideologai: jei prieštaringu chruščiovmečiu S. Darius ir S. Girėnas atmintin sugrįžo kaip „buržuazinės vyriausybės ir hitlerininkų aukos“, tai SSRS šaltojo karo priešininkės, JAV karininkas F.

⁸¹⁹ LAK pirmininko Z. Žemaičio laiškas ministrui pirmininkui J. Tūbeliui, prašant papildomo 1000 dolerių asignavimo. 1935-06-08. LCVA, f. 923, ap. 1, b. 857, l. 73.

⁸²⁰ Mūsų tautai reikia sveiko entuziazmo, pareiškė kariuomenės vadas dėkodamas Vaitkui už jo nepaprastą žygį // *Trimitas*, 1935, nr. 42, p. 763.

⁸²¹ Karo aviacijos viršininko plk. A. Gustaičio slaptas raštas F. Vaitkui (kopija). 1935-10-28. VDKM, EJA, t. 5.

⁸²² JAV *chargé d'affaires ad interim* P. C. Kuykendall pranešimas (Konfidencialiai) valstybės sekretoriui. Kaunas, 1935-11-07. JVNA, RG59, B5269, 811.79660M-Waitkus, Felix/ 30.

Vaitkus tokiai rolei „liaudies masių revoliucinės kovoje“ visiškai netiko.

Darytina išvada, kad F. Vaitkaus ir „Lituanicos II“ atminimą paradoksaliai apribojo šio atvejo... istoriškumas. 1935 m. skrydis – sklandžiai organizuotas, aiškiai dokumentuotas. Jame tilpo „tik“ viena istorija. Tuo jis iš esmės skyrėsi nuo S. Dariaus ir S. Girėno ir „Lituanicos“ atvejo, kuris, laiku neišaiškintas, neįvardytas ir nesuprastas, išsikerojo istorinėje vaizduotėje ir tautinėje savivokoje kaip idealas, mitas, simbolis.

A. S. Vaivada rašė dar prieš „Lituanicos“ startą supratęs, kad S. Darius ir S. Girėnas buvo „labai komplikuoti asmenys“: turėjo „gilius tikybinius įsitikinimus“ ir į savo žygį žvelgė ne vien mokslininkų, inžinierių, praktiškų specialistų, bet ir filosofų bei poetų akimis⁸²³. Toks apibūdinimas atitiktų ir S. Dariaus ir S. Girėno ilgalaikę traktuotę, t. y. kolektyvinį žvilgsnį į juos: būta „gilių tikybinių įsitikinimų“, šiek tiek pažinimo ir apščiai poetinės jausenos.

⁸²³ A. S. Vaivados laiškas Lietuvos technikos muziejaus (dabar – LAM) direktoriui A. Gamziukui. McLean (Virdžinija), 1933-06-19; originalas. A. Gamziuko asmeninis archyvas.

III DALIS. NARATYVO KAITA: TURINIO SAŠTINGIS IR FORMŲ DINAMIKA IKI 2013 M.

Per 80 metų po „Lituanicos“ katastrofos tarsi pasitvirtino posakis: šventa vieta nebūna tuščia. Apie S. Darių ir S. Girėną buvo neįmanoma tylėti: knietėjo ir reikėjo kalbėti. Iš saujos pirminių šaltinių, daugybės atsiminimų ir neribotų vaizduotės išteklių išplėtotas didysis pasakojimas apie S. Darių ir S. Girėną – „sparnuotų lietuvių“ gyvenimą, skrydį ir žūtį. Šioje darbo dalyje nagrinėjama, kada ir kaip, kieno, kodėl jis buvo (trans-)formuojamas.

Nuo pažinimo priklausantis naratyvo turinys lakoniškas (du lakūnai, vienas žygis, perskristas Atlantas, katastrofa Vokietijoje, amžinas atilsis Lietuvoje) ir abstraktus (trūksta tikslesnių detalių). Išmonei, vaizduotei labiau pavaldi forma ir stilius, emocinis, ideologinis ir propagandinis krūvis – palyginti dinamiški: lakūnai vadinti tautos genijais ir karžygiais, pavyzdiniais sportininkais, fašizmo ir buržuazijos aukomis, darbo liaudies sūnumis, modernios tautos herojais ir galop „Dariaus ir Girėno sindromo“ ar „komplekso“ kaltininkais. Išorinė formų kaita (paprastai pastebima komunikacijoje, ritualuose, įamžinimo ženkluose) yra naudingas orientyras: pagal ją galima išvelgti giluminius procesus – politines aplinkybes, sociokultūrinę terpę, ideologinį foną – ir įvertinti tuometes tyrimų galimybes.

Naratyvo formą kūrybingai mainė (per-)pasakotojai: rašytojai ir politikai, ideologai ir artistai, dailininkai ir karininkai (juk būtų nuobodu 80 metų kalbėti vis tą patį). Spontaniškos variacijos arba konkrečiai situacijai pritaikytos klišės buvo trumpalaikės, jos šiame darbe mažiau reikšmingos (pavyzdžiui, sportiniam jaunimo auklėjimui adaptuotas naratyvas vokiečių okupuotame Vilniuje ir Kaune). Daugiau dėmesio reikalauja ilgalaikiai naratyvo virsmai (lakūnai – aukos ant Tėvynės aukuro, po to – neišspręsto detektyvo herojai, po to – hitlerininkų ir buržuazinių nacionalistų aukos). Esmingus pokyčius inspiravo galingesnės jėgos: vieši ir slapti politikos prioritetai, okupacinių režimų ideologija ir propaganda, direktyviniai diskursai. Chronologiškai išskleistą lūžių bei smulkių variacijų visumą ir vadiname naratyvo kaita.

Atspirties taškas – naratyve pirmiausia įsitvirtinęs ir sustingęs siužetas. Reikia nustatyti, kodėl S. Dariaus ir S. Girėno kolektyvinės atminties centruose (Čikagoje ir Kaune) nuo pat pradžių nesėkmingai klostėsi tyrimų iniciatyvos. Kaune nuo 1933 m. LAK žadėtos ir ruoštos monografijos atgarsių užfiksuota dar apie 1943 m. (plačiau žr. III-1-3), o toliau pėdsakai dingsta: bent kol kas nerasta nė šio mįslingo projekto apmatų – detalios anotacijos, rankraščio ar šaltinių. Čikagoje 1935 m. pasirodė P. Jurgėlos monografija, bet ji (kažkodėl) buvo parašyta remiantis tik po ranka buvusiais duomenimis. Dokumentalus siužetas vos-ne-vos užsimezgė ir liko neišplėtotas. Pradinė intelektualinė įtampa – kurstoma lūkesčio ir pažadų, kad dokumentali „Lituanicos“ istorija tuoj, tuoj pasirodys – išsisklaidė ir ilgainiui nuslopo, kone išnyko. Istorinė tiesa arba tiesiog tikroviška praeitis naratyve tapo ne pati svarbiausia: labiau tarpo prisiminimai ir vaizduotė, sumišo taurūs patriotiniai jausmai, traumavę netekties išgyvenimai, šviesi nostalgija ir niūri desperacija, ideologinė adaptacija ar pasyvi kontempliacija.

Naratyvo išraiškos formos atminties ženkluose (įvairiausių žanrų literatūroje, vaizduojamuose menuose, ceremonijose ir kituose pagerbimo ritualuose) yra plati, atskira sritis, susijusi su nagrinėjama problematika, bet visgi nesanti tyrimo objektu.

Šiuokart svarbiausia detaliai išaiškinti pačius pagrindinius (daugiausia LAK) užmojus, o kitus atvejus pakanka naudoti procesui iliustruoti. Tiriant naratyvo kaitą aiškinamasi, dėl kokių priežasčių jis 80 metų klostėsi būtent ta linkme, per tam tikrus lūžius.

Išskirami ir atskiruose skyriuose nagrinėjami tokie etapai: 1) „Soldino miško paslapties“ monopolio – susiformavimas Čikagoje ir Kaune 1933 – 1940 m., 2) išlikimo sąlygos karo ir okupacijų metais, krizė pokariu – ankstyvuojų sovietmečiu ir „atšilimo“ pradžioje iki 1957 m., 3) adaptacija propagandiniam diskursui ir propagandinės akcijos 1957 – 1969 m., 4) sąstingis, kulminacija 1983 m., lėtinė dekompozicija iki ir po 1990 m.

III. 1. PRADINIAI UŽMOJAI IR REZULTATAI. 1933-1940.

III. 1. 1. „Soldino miško paslapties“ monopolis.

Nors 1933 m. svarbiausios „Lituanicos“ relikvijos susitelkė (ir sąlygos dokumentaliai pasakojimui, atrodė, buvo palankiausios) Kaune, sėkmingiausios įamžinimo iniciatyvos reikėsi Čikagoje: šios prieštaros paženklinta visa naratyvo kaita. Tad pirma apžvelgsime, kaip S. Dariaus ir S. Girėno atminimas puoselėtas jų antruosiuose namuose, anapus Atlanto.

Po „Lituanicos“ katastrofos Lietuvos pasiuntinys Vašingtone B. K. Balutis kreipėsi į Amerikos lietuvius aukštindamas S. Darių ir S. Girėną – kurie „gimė, kad amžinai nemirtų“ – ir jų pavyzdžiu bandė įkvėpti, paguosti, padrąsinti savo kalbos klausytojus: „Aš noriu, kad kiekvienas mūsų pakeltų savo skausmų suspaustą širdį aukštyn. SURSUM CORDA! Aukštyn širdis, aukštyn galvas!“⁸²⁴ Uždeganti diplomato frazė galėtų būti moto istorinės atminties formavimuisi 1933 – 1940 m. „Amžinai nemirštančių“ lakūnų atminimas šiuo laikotarpiu primena užsitęsusias laidotuves, kai praeitis ir mirusieji prisimenami pakiliomis kalbomis ir kai gyvieji guodžiasi ateities ir amžinybės viltimi; kai skamba giesmės ir gedulo maršai arba tvyro kapų tylą.

Lietuvių kolonijos rytinėje JAV pakrantėje ypač jautriai išgyveno netekties skausmą ir ryžtą imtis, kaip ragino lakūnų testamentas, „drąsesnių žygių“: jos pačios buvo tapusios S. Dariaus ir S. Girėno istorijos ir atminties dalimi. JAV nebuvo griežtos cenzūros, kūrybinėms iniciatyvoms negrėšė politinė priežiūra ar kontrolė kaip Lietuvoje (arba Vokietijoje). Tad Amerikos lietuviai kėlė aukštyn širdis kaip tik išmanė ir gebėjo. Kai LAK Kaune paskelbė išleisias monografiją, po kelių mėnesių ir Čikagoje „kilo sumanymas išleisti irgi tūlą panašaus turinio knygutę“⁸²⁵. 1934 m. ten pat sumanyta kasmet S. Dariaus ir S. Girėno žūties dieną švęsti Pasaulio lietuvių išeivių dieną: prisiminti ne vien pačius didvyrius, bet ir vieną didžiausių jų siekių – įkvėpti ir sutelkti tautiečius. Plačiai sklido verslo bei visokių amatų idėjos: siūlyta, pavyzdžiui, „moteriškus medalionus su grandinėlėmis ir vyriškus žetonus su kapitono Dariaus ir leitenanto Girėno atvaizdais (...) aukščiausiam meniškumo

⁸²⁴ B. K. Balučio kalbos rankraštis (be datos). LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 85.

⁸²⁵ Generalinio konsulo Niujorke P. Žadeikio skubus laiškas pasiuntiniui B. K. Balučiu. 1933-09-21. *Ibid.*, l. 285.

laipsny (...) leisti pardaviman“⁸²⁶.

Tačiau bent oficialūs asmenys užvis labiau buvo linkę verčiau paminklą Čikagoje statyti: padaryti tai kuo greičiau, kol esama „sąžinės susikrimitimo ženklų įvairiose srovėse“, kol žmonės dosnūs ir vieningi⁸²⁷. 1933 m. liepos 26 d. generaliniame konsulate Čikagoje susirinkę S. Dariaus ir S. Girėno skridimo Fondo (Fondo globėjų komiteto) nariai ir talkininkai įkūrė Dariaus-Girėno paminklo statymo komitetą ir planavo darbus baigti iki pirmų metinių, bet „dėl ekonomiškų blogmečių“⁸²⁸ užtruko dvejus metus⁸²⁹. Skridimo Fondui vadovavęs A. Kalvaitis paminklo komitetui nepirmininkavo, tik išliko svarbiu autoritetu ir aktyviu talkininku⁸³⁰. Jis – kaip ir B. K. Balutis, P. Žadeikis – skatino išeivių vienybę ir santalką, o paskirus medalionų ir knygų siūlytojus vertino nepatikliai.

Kai komiteto sutelkti Amerikos lietuviai Čikagoje statė S. Dariui ir S. Girėnui paminklą iš akmens, tuo pat metu, ten pat ne mažiau svarbų literatūrinį paminklą – monografiją – kūrė vieni vienas žmogus. Paminklo statymo komiteto sekretorius P. Jurgėla veikiausiai atsisakė visuomeninių pareigų: S. Dariaus seseriai K. Stulpinienei pasiūlius, jis atsidėjo knygos rašymui. Jo užmojai buvo dideli, tik galios ribotos. P. Jurgėla sunkiai išgyveno sunkmetį, vertėsi K. Stulpinienės mokamu honoraru ir neturėjo lėšų tyrimo reikalais nukakti, tarkime, į Vašingtoną ir Niujorką. Renkant informaciją reikėjo kontaktų aukštuose sluoksniuose, tačiau bedarbis P. Jurgėla stokojo palaikymo Čikagoje, negavo aukštų rekomendacijų, net susigadino reputaciją ir neteko unikalios progos.

A. Kalvaitį asmeniškai papiktino tai, kad esą P. Jurgėla, prisidengęs S.

⁸²⁶ Laiškas ir bendrovės „cirkuliarai“, siunčiami Lietuvos pasiuntinybei prašant sudaryti galimybes prekiauti suvenyrais. 1934-04-05. *Ibid.*, l. 320.

⁸²⁷ A. Kalvaičio viešas laiškas: Daugiau rimtumo // *Dirva*, 1933-09-29. Iškarpą: V. Pesecko asmeninis archyvas.

⁸²⁸ „Dariaus ir Girėno garbės paminklo“ atidengimo 1935-07-28 proga išleista brošiūra. Čikaga: Dariaus-Girėno paminklo fondas, 1935, p. 88.

⁸²⁹ Reklaminė skrajutė: Paminklo komiteto kvietimas į kartinio akmens padėjimo iškilmes Marquette parke, Čikagoje, 1935-07-05: „Dalyvaukite visi kas tik gyvas (...) bus Puiki Gegužinė, susidedanti iš Šokių, Ristynių ir Kumštynių. Bus gero ir skanaus alučio, Minkštų ir Kietų Gėrimų, šaltakošės ir užkandžių.“ BLKM, DGK.

⁸³⁰ 1935 m. Fondo globėjų komiteto pirmininkas buvo Leonardas Šimutis, Dariaus-Girėno paminklo komiteto prezidentas – R. A. Vasalle (in: „Dariaus ir Girėno garbės paminklo“ atidengimo 1935-07-28 proga išleista brošiūra... p. 90-91).

Dariaus netikro brolio, 24 metų jaunėlio Stanley Jucus vardu, viešai priekaištavo konsulatui menkai prisidėjęs prie S. Dariaus ir S. Girėno žygio ir besigviešiant nepelnytų laurų. A. Kalvaitis griežtai atsikirto Amerikos lietuvių spaudoje⁸³¹. Pasiuntiniui B. K. Balučiui ir URM jis konfidencialiai paaiškino, kad P. Jurgėla jam keršija, nes nebuvo priimtas į tarnybą konsulate. Konsulas būsimą garsiausios monografijos autorių apibūdino taip: „To pono nachališkumas daėjo lig to, kad jis nesigėdino viešai pasisakyti, jog jis suredagavęs lakūnų paskutinį „testamentą“, tuo tarpu, kai testamentas originalas surašytas velionies Dariaus ranka yra pas mane (...) prieinu prie išvados, kad p. Jurgėla, „inteligentiškas ubagas“ kaip jį priprasta Čikagoje vadinti, neturėdamas darbo ir daug liuso laiko, pretenduojąs į literatus savo gabumus reiškia šmeižtuose, koliojimuose ir intrigose gaišina vien tik kitiems brangų laiką, kiršindamas vieną politinę partiją prieš kitą ieškodamas neužtarnautos garbės, kuriai atsiekti nesigėdi iškraipyti faktus.“⁸³² A. Kalvaitis į atvirą konfliktą nesivėlė: su S. Dariaus artimaisiais išliko santūrūs, šilti ryšiai, K. Stulpinienės leidžiama ir P. Jurgėlos rašoma monografija netapo nepageidaujama. Tačiau konfidencialiais kanalais jis prevenciškai užkirto „šito džentelmeno“ ėjimus: „Reikėtų būti atsargesniems su dokumentais (...) Yra rimtų motyvų tikėti, kad dalis dokumentų papuolė pas p. Jurgėlą. Galimas daiktas, tie ponai nutarė išvien dirbti prieš mudu abudu.“⁸³³

Pasekmės buvo tokios, kad P. Jurgėla monografiją rašė būdamas savotiškai izoliuotas, - negelbėjo nė tai, kad brolis Konstantinas (Kostas) R. Jurgėla kelerius metus dirbo generaliniame konsulate Niujorke sekretoriumi⁸³⁴. Rinkdamas medžiagą, P. Jurgėla bent triskart kreipėsi į Lietuvos pasiuntinybę

⁸³¹ KALVAITIS A. Daugiau rimtumo... T. p. žr. P. Jurgėlos viešą atsiliepimą, kur minimi jo „nedorybes“ skelbiantys visuomenės veikėjai (tik ne diplomatai), tarp jų – A. Vaivada: JURGĖLA P. Ko jie nori? // *Dirva*, 1933-11-17. Iškarpos: V. Pesecko asmeninis archyvas.

⁸³² Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio laiškas (Konfidencialiai) pasiuntiniui Vašingtone B. K. Balučiui. Čikaga, 1933-12-02. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 305-307.

⁸³³ Generalinio konsulo Čikagoje A. Kalvaičio laiškas (Konfidencialiai) generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui. 1933-10-14. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 267, l. 104.

⁸³⁴ K. R. Jurgėla (1904-1988) – būsimas teisininkas, istorikas, 1951-1974 „Amerikos balso“ Lietuvių sk. vadovas – 1933 m. buvo ir Dariaus ir Girėno Posto Nr. 1 sekretorius; maždaug 50 narių (civilių, rėmėjų ir JAV kariuomenės veteranų) turintis Lietuvių legiono Postas sudarinėjo nuotraukų ir spaudos iškarpų rinkinį apie S. Darių ir S. Girėną. Pagal: K. Jurgėlos laiškas generaliniam konsulatui Niujorke, 1933-08. LCVA, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 119.

Vašingtone knygai „reikalingų žinių“ ar bent „keliasdešimt žodžių“⁸³⁵. Griežtai paneigęs „leidžiamą gandą“, kad ketina knygoje „kompromituoti Lietuvos vyriausybę ir įrodinėti joj lakūnų nužudymą“, galų gale tegavo tokią formalią žinutę: „Jų paliktas testamentas – Jaunosios Lietuvos didesnė garbė – teįkvepia mus sekti jų idealus. Nes kas gali būti brangesnio negu kad paaukoti savo gyvybę ant Tėvynės aukuro?“⁸³⁶ A. Kalvaičio, B. K. Balučio, P. Žadeikio „keliasdešimties žodžių“ P. Jurgėlos monografijoje nėra. Oficialius komentarus knygai pateikė (anot P. Jurgėlos, „teikėsi pareikšti vertingas savo mintis“) prezidentas A. Smetona, ministras pirmininkas J. Tūbelis, kariuomenės vadas gen. št. plk. S. Raštikis, Karo aviacijos viršininkas plk. A. Gustaitis ir kiti.

Įvertinant šias sudėtingas sąlygas, P. Jurgėlos autorinis darbas – literatūrinis paminklas S. Dariui ir S. Girėnui – dienos šviesą išvydo toks, koks turėjo būti. Knyga „Sparnuoti lietuviai...“ – estetiškai apipavidalinta, tvirtai įrišta, maketas dailus, tekstas kruopščiai suredaguotas. P. Jurgėla ištesėjo pažadą: prislopino savo patosą, neutraliai minėjo Lietuvos vyriausybę ir kategoriškai nebereikalavo nubausti vokiečių. Bet jis negalėjo išsiginti savo būdo ir, svarbiausia, neturėjo iš ko suformuoti labiau kritinio kompleksiško požiūrio: ribotus išteklius sėmė plačiais, teatrališkais mostais. Tematika marga: nuo biografijų apžvalgos iki lėktuvo ir prietaisų, ir skrydžio atgarsių pasaulyje. Vyrauja sodrus publicistinis ir meninis stilius, pasitaiko labiau mokslinių intarpų, išnašų. Pirminiai šaltiniai laisvai interpretuoti (dokumentai – tarp jų S. Dariaus dienynas – gausiai redaguoti) arba nepakankamai svarūs, atsitiktiniai (pavyzdžiui, iš laikraščių perrašyta, kiek apelsinų ar viskio į skrydį pasiėmė lakūnai, bet neišaiškinta, kokius jie gabenosi žemėlapius, užrašus). Kūriniui vientisumo teikia bendras nusiteikimas: „gal jie [pareigūnai, valdžios atstovai] ir pasakys mums teisybę“. Jo kvintesencija išsiteko 10 puslapių skyriuje „Soldino miško paslaptis“⁸³⁷.

⁸³⁵ T. p. žr. P. Jurgėlos laišką generaliniam konsului Niujorke P. Žadeikiui, prašant atsakyti į klausimus. 1933-12-29. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 268, l. 17.

⁸³⁶ Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone I sekretoriaus M. Bagdono atsakymas į P. Jurgėlos laišką (1934-05-10). 1934-05-18. LCVA, f. 656, ap. 1, b. 268, l. 329-330. Plg. redaguotą M. Bagdono citatą: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 337.

⁸³⁷ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 283-293.

P. Jurgėlos įtaiga padarė didžiulį poveikį besiformuojančiam naratyvui ir persmelkė to laikotarpio kūrybą. Monografijos išleidimas Čikagoje, paplitimas JAV ir Lietuvoje pirmiausia buvo svarbus pasiekimas. Bet aplink ją it apie šerdį susiformavo naratyvo problema. Kiti autoriai Lietuvoje ir išeivijoje – poetai, publicistai, romanistai – atliepė ar tęsė P. Jurgėlos užduotą toną: „Atlanto nugalėtojai guli sustingę savo karstuose. Jų nepažadins jau joki atminties ženklai, nei tautiečių ašaros. GALAS.“⁸³⁸

Kaune LAK monografija nebuvo išleista, tad P. Jurgėlos „tūla knygutė“ – priešingai nei manė Lietuvos diplomatai JAV su A. Kalvaičiu priešakyje – tapo bestseleriu, netgi „nepakeičiamu dokumentiniu šaltiniu“⁸³⁹. Šitaip susiklosčius, epizodinė A. Kalvaičio ir P. Jurgėlos nesantaika tapo mažu akmeniu, kuris didelį vežimą verčia. Retrospektyviai galime tvirtinti, kad Lietuvos diplomatams JAV susitelkus į (kaip vėliau paaiškėjo, pragaištingą) LAK iniciatyvą Kaune ir atsiribojus nuo P. Jurgėlos autorinės kūrybos Čikagoje buvo prarasta palankiausia proga sukurti solidesnį dokumentalų pagrindą, plačiau praverti istorinę problematiką, užfiksuoti daugiau vertingų šaltinių ar bent palikti užuominų būsimiems tyrinėtojams. Populiaraus naratyvo apie *Darių ir Girėną* ištakomis tapo ne istoriniai tyrimai, o prisiminimai, istorinė jausena, meninė vaizduotė. Nesant alternatyvų, įsitvirtino idealizuotas (žygiui „pilnai pasiruošę“ lakūnai žuvo dėl *Kažkieno* kaltės) ir beletrizuotas ar mitologizuotas pasakojimas (dėl tragedijos kalta, matyt, audra arba vokiečiai; bet tai – amžina paslaptis). Toliau pagrįsime, kodėl tendencija nekito iki 1940 m. – lemtingu laikotarpiu, kai lietuviai abipus Atlanto dar galėjo tvirtinti istorinę atmintį.

Apibendrinant dera pridurti, kad S. Dariaus ir S. Girėno amžininkų kartai buvo lemta išgyventi didžiausius sukrėtimus: karą, okupacijas ir tremtis, tautos ir tautiškumo naikinimą. Populiarus pasakojimas apie „Lituanicos“ žygį – prisodrintas heroizmo, romantiškos paslapties, neapribotas dokumentaliomis fiksacijomis – tapo pravartus ir paklausus: guodė, stiprino, įkvėpė, drąsino. SURSUM CORDA!.. Kita vertus, kaip skaudžiausią netektį tenka vertinti tai,

⁸³⁸ Romano pabaiga: LUNCIENĖ L. Atlanto nugalėtojai... p. 220.

⁸³⁹ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 158.

kad būtent toks – tarp atsiminimų ir vaizduotės dreifuojantis pasakojimas – perduotas kitai (sakykime, S. Dariaus dukters) kartai kaip istorinis paveldas ir, svarbiausia, tapo lengvu grobiu sovietų ideologams.

III. 1. 2. LAK Dariaus-Girėno komiteto veiklos baigtis 1940 – 1941 m.

Tęsiant laidotuvių palyginimą pasakytina, kad užsitęsusios budynės 1940-ųjų vasarą baigėsi – buvo nutrauktos į Lietuvą įsibrovusių atėjūnų. Lietuvos valstybingumo praradimas tapo riba, už kurios prasidėjo istorizmo pakasynos.

Kaune nuo 1940 m. birželio 15 d. per vienerius metus buvo nušalinti arba nusišalino pagrindiniai S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo iniciatoriai. Brg. gen. A. Gustaitis iki metų pabaigos vadovavo Karo aviacijos likvidacinei komisijai, vėliau dėstė Kauno universiteto Statybos fakultete⁸⁴⁰; nepavykus teisėtai išvykti⁸⁴¹, 1941 m. kovo 4 d. mėgino slapta pasitraukti į užsienį, LSSR NKVD buvo suimtas ir išvežtas į Maskvą, nuteistas mirties bausme ir turto konfiskavimu⁸⁴², spalio 16 d. sušaudytas. Prof. Z. Žemaitis liepos 12 d. vidaus reikalų ministro pavaduotojo (netrukus paskirto vidaus reikalų komisaru, 1944-1945 m. buvusio LSSR NKGB vadovu) Aleksandro Gudaičio-Guzevičiaus įsakymu atleistas iš LAK pirmininko pareigų⁸⁴³; Matematikos-gamtos mokslų fakultete (kuris 1940 m. kovo 14 d. ministrų kabineto nutarimu iškeltas į Vilnių) nuo rudens vadovavo Geometrijos katedrai, dirbo ūkio reikalų administracijoje⁸⁴⁴. LAK generalinis sekretorius, „Lietuvos sparnų“ vyriausias redaktorius ir monografijos apie S. Darių ir S. Girėną redaktorius J. Pyragius 1940 m. kovą (pertvarkant LAK valdybą) nusišalino nuo klubo veiklos, rugpjūčio pradžioje nelegaliai pasitraukė į Vokietiją, dalyvavo Lietuvos

⁸⁴⁰ GAMZIUKAS A. Antanas norėjo... p. 153-155.

⁸⁴¹ Pagal 1941-03-05 tardymo protokolą, A. Gustaitis tvirtino 1940-07-12 prašęs vizos JAV atstovybėje Kaune. LYA, f. K-1, ap. BB, b. 47818/3, l. 16-17 (nuoroda iš: GAMZIUKAS A. Antanas norėjo... p. 10; 161).

⁸⁴² Pagal SSRS BK 58 str. 21 „a“ punktą. In: SSRS Aukščiausiojo teismo Karinės kolegijos uždarame posėdyje priimtas nuosprendis. Maskva, 1941-07-07. *Ibid.*, l. 163.

⁸⁴³ Pasikeitimai Lietuvos Aero Klube // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 13, p. 206.

⁸⁴⁴ KUBILIUS J. Profesorius Zigmas Žemaitis. Trumpa biografinė apybraiža. In: Profesorius Zigmas Žemaitis. Bibliografijos rodyklė ir fotografijų rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2008, p. 20.

aktyvistų fronto (toliau – LAF) kūrime⁸⁴⁵. Kpt. V. Morkus ir K. Bulota 1941 m. birželio 14 d. ištremti į Sevurallagą – Serovo ir Garių rajonus Sverdlovsko srityje. K. Bulota mėgino bėgti ir mirė lageryje; V. Morkus 1942 m. spalio 7 d. nuteistas 8 metams, mirė lageryje 1944 m. rugsėjo 24 d.⁸⁴⁶

Iš biografinių duomenų ir kitų šaltinių aišku, kad po krizės 1934 m. (kai nuo vyriausybės Tarpžinybinės komisijos atskilo nepavykusio birželio perversmo dalyviai) dar išsilaikęs įamžinimo iniciatorių branduolys 1940 m. viduryje buvo galutinai išsklaidytas. Tarpžinybinės komisijos veikla, suprantama, nutrūko. LAK Dariaus-Girėno komitetas – tam tikru pavidalu – egzistavo iki 1944 m. Tačiau paskutiniai veiklos metai, per kuriuos triskart keitėsi okupantų valdžia, tapo pačiu sudėtingiausiu periodu. Veikla vykdyta su LAK ir be jo, teisėtai ir pogrindyje.

Per struktūrinę pertvarką (tiksliau, griūtį) LAK didieji darbai sustojo ar nutrūko. Paskutinį kartą kalbėdamas posėdyje kaip Dariaus-Girėno komiteto pirmininkas Z. Žemaitis pranešė, kad po trijų mėnesių (1940 m. rudenį) bus pastatytas paminklas Kaune⁸⁴⁷. Z. Žemaitį nušalinus, baigėsi žinios ir apie paminklą, ir apie monografijos leidybą. LAK „reikalų tvarkytoju“ A. Gudaitis-Guzevičius paskyrė Karo aviacijos likvidacinės komisijos pirmininko A. Gustaičio pavaduotoją gen. št. plk. lt. Juozą Jankauską. LAK valdybos vicepirmininku išrinktas Tomas Zauka⁸⁴⁸. 1940 m. rugpjūčio 1 d. T. Zauka patvirtintas ir Dariaus-Girėno komiteto vadovu. Komiteto nariais paskirti: mjr. Jonas Mikėnas, lakūnas inžinierius Zigmas Rimša, buvęs Kauno miesto savivaldybės Planavimo dalies vedėjas, Švietimo ministerijos deleguotas architektas Jonas Kova-Kovalskis ir savivaldybės atstovas inžinierius Algirdas Prapuolenis⁸⁴⁹. T. Zauka tapo paskutiniu LAK inicijuoto S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo tęsėju.

⁸⁴⁵ PYRAGIUS J. Kovosiu... p. 144.

⁸⁴⁶ Lietuvos gyventojų genocidas. 1939 – 1941 m. I t. (ats. Red. BURAUŠKAITĖ B.) II pataisytas ir papildytas leidimas. Vilnius: LGGRTC, 1999, p. 183; 583.

⁸⁴⁷ Dariaus-Girėno Paminklui Statyti Komitetas // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 12, p. 190.

⁸⁴⁸ Žr. Tomo Zaukos biogramą Priede nr. 1.

⁸⁴⁹ In: *Liaudies sparnai*, 1940, nr. 1, p. 1. (Nuoroda – in: AŠMENSKAS V. *et al.* Aviacijos sportas Lietuvoje 1940-1989. Vilnius: Lietuvos aeroklubas, 2009, p. 22; knygoje tik prie Prapuolenio pavardės – neteisingas inicialas).

Dariaus-Girėno komitetas per kelis mėnesius liko be motininės institucijos – steigėjo LAK. 1940 m. rugpjūtį LAK pervadintas LSSR AK, pertvarkytas į LSSR centrinį aeroklubą ir perduotas LKP CK nutarimu 1941 m. kovo 19 d. įkurtam „TSRS draugijų gynybai ir aviacinei-cheminei statybai remti sąjungos“ (*SSRS OSOAVIACHIM*) teritoriniam padalinii⁸⁵⁰, 1941 m. vėl pertvarkytas į LSSR sklandymo klubą (t. y., galutinai sunaikintas⁸⁵¹). Ši struktūra iširo 1941 m. birželį, prasidėjus SSRS-Vokietijos karui; 1944 m. ji vėl atsikūrė. Dariaus-Girėno komiteto (tiksliau, T. Zaukos) ir LAK (tiksliau, jo likučių) perskyrą iliustruoja tokia paralelė: kol klubas vegetavo, komitetas veikė; klubą (tam tikrą jo pavidalą) atkūrus, komitetas nebeveikė.

Logiška manyti, kad S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo projektai Kaune nebegalėjo būti baigti: tęstinei veiklai 1940 – 1944 m. praktiškai neliko pagrindo, išskyrus pinigus komiteto fondo sąskaitoje (kurie irgi sunyko, keliskart pasikeitus valiutai)⁸⁵². Be sistemingos priežiūros liko ne tik paminklo statymo ir monografijos leidybos projektai, bet ir trys pagrindiniai atminties įamžinimo barai – lakūnų fiziniai palaikai, muziejinės vertybės, dokumentai. Baiminantis dėl lakūnų balzamuotų palaikų (kurie neprižiūrimame rūsyje galėjo suirti ar būti išniekinti), esą LSSR AK 1940 m. spalį priimtu sprendimu gruodžio 17 d.⁸⁵³ palaikai iš laikino mauzoliejaus-rūsio Kauno kapinėse perkelti (sugražinti) į Medicinos fakulteto koplyčią. Karo muziejus tebeveikė, tačiau kaitaliotas jo pavadinimas, siaurinta funkcija, niokota aplinka ir vertybės, tad vėliau susirūpinta ir dėl „Lituanicos“ eksponatų saugumo. Paminklo statyba sustojo, po to nutrūko: paskutinis žinomas Kauno miesto savivaldybės

⁸⁵⁰ „Lietuvos TSR aviacinei ir cheminei gynybai remti draugijos Centro taryba“; LCVA išlikę tarybos dokumentai nuo 1944 m.: LCVA, f. R-848, ap. 1, 2.

⁸⁵¹ Šiame darbe aktuali tik siaura LAK veiklos sritis. Plg. 1940-1941 m. apžvalgą: AŠMENSKAS V. *et al.* Aviacijos sportas... p. 11-25.

⁸⁵² Dariaus ir Girėno Paminklui statyti Fondo balanso aktyvas 1941-08-01 – 147 527,56 Lt arba 132 774,8 Rb. In: Paminklo statybos fondo balansas 1941 m. (iš T. Zaukos, vėliau – V. Ašmensko, N. Dariūtės-Maštarienės asmeninio archyvo; skelbta: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 140-144).

⁸⁵³ Ši data – sąlyginė: minima literatūroje, bet nepatvirtinta šaltiniais. Žr.: AŠMENSKAS V. *et al.* Aviacijos sportas... p. 23. T. p.: Lakūnas Tomas Zauka. Sud. VORONAVIČIUS J. Draugijos „Lakūnų kapai“ leidinys Nr. 4, Kaunas, 1997, p. 5.

dokumentas datuotas 1940 m. liepos 5 d.⁸⁵⁴, 1941 m. Dariaus-Girėno komiteto sąmatose naujų atliktų darbų neužfiksuota⁸⁵⁵. Kažkur klajojo Tarpžinybinės komisijos bylos dokumentai: LAK monografijai rinkta (ir/ arba URM galimai negražinta) medžiaga. Nuo 1941 m. rugpjūčio formaliai tai jau nebuvo niekieno atsakomybė; šiuos rūpesčius asmeniškai prisiėmė Dariaus-Girėno komiteto pirmininkas T. Zauka.

T. Zauka prisiminimų nepaliko (arba apie juos nežinoma). Komiteto archyvo likimas tiksliai nežinomas. Aiškus tik toks finalas: 1945 m. rugsėjo 19 d. Kauno NKVD konstatavo, kad vokiečių okupacijos metais T. Zauka dirbdamas Raudonojo teroro muziejuje išdavė „tarybinę Tėvynę“, gali slapstytis nuo tyrimo bei teismo ir turi būti suimtas⁸⁵⁶. Nors T. Zaukos suėmimas ir kaltinimas tiesiogiai nesietas su Dariaus-Girėno komiteto veikla, jį galima vertinti kaip LAK įamžinimo iniciatyvą ir Dariaus-Girėno komiteto egzistavimo paskutinę ribą. Jei suimto T. Zaukos namuose (kurie tuomet buvo Dariaus-Girėno komiteto būstinė) dar buvo svarbios medžiagos, ji per kratą turėjo būti paimta. Kratos dokumentuose rašoma, kad „nieko nepaimta, nes nieko nerasta“. Tad darytina atsargi prielaida, kad komiteto archyvas iki 1945 m. rugsėjo buvo išgrobstytas ir/ arba buvo išdalytas saugoti privatiems asmenims⁸⁵⁷. T. Zaukos baudžiamojoje ir sekimo byloje gana daug informacijos apie Dariaus-Girėno komiteto veiklą. Tačiau ją būtina kritiškai vertinti ir tikrinti: tikėtina, kad tardymo protokolus T. Zauka turėjo „pasirašyti nesusipažinus su jų turiniu“⁸⁵⁸.

⁸⁵⁴ „Dariaus ir Girėno paminklui statyti nurodytos medžiagos savo priemonėmis ir darbo jėga, nesant atitinkamų kreditų, miesto savivaldybė negali.“ Burmistro įgalioto sk. vedėjo J. Dragašiaus pranešimas Dariaus ir Girėno Paminklui Statyti Komiteto pirmininkui Z. Žemaičiui, 1940-07-05. KAA, f. R-218, ap. 2, b. 364, l. 38. Plačiau žr. visą šią Kauno miesto savivaldybės Statybos skyriaus bylą: „Dariaus ir Girėno paminklo statyba Ažuolyne“, 1937-07-14 – 1940-07-05.

⁸⁵⁵ Paminklo statybos fondo balansas. 1941 m. (iš T. Zaukos, vėliau – V. Ašmensko, N. Dariūtės-Maštarienės asmeninio archyvo; skelbta: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 140-144).

⁸⁵⁶ LSSR Kauno NVKD viršininko jns. ltn. Losevo pasirašytas nutarimas dėl suėmimo ir suėmimo orderis. Kaunas, 1945-09-19; 1945-09-22. In: T. Zaukos baudžiamoji byla. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 2; 3.

⁸⁵⁷ Yra duomenų, kad 1940 – 1944 m. Dariaus-Girėno komitete sukauptų dokumentų išliko privačiuose archyvuose, bet jie kol kas neskelbti, šio tyrimo metu buvo neprieinami.

⁸⁵⁸ T. Zaukos skundas LSSR prokurorui. Kuršėnai, 1957-11-19. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 95.

Pirmo tardymo protokole⁸⁵⁹ – painiava. Susidaro įspūdis, kad jei vertėjas Sebastianas Jevstineičius Presniakovas tikrai mokėjo lietuvių ir rusų kalbas, tai vis dėlto nei jis, nei tardytojas – suėmimo orderį ir kratos protokolą (kurio sulaikytasis „negalėjo pasirašyti“ (!)) patvirtinęs Kauno NKVD viršininkas jns. ltn. Losevas – nenutuokė, apie ką kalba suimtas: kas ta „nacionalinė auklėjamoji įstaiga“ ir „Darius Gereno skyrius“, ir ką jame veikė Zauka, kai vokiečiai okupavo Kauną. Enkavėdistai medžiojo „Tėvynės išdavikus“ ir skubėjo iškvosti apie Studijų biurą ir Raudonojo teroro muziejų; visa kita atrodė nesvarbu. Protokolas surašytas taip, tarytum T. Zauka būtų tyčia kalbėjęs niekus (neatmestina ir „fizinio poveikio priemonių“ įtaka: visi tardomojo parašai protokole – smarkiai išsilieję; reiškia, jo rankos arba veidas galėjo būti šlapi). 1945 m. „aiškintasi“ buikai ir efektingai: T. Zauka prisipažino ėjęs Raudonojo teroro muziejaus skyriaus viršininko pareigas (laikiniai, formaliai – nesvarbu). Suėmimas pratęstas, kaltinamasis etapuotas į Šiaurės Pečioros lagerį „tolesniam tyrimui“⁸⁶⁰.

T. Zaukai sveikatą ir 7 gyvenimo metus kainavęs enkavėdistų „tolesnis tyrimas“ dabar tampa galimybe plačiau svarstyti, kaip vokiečių okupacijos sąlygomis veikė Dariaus-Girėno komitetas (žr. III-1-2). Be to, „tolesnis tyrimas“ padarė įtakos naratyvo lūžiui 1957 – 1969 m. (žr. III-2-1/ 2). Painiavą bylos dokumentuose tenka iššifruoti pasitelkus kitus archyvinis duomenis: tuomet aiškėja, kad suimtas T. Zauka mėtė pėdas, bet iš esmės apie savo veiklą pasakojo gana sklandžiai; jo veikla tikrai buvo sudėtinga, todėl vis kėlė įtarimų T. Zaukos persekiotojams.

Per okupacijas galutinai „palaidotas“ S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo ir istorinio paveldo išsaugojimo iniciatyvas galima apibendrinti taip: sunaikinus LAK (sovietams suardžius LAK struktūrą ir likvidavus daugelį funkcijų, naciams areštavus turtą⁸⁶¹) Dariaus-Girėno komitetas realiai susitraukė iki

⁸⁵⁹ T. Zaukos tardymo protokolas. Kaunas, 1945-09-18. *Ibid.*, l. 6-9.

⁸⁶⁰ LSSR vidaus reikalų liaudies komisaro gen. mjr. Juozo (Josifo) Bartašiūno ir LSSR NKVD vyr. opertavyninio įgaliotinio vyr. ltn. Ševčuk patvirtintas nutarimas etapuoti T. Zauką ir persiųsti jo bylą į speclagerį. Kaunas, 1945-10-18. *Ibid.*, l. 18.

⁸⁶¹ Yra duomenų apie nepavykusį bandymą atkurti LAK: „Pirmomis vokiečių okupacijos dienomis, buvę LAK nariai bandė atgaivinti bolševikų likviduotą Aero klubą. Tam tikslui buvo suorganizuotas

individualios T. Zaukos veiklos, kuri tęsėsi iki 1944 m. birželio. T. Zauka neturėjo formalaus institucinio užnugario, vien savo jėgomis negalėjo užbaigti didelių darbų (paminklo Kaune, monografijos) ir suvaldyti balzamuotiems lakūnų palaikams, muziejinėms vertybėms, dokumentams kylančių grėsmių. Tolesnei naratyvo kaitai svarbu buvo dar ir tai, kad suimtas T. Zaukos laikėsi tokios gynybinės versijos: 1) S. Darius ir S. Girėnas buvo gerbiami, nes nugalėjo Atlantą, o jų „lėktuvą numušė vokiečiai“⁸⁶²; 2) pareigas Raudonojo teroro muziejuje T. Zauka ėjo formaliai, o iš tiesų dirbo tą patį, ką anksčiau („mano kaip viršininko užduotis buvo pirmiausia dviem žuvusiems pastatyti paminklą Kaune“⁸⁶³); 3) „Paminklo nesugebėjau pastatyti, nes mano skyrius buvo netrukus likviduotas. Jį uždarė vokiečiai“⁸⁶⁴; 4) „vokiečiai per kratą paėmė visus turėtus dokumentus“⁸⁶⁵, „vėliau Dariaus ir Girėno komiteto dokumentai kažkur dingo“⁸⁶⁶. „Lituanicos“ pašovimo ir vokiečių persekiojimo motyvas T. Zaukos bylose itin sodrus: galima spėlioti dėl asmeninių įsitikinimų⁸⁶⁷, bet svarbu įvertinti, kad parodymai duoti ekstremalioje situacijoje. Jie skamba lyg preliudija būsimam lūžiui – sovietų ideologų 1957-1969 m. perdirbtam naratyvui apie S. Darių ir S. Girėną (T. Zaukos apklausų ir naratyvo lūžio sąsaja nagrinėjama III-2-3). Kai kurie autoriai T. Zaukos persekiojimus aiškino „Lituanicos“ katastrofos „paslaptimis“ ir tariamų kaltininkų (vokiečių) noru slapstyti nusikaltimo pėdsakus⁸⁶⁸. Šis darbas

komitetas. J. Narakas tapo pirmininku, V. Steponaitis – išdininku, V. Reimontas, J. Mikėnas, Z. Rimša ir dar keli asmenys – nariais, o T. Zauka – Dariaus ir Girėno paminklo statymo reikalams. Kai komitetas iš Berlyno gavo greitą atsakymą, kad negali būti jokio klausimo dėl klubo atgaivinimo, o jo turtas – vokiečių karo grobis, tada civilis lakūnas Tmas Zauka įsteigė Centrinį Dariaus ir Girėno paminklui statyti komitetą Kaune.“ In: PESECKAS V. Dariaus ir Girėno vardų įamžinimas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 44-51.

⁸⁶² T. Zaukos tardymo protokolas. Kaunas, 1945-09-18. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 6-9.

⁸⁶³ *Ibid.*

⁸⁶⁴ T. Zaukos tardymo protokolas. Kaunas, 1945-09-18. *Ibid.*, l. 7.

⁸⁶⁵ T. Zaukos tardymo protokolas. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-05-29. *Ibid.*, l. 48.

⁸⁶⁶ T. Zaukos tardymo protokolas. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-07-18/ 19. *Ibid.*, l. 64.

⁸⁶⁷ VDKM fonduose saugomas nedatuotas, nepasirašytas rankraštis be identifikacinės žymos, kurio pradžioje kitu braižu užrašyta: „Zaukos raštas“. Jame rašoma, kad lakūnai „vokiečių lėktuvo buvo priversti atskristi iki Soldino, čia iš lėktuvo kulkosvaidžio ugnim apšaudyti ir sunkiai sužeisti.“ Tekstą paskelbęs inžinierius, diplomatas dr. J. Voronavičius tvirtino, kad tekstą vokiečių okupacijos metais parašė T. Zauka: ZAUKA T. Soldino paslaptis // VORONAVIČIUS J. (sud.). Lakūnas Tomas Zauka... p. 20-32.

⁸⁶⁸ „T. Zaukos veikla vokiečių okupacijos metais atkreipė gestapo dėmesį. Praėjo tik aštuoneri metai po tragedijos Soldine, o šioje byloje Vokietija nebuvo vien stebėtoja. T. Zauką pradėjo persekioti.“ *Ibid.*, p. 9.

atskleidžia veikiau priešingą santykį: per T. Zaukos persekiojimus galutinai baigėsi istorinės tiesos paieškos ir įsitvirtino „paslaptys“ .

III. 1. 3. Paskutinės pastangos: Gestapo ir NKVD akivaizdoje.

T. Zauka per pirmą tardymą sakė, kad vokiečiams užėmus Kauną dvi savaites dirbo revizoriumi statybos įmonių susivienijime, o po to buvo „priimtas savo noru į nacionalinę auklėjamąją įstaigą“ ir paskirtas vadovauti *Дарюс Геренас* (parašyta su klaidomis protokolo originale rusų k.) skyriui. Netrukus vokiečiai skyrių uždarė, o „ta įstaiga dar egzistavo dvi savaites“. Įstaiga buvo skirta „lietuvių liaudies interesams ginti“, o jai vadovavo „Senkus, lietuvis“.

Po dvejų metų tardytojai jau labiau domėjosi Dariaus-Girėno komitetu, tad T. Zauka paaiškino išsamiau⁸⁶⁹: iki vokiečių okupacijos „komitetas veikė prie LAK“; kai vokiečiai aeroklubą uždarė, komitetas dirbo toliau, vokiečiams nežinant. Vis dėlto 1941 m. rugpjūtį vokiečiai „per kratą paėmė visus turėtus dokumentus, susijusius su lakūnų žūtimi ir paminklo jiems pastatymu.“ Komiteto veikla nutrūko, T. Zauka liko „faktiškai be darbo“ ir pasidirbo fiktyvų darbo pažymėjimą. Bet komitetas „gavo palaikymo nelegaliu būdu“ ir veikė toliau. Tada T. Zauka užsiėmė „pinigų rinkimu paminklui Dariui ir Girėnui, kuris buvo pastatytas 1943 m. atokioje vietelėje – Anykščiuose, Utenos rajone“. Po to jis dar rūpinosi „baigti aikštelės prie paminklo statybas“. Komiteto veikla „faktiškai nutrūko“ 1944 m. birželį. Tada T. Zauka vėl tapo bedarbiu, pasidarė ir nešiojosi fiktyvų komiteto pirmininko pažymėjimą. Su juo ir įkliuvo enkavedistams⁸⁷⁰.

Apie ką čia kalbama?

Raktinis dokumentas – 1941 m. liepos 25 d. Laikinosios vyriausybės nutarimas. Jame užfiksuotas bene paskutinis Tarpžinybinės komisijos bylos pėdsakas ir aiški Dariaus-Girėno komiteto lemtis: ministrų kabinetas,

⁸⁶⁹ Čia ir toliau šioje pastraipoje remtasi T. Zaukos tardymo protokolu: Šiaurės Pečioros lageris, 1947-05-29. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 48-50.

⁸⁷⁰ T. Zaukos LSSR valstybinio durpių pramonės susivienijimo darbuotojo pažymėjimas išduotas 1945-01-17, galiojo iki 1945-04-01. Kitos pažymos galiojimas – iki 1945-07-31. In: dokumentų paketas T. Zaukos sekimo byloje. LYA, K-1, ap. 58, P-13997-LI, l. 93.

„norėdamas kiek galima greičiau regimais ženklais įamžinti lietuvių tautos didvyrių Dariaus ir Girėno vardą“, paveda įamžinimo darbus Kultūros darbo ir tautinio auklėjimo valdybai⁸⁷¹, šią įpareigoja perimti iš LAK ir Dariaus-Girėno komiteto „lėšas, bylas ir visą kitą (...) medžiagą“ ir nurodo vykdyti visus kitus, su lakūnų „žygio fiksavimu ir populiarinimu“ susijusius darbus⁸⁷². Juozo Ambrazevičiaus-Brazaičio ministrų kabinetas, skubiai sprendęs valstybės prioritetinius klausimus, kažkodėl susirūpino „kuo greičiau“ padaryti ir tai, ko LAK nespėjo per septynerius metus. Kaip tai nutiko, galimai „išduoda“ pavardės: nutarimą tvirtinęs ministrų kabineto reikalų vedėjas J. Švelnikas – buvęs daugkartinis Tarpžinybinės komisijos posėdžių sekretorius; komunalinio ūkio ministras V. Landsbergis-Žemkalnis – memorialo Soldine ir mauzoliejaus Kauno kapinėse autorius; be to, LAF įgaliotinis prie laikinosios vyriausybės Leonas Prapuolenis bent teoriškai sietinas su LAF ištakose stovėjusiu LAK monografijos redaktoriumi, Aviacijos atsargos mjr. J. Pyragiumi. Tad nutarimą galėjo paremti šie arba kiti aktyvūs 1941 m. birželio įvykių dalyviai⁸⁷³, o tarp iniciatorių buvo ir pats T. Zauka⁸⁷⁴. Laikinosios vyriausybės nutarimo įgyvendinimą (kartu – ir painiavą NKVD protokoluose) toliau netiesiogiai paaikškino laikinosios vyriausybės Spaudos valdybos viršininkas Juozas Senkus⁸⁷⁵, kurį T. Zauka per tardymus pavadino „nacionalinės auklėjimo

⁸⁷¹ Plg.: „1941 m. liepą susikūrus Lietuvių kultūros ir nacionalinio auklėjimo valdybai (kuri vykdė Propagandos ministerijos funkciją) ministro pavaduotojo pareigomis paskirtas vadovauti Senkus Juozas. Vadovavo Kauno ir Vilniaus radiofonams, „Eltai“, spaudos platinimo biurui, visiems kino teatrams ir spaudos cenzūrai.“ LSSR VRM Centrinio valstybinio archyvo pažyma. *Ibid.*, l. 36.

⁸⁷² L. e. ministro pirmininko pareigas J. Ambrazevičiaus ir Ministrų kabineto reikalų vedėjo J. Švelniko patvirtintas Ministrų kabineto nutarimas Dėl Dariaus ir Girėno įamžinimo darbų. Nuorašai liet. ir vok. k. Kaunas, 1941-07-25. LCVA, f. R496, ap. 1, b.6, l. 25; f. R1549, ap. 1, b. 39, l. 114.

⁸⁷³ Birželio sukilime aktyviai dalyvavo buvę karo lakūnai ir LAK aviatoriai. Tarp jų – LAK reikalų tvarkytoju 1940 m. paskirtas plk. lt. J. Jankauskas, mjr. J. Garolis, mjr. A. Stašaitis ir kiti.

⁸⁷⁴ T. Zauka tardomas 1945 ir 1947 m. teigė paprašęs J. Senkaus ir A. Merkelių pagalbos tik po 1941 m. rugpjūčio, kai vokiečiai „per kratą paėmė visus turėtus dokumentus“ ir kai Karo muziejaus pastate pradėjo kurtis Raudonojo teroro muziejus. Tardomas paskutinį kartą, 1957 m. jis tvirtino tiesiogiai kreipėsis į Laikinąją vyriausybę, o ši jį susiejo su J. Senkumi bei A. Merkeliu: „Kreipiausi dėl lėšų paminklui pastatyti. Kaip po to sužinojau, tas prašymas pateko į Senkaus rankas (...) tokiu būdu buvau pastūmėtas į kelią kovos prieš tarybų valdžią“ (T. Zaukos tardymo protokolas. Vilnius, 1957-04-17. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 108). Plg.: „Paklausiau Merkelių ir Senkaus, ar galiu pasiūlyti, tiksliau, gauti darbą Studijų biure. Merkeliui pasakė, kad laisvos skyriaus viršininko pareigos ir galiu jas užimti“ (T. Zaukos tardymo protokolas. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-05-29. *Ibid.*, l. 48).

⁸⁷⁵ Čia ir toliau remtasi J. Senkaus laišku B. K. Balučiui, 1951-07-04, - LCVA, Lietuvos pasiuntinybės Londone fondas. Laiškas – kartu su kitais susirašinėjimo dokumentais – visa imtimi publikuotas str.: ANUŠAUSKAS A. Juozo Senkaus liudijimas apie Raudonojo teroro muziejaus veiklą // *Genocidas ir rezistencija*, 2007, nr. 2 (22), p. 171-180.

įstaigos“ vadovu.

Nutarimas „Dėl Dariaus ir Girėno įamžinimo darbų“ galiojo 12 dienų imtinai (T. Zauka pirmame tardyme dažnai mini „dvi savaites“). Per šį trumpą laiką, rugpjūčio 1 d. sudaryta (arba atnaujinta, patikrinta) Dariaus-Girėno komiteto Fondo lėšų apskaita (litais ir rubliais⁸⁷⁶). Rugpjūčio 5 d. Laikinoji vyriausybė paleista, anot J. Senkaus, 12 val., o 15 val. „likviduota“ Kultūros darbo ir tautinio auklėjimo valdyba, kuri buvo „pradėjusi periminėti bolševikmečio dokumentus iš lietuviškų administracijos įstaigų“. Šios įsteigtam Raudonojo teroro muziejui „leista veikti“, bet teko išsikraustyti iš valdybos būstinės. Maždaug tada rugpjūtį, anot T. Zaukos, vokiečiai „paėmė visus dokumentus“. Raudonojo teroro muziejų, J. Senkaus teigimu, „priglaudė gen. Nagius“ (buvęs Tarpžinybinės komisijos narys, VDKM direktorius V. Nagevičius) ir net parūpino „kreditus, nors ir labai skurdžius“. Taigi Raudonojo teroro muziejus atsikraustė į Maironio g. 14. Tuo pačiu adresu anksčiau veikė LAK ir Dariaus-Girėno komitetas⁸⁷⁷. Tikėtina, kad ši sanglauda Karo muziejaus „prieglobstyje“ buvo komiteto gautas „palaikymas nelegaliu būdu“, kurį enkavėdistams minėjo T. Zauka. Rugsėjo 6 d. J. Senkus teigia gavęs pirmojo generalinio tarėjo gen. Petro Kubiliūno leidimą steigti Studijų biurą ir „suformavęs grynai lietuvišką kadrą“, spalio 1 d. oficialiai pradėjo veiklą. Lapkričio 1 d. T. Zauka tapo Raudonojo teroro muziejaus Bolševikinio režimo skyriaus viršininku (gaudavo 210-230 reichsmarkių atlyginimą iš Studijų biuro) ir juo dirbo iki 1942 m. rugsėjo 1 d., „kol Studijų biuras išsikėlė į Vilnių“⁸⁷⁸. Sprendžiant iš baudžiamosios bylos medžiagos, bent pirmais darbo mėnesiais T. Zauka galimai rinko duomenis „statistikos biure“ (galbūt ir Finansų ministerijoje, kurioje anksčiau dirbo) ir ruošė diagramas Raudonojo teroro

⁸⁷⁶ „Dariaus ir Girėno Paminklui Statyti Komiteto Fondo apyskaita 1941 m. rupiūčio 1 d.“ Balansas, Turtas, Medžiaga, Debitoriai, Aiškinamos sumos, Pajamos-išlaidos – iš V. Ašmensko asmeninio archyvo: Dokumentai apie Dariaus ir Girėno atminimo įamžinimą Puntuke. 1942-1943 m., in: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 144-146.

⁸⁷⁷ Dariaus-Girėno komiteto blankuose nurodytas T. Zaukos namų adresas – „Višinskio 111“ (žr. komiteto pirmininko pažymėjimą 1944-08-03: LYA, K-1, ap. 58, P-13997-LI, l. 93-3. T. p. 1943-10-05 kreipimosi faksimilę įklijoje: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 112-113). Baudžiamojoje byloje teigiama, kad komitetas veikė „tame pačiame pastate“, „Maironio g.“ (in: T. Zaukos tardymo protokolas, Šiaurės Pečioros lageris, 1947-07-18/ 19; t. p.: liudytojos Bronislavos Zaukienės apklausos protokolas, Kaunas, 1946-12-27. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 63-64; 30).

⁸⁷⁸ *Ibid.*, l. 105. Istoriografijoje teigiama, kad Studijų biuras į Vilnių išsikėlė 1942 m. lapkritį.

parodai, kuri, anot J. Senkaus, nebuvo pakeista vokiečių cenzūros ir „išliko grynai lietuviška“. Parodą 1942 m. sausio 26 – spalio 16 dienomis „Kaune, Vilniuje, Telšiuose, Šiauliuose, Panevėžyje ir Ukmergėje (...) aplankė apie 500 000 žmonių“⁸⁷⁹. Kai ji jau buvo parengta, T. Zauka turėjo daugiau galimybių vien imituoti skyriaus viršininko pareigas, prireikus „dangstomas“ Raudonojo teroro muziejaus direktoriaus Aleksandro Merkelio⁸⁸⁰. Bet neatmestina, kad A. Merkelis atliko visus T. Zaukos vadovaujamo skyriaus darbus, o T. Zauka niekada jokių duomenų nerinko: intensyviausio tardymo metu jis išsigynė 1945 bei 1947 m. parodymų ir sakė parodai atliktus darbus išsigalvojęs, nes pirmo tardymo metu buvo apsvaigęs („buvau sulaukytas neblaivus“⁸⁸¹), o po poros metų tardomas sirgo („man skaudėjo kepenis“⁸⁸²).

Kol 1942 m. po Lietuvą keliavo Raudonojo teroro paroda, fiktyvus muziejaus skyriaus viršininkas T. Zauka sugebėjo geriausiai išplėtoti Dariaus-Girėno veiklą (ir turėjo rimtą paskatą: artėjo S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio dešimtmetis). Dar valdydamas valiutų kaitos nuskurdintą sąskaitą, galbūt prasimanydamas ir papildomų paramos lėšų, komitetas paskelbė dainų ir literatūros kūrinių konkursus⁸⁸³, sudarė bent vieną sutartį su laimėtoju⁸⁸⁴ (kitos sutartys su kompozitoriumi Antanu Račiūnu, poetu Bernardu Brazdžioniu – vėlesnės arba tikslintinos). Pradėtas ir didžiausias darbas: 1942 m. rugpjūčio 26 d. pasirašyta sutartis su skulptoriumi Broniumi Pundziumi, pagal kurią iki lapkričio 1 d. turėjo būti iškaltas S. Dariaus ir S. Girėno bareljefas Puntuko

⁸⁷⁹ ANUŠAUSKAS A. Juozo Senkaus liudijimas... p. 176.

⁸⁸⁰ T. Zaukos tardymo protokolai. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-05-29; 1947-07-18/ 19. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 48; 61-63.

⁸⁸¹ T. Zaukos tardymo protokolas. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-07-18/ 19 (nuo 20 val. iki 02 val. 10 min.). *Ibid.*, l. 59-60.

⁸⁸² *Ibid.*

⁸⁸³ Lietuvos nacionalistų partijos laikraštyje „Panevėžio apygardos balsas“ 1942 m. paskelbtas konkursas parašyti: „1. Legendarinę pasaką apie Dariaus-Girėno žygį. 2. 45 minučių radijo vaidinimui tekstą tema: Dariaus-Girėno skridimas per Atlantą. Už pasaką I premija – 750 RM, už vaidinimą – 500 RM.“ Kūrinių laukta iki spalio 15 d., adresu Maironio 24.

⁸⁸⁴ „Pirmąją premiją laimėjo kompozitorius Kazimieras Viktoras Banaitis už dainą vyrų chorui „Aš erelis išdidus“ (žodžiai Fausto Strolios).“ VORONAVIČIUS J. (sud.). Lakūnas Tomas Zauka... p. 9. Plg.: „Pirmoji premija buvo paskirta kompozitoriui Kazimierui Viktorui Banaičiui – *Jaunųjų lakūnų daina*, žodžiai V. Pesecko.“ PESECKAS V. Dariaus ir Girėno vardų įamžinimas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 44-51.

akmenyje⁸⁸⁵. Darbai užtruko iki 1943 m. liepos⁸⁸⁶. Tada komitetas nebeturėjo pinigų⁸⁸⁷. Pats T. Zauka liko be pragyvenimo šaltinio, teigė ėmęs pardavinėti asmeninius daiktus⁸⁸⁸: 1942 m. rugsėjį jis (turbūt netikėtai) neteko etato Raudonojo teroro muziejuje⁸⁸⁹; po to, padirbėjęs kelis mėnesius, atsistatydino iš pareigų Vilniaus savivaldybės Technikos ir tiekimo direkcijoje⁸⁹⁰. Sunkiomis sąlygomis paminkliniu akmeniu paverstas Puntukas vertintas prieštarinai⁸⁹¹, bet ilgainiui tapo populiarus, gausiai lankomas ir plačiai aprašomas⁸⁹².

1943 m. pabaigoje – 1944 m. pradžioje Dariaus-Girėno komiteto veikla slopo, ir pats T. Zauka vertėsi sunkiai. Jis galimai išnaudojo kontaktą su Kaune likusiu Aleksandru Merkeliu⁸⁹³: yra duomenų, kad su juo tarėsi parašyti monografiją apie S. Darių ir S. Girėną; bet ši (ir vėl) nebuvo išleista. Būstinės

⁸⁸⁵ Žr. dokumentus iš V. Ašmensko asmeninio archyvo: Dokumentai apie Dariaus ir Girėno atminimo įamžinimą Puntuke. 1942-1943 m., in DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 144-146.

⁸⁸⁶ Dariaus-Girėno paminklo, iškalto Puntuko akmeny, Komisijos priėmimo aktas. 1943-07-29. *Ibid.*

⁸⁸⁷ „Komitetas (...) neturėdamas lėšų negali toliau darbus vykdyti ir taip pat atlyginti skulpt. Br. Pundziui už jo darbą.“ 1943-10-05 viešo kreipimosi faksimilė įklijoje: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 112-113

⁸⁸⁸ Dariaus-Girėno komiteto pirmininko T. Zaukos laiškas Dariaus-Girėno komitetui. 1943-10-29. *Ibid.*

⁸⁸⁹ Plg.: „Studijų Biuras išsikėlė į Vilnių. Dėl man neiškių priežasčių iširo ir nuolatinių bendradarbių kadras: jie išsiskirstė kas sau, o pats direktorius p. J. Senkus šiuo metu važinėja po Vokietiją kartu su kitais lietuvių žurnalistais.“ Antano Valiukėno (J. Senkus jį vadina „Studijų biuro atstovu Berlyne“) laiškas E. Turauskui į Berną. Berlynas, 1942-12-02. HIA, E. Turauskas' Papers. B. 3, A. 75015-8M.36, F. 3/ 22.

⁸⁹⁰ LSSR VRM archyvų sk. viršininko kpt. Gornov ir slaptų fondų sk. viršininko Smenovo visiškai slapta pažyma. T. p. LSSR valstybinio centrinio archyvo viršininkės G. Valinskienės slapta pažyma. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 37; 100.

⁸⁹¹ „Paminklas nebuvo pastatytas, bet 1943 m. skulptorius Pundzius padarė bareljefą ant vieno didžiausių akmenų (...) apie tai sužinojau iš savo brolio Tomo Zaukos ir iš spaudos, kurioje buvo pranešama, kad sugadintas vienas istorinių akmenų.“ T. Zaukos brolio, Kauno valstybinio operos ir baletų teatro direktoriaus Antano Zaukos apklausos protokolas. *Ibid.*, l. 65. Plg. šių laikų kontroversijas: BARONIENĖ D. 60 tūkstančių – į akmenį // *Lietuvos žinios*, 2013-11-29, prieiga: <<http://lzinios.lt/lzinios/print.php?idas=168499>>, žiūrėta 2016-05-17. KONTRIMAVIČIUS T. Akmuo aistrų katilė // *Bernardinai.lt*, 2011-11-11, prieiga: <<http://www.bernardinai.lt/straipsnis/2011-07-06-tautvydas-kontrimavicius-akmuo-aistru-katile/65440>>, žiūrėta 2016-05-17. KONTRIMAVIČIUS T. Prakaitu ir ašaromis nuplautas // *Pasaulio anykštėnas*, 2012, nr. 2 (40), p. 12-16, prieiga: <http://www.anykstenai.lt/_admin/fck/data/users/admin/File/PAnykstenas-2012-2/Nr%2040%2001-17.pdf>, žiūrėta 2016-05-17.

⁸⁹² Bareljefo iškalimo istorija perpasakojama remiantis liudininkų prisiminimais ir literatūrine vaizduote (pvz.: DOVYDAITIS J. Juodi debesys; in: Aerodromo apysakos. Vilnius: Vaga, 1967, p. 258-340). Archyvinė medžiaga, tikėtina, dūla asmeninėse saugyklose arba sunyko. T. Zauka tvirtino, kad 1944 m. vokiečiams traukiantis iš Lietuvos, jo namuose saugoti Dariaus-Girėno komiteto dokumentai vėl „kažkur dingę, nes su žmona tuo metu traukėmės, tiksliau, nesitraukėme, o evakavomės iš miesto“ (in: T. Zaukos tardymo protokolas. Šiaurės Pečioros lageris, 1947-07-18/ 19 (nuo 20 val. iki 02 val. 10 min.). LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 64).

⁸⁹³ A. Merkelis liko Kaune, esą nenorėjo išsikelti į Vilnių. Raudonojo teroro muziejaus direktoriumi tapo Liudas Vilimas. Plačiau: ANUŠAUSKAS A. Juozo Senkaus liudijimas... p. 171-180.

Maironio g. 14 nebebuvo. Sąsajos su Studijų biuru nutrūko: J. Senkus skubėjo organizuoti parodos turą užsienyje ir „pradėjo komplektuoti naują kadrą (...) traukti ne eilinius žmonelius, bet vyrus, turinčius ryšių užsienyje.“ Tarp J. Senkaus talkininkų atsidūrė kiti su S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimu susiję asmenys: vienas parodos užsienyje iniciatorių – tuomet Berne gyvenęs E. Turauskas, buvęs Tarpžinybinės komisijos narys; parodos skleidėju numatytas Vokietijos lietuvių sąjungos narys V. Kaupas, buvęs „Eltos“ korespondentas Berlyne⁸⁹⁴. Tačiau komitetui tai, ko gero, nebeturėjo reikšmės.

1944 m. pavasarį atlikti paskutiniai Dariaus-Girėno komiteto darbai. T. Zaukai dalyvaujant – neatmestina, kad jo iniciatyva – pasirinkta svarbiausiomis relikvijomis Kaune. Siekiant „apsaugoti nuo galimų orinių bombardavimų“, 1944 m. vasario 5 d. Karo muziejaus parodos pagrindiniai eksponatai inventorizuoti, smulkesnius nuspręsta „laikiniškai paimti iš Karo Muziejaus ir padėti į slėptuvę“⁸⁹⁵. Matyt, tuo pačiu užmoju, tik nedokumentuojant, įslaptinant saugojimo vietą 1944 m. kovo 18 d. naktį iš koplyčios Medicinos fakultete išnešti ir slėptuvėje užmūryti balzamuoti lakūnų palaikai (jų saugumu susirūpinta dar 1943 m. uždarius universitetą ir Medicinos fakultete įsikūrus vokiečių kariams)⁸⁹⁶. 1944 m. birželį Dariaus-Girėno komitetas, anot T. Zaukos, baigė veiklą.

Siekiant visapusiškai įvertinti Dariaus-Girėno komiteto veiklą 1941 – 1944 m., tektų dar tikslinti T. Zaukos asmeninius ryšius su pasipriešinimo judėjimų (LAF, LLKS) ir 1941 m. gruodį uždraustos LNP nariais. Nors komiteto veikla nebuvo susieta su pasipriešinimu, vis dėlto ji galėjo priklausyti ir nuo šių saitų. Turbūt darė įtakos Gestapo akcijos 1943 m. kovą: universitetų uždarymas, inteligentų suėmimai, administracijos pertvarka (antai, į Štuthofą

⁸⁹⁴ *Ibid.* T. p. žr. A. Valiukėno, J. Senkaus, E. Turausko susirašinėjimą 1942 m. balandį – 1943 m. kovą. HIA, E. Turauskas' Papers. B. 3, A. 75015-8M.36, F. 3/ 8, 22-26.

⁸⁹⁵ Eksponatai perkelti į fondus: „Slėptuvės klausimo, Dariaus ir Girėno eksponatams padėti, komisija nesvarstė.“ Karo muziejaus viršininko sudarytos komisijos – ats. plk. lt. K. Ališausko, ats. mjr. Z. Valaičio, kviestųjų narių ats. mjr. V. Jablonskio, ats. mjr. J. Mikėno ir Dariaus-Girėno komiteto atstovo T. Zaukos – sudarytas „Dariaus ir Girėno“ sk. eksponatams apsaugoti nuo galimų orinių bombardavimų Aktas“, 1944-02-05, Kaunas. VDKM, 1965 m., byla nr. 95.

⁸⁹⁶ T. Zauka pats palaikų neužmūrijo, bet gal organizavo 1944-03-18 darbus. Rezervuotai vertintinas, bet paminėtinas Vytauto Mačiukos liudijimas: esą T. Zauka paslėpti palaikus sugalvojo kartu su Ignu Vyliumi; jie buvę tie „lietuviškai kalbėję civiliai lakūnai“, kurie, pasakojama, atvežė plytų naktį plušėjusiems mūrininkams (in: VORONAVIČIUS J. (sud.) Lakūnas Tomas Zauka... p. 10-12).

išvežtas ir generalinio tarėjo pavaduotojas, 1934 m. Tarpžinybinėje komisijoje dalyvavęs, vėliau aktyviai LAK veikęs J. Narakas; jo pareigas pradėjo eiti J. Pyragius⁸⁹⁷, buvęs LAK monografijos redaktorius). Dėl įtartinų ryšių T. Zauka pats tapo įtariamuoju ir gestapininkų, ir enkavedistų akyse. Dėmesį traukė ir neaiškus Dariaus-Girėno komiteto statusas: likęs be steigėjo (LAK), jis veikė neoficialiai; po LAK sunaikinimo ir komiteto uždarymo 1941 m. komiteto fondo sąskaita turėjo likti be teisinio valdytojo. Komiteto veikla nebuvo įslaptinta, tik maskuojama. Veiklos objektas okupantams savaime neužkliuvo: neatrodė nei draustinas, nei puoselėtinas, tik nepageidaujamas. Berlyno nuostata nuo 1933 m. reikšmingai nepakito, todėl „Soldino miško paslapties“ garsiai linksniuoti buvo nevalia. Vis dėlto „Sparnuoti lietuviai“ išliko skaitomiausi⁸⁹⁸, o LAK dokumentinė monografija nebegalėjo būti išleista (anot T. Zaukos, įvykus mažiausiai dviem komitete saugotų dokumentų „nuotėkiam“). Teliko terpė reikštis meninei vaizduotei: kurti dainas, kantatas, „legendarines pasakas“ ir pjeses radijo vaidinimams apie S. Darių ir S. Girėną. Taip tvirtėjo ir nuo tikroviškos praeities vis tolo meninis didvyrių vaizdinys.

Svarbu pabrėžti, kad, turimomis žiniomis, komitetas neorganizavo minėjimų ir kitų viešų sambūrių (dėl keblaus statuso vargiai galėjo, tarkime, savarankiškai sukviesti eilę organizacijų į minėjimą 1942-aisiais Kaune). 1942 ir 1943 m. liepą „Lituanicos“ skrydžio sukakčių minėjimus Vilniuje surengė sporto klubai⁸⁹⁹. Siekdami gauti administracijos – apygardos komisariato, *Gebietskommisariat* – leidimus jie neapsiėjo be kūrybiškų naratyvo adaptacijų, proginių jo perdarinėjimų. 1942 m. Vilniaus „Šarūnas“ ir Kauno „Perkūnas“ iš pradžių negavo administracijos pritarimo šventinėms tarpusavio rungtynėms, bet sugebėjo draudimą apeiti: sudarė rinktinę ir įsiūlė draugiškas varžybas su

⁸⁹⁷ J. Pyragius minimas tarp „tipiškų lietuvių kolaborantų“, turėjęs „vaikiško naivumo“ (in: TININIS V. „Kolaboravimo“ sąvoka Lietuvos istorijos kontekste // *Genocidas ir rezistencija*, 2001, nr. 1 (9), p. 71-78). Dėl jo „lengvabūdiškumo Studijų biuro archyvai liko Vilniuje ir pateko į sovietų rankas“ (J. Senkaus laiškas B. K. Balučiui, 1951-07-16, in: ANUŠAUSKAS A. Juozo Senkaus liudijimas... p. 171-180).

⁸⁹⁸ Plg. 1941-07-04 įrašą Zenono Blyno dienoraštyje: „Nupirkau „Sp[audos] fonde“, netoli Lukiškių aikštės, knygą „Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas“ (...) man ją padavė iš vitrinos, kur gulėjo 4 knygos. (...) Paėmiau, nes ją, manau, konfiskuos.“ BLYNAS Z. Karo metų dienoraštis... p. 53.

⁸⁹⁹ Apie abu proginius sporto renginius ir santūrius atsiliepimus tuometėje spaudoje rašo įvykių dalyvis Zenonas Blynas: žr. dienoraščio 1942-07-20 ir 22, t. p. 1943-07-18 d. įrašus. BLYNAS Z. Karo metų dienoraštis... p. 399-400, 516.

vokiečių aviatorių sporto klubų, po kurių visgi surengė minėjimą ir pobūvį⁹⁰⁰. Sporto šventė Vilniuje organizuota ir 1943 m. liepos 17-18 d.⁹⁰¹ „Lituanicos“ skrydžio dešimtmečio proga aplink buvusį įtakingiausią LAK asmenį – pirmininką Z. Žemaitį – Vilniuje susitelkę visuomenės veikėjai susibūrė į komitetą, kuris „sunkių, ateities rūpesnių kupinu metu“ iš anksto viešai priminė apie sukaktį: ragino liepos 17-osios ryte „bažnyčiose per pamokslus, spaudoje, susirinkimuose“ solidariai paminėti „Atlanto nugalėtojų žygi“⁹⁰². Aišku, kad kreipimosi galimybę komitetas išsuderėjo laviruodamas tarp istorijos ir ideologijos: tekste pabrėžta, kad didingo žygio „tragingas galas“ Soldine miške įvyko „dėl lėktuvo motoro pavargimo“ (iki 1940 m. šis aspektas nebūdavo sureikšminamas). Taigi okupacijų ir karo metais pasakojimas apie S. Darių ir S. Girėną laviravo tarp būties ir nebūties ir nežymiai pakeitė pavidalą: nuo „Soldino miško paslapties“ detektyvo slinktelėjo „legendarinės pasakos“ link; lakūnai-didvyriai iš tautos genijų virto labiau kosmopolitiškais „lakūnais sportininkais“, kurie propaguoti kaip puikūs „pavyzdžiai sportiškam jaunimui“⁹⁰³. Ši adaptacija nespėjo įsitvirtinti: ji buvo lokali (paskirais atvejais skleista vietinei publikai) ir laikina.

1941 – 1944 m. tapo pereinamuoju laikotarpiu ilgalaikėje naratyvo kaitoje: čia fiksuotina svarbi riba (buvusių LAK iniciatyvų lėtinė baigtis) ir tolesnio etapo jungtis. Po empirinio pažinimo sąstingio („Soldino miško paslapties“ monopolio 1933 – 1940 m.) ir po destruktivių 1940-ųjų permainų viešojoje erdvėje tešmėžavo vangios beletrizuoto naratyvo variacijos. Suprastėjo fizinių atminties ženklų būklė (vietoje monumentalaus paminklo Kaune – riedulyje iškaltas bareljefas provincijoje; išmontuota ekspozicija, apleistas mauzoliejus-rūsų, slėptuvėje užmūryti lakūnų palaikai). Tai buvo tarsi įžanga į

⁹⁰⁰ J. Riaubos laiškas Lietuvos technikos (dabar – aviacijos) muziejaus dir. A. Gamziukui. Dover Gardens, Pietų Australija, 1989-01-14. A. Gamziuko asmeninis archyvas.

⁹⁰¹ Vilniaus apylinkės sporto reikalų direktoriaus (*Bezirkssportleiter*) B. Keturakio pažyma, 1943-07-07. LCVA, f. R-1549, ap. 1, b. 39, l. 4.

⁹⁰² Vilniaus komiteto S. Dariaus ir S. Girėno žygiui atminti pirmininko prof. Z. Žemaičio, vicepirmininko Vilniaus burmistro K. Dabulevičiaus, narių – civilio lakūno inž. V. Ašmensko, archit. V. Landsbergio-Žemkalnio, S. Ladygienės, J. Gečiausko, Dvasinės seminarijos rektoriaus prof. Lado Tulabos – kreipimasis. 1943-07-12. Rankraščiai vok., liet. k. *Ibid.*, l. 6-9.

⁹⁰³ Pvz.: *Sportfest zum Andenien der verunglueckten litauischen transatlantischen Sportflieger Darius und Girėnas*.

kritinį etapą. Grįžus sovietų okupaciniam režimui, istorinė atmintis buvo brutaliausiai užgniaužta.

III. 2. NARATYVO LŪŽIS: PROPAGANDINIS GINKLAS 1957 – 1969 M.

1945 – 1957 m. kolektyvinė atmintis ne pamažu slopo ir niaukstėsi, bet buvo sparčiai gramzdinama į visišką tamsą: tarytum būtų įvykęs pilnas užtemimas. Didieji LAK užmojai – monografija, paminklas Kaune – užsimiršo. Empirinis pažinimas iš aktualios siekiamybės tapo nerealia fantazija. Anykščių šilėlyje dunksantis Puntukas nebadė akių ir gal tik dėl to nebuvo susprogdintas. Ažuolyne paminklui skirtame sklype ilgam liko plynė⁹⁰⁴. O tuščias mauzoliejus Kauno kapinėse 1959 m. buvo sulygintas su žeme. S. Dariaus ir S. Girėno balzamuoti palaikai – užuot perkelti, kaip planavo LAK, į amžiną poilsio vietą specialioje bažnyčios kriptoje ar panteone – iro, drėko ir pelijo (per 1946 m. potvynį buvo užlieti) užmūryti rūsio sienoje prie krematoriumo 20 metų. Muziejuje eksponuotos vertybės (net lėktuvo liekanos, kurios gresiant bombardavimui 1944 m. nejudintos, nes „išnešti negalima ir reiktų supjaustyti“) sukrautos saugykloje, „Lituanicos“ paroda uždaryta 12-ai metų⁹⁰⁵. „Lituanicos“ sukaktis bene paskutinį kartą kukliai prisiminta 1945 m. liepos 17 d. žinutėje Kauno laikraštyje „Tarybų Lietuva“⁹⁰⁶. Tais pačiais metais S. Dariaus ir S. Girėno gatvė Kaune buvo pervadinta „Kolūkiečių“. Amerikos lietuvių lakūnų vardams neliko vietos tarp „garbingiausių aviacijos datų“: šlovinti tik sovietų aviatoriai, kuriais „gėrisi visas pasaulis“⁹⁰⁷. „Lituanicos“ istorijos nebuvo ir, atrodo, nebebus, – ryšys su praeities faktine tikrove nutrūko.

Tik šešto dešimtmečio pabaigoje – septintajame dešimtmetyje atsirado

⁹⁰⁴ Maždaug toje vietoje 1975 m. įrengtas fontanas, 1979 m. pastatyta Dalios Paliukaitienės skulptūra „Suktinis“. Paminklas S. Dariui ir S. Girėnui Ažuolyne pastatytas tik 1993 m.

⁹⁰⁵ Muziejaininko Pijaus Daumanto-Bepirščio teigimu, muziejaus direktorius Jonas Maksimavičius absurdiškai agitavo, kad fašistų pašauti lakūnai buvo... fašistai (žr.: N. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ. Darius ir Girėnas... p. 244). Plg.: „Iš Sovietų Sąjungos atvykę „muziejaininkystės specialistai“ kirviu kapojo muziejaus vitrinas, bandė pritaikyti „Lituanicos“ kameras savo automobilio ratams“ (in: GAMZIUKAS A. „Lituanica“ karo muziejuje // *Plieno sparnai*, Nr. 3, Kaunas, 1995, p. 8).

⁹⁰⁶ 12 metų nuo S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo // *Tarybų Lietuva*, 1945-07-17.

⁹⁰⁷ Tegyvuoja sparnuota SSSR (vedamasis str.) // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 13, p. 239.

permainų abiejuose S. Dariaus ir S. Girėno istorijos kolektyvinės atminties centruose – Čikagoje ir Kaune. Vėl dažniau buvo minimi lakūnų vardai, perpasakojama „Soldino miško paslaptis“. Kaune reikėsi nebelauktos, netikėtos iniciatyvos: pastatytas (kažkoks kitas, ne LAK planuotas) paminklas, išleistos (kažkokios kitos, ne LAK planuotos) knygos. Net JAV nacionalinė spauda pranešė, kad sovietų Lietuvoje tuoj, tuoj bus palaidoti (kažkur kitur nei LAK planavo) lakūnų palaikai. Buvo akivaizdu, kad pribrendo lūžis.

III. 2. 1. Lyrinių herojų atminimas ir kova už Lietuvos valstybingumą JAV.

Gausioje išeivijos spaudoje tarsi sukilo prisiminimų banga. Vėl ataidėjo 1934 m. *Popular Aviation* plačiausiai JAV iškeltas klausimas: ar naciai pašovė jankių transatlantinius lakūnus (“*Did Nazis Shoot Down Yank Transatlantic Flyers?*“)? Amžinybėn traukėsi S. Dariaus ir S. Girėno amžininkai: JAV gyvenę ir/ arba iš Lietuvos į JAV emigravę lakūnų artimieji, bendražygiai, rėmėjai, bičiuliai. Mirė keli svarbiausi liudininkai, tarp jų – pirminę teismo medicinos ekspertizę 1933 m. atlikę buvę VDU Medicinos fakulteto institutų vadovai, profesoriai: J. Žilinskas (1957 m. Waterbury) ir K. Oželis (1960 m. Čikagoje)⁹⁰⁸. Fiziškai juntama nykstanti grandis – per vieną kartą praeitin jau atitrūkstanti „Lituanicos“ istorija – iš naujo pakurstė netekties išgyvenimus, nerimą ir, žinoma, spėliones.

JAV neabejotinai liko galioti P. Jurgėlos įtvirtintas „Soldino miško paslapties“ monopolis, beletrizuotas pasakojimas. Čia jis buvo nepalyginamai pastovesnis negu Lietuvoje: nebuvo nei slopinamas, nei beatodairiškai mitologizuojamas⁹⁰⁹. Amerikos lietuvių puoselėjamas naratyvas buvo labiau

⁹⁰⁸ P.vz.: Prof. Dr. Med. Pranas Gudas-Gudavičius, pagal jo atpasakotus prisiminimus užrašė Dr. V. Tercijonas // *Naujienos*, 1959-08-07; TALALAS J. Dėl gandų apie Dariaus ir Girėno žuvimą (prof. K. Oželio protokoluotas liudijimas, kad kulų žymių kūnuose nerasta) // *Draugas*, 1964 12 01; Prabilo apie Darių ir Girėną // *Dirva*, 1966-07-29; GIEDRAITIS J. L. Darius ir Girėnas – nušauti. Tai rodo surinkti duomenys, liudijimai ir samprotavimai // *Tėviškės žiburiai*, 1969-05-01; *Nepriklausoma Lietuva, Argentinos balsas*, 1969 07 17 (perspausdintas J. L. Giedraičio str.) ir kt.

⁹⁰⁹ Pats P. Jurgėla laikėsi savito požiūrio ir lig mirties buvo linkęs manyti (net žadėjo įrodyti), kad „Lituanicą“ pašovė vokiečiai ir kad profesoriai J. Žilinskas ir K. Oželis rado lakūnų kūnuose kulkas, bet „prezidentas A. Smetona įsakė nutylėti faktą“. Žr.: JURGĖLA P. Dariaus ir Girėno didvyriškumas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 12-18.

persmelktas ne politikos, ideologijos ir propagandos, o Tėvynės meilės ir ilgesio, išgyvenimų dėl jos patiriamų kančių. Jis įgijo laikmečiui būdingų dramos ar net siaubo elementų. Pabrėžtina, kad nors S. Dariaus ir S. Girėno sukaktys teikė Amerikos lietuviams progos aptarinėti politikos aktualijas, šios nebuvo tiesiogiai siejamos su lakūnų istorine praeitimi. Naratyvas nebuvo ir netapo manipuliacijų objektu, toliau dreifavo tarp istorinio pažinimo, prisiminimų ir vaizduotės:

„Padangių Perkūnas ar koks nors kitas baisūnas sutrukdė kelionę ir patrumpino amžius Dariui ir Girėnui, o žemės siaubūnas pagrobė jų lavonus, kapus ir pačią jų Tėvynę, kuriai jie dirbo ir kurios garbei jie žuvo. Dariaus ir Girėno kūnai ir jų Tėvynė Lietuva yra už plieninių sovietų grotų ir už geležinės uždangos. Jų giminės bei amerikiečiai ir kiti laisvojo pasaulio žmonės negali jų atlankyti ir pamatyti – raudonieji okupantai neleidžia to padaryti; jie yra rūstesni už Neptūną bei Perkūną ir Hitlerį. Hitleris užsieniečius leido Dariaus ir Girėno paminklą atlankyti. Stalinas neleidžia.“⁹¹⁰

Antrojo pasaulinio karo ir pokario metais naujų tyrimo iniciatyvų JAV neatsirado. Nors išeiviai tapo „geriau organizuoti negu bet kada“ ir jėgų turėjo „daugiau, negu bet kada ir bet kur jie yra turėję“, kompleksiško tyrimo užmojai (bent pokariu) būtų sukėlę pasipriešinimą, buvo nepageidaujami kaip visiškai nesavalaikiai: „Bet kokie ryšiai su Lietuva yra ryšiai su jos užgrobeju – Sovietų Sąjunga. Reiškia, ryšiai su priešu. Su juo ir su jo agentais galima kalbėti tik apie Lietuvos išlaisvinimą. Jeigu jis ta tema nekalba, kitos kalbos su priešu negali būti. Nes tai būtų nusikaltimas prieš tautą ir jos valstybę.“⁹¹¹

S. Dariaus ir S. Girėno istorijos – kaip ir daugelio kitų istorijų – pažintines reikmes visiškai nustelbė galingas prioritetas: prarastas Lietuvos valstybingumas, kova dėl nepriklausomybės atgavimo. 1944 m. išeivijai užėmus vienareikšmišką poziciją („esame kare“), tradiciškai vidurvasarį Čikagoje ir kituose išeivijos centruose JAV rengiami „Lituanicos“ minėjimai

⁹¹⁰ Generalinio konsulo Čikagoje Petro P. Daužvardžio kalba S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio bei žūties minėjime. 1951-07-15. LCVA, f. 663, ap.1, b. 188, l. 310-311.

⁹¹¹ P. P. Daužvardžio refleksija apie savo ir konsulato misiją. *Ibid.*, l. 7-8.

pavirto politiniais mitingais. Būta atvejo⁹¹², kai net penkių puslapių apimties kalboje S. Darius ir S. Girėnas paminėti vos kartą, pirmame sakinyje: „Dariaus ir Girėno ir daugelio mūsų Tėvynė Lietuva liepsnose ir kraujuje. Lietuva okupuojama trečiu kartu šiame kare...“⁹¹³ Radikaliai paaštrėjus, o sulig chruščiovmečio „atšilimu“ vėl šiek tiek atlyžus politinei įtampai, lakūnų žygis JAV bene stabiliausiai vertintas kaip „aktyvios meilės Tėvynei“ išraiška. „Lituanicos“ skrydžio ir katastrofos minėjimai išliko tvirta tradicija, tik įgaudavo naujų bruožų. Ši proga (bendražmogiškai, universaliai suprantama lakūnų dramatiško žygio sukaktis) buvo patogi, naudinga reprezentacijai (kartu ir politiniams siekiams): į mitingus prie paminklo S. Dariui ir S. Girėnui Čikagoje būdavo kviečiami JAV vietinės ir federalinės valdžios atstovai⁹¹⁴. Ilgainiui iškilmėse mažiau naudoti kultūriniai tautiniai atributai ir vis rečiau beskamبėjo lietuvių kalba⁹¹⁵; įprastu akcentu tapo Amerikos legionierių uniformos, populiarėjo šou atributika – limuzinų paradai, orkestrai, dailios šokėjos. „Lituanicos“ pašovimo versija šmėkščiojo kaip viena iš meninių interpretacijų⁹¹⁶, bet nebuvo itin sureikšmintas: mitą apie sąmokslą nusvėrė lyriniai akcentai – aukščiausia auka įrodyta ir įprasminta sparnuotų didvyrių meilė Tėvynei. Tokiu būdu natūraliai, ilgai vyravo beletrizuota „Soldino miško paslaptis“.

III. 2. 2. LSSR istorijos diskursas, KGB vaidmuo ir netikėtas 25-metis.

LSSR naratyvo kaita susiklostė visiškai priešingai: čia pagal LKP CK direktyvas buvo suformuota ir įdiegta propaganda persmelkta legenda. Po

⁹¹² Petro P. Daužvardžio kalba prie paminklo S. Dariui ir S. Girėnui. Čikaga, 1944-07-16. *Ibid.*, l. 75-77.

⁹¹³ Plg. panašų atvejį: „Tada jų tikslo gyvybiniu centru buvo jie ir „Lituanica“. Dabar tuo centru esme mes ir Lietuva. Pavojus gresia ne vienam-kitam asmeniui, bet visai tautai ir pačiai Lietuvai. Todėl mes visi turime susirūpinti ir dėti visas patangas tautos gyvybę saugoti ir valstybės teises ginti. Tą reikia daryti dabar ir kasdien – iki tol, kol Lietuva bus išlaisvinta.“ P. P. Daužvardžio kalba prie paminklo S. Dariui ir S. Girėnui. Čikaga, 1968-07-14. HIA, P. P. Daužvardis' Papers, 80086-14.22, B1.

⁹¹⁴ Pvz., 1951 m. minėjimo programoje tarp kalbėtojų – JAV senatoriai Paul H. Douglas ir Everett M. Dirksen, Čikagos meras Martin H. Kennly. LCVA, f. 663, ap. 1, b. 5, l. 17-18.

⁹¹⁵ Generalinės konsulės Čikagoje Josephine Daužvardis *Pro Memoria* apie S. Dariaus ir S. Girėno 40-mečio minėjimą. Čikaga, 1973-07-15. LCVA, f. 656, ap. 2, b.61, l. 51.

⁹¹⁶ Pvz.: VIJEIKIS Vladas. *Lituanica*. Komiksų knyga. Čikaga: Iliojaus lietuvių tremtinių bendruomenės mokytojų sekcija, 1951.

užsitęsios naratyvo krizės Kaune ir Vilniuje apie S. Darių ir S. Girėną imta kalbėti ne bet kas: tai, kas *reikia* ir tada, kai leista. Aštuntame-devintame dešimtmečiuose net SSRS centrinėje ir užsienio prosovietinėje spaudoje⁹¹⁷ plito „išgrynintas“ pasakojimas apie „Lituanicos“ pašovimą ir du narsius darbo liaudies sūnus, liaudies priešų – nacių ir buržujų – nekaltas aukas. Ištiko anomalija: „Soldino miško paslaptis“ išnyko, klausimo „kas kaltas?“ nebeliko, tapo aiškūs kaltininkai. Pasikeitė S. Dariaus ir S. Girėno *lieu de mémoire* ir net jų fizinių palaikų buvimo vieta: 1958 m. birželį-liepą viešai paskelbta apie palaikų slaptavietę, 1964 m. rugpjūčio 12 d. palaikai palaidoti Aukštųjų Šančių karių kapinėse; 1968 m. ten pastatytas (panašiai kaip Puntukas plačiai išgarsėjęs) antkapinis paminklas. Lūžis įvyko maždaug per 12 metų. Jo riboženkliais galėtume laikyti pirmą publicisto žinutę LSSR spaudoje 1957 m. („Lietuvos buržuazija yra tiesiog kalta dėl Dariaus ir Girėno žuvimo. Ji daug kartų skaudžiai įžeidė narsius lakūnus, ir jie yra jos gobšumo aukos“⁹¹⁸) ir pirmą LSSR istoriko parašytą knygėlę 1969 m. („Atlanto nugalėtojų mirties kaltininkai yra lietuviai biznieriai, pagailėję pinigų skridimui paremti, ir hitlerininkai, apšaudę juos, skrendančius per Vokietiją“⁹¹⁹).

Naratyvo krizė ir lūžis glaudžiai siejosi su LSSR istorijos oficialiojo diskurso formavimo etapais. Prireikus stipraus „tarybinę liaudį“ vienijančio naratyvo, pokariu sovietų Lietuvos inteligentijai iškeltas „direktyvinis uždavinys: tapti aktyvia sovietinės santvarkos Lietuvoje kūrėja ir stiprintoja“, ugdyti „sovietinį patriotizmą, persmelktą draugystės su „didžiuoju broliu“ dvasia“⁹²⁰. Direktyvos įpareigoti „nacionaliniai istorijos kadrai“ kartu su LKP CK nubrėžė „ideologiškai teisingas“ LSSR istorijos gaires, užčiaupė ir išstūmė užribin „nesusipratusius“ laisvamanius, „idėjpalaikius“ ir „vandens

⁹¹⁷ P vz., БАРАШЕВ П., РУДЗИНСКАС А. Летели домой икары. О чем напомнила медаль // *Правда*, Nr. 8 (19516), 1972-01-09, p. 9; МАСКО А. Tajemnica „Lituanicy“ // *Skrzydłata Polska*, Nr. 12, 1970, p. 16-17; МАСКО А. Tajemnica dziennika lotow „Lituaniki“ // *Magazyn tygodniowy*, Nr. 39 (229), 40 (230), 1970; SURAUČIUS A. Vykdanč VII LVKD suvažiavimo nuotarmę. Vienerių metų sukaktis // *Aušra*, Nr. 1, 1980, p. 7-11; NOWOPOLSKI Z. Myslibožo miško paslapties tęsinys... (versta iš *Zemia Gorzowska*, 1981, Nr. 23) // *Aušra*, Nr. 4, 1981, p. 11-12.

⁹¹⁸ DOVYDAITIS J. (perspausdintas str. iš „Tiesos“) // *Tėvynės balsas*, 1957-07, nr. 20. Iškarpa: VDKM, EJA, t. 12, p. 18.

⁹¹⁹ KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių... p. 41.

⁹²⁰ BARONAS D., MAČIULIS D. Pilėnai ir Margiris... p. 390-391.

drumstėjus“⁹²¹. Po J. Stalino mirties 1953 m. istorikų bendrijoje perversmų neįvyko arba jie nepasisekė. Konjunktūra buvo lojali ir stabili, atmosfera laisvėjo lėtai: „1956-ieji istoriografijos raidoje įgyja ne radikalių permainų pradžios, o *status quo* užfiksavimo prasmę.“⁹²² Labai svarbu, kad tuo metu kolektyvinę atmintį (trans-)formavo ir sovietinė istoriografija, ir išradingos „propagandinės kampanijos“: „režimo legitimacijai ir piliečių indoktrinavimui buvo sukurta visa valstybinių švenčių ir minėjimų sistema“, SSRS viduje ir išorėje ieškota progų „deklaratyviam „tautų draugystės“ manifestavimui“⁹²³. Šiam tikslui be kita ko sukurtos SSRS ir LSSR „draugystės su užsienio šalimis“ draugijos. LKP CK posėdžiuose imta svarstyti apie Herkų Mantą ir Margirį, Maironį, J. Biliūną ir V. Kudirką, siūlyta paminėti solidariai su draugiškomis slavų tautomis laimėtą Žalgirį mūšį prieš nelabuosius vokiečių teutonus, išgelbėti nuo sugriuvimo (liaudies engėjų, feodalų?) Trakų pilį ir Dainų šventėje naujoje estradoje tūkstantiniu choru (panašiai kaip buržuaziniu laikotarpiu?) traukti liaudies dainas. Būtent tada iš užmaršties išniro S. Darius ir S. Girėnas.

Į viešą komunikaciją ir populiarią kultūrą lakūnai įvesdinti „liaudies masių revoliucinės kovos“ kontekste. S. Darius ir S. Girėnas buvo garsinami jau nebe kaip suverenios lietuvių tautos vienytojai ir įkvėpėjai, ne kaip Aviacijos aukso amžiaus aviatoriai ar, pagaliau, sportininkai (pastarasis įvaizdis „iš bėdos“ pravertė prie vokiečių, o grįžus sovietams bent iš pradžių netiko: buvo pranašesnių, propagandai parankesnių SSRS sporto veikėjų). Jie paversti klasinės kovos simboliais: esą kilo iš carinės priespaudos vargdienių, savo jėgomis ir Amerikos darbininkams padedant ištrūko galingais sparnais iš amerikietiško imperializmo gniaužtų ir savo žygiu įkvėpė visus geros valios žmones, tik ne lietuvių buržuaziją ir vokiečių fašistus militaristus, kurie gi juos

⁹²¹ Pagal: ŠVEDAS A. Matricos nelaisvėje. Sovietmečio lietuvių istoriografija (1944-1985). Vilnius: Aidai, 2009, p. 66-76, 95-111.

⁹²² *Ibid.*, p. 111.

⁹²³ MAČIULIS D. *et al.* Kas laimėjo Žalgirio mūšį? Istorinio paveldo dalybos Vidurio ir Rytų Europoje. Vilnius: Mintis, 2012, p. 170, 178-179.

klastingai pašovė⁹²⁴. Legendos atsiradimo laikas, pobūdis, aiškus ideologinis krūvis verčia galvoti apie konkretų jos autorių ir užsakovą⁹²⁵.

Žvelgiant atidžiau, aiškėja dar viena svarbi sąsaja: tautos didvyrių „reabilitavimo“ pradžia sutapo su T. Zaukos baudžiamosios bylos pabaiga. T. Zauka 1940 – 1944 m. persekiotas Gestapo ir 1945 m. suimtas NKVD dėl įvairių dingsčių, kurių esmė veikiausiai buvo ryšiai su pasipriešinimo dalyviais⁹²⁶. Oficialūs kaltinimai buvo keliskart tikslinti ir palikti aptakūs (Tėvynės išdavimas, tarnyba – kad ir kokių statusu – nepriklausomos Lietuvos kariuomenėje ir Raudonojo teroro muziejuje, dokumentų klastojimas). Ne itin vertinga buvo iš jo išgauta informacija apie „liaudies priešus“. Apklausti liudininkai didelių atodangų irgi nepateikė. T. Zaukos žmona net drįso tikėtis, kad vyras bus paleistas, nes esą suimtas per klaidą⁹²⁷. Kiek matyti bylose, T. Zauka nė kart nepripažino kaltės, - net per vėlyvus ir ilgus, 6 valandas trunkančius tardymus. Iškalėjęs 25 mėnesius, 1947 m. lapkričio 18 d. SSRS MGB jis buvo nuteistas 7 metams sunkiųjų darbų ir išvežtas į Jercevo lagerį Archangelsko srityje, vėliau – į Vorkutą; 1952 m. liepos 7 d., priskaičiavus darbadienių užskaitas, grįžo į Lietuvą.

Sveikata buvo prarasta, gyvenimas sulaužytas. Už ką? T. Zauka pamėgino

⁹²⁴ Aviatoriai proletarais paversti tuo pat metu, kai, pvz., įgyvendintas sukilimo (kurio šimtmetis minėtas 1963-1964) „suvalstietinimas“. Plačiau apie istorikų barams, net vaizduojamiems menams 1960-1969 LKP CK primestą „oficialią interpretacinę schemą“ žr.: STALIŪNAS D. Svetimas ar savas paveldas? 1863-1864 m. sukilimas kaip lietuvių atminties vieta. Vilnius: Mintis, 2008, p. 79-99.

⁹²⁵ Čia ir toliau remtasi str.: SVIDERSKYTĖ G. Ar buvo dingę S. Dariaus ir S. Girėno palaikai? Jų „atradimas“ ir laidojimas LKP bei KGB šešėlyje 1958-1964 metais // *Lietuvos istorijos studijos*, 2015, t. 36, p. 102-123; SVIDERSKYTĖ G. A Flight to Tame, to Oblivion // *European Review*, Vol. 24, No. 3, 371-388. Academia Europaea: Cambridge University Press, 2016.

⁹²⁶ Pažinčių centre galėjo būti Ignas Vylius (1904-1946) – Aviacijos kpt., 1934 už politinę veiklą paleistas į atsargą. LAK narys, sklandytojas. LNP steigėjas. LLKS štabo narys. Organizavo ginkluotą pasipriešinimą. 1945 suimtas NKVD kontržvalgybos SMERŠ, 1946 sušaudytas. Tenka įvertinti tokias pažintis ar bent formalius ryšius: LNP neformaliu valdybos pirmininku 1937-1940 buvo Antanas Mačiuka; nariai – Klemensas Brunius, Jonas Vokietaitis, J. Pyragius; LNP būstinė 1941 buvo pastate, kuriame dirbo T. Zauka ir veikė Raudonojo teroro muziejus. Taigi K. Brunius, I. Vylius, A. Mačiuką siejo LNP. Po to K. Brunius ir I. Vylius siejo LKKS, kuriai priklausė ir A. Mačiukos sūnus V. Mačiuka. SMERŠ suimtas V. Mačiuka kaltintas 1944 palaikęs ryšius su I. Vyliumi (žr. V. Mačiukos baudžiamąją bylą: LYA, f. K-1, ap. 58, b. 46955/3, l. 2). Vėliau jis viešai tvirtino, kad I. Vylius inicijavo S. Dariaus ir S. Girėno palaikų paslėpimą 1944 m., tai esą buvęs „ypatingos reikšmės politinis aktas“ (in: MAČIUKA V. Tiesa, kurios nevalia užmiršti // *Švyturys*, 1990, nr. 23, p. 8).

⁹²⁷ „Prašau gražinti vaikams tėvą – už tai mes būsime jums labai dėkingi. Kaip besistengčiau suprasti jo suėmimo priežastį, aš nieko negalėjau sužinoti, ir labai norisi tikėti, kad čia įvyko klaida, kadangi 1944 m. birželį vokiečiai suėmė mano vyrą kaip bolševiką, o mane su vaikais išviję iš miesto.“ B. Zaukienės laiškas LSSR Aukščiausios tarybos pirmininkui. Kaunas, 1946-05-20. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997-LI, l. 37.

aiškintis. 1957 m. lapkritį jis LSSR prokurorui aprašė savo nuopelnus S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimui (priminė Dariaus-Girėno komitetą, paminklu paverstą Puntuką) ir pareikalavo nutraukti bylą⁹²⁸. Tikėtina, kad prokuratūroje bent kažkas apie S. Darių ir S. Girėną buvo girdėjęs: apie juos kaip tik neseniai parašė LKP CK organas „Tiesa“⁹²⁹. T. Zaukos skundas perduotas LSSR KGB. Gen. mjr. Kazimiero Liaudžio nurodymu vėl buvo apklausti jį pažinoję asmenys. Pats T. Zauka 1958 m. balandžio 17 d. KGB rūmuose Vilniuje kvostas „antsovietinės veiklos praktiniais klausimais“ 6 valandas – tol, kol pasirašė atgailą: „Mano skundas yra nepagrįstas ir surašytas remiantis klaidingais požiūriais, kuriuos išsiugdžiau bendraudamas su nuteistaisiais bausmės atlikimo metu. Skunde mano padarytas klaidas aš suprantu ir pareiškiu, kad aš už padarytus nusikaltimus buvau nuteistas teisingai ir jokių pretenzijų mano teistumo klausimu neturiu“. T. Zauka buvo priverstas pripažinti 1947 m. parodymus ir „teisėtai“ skirtą „pelnytą“ bausmę⁹³⁰. Žiauriai pažemintas, jis ir toliau gyveno Kuršėnuose, vertėsi atsitiktiniais darbais. Kiek žinoma, po to jokios teisybės jis nebeieškojo.

Lieka neatskleista, kas iš tiesų 1958 m. balandžio 17-ąją pasakyta per ilgas T. Zaukos tardymo valandas. Manytina, kad paskutinis Dariaus-Girėno komiteto pirmininkas pranešė daugiau nei buvo surašyta į gėdingą prisipažinimo protokolą, nes vos po mėnesio, gegužę-birželį S. Dariaus ir S. Girėno atminimu ūmai susirūpino kito rango komitetas: LKP CK; T. Zauka (netiesiogiai, pačiam nežinant) atsidūrė intensyvaus vyksmo centre. Birželį-liepą viešai pranešta, kad slaptavietėje atrasti ir bus laidojami S. Dariaus ir S. Girėno palaikai⁹³¹. Imta įrodinėti, kad lakūnų atminimu (kurį LAK įsteigtas

⁹²⁸ „Teko (...) nekaltai išbūti kalėjime ir lageryje 7 metus. Dėlei šios priežasties buvo sugriautas mano šeimos gyvenimas ir pakirsta mano sveikata; susitrukė senatvės pensijai gauti darbo stažas. Dabar niekur negaliu geresnio darbo gauti, nes pase įrašytas „paso taisyklių 9 str.“ T. Zaukos skundas LSSR prokurorui, 1957-11-09. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 95.

⁹²⁹ 1957 m. „Tiesoje“ lakūnus pirmas paminėjo (žr. 918 išnašą) ir vėliau aktyviai – 1958 m. liepą „Tiesoje“, rugpjūtį „Švytyryje“ – apie jų paslėptus palaikus rašė garsus publicistas, prieškariu LAK narys, lakūnas akrobatas Jonas Dovydaitis (pagal universalų, ir T. Zaukai pritaikytą, baudžiamojo kodekso 58 str. 1942 m. nuteisto ir sušaudyto signataro Prano Dovydaičio sūnus).

⁹³⁰ T. Zaukos tardymo protokolai. Vilnius, 1958-04-17, 11 val. 50 min – 17 val. 45 min. LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 109.

⁹³¹ Pirmo viešo pranešimo apie lakūnų palaikų slaptavietę data nurodoma skirtingai. Vėlesnėje išėivijos spaudoje (pvz.: Prabilo apie Darių ir Girėną // *Dirva*, 1966-07-29) rašyta, kad pirmas

Dariaus-Girėno komitetas esą tik paniekino⁹³²) pagaliau pasirūpins „tarybinė liaudis“, tikroji „žygio paveldėtoja“. Per radiją paleista „antis“ apie paslėptus lakūnų palaikus ir numatomas jų laidotuves dingio, - žinia ilgai nebesikartojo. Užtat 1958-ųjų liepą-rugpjūtį plačiai paskelbta apie dvi permainas. Net kino žurnalai „Tarybų Lietuva“ užfiksavo, kad Kaune atidaryta „narsiųjų sakalų“ žygio paroda („žiaurios katastrofos liekanos saugomos istoriniame revoliuciniame muziejuje Kaune... spėjama, kad juos pašovė fašistai“) ir kad į jų žūtis vietą Lenkijoje pirmą kartą išvyko delegacija⁹³³: su pirmininku, Draugystės su užsienio šalimis draugijos prezidiumo pirmininku, buvusiu LSSR užsienio reikalų ministru Povilu Rotomskiū ir LKP CK Propagandos ir agitacijos skyriaus viršininko pavaduotoju Vytautu Zenkevičiumi priešakyje bei lakūno S. Dariaus dukra, kauniete gydytoja ir Nijolė Dariūtė-Maštariene⁹³⁴ darniose partiečių gretose⁹³⁵ („delegatai dalyvaus išskilmėse, kurias Atlanto nugalėtojų atminimui pagerbti suruošė Lenkijos visuomenė“).

1959 m. kovą tūkstančius kauniečių prislėgė našta: teko rūpintis

pranešimas perskaitytas per Vilniaus radiją 1957-06-14 (ar atsitiktinai – masinių trėmimų pradžios atminimo dieną?). Tuometis Radijo ir televizijos komiteto darbuotojas Vytautas Dovydaitis (Jono Dovydaičio brolis, taip pat sklandytojas ir publicistas) nurodo pranešimą radijo eteryje perskaitytą 1958-07-05 ir gavęs griežtą papeikimą už paskleistą žinią, kuri „idėjiškai neteisinga, paruošta neatsakingai“ (in: DOVYDAITIS V. Pirmoji žinia // *Plieno sparnai*, Nr. 3, Kaunas, 1995, p. 34). „Lituanicos“ skrydžio 25-mečio proga 1958-07-17 „Tiesos“ vedamajame pabrėžta, kad „ižymiųjų lakūnų“ žygio paveldėtojai yra „Lietuvos darbo žmonės“, tad didvyrių palaikai netrukus bus iškilmingai palaidoti. Įdomu pastebėti, kad dar 1957 m. liepą paskelbto pirmo „programinio“ pranešimo „Tiesoje“ autorius J. Dovydaitis netrukus deleguotas į Lenkiją su LSSR Kultūros ministerijos „kinematografo darbuotojais“ (1957-08-05 LKP CK posėdžio protokolas. LYA, f. 1771, ap. 191, b. 343, l. 16-17). Lieka spėlioti, ar 1957 m. jau buvo plėtojama plataus masto – laidotuvių, minėjimų, gal ir kino filmo – propagandinė iniciatyva. Ji aiškiai pasireiškė tik 1958 m.

⁹³² 1959-08-11 žinutė „Kauno tiesoje“: „Stepono Dariaus duktė Nijolė Dariūtė-Maštarienė per mitingą, skirtą atidengti paminkliniam akmeniui Aukštųjų Šančių kapinėse, kalbėjo: „Kur nuėjo surinktos milžiniškos sumos, visiems aišku, pažiūrėjus ir kritiškai įvertinus mauzoliejų Kauno miesto kapinėse, kuriame užbalzamuoti lakūnų kūnai buvo pradėję pelyti“ (in: KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių skridimas... p. 49). Panašus kaltinimas Dariaus-Girėno komiteto fondo grobstymu 1958-07 paskelbtas „Tėvynės balse“: „Iš tų lėšų buvo surestas paprasčiausias rūsysis. Bet aplinkui Kauną ėmė kilti mūrai, priklausantieji anksčiau minėtų komitetų nariams“ (in: VDKM, EJA, t. 12, p. 37). T. Zauka 1943 m. vykdant Puntuko darbus pardavė dalį asmeninių daiktų, tad tikėtina, kad 1940 m. rugpjūtį tapdamas Dariaus-Girėno komiteto pirmininku savo žinion neperėmė didelių lėšų. Vis dėlto NKVD aktyviai rinko duomenis apie jo žmonos vardu registruoto gyvenamojo namo statybą 1939 m. (žr. apklausų protokolus ir pažymas T. Zaukos baudžiamojoje byloje: LYA, f. K-1, ap. 58, b. P-13997, l. 5 b, 64 a, b, 95).

⁹³³ „Tarybų Lietuva“, Nr. 21 (478), 1958 m. liepa; „Tarybų Lietuva. LKP 40-osioms metinėms“, Nr. 22 (479), 1958 m. rugpjūtis.

⁹³⁴ S. Dariaus duktė gimimo metrikuose – Nijolė Marija Jucevičiūtė-Dariūtė. Žr. išnašą nr. 253.

⁹³⁵ N. Dariūtė-Maštarienė trumpai aprašydama 1958-1959 m. įvykius savo dalyvavimo mitinguose Pščelnike (buv. Kuhdamme) ir Kaune nemini, iškart plėtoja 1963 m. palaikų atradimo istoriją (žr.: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ, N. Darius ir Girėnas... p. 244-245).

giminaičių, artimųjų palaikų perkėlimu iš uždaromų senųjų kapinių⁹³⁶. Kartu nustebino dar viena naujiena: rugpjūtį Kauno Aukštųjų Šančių karių kapinėse atidengtas paminklinis akmuo su užrašu „Čia bus pastatytas paminklas transatlantiems lakūnams S. Dariui ir S. Girėnui“. Apie būsimą paminklą tiksliau neaiškinta, o senos kapinės nušluotos kaip žadėta. Sunaikintas V. Landsbergio-Žemkalnio projektuotas rūsysis-mauzoliejus, kuriame 1937 – 1940 m. ilsėjosi balzamuoti lakūnų palaikai (išliko tik požeminė dalis), nugriauta skulptoriaus Vinco Grybo sukurta Juozo Vokietaičio antkapinė skulptūra „Lietuvos mokyklos kūrėjui“ ir „pneumatinių plaktukų pagalba“ suknežintas paminklas nepriklausomos Lietuvos kariams; iš anksto pasirūpinta, kad „paminklo sunaikinimo metu saugumo organai veiks pagal atskirai sudarytą operatyvinį planą“⁹³⁷.

„Lituanicos“ 25-mečiu prasidėjusios permainos vyko planingai: įtvirtinus propagandinį LSSR istorijos diskursą, energingai plėtojant „draugystės ryšius“ su SSRS satelitinėmis šalimis (Lenkija, Čekoslovakija, VDR) ir kaip tik po to, kai KGB paskutinį kartą iškvotė T. Zauką. Kai kas padaryta pernelyg neaiškinant ir nedelsiant (minėjimas „perimtas partinių organų kontrolei“, užmezgant „draugiškus ryšius“ su mitingą parengusia „Lenkijos visuomene“). O kai kas tik žadėta ir netesėta (Aukštųjų Šančių kapinėse 1959 m. pastačius paminklinį akmenį su žinia apie būsimą paminklą, jo laukta... 9 metus).

Tai buvo didžiulis smūgis Amerikos lietuviams, kurie artėjant sukakčiai ne tik toliau kūrė naujus atminimo ženklus JAV⁹³⁸, bet ir rinko aukas paminklui Pščelnike (buv. Kuhdamme) restauruoti, planavo atsiųsti ten savo atstovus ir surengti minėjimą S. Dariaus ir S. Girėno žūties vietoje Lenkijoje. Antisovietinių, tautinių nuotaikų pakilimo fone „draugiškų tautų“ Lenkijoje surengtas minėjimas buvo tikslinis manevras: šalies viduje bei išorėje plačiai propagauta akcija atitiko direktyvinį diskursą ir SSKP CK gaires dėl sovietinio

⁹³⁶ Kauno kapinėse minint Vėlines 1956 m. stichiškai kilo solidarumo su Vengrijos revoliucija akcija (kartota ir 1957), dalis dalyvių suimti, keli nuteisti.

⁹³⁷ LKP Kauno miesto komiteto visiškai slapta pažyma LKP CK „Dėl centrinių Kauno miesto kapinių išskėlimo eigos“. Kaunas, 1959-05-16. In: LKP CK Biuro posėdžio protokolo nr. 71 medžiaga, 1959-06-19. LYA, f. 1771, ap. 196, b. 118, l.

⁹³⁸ Niujorke 1958-10 atidengtas paminklas lakūnams Brooklyne, „Lituanicos“ aikštėje.

patriotizmo-internacionalizmo stiprinimo, išeivijos „reakcionierių“ slopinimo bei „pažangiųjų“ konsolidavimo užsienyje. „Pasirengimas minėjimui perimtas partinių organų kontrolei“ išsiuntus į Lenkiją delegaciją, kurios nariai (P. Rotomskis, V. Zenkevičius, „Švyturio“ vyriausiasis redaktorius, buvęs LLKJS Kauno miesto komiteto pirmasis sekretorius Alfonsas Bieliauskas) veikiai tapo SSKP CK nutarimu LKP CK sudarytų LSSR draugystės su Lenkija ir su VDR draugijų valdybos prezidiumų nariais⁹³⁹.

Kaip reagavo netikėtai užsipulti išeiviai, galima numanyti iš Čikagos lietuvių laikraščio „Draugas“ korespondento Paryžiuje, buvusio Lietuvos URM Politikos departamento direktoriaus (1933 m. – „Eltos“ direktoriaus, Tarpžinybinės komisijos nario) E. Turausko komentaro. Jis piktinosi „akiplėšišku“ istorijos „pasisavinimu“ ir vylėsi greitos farso pabaigos: „Mūsų tautiečiai komunistai, vietoj rimtai ir garbingai paminėję visą mūsų tautą liečiantį tragišką įvykį, greičiausia Maskvos įsakyti, pabandė pasidaryti sau iš jo propagandinį arkliuką lietuvių tautai primestai komunizmo ideologijai išgarbinti. Mes neabejojame, kad tautos dauguma tą bandymą su pasipiktinimu atmes, kaip nepadorų ir nesąžiningą tikrovės iškraipymą.“⁹⁴⁰

Bet propagandos triukai LSSR tęsėsi maždaug dešimtmetį ir buvo režisuojami aukščiausiu lygiu.

III. 2. 3. Manipuliacijų meistrystė: nedingusių palaikų atradimas.

Teigiamų pokyčių regimybė – paroda, minėjimas, žadamas paminklas – tarytum kompensavo sprangią it ašaką sovietų propagandą: legendoje apie *Darių ir Girėną* buvo iškreipti ar ištrinti lakūnų gyvenimo JAV, Aviacijos aukso amžiaus epizodai. Plačioji visuomenė ir net konkretūs dalyviai – pažemintas ir išnaudotas T. Zauka arba, priešingai, pirmą kartą plačiai pagerbta ir išaukštinta N. Dariūtė-Maštarienė – negalėjo žinoti apie prieštarų naujovių

⁹³⁹ LKP CK biuro posėdžių protokolai, 1958-12-1/ 12 d. LYA, f. 1771, ap. 191, b. 596, l. 15, 16, 58-60. T. p. LKP CK sekretoriaus A. Sniečkaus 1958-12-11 potvarkis „Dėl Tarybų Sąjungos-Lenkijos, Tarybų Sąjungos-Vokietijos Draugystės Draugijų skyrių įsteigimo ir Lietuvos kultūrinių ryšių su užsieniu draugijos reorganizavimo. Ryšium su TSKP CK 1958-07-31 nutarimu.“ LYA, f. 1771, ap. 191, b. 597, l. 252.

⁹⁴⁰ TURAUSKAS E. Dariaus ir Girėno žygis komunistų apšvietime. 1958-0731. In: *Letters to the Communist Brothers. March-December 1958*. HIA, Turauskas' Papers, 75015-8M.36, B. 9, F. 4/ 38.

kilmę. „Scenarijai“ rašyti slaptuose dokumentuose.

1958 m. birželį LKP CK pirmajam sekretoriui Antanui Sniečkui pateikta slapta V. Zenkevičiaus pažyma⁹⁴¹. Kiek žinoma, joje pirmą kartą informuota apie S. Dariaus ir S. Girėno palaikų slėpimą 1944 m. Šaltiniu nurodytas T. Zauka: jis paminėtas kaip pagrindinis vykdytojas ir vienintelis liudininkas⁹⁴². Pažymyje suformuluotos ideologinės prielaidos politiniam sprendimui ir siūloma, atsižvelgiant į artėjantį 25-metį, perkelti palaikus iš slaptavietės į kapines. Remdamasis V. Zenkevičiaus pažyma, 1958 m. birželio 30 d. LKP CK biuras priėmė slaptą nutarimą: „laikyti politiškai tikslingu 1958 m. liepą pažymėti lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo 25-metį.“⁹⁴³ Nutarime beveik tiksliai numatyta būsimų veikslių seka ir pobūdis: per žiniasklaidą „demaskuoti buržuazinę vyriausybę, kuri nesuteikė lakūnams pagalbos ir jų žūtį išnaudojo savo propagandai“; per „*Sovinformbiuro*“ parengti straipsnius užsienio spaudai apie tai, kad hitlerininkai buvo lakūnų žūties kaltininkai; Vilniaus ir Kauno KP miesto komitetams surengti „visuomenės aktyvo“ posėdžius (Kaune pranešėju numatytas J. Dovydaitis, Vilniuje – aviacijos sporto klubo viršininkas Z. Vizgirda); Kaune atidaryti parodą. Paskutiniuose punktuose – netikėčiausias dalykas: „suformuoti specialią komisiją S. Dariaus ir S. Girėno *palaikų atpažinimui* (kursyvas – G. S.), paskelbti spaudoje pranešimą, kad vokiečių okupacijos metu nuo hitlerininkų paslėpti palaikai aptikti, *atpažinti* ir bus palaidoti; organizuoti S. Dariaus ir S. Girėno laidotuves Petrašiūnų kapinėse“⁹⁴⁴. Ką reiškia „atpažinti“, jei kalbama apie konkrečių asmenų palaikus? 1959 m. gegužę LKP Kauno miesto komitetas lakūnų tapatybę įvardijo kaip savaimę suprantamą aplinkybę, siūlydamas jų palaikus perkelti ne į Petrašiūnų, bet į Aukštųjų Šančių karių kapines, iš anksto pastatant akmenį su

⁹⁴¹ LKP CK Propagandos ir agitacijos skyriaus viršininko pavaduotojo V. Zenkevičiaus pažyma LKP CK pirmajam sekretoriui Antanui Sniečkui («*O 25 годовщине гибели С. Дарюс и С. Гиренас*»). Mašinis raštas rusų kalba, nedatuotas, su originaliu parašu. In: LKP CK Biuro protokolo Nr. 18 medžiaga. LYA, f. 1771, ap. 191, b. 544, l. 34-37.

⁹⁴² „1943 m. vokiečiai užėmė medicinos fakulteto, kur kopyčioje buvo karstai su lakūnų palaikais, patalpas. Baimindamiesi, kad vokiečiai nepaimtų plieninių karstų ir nesudegintų S. Dariaus ir S. Girėno palaikų, buvęs komiteto paminklui S. Dariui ir S. Girėnui statyti pirmininkas T. Zauka su grupe kitų asmenų paslėpė juos rūsyje, surentę dirbtinę sieną.“ *Ibid.*

⁹⁴³ LKP CK biuro 1958-06-30 nutarimas. *Ibid.*, l. 32.

⁹⁴⁴ *Ibid.*

tai skelbiančiu įrašu⁹⁴⁵. Dokumentuose tarsi formuojamas paslapties, nežinomybės įspūdis, tuo pat metu užtikrintai teigiant konkrečius faktus.

Gali būti, kad LKP Kauno miesto komitetas apie lakūnų palaikų slaptavietę sužinojo iš V. Zenkevičiaus pažymos, o šį informacija pasiekė per LSSR prokuratūrą bei KGB (kurios iškvotė ir sugniuždė užtarimo paprašiusį T. Zauką). Kita vertus, tikėtina, kad Kaune apie tai buvo žinoma anksčiau. Jau pirmais pokario metais slaptavietė Medicinos institute⁹⁴⁶ buvo vieša paslaptis būriui kauniečių – tame pastate dirbusiems, gyvenusiems žmonėms⁹⁴⁷. Iki 1957 m. dar buvo gyvi svarbiausi liudininkai – asmenys, kurie 1944 m. padėjo išrinkti slaptavietę arba savo rankomis užmūrijo karstus su lakūnų palaikais rūsio sienos nišoje: Farmacijos skyriaus vedėjas prof. Benediktas Šiaulis, Medicinos teismo ekspertizės katedros sanitaras Jonas Štrupkus, šaltkalvis elektrikas Pranas Rauba, sargas, kūrikas Vladas Beržinskas⁹⁴⁸. Slaptavietė galėjo būti patikslinta apie 1953 m. (prasidėjus postalininiam laikotarpiui), dalyvaujant P. Raubai ir jo žmonai⁹⁴⁹.

Iševioje irgi kalbėta apie „dingusius“ S. Dariaus ir S. Girėno palaikus: sklandė pasakojimai, kad vokiečiai arba sovietai juos sunaikino. Tad subrendus politinėms prielaidoms, pagrindus ideologinius pranašumus ir turint kelių

⁹⁴⁵ LKP Kauno miesto komiteto pirmojo sekretoriaus Jono Mikalausko visiškai slapta pažyma LKP CK, 1959-05-16. LYA, f. 1771, ap. 196, b. 119, l. 43.

⁹⁴⁶ 1950 m. medicinos fakultetas pertvarkytas į Kauno universiteto Medicinos institutą. Nuo 2010 m. – Lietuvos sveikatos mokslų universiteto Medicinos akademijos Medicinos fakultetas.

⁹⁴⁷ S. Dariaus duktė teigia apie slaptavietę sužinojusi studijuodama Medicinos fakultete ir po 1950-ųjų dirbdama Medicinos institute išsiaiškinusi palaikus paslėpusių pavardes. Žr.: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ, N. Darius ir Girėnas... p. 245; DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Kaip buvo surasti užbalzamuoti Dariaus ir Girėno palaikai // *Lietuvių balsas* Nr. 14 (42), Čikaga, 1988-07-16, p. 7.

⁹⁴⁸ Rečiau literatūroje dar yra minimas sanitaras Stasys Poderis, emigravęs karo pabaigoje (LSSR KGB Kaune įgaliotinio mjr. Henriko Vaigausko pažyma, surašyta „pagal J. Štrupkaus žodžius“, 1963-10-15. LYA, f. K18, ap. 2, b. 250, l. 11-13). Be to, 1944 m. apie palaikų slaptavietę turėjo būti informuoti VDU Medicinos fakulteto vadovai: dekanas (vedėjas) prof. Juozas Meškauskas (žr. MEŠKAUSKAS J. Lietuvos medicinos istorija. Čikaga, 1987; ŠKIUDAITĖ A. V. Prof. J. Meškausko gyvenimo kelias // *Lietuvių katalikų mokslo akademijos metraštis*, t. 30, Vilnius, 2007, p. 157-164), prodekanas (sekretorius) atsargos karininkas chirurgas Vincas Kanauka ir Anatomijos katedros vedėjas Romualdas Masalskis. Tačiau jų biografijos netiko sovietų legendai apie „grupę tarybinių piliečių“, kurie išgelbėjo palaikus nuo vokiečių kėslų: J. Meškauskas, V. Kanauka tęsė veiklą pasitraukę į Vokietiją ir JAV, R. Masalskis irgi traukėsi į Vakarus, žuvo per bombardavimą. Vietoje jų kartais minimas iki 1940 ir nuo 1944 m. rudens fakultetui vadovavęs prof. Vladas Lašas; 1937 jis dalyvavo Tarpžinybinei komisijai perduodant lakūnų palaikus globoti LAK.

⁹⁴⁹ „Jeigu neklystu, sukakus 20-osioms S. Dariaus ir S. Girėno mirties metinėms (...) jų paslėpimo vieta buvo išaiškinta, dalyvaujant mano tėvui ir mamai. (...) Tėvas buvo pakviestas apklausinėjimui.“ Kauno medicinos instituto docento Juozo Raubos Paaiškinimas Kauno KGB 1963-10-15. LYA, f. K18, ap. 2, b. 250, l. 2.

šaltinių patvirtintą informaciją nuspręsta opų klausimą „perimti partinių organų kontrolei“. Po to šešerius metus laviruota tarp politinių, ideologinių, saugumo problemų: pirma „antis“ apie slaptavietę per Vilniaus radiją išsprūdo 1958 m., o palaikai iš jos buvo iškelti, antrąkart ištirti ir palaidoti 1964 m.

Chruščiovmečiui būdingos prieštaros. Rusifikacijos ir nutautinimo tempas lyg atlėgsta; kita vertus, 1958 – 1960 m. Maskva siūlo, o Vilniuje net Mokslų akademija svarsto vietoje lietuviškų rašmenų naudoti rusišką alfabetą. LKP vadovas Maskvos išbaramas už „besaikį“ lietuvių skaičių valdžioje, imamas pravardžiuoti nacionalistu, ir štai 1959 m. liepos 14-17 d. (kaip tik per „Lituanicos“ metines, kai vėl laukta žinių apie S. Darių ir S. Girėną) LKP CK VI plenumo jis atgailauja dėl ankstesnio politinio kurso klaidingumo ir pliekia partiečius, kurie „prisidėjo prie antirusiškų nuotaikų kurstymo“⁹⁵⁰. Sovietų valdžiai Lietuvoje buvo būdingas „svyravimas tarp noro panaudoti kai kuriuos lietuviškojo nacionalizmo simbolius sovietų režimo legitimacijai sustiprinti ir baimės, kad tai išprovokuos opozicinių nuotaikų stiprėjimą.“⁹⁵¹ Tad nors kultūros politika ir ideologinė terpė didvyrių „reanimavimui“ buvo iš principo palanki, vis dėlto būta didelių dvejonų ir atsargumo. S. Darius ir S. Girėnas – tai ne Vytautas su Jogaila, prie jų žygdarbio „vyresnieji broliai“ rusai ir jokie slavai neprisidėjo. Jei daugiataučio Žalgirio mūšio 550-metis Maskvai rūpėjo, tai JAV lietuvių lakūnų skrydžio 25-metis palyginti buvo egzotika. Išdrįsus paminėti šią sukaktį, vėliau trypčiota vietoje, nes 1959-ieji drąsioms iniciatyvoms ir eksperimentams netiko. Balansuodamas poste, A. Sniečkus turėjo būti suinteresuotas naujų „nacionalinių“ klausimų neeskaluoti ar bent neforsuoti, juolab, kad jau brendo jo konfliktas su Nikita Chruščiovu dėl lėšų švaistymo Trakų piliai („feodalų rūmų atstatymui“). Išaldyti sprendimą dėl S. Dariaus ir S. Girėno palaikų buvo apdairu ir dėl to, kad 1958 m. birželį vienas pirmųjų nutarimų projektus dėl „Lituanicos“ 25-mečio įpareigotas „minkštakūniu“ A. Sniečkaus artimoje aplinkoje vadintas Justas Paleckis,

⁹⁵⁰ TININIS V. Sniečkus. 33 metai valdžioje. Antano Sniečkaus biografinė apybraiža. Vilnius: Lietuvos karo akademija, 1995, p. 70-71.

⁹⁵¹ STREIKUS A. Sovietų režimo pastangos pakeisti Lietuvos gyventojų tautinį identitetą // *Genocidas ir rezistencija*, 2007, nr. 1 (21), p. 15.

anksčiau trikdydavęs LKP darną savo „smulkiaburžuazinėmis“ kultūros politikos nuostatomis.

Labai svarbu buvo tai, kad tautinių nuotaikų stiprėjimas sutapo su represuotų asmenų grįžimu iš tremties bei įkalinimo vietų. Vien 1953 – 1958 m. į Lietuvą grįžo per 40 000 tremtinių bei kalinių⁹⁵². 1956 m. gruodžio 6 d. A. Sniečkus pažymoje SSKP CK rašė, kad „kontrevoliucinius veiksmus vykdę“ amnestuoti, bausmes atlikę asmenys grįžę į Lietuvą „neigiamai įtakoja politinę padėtį“⁹⁵³. Jiems taikytos vadinamos „profilaktinės priemonės“⁹⁵⁴. Nors keli asmenys – tik lašas beveik pusės šimto tūkstančių sugrįžusiųjų jūroje, vis dėlto pažymėtina, kad 1955 m. po amnestijos grįžo Vytautas Mačiūka, 1956 – Klemensas Brunius⁹⁵⁵. Kaip tik 1959 m. jie, V. Mačiūkos teigimu, pradėjo susitikinėti su T. Zauka ir... kurti lakūnų palaikų slaptavietės atskleidimo planus⁹⁵⁶. Jei tokie susitikimai vyko, tai jie vargiai galėjo likti nepastebėti. Ir labai abejotina, kad vienu metu kuriami sekamų asmenų konspiraciniai projektai ir LKP CK nutarimai buvo tik sutapimas. Visų pirma, bent K. Bruniumi saugumas itin domėjosi, ieškojo būdų įsigauti į jo artimiausią

⁹⁵² PUZINAVIČIUS B. Sovietinis okupacinis režimas Lietuvoje 1953-1965 metais. Vilnius: Lietuvos karo akademija, 2001, p. 70.

⁹⁵³ TININIS V. Sniečkus... p. 59.

⁹⁵⁴ Mėginta varžyti grįžtančiųjų srautus, „neteisėtai“ parvykusius išguiti atgal. Grįžusiems ap sunkintos gyvenimo sąlygos, trukdyta ar drausta registruotis, įsidarbinti, atgauti konfiskuotą turtą. LSSR prokuratūra ir KGB raginta stiprinti vadinamą profilaktiką: „politiškai ir moraliai netvirtiems“, linkusiems į „politiškai žalingus išsišokimus“ asmenims (ypač inteligentijai, jaunimui, darbininkams) daryti tiesioginį spaudimą (išsiaiškinus kėslus, priversti atgailauti, – taip, beje, atsitiko T. Zaukai) arba slapta stebėti, sekti, įtakoti per įtakos agentus ir patikėtinius. Pagal: BURINSKAITĖ K., OKULIČIŪTĖ L. (sud.). KGB slaptieji archyvai... p. 17-18, 376-377.

⁹⁵⁵ K. Brunių, I. Vylių, V. Mačiūkos tėvą A. Mačiūką siejo LNP (Lietuvių nacionalistų partija). K. Brunius – Lietuvos laisvės kovotojų sąjungos, kuriai priklausė V. Mačiūka, vienas pirmųjų kūrėjų. SMERŠ suimtas V. Mačiūka kaltintas 1944 m. palaikęs ryšius su I. Vyliumi (šis tuo pat metu buvo susijęs su T. Zauka). Pagal: LYA, f. K-1, ap. 58, b. 46955/3, l. 2.

⁹⁵⁶ Žr. V. Mačiūkos liudijimą: „Su T. Zauka susipažinau 1959 m. pas Brunių (...). Susitikdavome pas Brunių. T. Zauka atvažiuodavo į Vilnių iš Kuršėnų. Per keletą metų subrendo S. Dariaus ir S. Girėno palaikų suradimo scenarijus (...). Paslaptį nutarėme atskleisti minint jų žūties 30-metį (...). Nutarėme, kad oficialiai paieškos iniciatorė turėtų būti S. Dariaus duktė N. Dariūtė-Maštarienė (...). Subrandinus tokią strategiją, T. Zauka nebesikišo, liko šešėlyje“ (in: VORONAVIČIUS J. (sud.). Lakūnas Tomas Zauka... p. 16-17). Panašiai V. Mačiūka rašo pusiau autobiografiniame, pusiau fantastiniame romane, kuriame pats yra pagrindinio herojaus Vytenio, pavadinto tikro savo brolio antruoju vardu, prototipas; kitų veikėjų vardai ir pavardės romane nepakeisti (MAČIUIKA V. Savi ir svetimi. Politinis romanai. Kaunas, 1994, p. 227-387). Dar prieš pasirodant šiam 2 dalių romanui, N. Dariūtės-Maštarienės artimieji apkaltino V. Mačiūką po jos mirties (1990 m.) ėmus skelbti neetiškus prasimanymus, klaidinančius duomenis ir painioti istoriją, kuri yra „visiškai nepaini“ (in: MAŠTARAS S., JACEVIČIENĖ I. Laikas padėti galutinį tašką S. Dariaus ir S. Girėno palaikų suradimo istorijoje // Lietuvos aidas, Nr. 37, 1994-02-24, p. 12).

aplinką⁹⁵⁷. O be to, per V. Mačiuką konspiracinis „atradimo“ scenarijus galų gale pasiekė LSSR KGB, LKP Kauno miesto komitetą ir, aišku, LKP CK. Darytina tvirta prielaida, kad tuo metu, kai LSSR naujienų kino kronikoje ir laikraščiuose S. Dariaus ir S. Girėno atminimo „vėliavnešė“ tapo N. Dariūtė-Maštarienė, kiti svarbūs veikėjai figūravo tik slaptuose LKP CK ir KGB dokumentuose.

K. Brunių, kaip ir T. Zauką, saugumas persekiojo, neleido dirbti⁹⁵⁸. V. Mačiuka irgi turėjo būti stebimas. Bet vis dėlto jis – būdamas triskart teistas, dukart pabėgęs, kaltintas ginkluoto pasipriešinimo organizavimu – įstojo į LSSR Valstybinį dailės institutą Vilniuje, mokėsi skulptūros ir rengė parodas. Baigiant penktą kursą, instituto meninė taryba pritarė jo diplominio darbo temai: paminklas S. Dariui ir S. Girėnui (paminklas ant nesamo kapo?). Diplomanto idėją rėmė, jo siekį asmeniškai palaikė aukšti autoritetai: Skulptūros katedros vedėjas, profesorius, LSSR liaudies dailininkas Juozas Mikėnas⁹⁵⁹, partinės organizacijos sekretorius Petrulis (skulptorius, profesorius Napoleonas Petrulis? Dokumentuose nepatikslinta) ir Dailės instituto prorektorius profesorius Konstantinas Bogdanas. Atsižvelgiant į aukštas pažintis, V. Mačiukos įgyta kūrybinė laisvė bei netikėtai drąši darbo tema gal ir atrodytų įtikinama (istoriografijoje tokia versija laikyta visiškai patikima ar bent nebuvo kvestionuojama). Tačiau įvertinus „Lituanicos“ 25-mečio minėjimo aplinkybes, problemišką laikmetį, Dailės instituto aplinką⁹⁶⁰ ir archyvinius dokumentus, tikrų motyvų tenka ieškoti giliau.

Asmeniniuose istorikų archyvuose yra plačiai žinoma 1961 m. užverbuoto

⁹⁵⁷ „Operatyvinio dėmesio nusipelnė lietuvių nacionalistų partijos buvusio steigėjo ir nario BRUNIAUS (...) ir kitų ištyrimas [rus. *разработка*], kurių atžvilgiu duomenų apie antisovietinę veiklą ataskaitos laikotarpiu negauta stingant agentūros, kuri galėtų ją giliau išaiškinti.“ Iš LSSR KGB įgaliotinio Kauno m. įstaigos ataskaitos LSSR KGB apie 2,4,5 poskyrių agentūrinį-operatyvinį darbą 1958-03-18 – 12-23. LYA, f. K-18, ap. 1, b. 121, l. 154.

⁹⁵⁸ Vėliau K. Brunius, kaip ir T. Zauka, žuvo mišlingomis aplinkybėmis – 1975-12-01 jį partrenkė ir mirtinai sužalojo nenustatytas automobilis.

⁹⁵⁹ Juozo Mikėno brolis – Lietuvos karo aviacijos mjr., garsus keramikas Jonas Mikėnas – gerai pažinojo A. Mačiuką ir buvo pažįstamas su T. Zauka, su šiuo 1944 m. dalyvavo inventorizuojant „Lituanicos“ eksponatus. Plg.: LKP CK Biuro nutarimas ir LSSR AT įsakas dėl liaudies dailininko garbės vardo suteikimo Juozui Mikėnui, 1960-07-11. LYA, f. 1771, ap. 206, b.146, l. 37, 38.

⁹⁶⁰ Bent 1964-1966 m. „tarp tarybinės kūrybinės inteligentijos“ buvo 41 agentas, iš jų 3 – Dailės institute. Žr. LSSR KGB 2-osios valdybos 2-ojo skyriaus viršininko A. Naro pažymą apie skyriaus darbą verbuojant, auklėjant, parengiant ir panaudojant agentūrą, 1966-08-19. In: BURINSKAITĖ K., OKULIČIŪTĖ L. (sud.) KGB slaptieji archyvai... p. 133.

KGB agento V. M. kortelė su nuorodomis į daugiatomę veiklos bylą, siekiančią 1973 metus. Nors agentūrinė byla išvežta į Rusiją ir duomenų (bent šiuo metu) patikrinti neįmanoma, V. M. kortelė paaiškintų LSSR KGB pirmininko slapta pažymą A. Sniečkui 1963 m. spalį (kaip tik tada, kai palaikai pagaliau buvo „atrasti“). Saugumo šefas LKP vadovą informavo apie tūlo studento V. Mačiuikos diplominį darbą ir žygius (su J. Mikėnu, K. Bogdanu pas LSSR Aukščiausiosios tarybos prezidiumo pirmininką J. Paleckį, LKP Kauno miesto komiteto pirmininko pavaduotoją Janiną Narkevičiūtę), kurie, įnikus rinkti medžiagą apie lakūnus ir įtraukus SSKP narę, medicinos mokslų kandidatę N. Dariūtę-Maštarienę (mat gydytojos ir studento mamos prieškarium draugavo), baigėsi lakūnų palaikų slaptavietės atskleidimu⁹⁶¹. Pabrėžiama, kad KGB padėti kontroliuoja: Kauno partijos komitetas ir saugumo įgaliotinis ruošia palaikų iškelimo projektą, LSSR KGB imasi priemonių užkirsti „priešiškų elementų“ galimą įsikišimą.

KGB kontekstas verčia atidžiau panagrinėti tradicinį pasakojimą apie S. Dariaus ir S. Girėno palaikų „atradimą“. Šio yra dvi versijos. Pirmoji – ankstesnė ir populiarsnė, jos santrauka maždaug tokia: geras studentas norėjo sukurti gerą darbą, todėl pradėjo ieškoti geros medžiagos – lakūnų nuotraukų. Galėjo jų gauti Valstybiniame istorijos muziejuje, kuriame veikė paroda, bet 1962 m. spalį atvyko jų prašyti pas N. Dariūtę-Maštarienę⁹⁶². 1963 m. kovą, birželį vėl pas ją svečiavosi, o liepą laiške jai pranešė susipažinęs su J. Štrupkumi, kuris žinojo slaptavietę. N. Dariūtė-Maštarienė irgi sukrito, raštu ir tiesiogiai ragino LKP Kauno miesto komiteto pirmininką Joną Mikalauską (artimą šeimos draugą, gimnazijos laikų draugės vyrą) surasti paslėptus lakūnų palaikus ir deramai palaidoti. J. Mikalauskas delsė atsakyti arba atsakė nekonkrečiai. Tada ji kreipėsi į bendradarbį iš Medicinos instituto Juozą Raubą, ir šis su mama Virginija Raubiene 1963 m. spalio 6 d. jai parodė slaptavietę.

⁹⁶¹ LSSR KGB pirmininko plk. Alfonso Randakevičiaus slapta pažyma LKP CK sekretoriui A. Sniečkui. 1963-10 (diena nenurodyta). LYA, f. 1771, ap.228, b. 758, l. 330-331.

⁹⁶² Pats skulptorius pabrėžia, kad į paieškas N. Dariūtė-Maštarienė „ryžtingai įsitraukė“ tik jo „prikalbinta“. Dažniausiai jis rašo į lakūno dukterį kreipėsis „vertingų nuotraukų“, bet kartais teigia siekęs giminių pritarimo paminklui statyti, nes fotografijų dar anksčiau iš Čikagos jam atsiuntė mama, Antanė Vaitelytė-Mačiuikienė. In: MACIUIKA V. Dariaus ir Girėno memorialinis paminklas Kaune // *Plieno sparnai*, Nr. 3, 1995, p. 35.

Kitą dieną ji pakvietė V. Mačiuką su J. Štrupkumi. Šiems prisijungus, rūšio palubėje buvo išimtos vėdinimo grotelės ir visi įsitikino, kad už sienos nišoje vienas ant kito guli du karstai; padarė nuotraukų, sudarė ir pasirašė spalio 7 d. protokolą. Apie radybas N. Dariūtė-Maštarienė pranešė J. Mikalauskui, ir po atkaklių prašymų pagaliau įvyko laidotuvės. Antroji versija yra beveik 20-čia metų vėlesnė ir suformuota paties V. Mačiukos. Jo teigimu, palaikų atradimas buvo jo vadovaujama Lietuvos pasipriešinimo sąjūdžio koncipiracinė akcija, o laidotuvės – jo asmeninis nuopelnas, pasiektas per asmeninius ryšius... SSRS politiniame elite Maskvoje⁹⁶³. V. Mačiukos versijos neparėmė kiti liudininkai. N. Dariūtė-Maštarienė viename paskutinių savo straipsnių netgi žadėjo „rūsčiai pabarti“ šio pasakojimo skleidėjus už tai, kad „nepatikrina faktų“⁹⁶⁴.

Svarbu, kad pirmajai, populiariausiai versijai (tad ir 1963 m. spalio 7 d. radybų metu sudarytam protokolui) neprieštarauja saugumui pateikti „atradėjų“ paaiškinimai⁹⁶⁵. Tačiau tarp jų trūksta būtent LSSR KGB pirmininko pažymyje minimo studento – V. Mačiukos – paaiškinimo.

Sprendžiant pagal N. Dariūtės-Maštarienės konfidencialius ir oficialius, viešus liudijimus, jos vaidmuo atrodo palyginti aiškus, skaidrus⁹⁶⁶. Iki slaptavietės atskleidimo jos pozicija nuosaiki, grindžiama lojaliu įsitikinimu, kad valdžia lakūnų palaikais deramai pasirūpins ir, „subrendus visoms

⁹⁶³ Perestrojkos metais apybraižose apie V. Mačiuką iškelti jo, o ne N. Dariūtės-Maštarienės nuopelnai (VANAGAS R. Šlama atminties protokolai // *Mokslėivis*, 1987, nr. 9-10). Nuo 1990 m. V. Mačiuka viešai teigė, kad palaikų suradimas 1963 m. buvo jo vadovaujama (kartu su K. Bruniumi, J. Vokietaičiu vykdyta) „Lietuvos pasipriešinimo sąjūdžio suorganizuota operacija“ (už tai „A. Sniečkaus užsiundyta KGB“ atliko jo namuose krata); o palaikų išskėlimą esą nulėmė 1964 m. liepą įvykęs jo asmeninis susitikimas su SSRS maršalu Ivanu Bagramianu (su kuriuo suvedė maršalo sūnus Jurijus ir „Gulago draugai“), kai šis telefonu paliepė A. Sniečkui skubiai organizuoti laidotuves (MAČIUIKA V. Tiesa, kurios nevalia užmiršti // *Švyturys*, 1990, nr. 23, p. 8). Radikali šios versijos meninė interpretacija – V. Mačiukos romane, kur J. Mikalauskui su N. Dariūte-Maštariene bičiuliautis nurodo pats A. Sniečkus, Maštarai lūkuriuoja it bevaliai „geri komunistai“, T. Zauka žūva avarijoje vos pradėjus ieškoti lakūnų palaikų, K. Brunius mirtinai sužalojamas nespėjęs jų atrasti ir tik misijos idėjinis vadas Vytenis (V. Mačiukos personažas) išlaviruoja per aukštas pažintis (I. Bagramianą), įgyvendina misiją ir tampa chruščiovmečio politiniu „aiškiaregiu“ (pagal: MAČIUIKA V. Savi ir svetimi... p. 239, 336, 347, 371).

⁹⁶⁴ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas. Žūtis paslaptis neleidžia nurimti (viešas atsakymas į to paties pavadinimo Rimanto Vanago str. *Gimtajame krašte* nr. 17, 1990-04-27 – 05-03) // *Gimtasis kraštas*, 1990 (iškarpa; V. Pesecko asmeninis archyvas).

⁹⁶⁵ J. Raubos, N. Dariūtės-Maštarienės, J. Štrupkaus (pagal jo žodžius užrašyta R. Vaigausko) paaiškinimai 1963-10-15/ 16 d. LYA, f. K18, ap. 2, b. 250, l. 2-3, 4-10, 11-13.

⁹⁶⁶ DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Prisiminimai, in: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas. Dokumentai... p. 154-155. T. p. žr.: N. Dariūtės-Maštarienės 1985-1988 m. laišakai E. Jasiūnui. VDKM, EJA, t. 17; laišakai paskelbti straipsnyje: Kaip buvo surasti užbalzamuoti Dariaus ir Girėno palaikai // *Lietuvių balsas*, 1988-07-16, nr. 14 (42), p. 7.

aplinkybėms“, atitaisys istorinę klaidą: „Gyvų liudininkų žodžiais – mano motinos ir Štrupkaus – lakūnai buvo vokiečių-nacistų pašauti. Lietuviškų buržuazinių nacionalistų dėka Dariaus ir Girėno mirties priežastis buvo nuslėpta.“⁹⁶⁷ Po slaptavietės atskleidimo jos nuostata – ryžtingesnė ir itin darni su LKP CK. Paaiškinime KGB padaliniui Kaune N. Dariūtė-Maštarienė pareiškė valią, kad jos tėvo ir S. Girėno palaikai būtų pakartotinai ištirti ir palaidoti Aukštųjų Šančių kapinėse arba jiems būtų pastatytas paminklas, į kurį būtų įmūrytos urnos su jų pelenais. Jos siūlymas sutapo (ar buvo suderintas) su LSSR KGB ir Kauno partinės vadovybės LKP CK svarstymui pateiktu palaikų iškėlimo ir laidojimo slaptu projektu: vengiant neigiamų interpretavimų Kaune ir Vilniuje, siūlyta palaikus kremuoti ir urnas saugoti Kauno istorijos muziejuje tol, kol bus pastatytas paminklas Aukštųjų Šančių kapinėse; kremavimo tikslu sudaryti medicinos ir „partinių darbuotojų“ komisiją, įtraukti į jos sudėtį N. Dariūtė-Maštarienę, kad būtų patvirtinta kremavimo būtinybė; jei komisija nustatytų lakūnų mirties priežastį, duomenis panaudoti buržuazinių nacionalistų ir fašistų kompromitavimui⁹⁶⁸. Toliau N. Dariūtė-Maštarienė dėl palaikų laidojimo kreipėsi į J. Mikalauską, vyko pas LKP CK narį, Istorijos instituto direktorių Juozą Žiugždą, šio patarta laukė 1964 m. balandžio „ryšium su LKP XIV suvažiavimo rūpesčiais“ ir galop parašė laišką A. Sniečkui. Laiške ji „kaip duktė, komunistė ir pilietė“ bemaž tiksliai punktais išvardijo direktyvas, LKP CK dokumentuose vis kartotas nuo 1958 m. V. Zenkevičiaus pažymos. Tik laiško pabaigoje ji asmeniškai prašė leisti „iki galutinio palaikų klausimo išsprendimo“ iškuopti per 1946-ųjų potvynį priterštą slaptavietę. O daugiausia dėstė ideologines-politines laidotuvių prielaidas, nes, be kita ko: 1) lakūnų įamžinimo laukia jų žygio paveldėtojai – ne tik Lietuvos, bet ir, pavyzdžiui, Čekoslovakijos darbo žmonės, solidariai paminėję jų žūtis 30-metį; 2) išaiškinus „politinį lakūnų žuvimo momentą“, kuris „aktualus neofašizmui keliant galvą ne tik Europoje, bet ir JAV“, „marksistiniu istorijos nušvietimu“

⁹⁶⁷ N. Dariūtės-Maštarienės paaiškinimas, 1963-10-16. LYA, f. K18, ap.2, b.250, l. 10.

⁹⁶⁸ LSSR KGB pirmininko plk. Alfonso Randakevičiaus ir LKP Kauno miesto komiteto pirmojo sekretoriaus Jono Mikalausko slapta pažyma LKP CK sekretoriui A. Sniečkui. Projekto juodraštis, 1963-10 (diena nenurodyta). LYA, F. K18, ap.2, b.250, l. 15-18. Projektas, 1963-10-23. LYA, f. 1771, ap. 228, b. 758, l. 326-329.

bus duotas atkirtis bet kokiems išpuoliams; 3) „palaikų sutvarkymas – tai ideologinis ginklas prieš buržuazinių nacionalistų užmačias“⁹⁶⁹. Klaustina: ne jau LKP CK veikė pagal N. Dariūtės-Maštarienės patarimus? Veikiau buvo atvirkščiai. A. Sniečkus jai asmeniškai dėkojo už „indėlį“ teisingame reikale⁹⁷⁰.

Taigi nuo pažado palaidoti S. Dariaus ir S. Girėno palaikus prabėgus 6 metams, atsargiai apėjus galimas kliūtis ir išnaudojant privalumus, pagaliau pasirengta „galutiniam palaikų klausimo išsprendimui“. Propaganda buvo sklandžiai ir plačiai paskleista, įtvirtinta šalies viduje ir išorėje⁹⁷¹. Nekurstant įtampos, įprastai paminėta S. Dariaus ir S. Girėno žūtis sukaktis 1964 m. liepos 17 d. O tada, nepranešus iš anksto, imtasi seniai brandintų veiksmų. Seka buvo tokia: remdamasis specialiai sudarytos komisijos siūlymais⁹⁷² LKP CK priėmė nutarimą dėl palaikų perkėlimo⁹⁷³; A. Sniečkus informavo SSKP CK, kad „slaptavietė tapo žinoma pakankamai plačiam asmenų ratui; ilgiau joje laikyti palaikų jokių būdu negalima“⁹⁷⁴; Kauno partinė valdžia patvirtino detalų „Dariaus ir Girėno palaikų perkėlimo planą“⁹⁷⁵. Planas buvo iš anksto apgalvotas ir labai greitai, vos per kelias dienas patvirtintas. Tiksliai numatytais sąlygomis, 1964 m. rugpjūčio 10 d. ankstų rytą, dalyvaujant Kauno miesto vykdomojo komiteto komisijai, palaikai iš slaptavietės perkelti į Kauno medicinos instituto tyrimo patalpas, išimti iš sarkofagų ir pradėti tirti⁹⁷⁶.

⁹⁶⁹ N. Dariūtės-Maštarienės laiškas LKP CK pirmajam sekretoriui A. Sniečkui, 1964-04-02. *Ibid.*, l. 321-325. Plg.: „Aš pati esu Komunistų partijos eilėse. Esu gydytoja. Esu laiminga, kad galiu būti naudinga darbo žmonėms.“ Prisiminimai („gyd. N. Dariūtės-Maštarienės, Kauno Medicinos instituto hospitalinės katedros asistentės“) in: *Tėvynės balsas*, 1958-07. Iškarpa: VDKM, EJA, t. 12, p. 37.

⁹⁷⁰ LKP CK sekretoriaus A. Sniečkaus padėka „draugei N. Dariūtei-Maštarienei“ už „didelį indėlį į protinę ir pagarbų“ palaikų perkėlimą, kuris buvo „teisingai įvertintas visuomenės“. Vilnius, 1964-09-01. LYA, f. 16895, ap. 2, b. 180, l. 15.

⁹⁷¹ LKP CK Ideologijos skyriaus viršininko pavaduotojo F. Strumilo pažymoje „Dėl Dariaus ir Girėno žuvimo 30-ųjų metinių“ teigta, kad „istorija visiškai atskleidė vieną tragedijos kaltininkų – Lietuvos buržuaziją“. LKP CK sekretoriato posėdžio Nr. 30 protokolo medžiaga, 1963-07-30. LYA, f. 1771, ap. 228, b. 496, l. 388.

⁹⁷² J. Mikalausko, F. Strumilo, A. Barkausko, A. Kairelio, J. Petkevičiaus visiškai slapta pažyma LKP CK Prezidiumui, 1964-07-02. LYA, f. 1771, ap. 228, b. 758, l. 308-314.

⁹⁷³ LKP CK Prezidiumo nutarimas dėl palaikų perkėlimo, 1964-07-24. *Ibid.*, l. 299.

⁹⁷⁴ LKP CK pirmojo sekretoriaus A. Sniečkaus pažyma SSKP CK, 1964-07-25. LYA, f. 1771, ap. 2, b. 342, l. 138-139.

⁹⁷⁵ LKP Kauno miesto komiteto sekretoriaus V. Gusarovo, Kauno miesto vykdomojo komiteto pirmininko J. Šerio pasirašytas S. Dariaus ir S. Girėno palaikų perkėlimo planas. 1964-07-30. *Ibid.*, l. 140-142.

⁹⁷⁶ Remiantis tyrimo duomenis ir specialistų konsultacijomis, pakartotinį S. Dariaus ir S. Girėno palaikų tyrimą 1964 m. tenka laikyti veikiau politiniu blefu nei praktine užduotimi ekspertams. Žinovų teigimu, patikimi autopsijos duomenys buvo visiškai negalimi pradėjus palaikus tirti ir

Speciali medicinos ekspertų komisija tyrimą vykdė dvi paras (vėliau, matyt, tikslino ir derino išvadas – jos paskelbtos tik spalį)⁹⁷⁷. Apie palaikų tyrimą iš anksto informuoti tik pagrindiniai dalyviai, - kiti talkininkai buvo neįspėti ir ankstyvą rytą skubiai iškviesti „į įvykio vietą“⁹⁷⁸. Rugsėjo 12 d. vidurdienį palaikai perkelti į naujus karstus ir popiet palaidoti, dalyvaujant maždaug tūkstančiui visuomeninių organizacijų bei įstaigų kviestinių atstovų: 300 dalyvių numatyta išnešant karstus iš Medicinos instituto, 700 – mitinge ir laidotuviuose Aukštųjų Šančių kapinėse.

Akcija pavyko. Išeivija 1963 – 1964 m. įvykiuose nedalyvavo: buvo atkirsta nuo sovietų Lietuvoje ir Lenkijoje vykusių procesų. Užsienio lietuviai tegalėjo bejėgiškai ir nepatikliai juos stebėti. Jie įžvelgė, kad Kaune tyčia delsta „surasti“ palaikus: „nebūta ir uoliaus ieškojimo; uoliai ieškant, vieno pastato rūsio sienų tyrimas nebūtų trukęs šešerius metus.“⁹⁷⁹ Propagandinė žinia apie laidotuves prasismelkė į JAV nacionalinę spaudą⁹⁸⁰ (LKP CK ideologams tai turėjo būti svarbi pergalė). V. Mačiūka bent iki 1967 – 1968 m. projektavo antkapinį paminklą ir toliau neva jo reikmėms rinko medžiagą ne tik Lietuvoje, bet ir užsienyje: net per išėivijos organizacijas ir nepriklausomos Lietuvos diplomatų ryšius JAV bei Vakarų Europoje⁹⁸¹ (ir tuo bent jau nepaneigė

balzamuoti dar 1933 m. Todėl 1933 ir juolab 1964 m. atliktas ekspertizės esą tenka laikyti politinių sprendimų inspiruotais ir moksliskai nepagrįstais, tik viešos nuomonės formavimui ir propagandai pravarčiais formalumais.

⁹⁷⁷ „Lakūnų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno palaikų medicininio tyrimo akte“ teigiama, kad komisija dirbo nuo 1964-08-10 iki 1964-10-04. Komisijos pirmininko, Kauno medicinos instituto Anatomijos ir teismo medicinos katedros vedėjo prof. Jono Vytauto Nainio teigimu, teismo ekspertai dirbo „dvi paras beveik be poilsio“ ir neaptiko „jokių šautinių pažeidimų“. In: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas. Dokumentai... p. 121-130. Plg. J. Nainio interviu: RADIŠAUSKAS A. Trys klausimai ekspertui // *Nemunas*, 1989, nr. 4, p. 28-29.

⁹⁷⁸ Teismo ekspertizės instituto techninio dokumentų tyrimo vyr. ekspertas Rimantas Sabataitis 1964-08-10 ankstų rytą buvo iškviestas į „įvykio vietą“. Tik išvežtas iš namų Vilniuje, jau pakeliui į Kauną sužinojo, ką fotografuos. Jo teigimu, palaikų tyrimo metu „patalpos buvo saugomos milicijos ir saugumiečių“. Žr. R. Sabataičio laišką V. Peseckui (priedas – ekspertizės fotografijos). Čikaga, 1990-11-31. Autorės asmeninis archyvas.

⁹⁷⁹ Antrą kartą randa S. Dariaus ir S. Girėno palaikus // *Dirva*, 1964-08-21 (iškarpa; in: VDKM, EJA, t. 12, l. 69).

⁹⁸⁰ Honor for Lithuanian Fliers // *The New York Times*, 1964-08-16. Turimais duomenimis, ši žinutė iš Maskvos buvo pirmas ir paskutinis pozityvus *New York Times* pranešimas apie palaikų perlaidojimą Kaune.

⁹⁸¹ 1967-03-30 į Lietuvos pasiuntinybę užėjo V. Mačiūkos brolis, vienas „Santaros-šviesos“ kūrėjų, prof. Benediktas Vytenis Mačiūka (tuomet – dėstytojas Hartforde, Konektikute), papasakojo brolio kuriamą antkapinį paminklą ir teiravosi pasiuntinio Juozo Kajecko žinių apie žūties priežastis. Atsakydamas į 1967-03-31 J. Kajecko konfidencialų paklausimą, 1933 m. buvęs URM Politikos departamento dir. S. Lozoraitis 1963-04-04 konfidencialiai prašė B. V. Mačiūką informuoti, kad

versijos apie agento V. M. veikimą). Palaidoti S. Dariaus ir S. Girėno palaikai ilsėjosi tik 4 metus. 1968 m. jie buvo vėl perlaidoti, nes V. Mačiuiikos sukurtas antkapinis paminklas suprojektuotas toliau: teko žemėje sunykusius palaikų likučius iškasti, surinkus ir perkėlus į naujus karstus nufotografuoti ir vėl užkasti – galbūt jau paskutinį kartą⁹⁸².

S. Dariaus ir S. Girėno palaikų atgulimas į amžino poilsio vietą buvo žiauriausiai (okupacijų, karo, totalitarinio režimo) sutrikdyta ir iškreipta lakūnų atminties įamžinimo iniciatyva Lietuvoje. 1933 m. parsigabenus juos į Kauną prisiimta didžiausia moralinė atsakomybė. LAK puoselėjo viltis pastatyti išskirtinį mauzoliejų (viena iš svarstytų vizijų – paminklinis švyturys), o vėliau pagarbiai perkelti palaikus į bažnytinę kriptą ar panteoną⁹⁸³. O tikrovėje palaikų laidojimas pavirto 35 metų niūria epopėja. Įvertinant LKP CK, LSSR KGB vaidmenį ir konkrečių asmenų laikyseną bei veiksmus⁹⁸⁴ tenka konstatuoti, kad galiausiai tai tapo sovietų ideologų pagalbinio įrankio įdiegiant propagandinį naratyvą Lietuvoje ir užsienyje. Iš pradžių, nuo pirmų užuominų 1957 iki laidotuvių 1964 m. veikta lėtai, bet ryžtingai. Vėliau, prabėgus dar 4-5 metams, Lietuvoje pasirodė ryškesnių įamžinimo ženklų: kelios knygos apie S. Darių ir S. Girėną (profesionalaus rašytojo apysaka⁹⁸⁵ ir pirmoji istoriko apybraiža⁹⁸⁶) ir

URM pašovimo gandų nesvarstė, nes juos paneigė 1933 m. teismo medicinos ekspertizė ir oficialaus katastrofos priežasčių tyrimo išvados. LCVA, f. 648, ap.2, b. 47, l. 37; 42.

⁹⁸² Pastaruoju metu raginta palaikus vėl perkelti, - tarkime, į Kristaus prisikėlimo bažnyčią Kaune: STANIŠAUSKAS G. Tautos didvyriai neranda amžino poilsio vietos// *Kauno diena*, 2005-01-05; prieiga: <<http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/tautos-didvyriai-neranda-amzinojo-poilsio-vietos.d?id=5838018>>; žiūrėta 2016-01-09.

⁹⁸³ Žr. Tarpžinybinės komisijos posėdžių protokolus: nr. 3, 1934-05-30, ir nr. 4, 1934-10-25. LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 6 ir 21-24.

⁹⁸⁴ „Atradime“ ypatingą vaidmenį atlikęs V. Mačiuiika nuosekliai garsino legendą apie pašovimą. Jis esą turėjo J. Darienės pasirašytą protokolą, kuriame ji liudija mačiusi kulką žymes balzamuojamuose kūnuose (plg. Vytauto Landsbergio, kurio šeimos bičiulis nuo prieškario buvo V. Mačiuiika, interviu: „Mačiuiika daug su ja bendravo. Ir man šį tą papasakojo. Net tokių dalykų: „Žinai, ji parodė man kulką. Maštarienė turi kulką, kurią slėpė, niekam nekalbėjo, o man parodė. Ir jai kulką davė Žilinskas. Patanatomas. Iš Dariaus kūno.“ *A la fantastika*, ar ne? Bet toliau – tylą. Ir jinai turbūt savo knygoje nerašo apie tai? Tai gal Mačiuiika nesapnavo?“ Vilnius, 2012-02-12. Autorės asmeninis archyvas). N. Dariūtė-Maštarienė 1990 m. tvirtino, kad V. Mačiuiikos protokolą J. Darienė pasirašė neperskaičiusi ir „jokių šautinių žaizdų nematė“, o teiginiai apie kulkas „klaidina visuomenę, nusizengia istorijos tiesai“, juo labiau, kad taip abejoti 1964 m. ekspertizė yra „neetiška“ (in: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. Darius ir Girėnas. Žūties paslaptis neleidžia nurimti // *Gimtas kraštas*, 1990 (iškarpa; V. Pesecko asmeninis archyvas)).

⁹⁸⁵ DOVYDAITIS J. Aerodromo apysakos. Vilnius: Vaga, 1967. Knygos III dalies „Juodi debesys“ pagrindinio veikėjo Tomo Liepos prototipas – T. Zauka; vokiečių kolaborantas J. Baltaduonis – aliuzija į J. Pyragių; tarp veikėjų – B. Pundzius, A. Vienuolis ir kiti; pateikta žinių apie tarpukario Lietuvos civilinę ir karinę aviaciją, jos kūrėjus ir raidą.

antkapinis paminklas Kaune. Didvyrių „reabilitavimo“ rezultatai buvo nė iš tolo nepanašūs į LAK užmojus ketvirtame dešimtmetyje (dokumentais paremtą monografiją ir labiau ypatingą palaidojimo vietą). Beje, 1939 – 1940 m. Kaune LAK pradėtas įgyvendinti monumentalaus paminklo projektas sovietmečiu nebuvo svarstomas⁹⁸⁷. Naujas konkursas pradėtas organizuoti tik 1988 m.⁹⁸⁸

Lūžio laikotarpiu asmeninė valia reikėsi sudėtingai ir čia negali būti vertinama (manytina, kad susidurdavo, persipindavo prisitaikėliškumas ir kilnesnės intencijos). Dėl svarbiausio, kolektyvinio autoriaus netenka abejoti: procesą inspiravo, formavo ir LSSR KGB padedant kontroliavo viršiausia politinė struktūra, LKP CK. Proceso dinamiką veikė SSRS vidaus ir užsienio politika, propagandinis diskursas ir permaininga Maskvos pozicija konkrečių tautinių idėjų atžvilgiu. Tempą mažino „neigiamos politinės įtakos“ daręs masinis tremtinių ir kalinių grįžimas į Lietuvą, Maskvos-Vilniaus įtampos dėl atminties vietų formavimo ir jų atitikties internacionalizmo doktrinai (antai, 1960 m. Žalgirio mūšio 550-metis paminėtas sklandžiai, o dėl Trakų pilies atstatymo kilo komplikacijų). Kita vertus, spartino SSRS draugystės su Lenkija bei su VDR draugijų LSSR skyrių veikla, užsienio turistų vizitai, kultūriniai ryšiai arba agentūrinis darbas su „pažangia“ išeivija JAV⁹⁸⁹, išeivijai skirtos propagandinės spaudos kūrimas, platinimas⁹⁹⁰. Ilgalaikė išdava – ideologiškai

⁹⁸⁶ KONDRATAS Z. Pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą. Vilnius: Mintis, 1969.

⁹⁸⁷ Žr. paminklo projektą 1983 m. sukūrusio autoriaus liudijimą: „Minėjimo dienomis Kauno istorijos muziejuje veikė tai progai skirta dailės kūrinių parodėlė. Tikėjomės joje pademonstruoti savo projektą, bet teko nusivilti. Renginio organizatoriai iššifravo mūsų intencijas ir dalyvauti parodoje neleido. Galima visuomenės reakcija jiems pasirodė pavojinga.“ MIKĖNAS A. Paminklo Dariui ir Girėnui kūrimas dalyvio akimis // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 46.

⁹⁸⁸ Statyba truko 5 metus: 1988-07-13 gautas leidimas skelbti konkursą, o paminklas atidengtas 1993-07-17 (žr. paminklo statymo komiteto nario str.: BALČIŪNAS J. Dariui ir Girėnui – dėkinga tauta// *Plieno spranai*, 1993, nr. 3, p. 37-45).

⁹⁸⁹ 1972 JAV lankėsi N. Dariūtė-Maštarienė. 1974 JAV medžiagą rinko J. Dovydaitis (jis parašė „Lakūnų portretus“, vėliau, 1983 išleista pataisyta ir pervadinta apysaka iš 1967 m. rinkinio „Atlanto nugalėtojai“). Direktyvinio bendradarbiavimo būta vėliau: „vykdant SSKP CK XXVII suvažiavimo nutarimą 1986 m. balandį pasiūstai delegacijai“ iškeltas tikslas išsaugoti „progresyvią išeivijos spaudą“; Čikagoje susitikus su vienu iš S. Dariaus ir S. Girėno talkininkų J. Valaičiu siūlyta pas jį atsiųsti „grupę tarybinių žurnalistų“, LSSR priimti grupę „pažangių išeivių“ (žr. LSSR KGB I sk. virš. plk. V. Karinausko ir pavaduotojo papulkininkio V. Kontrimo slaptą pažymą apie pokalbį su arch. agentu „Algirdu“, 1986-05-30; prieiga: <<http://www.kgbveikla.lt/>>; žiūrėta 2015-09-15).

⁹⁹⁰ Pvz., Lenkijoje naują naratyvą garsino Lietuvių visuomeninės kultūros draugijos centro valdybos organas „Aušra“. Žr.: MARTINIONIS A. „Dienos ir akimirkos, kurių pamiršti negaliu...“ (pokalbis su Jaunute Dariene); SAJAUSKAS S. Vytautas Landsbergis-Žemkalnis // *Aušra*, 1983, nr. 3 (62), p. 7-10; 18-20). Plg.: „Lėktuvas buvo nušautas (...) Apie nušovimą per apsirikimą ir kalbų negalėjo būti – vokiečiai buvo informuojami apie „Lituanikos“ skrydį (...) Anų laikų buržuazinės Lietuvos

parankūs lakūnų atminties ženklai ir atitinkamos atminimo kultūros sklaida Lietuvoje, Lenkijoje, VDR, Čekoslovakijoje, iš dalies ir JAV, o taip pat – universali istorijos klastotė: patriotizmo-internacionalizmo persmelktas niveliuojantis vaizdinys, paremtas griežta faktų revizija bei selekcija ir direktyviniu propagandiniu diskursu.

S. Dariaus ir S. Girėno atminties adaptavimo ir palaikų „atradimo“ propagandinį pobūdį patvirtina Felikso Vaitkaus užmarštis. Iki 1964 m. ir vėliau per brežnevinio sąstingio du dešimtmečius „Lituanicos II“ pilotas nebuvo viešai pagerbtas: pirmasis jo atminimui skirtas renginys sovietų Lietuvoje, turimais duomenimis, įvyko skrydžio 50-mečio proga 1985 m. (tam įtakos padarė pompastiškas „Lituanicos“ minėjimas 1983 m., – žr. III-3-1). F. Vaitkus buvo ideologiškai neparankus: JAV pilietis (ten gimęs, gyvenęs; visur dokumentuose – Felix Waitkus), vedęs Marthą Brotz įsiliejo į pasiturinčių, ryšius su aukštais politikais (pavyzdžiui, Viskonsino gubernatoriumi) palaikiusių aviatorių dinastiją, o svarbiausia – tapo JAV karinių oro pajėgų pulkininku leitenantu, Korėjos karo metu buvo paskirtas ir iki staigios mirties ėjo aukštas pareigas JAV karinių oro pajėgų Europoje bazėje Visbadene, VFR (ten pat veikė šių pajėgų vadavietė). Toks herojus – juolab intensyvėjančio šaltojo karo metais, Kubos raketų krizės, net ir SSRS bei JAV kosmoso varžybų (angl. *Space Race*) kontekste – netiko „broliškoms respublikoms“ ir „draugiškoms tautoms“ konsoliduoti, „išsigimstančiam vokiečių fašizmui-militarizmui“ ir „amerikiečių imperializmui“ kompromituoti⁹⁹¹. F. Vaitkaus atminimas nebuvo skatinamas, šis didvyris „nereabilituotas“⁹⁹².

Nuo šešto dešimtmečio į sovietų Lietuvą atvykstant turistams iš užsienio ir pas „pažangią išsivijusią dalį“ keliaujant sovietų atstovams, teoriškai buvo

diplomatijs, - rašo inž. Žemkalnis, - susitaikydama su nusikalstamais nacistinės Vokietijos pareigūnų veiksmais, pasielgė neteisingai“ (NOVOPLSKI Z. Kas yra architektas Žemkalnis? // *Aušra*, 1982, nr. 4, p. 12 (iškarpa; VDKM, EJA, t. 13, p. 132)).

⁹⁹¹ Apie kovą už „neišardomą tautų draugystę“ ir prieš „agresyvių imperializmo lagerį“ – lietuvių buržuazinius nacionalistus, JAV imperialistus, Vatikano reakcionierius, Vokietijos Federatyvinės Respublikos (1955 m. įstojusios į NATO) neofašistus – ir apie šio propagandinio diskurso ypatumus plačiau žr.: BARONAS D., MACIULIS M. Pilėnai ir Margiris... p. 390, 420.

⁹⁹² Svarbu buvo ir tai, kad, priešingai nei „Lituanicos“ atveju, F. Vaitkaus skrydį iš dalies finansavo Lietuva: paramą skyrė LAK, vėliau sutiktuvų išlaidas padengė, lėktuvą „Lituanica II“ nupirko vyriausybė. F. Vaitkaus atveju buvo keblu kaltinti „buržuaziją“ gobšumu.

tikėtini kultūriniai „mitų mainai“: JAV įsitvirtinusios lyrinės „Soldino miško paslapties“ ir propagandinės sovietų legendos samplaika. Bet praktiškai tai nevyko dėl ideologinės perskyros, geografinės, politinės, socialinės ir kultūrinės atskirties. Sovietų legenda apie buržuazijos paniekintus vargdienius ir hitlerininkų pašautus liaudies sūnus nepritapo už Atlanto. O šiapus vandenyno netiko „Sparnuoti lietuviai“, kurių autorius, be kita ko, buvo nepriklausomos Lietuvos atsargos karininkas ir skautijos kūrėjas⁹⁹³. Taigi naratyvas nusistovėjo. Kito tokio galingo lūžio daugiau nebūta.

III. 3. IDEOLOGINIO KONSTRUKTO KULMINACIJA 1983 M. IR DEKOMPOZICIJA.

Brežnevinio sąstingio dešimtmečiais sovietų Lietuvoje inertiškai gyvavo naratyvas apie nacių pašautus „narsiuosius sakalus“. Tačiau slopstant režimui, mažėjo jo reikmė ir kontrolė. LKP CK nukaldintas propagandinis ginklas per keliasdešimt metų paseno: jo galia sumenko, nors visiškai neišsivadėjo.

Naratyvas persismelkė iš politinio į kultūrinį lygmenį, o iš šio – į individualią kasdienybę ir privačią erdvę: tapo ne oficialiai propaguojamas, bet asmeniškai puoselėjamas – žmonėms tarytum savas, artimas, brangus. Anot kai kurių tyrinėtojų, jau 1969 m. S. Dariaus ir S. Girėno atminimas tapo etnokultūrinio sąjūdžio dalimi⁹⁹⁴. Jo populiarumas vis didėjo ir kulminaciją pasiekė 1983-iaisais, minint „Lituanicos“ skrydžio 50-metį: nei prieš tai, nei po to jis nepritraukė tiek neragintų, nevarytų ir neprašytų, vien vidinio poreikio išjudintų minių į įvairius minėjimus, muziejų parodas ir kino teatrus.

Naratyvo panauda tolydžio kito, o struktūra, siužetas, vaizdinys išliko. Toks jis pasiekė mūsų dienas: menkai tepažintas, užtat artimas ir savas. Kaip ir anksčiau, juo reiškiamas jausminis prierašumas prie belaikės, mitinės būtovės,

⁹⁹³ Lietuvoje monografija išleista 1990 m.: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas : [jų gyvenimas ir pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą iš Amerikos Lietuvon : (su 81 paveikslu ir 5 brėžiniais)]. Vilnius: Lietuvos žurnalistų sąjunga (fotogr. leidimas), 1990, 383 p.

⁹⁹⁴ RAMONAITĖ A. Viešos nepaklusnumo akcijos: etnokultūrinio sąjūdžio mobilizuojanti galia. In: Nematoma sovietmečio visuomenė (red. RAMONAITĖ A.). Vilnius: Naujasis židinys-Aidai, 2015, p. 203-217.

o ne racionalus orientavimasis istoriniame laike. Naujausius santykio su praeitimi pokyčius pirmiau nei politikai ar mokslininkai pajuto ir savo kūrinuose užfiksavo menininkai. Šios ryškios fiksacijos atskleidžia nūdienos istorinės jausenos ir vaizduotės kuriamą paveikslą.

III. 3. 1. Iki ir po 50-mečio: mada, sportas, etnokultūra ir menas.

Sovietmečiu įdiegtas naratyvas istorijos mokslo požiūriu tebuvo grubi klastotė. Bet atminties kultūros raidai jis suteikė stiprų, ilgalaikį impulsą. Pasakojimas apie lakūnų žygį ir žūtį iš tabu ar (geriausiu atveju) marginalijos tapo garsenybe, visuotine vertybe ir net mada: antai, kūdikiams berniukams apie 1970-uosius ypač dažnai suteikti garsiųjų lakūnų vardai (ne tik Darius, bet ir Girėnas)⁹⁹⁵, apie didvyrius kurtos populiarios eilės ir liaudies dainos⁹⁹⁶.

Mokslinių darbų ir toliau nebūta. Net dokumentalūs lakūnų biografijų tyrimai nebuvo (negalėjo būti) aktualūs: tenkintasi meninėmis apybraižomis. Pamatiniai problematikos kompleksai – lakūnų gyvenimas (karinė tarnyba, verslas) JAV ir nepriklausomoje Lietuvoje (S. Dariaus tarnyba), JAV vykęs pasirengimas skrydžiui ir JAV jurisdikcijoje buvęs skrydis, katastrofos tyrimai A. Hitlerio Vokietijoje ir A. Smetonos Lietuvoje, atminimo iniciatyvos nepriklausomoje Lietuvoje ir JAV iki 1940 m. – prieštaravo oficialiam diskursui ir kėlė grėsmę primityviai ideologų sukurptai legendai. Tyrinėtojams buvo visiškai nerealū nagrinėti provakarietiško pobūdžio tematiką ir šiuo tikslu pasiekti archyvus Lietuvoje bei užsienyje. Ryškiausias tokios priverstinės negalios simptomas – populiarumo viršūnes pasiekęs *Darius ir Girėnas*

⁹⁹⁵ 1918-2013 m. duomenimis, Lietuvoje Dariaus vardas pirmąkart suteiktas 1937 m., iš viso – 21390 kartus (plg. Vytautas – 40703, Mindaugas – 23638, Algirdas – 17382); Girėno – pirmąkart 1944 m., iš viso – 63 kartus. Lakūnų vardai ypač išpopuliarėjo po 1964 m. ir populiarumo viršūnę pasiekė apie 1973 m.: kasmet Dariaus vardu buvo pavadinta apie 1000 kūdikių, net Girėno vardas būdavo suteiktas po 4 ar 6 kartus per metus. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę populiarumas smarkiai sumenko: 1990-2013 m. Dariaus vardų suteikta iš viso 2583, Girėno – 6. Beje, vardo Darius populiarumas galbūt sietinas su tarptautinę reikšmę („turtų valdytojas“, iš sen. persų *Dārayavahush*) turinčiu Darijaus vardu: atitinkamais laikotarpiais jis suteiktas 480/ 177 kartus; priešingai nei Dariaus, šio vardo populiarumas nemažta. Šaltinis: Valstybinė lietuvių kalbos komisija. Priega: <<http://vardai.vlkk.lt/statistika/>>, žiūrėta 2015-11-17.

⁹⁹⁶ „Liaudyje prigijo vardas Darius, kuriamos ir dainuojamos dainos, rašomi eilėraščiai. (...) Savo pasakojimą (paskaitą sanatorijos gydytojams, - G. S.) Romainiuose aš užbaigiau padeklamuodama kraštotyriminkų 1969 m. sukurtu eilėraščiu.“ N. Dariūtės-Maštarienės laiškas V. Peseckui. Kaunas, 1977-1-16. V. Pesecko asmeninis archyvas.

(tiksliau, *Darius-Girėnas* ar net vienasmenis *Darius Girėnas*): pažinimui menkstant, dvi skirtingos asmenybės suvienodėjo, susiliejo. Nors truputį tikroviškumo bandė įterpti menininkai, bet prošvaisčių buvo reta; kultūros srityje jos irgi griežtai ribotos⁹⁹⁷.

Atsižvelgiant į nenutrūkstamą tolsmą nuo empirinio pažinimo, S. Dariaus ir S. Girėno atminimą galima suprasti ir kaip lėtinį istorijos užmiršimą, kurį šiek tiek koregavo sąlytis su įtaigiais meno kūriniais ir prieinamu istoriniu paveldu. Ir viena, ir kita kurstė smalsumą. Sovietų ideologų tiesmukai „išspręstas“ klausimas „kodėl žuvo lakūnai, kas kaltas?“ ilgainiui vėl virto galvosūkiu, pamažu sugrįžo romantizuota paslaptis. Didėjo poreikis pasakoti, norėjosi daugiau pažinti ir suprasti, bet apie plačias atodangas nebuvo galima nė svajoti: svetur esamus šaltinius atkirto geležinė siena, buržuazinė praeitis oficialiame diskurse buvo nepageidaujama⁹⁹⁸. Tad teliko domėtis palyginti neutraliu aspektu: lakūnų lietuviška kilme, jų gimtinėmis, bendrai lietuvybe „Lituanicos“ naratyve.

Bent nuo septinto dešimtmečio formavosi atitinkamos tradicijos aviacijos sporte. Ypatinga iniciatyva prasiveržė etninėje kultūroje. Greta senojo Puntuko Anykščiuose ir naujos S. Dariaus ir S. Girėno kapavietės Kaune⁹⁹⁹ atsirado dar ir kitų lankytinų vietų: susidomėta ir pasirūpinta lakūnų gimtomis sodybomis Klaipėdos apskrityje. Jose įvyko ne direktyvinė propagandinė akcija, o laisvanoriška visuomeninė santalka: valdžios nesankcionuotas, neviešintas žygis, talka, minėjimas Dariškėse ir Vytogaloje 1969 m. gegužės 9-10 d. Dalyvaujant 500-800 žmonių tuomet buvo sutvarkyta ir, teigiama, išgelbėta

⁹⁹⁷ 1983 m. kuriant rež. R. Vabalo „Skrydį per Atlantą“ aiškinta, kad „negalima kurti filmo, kurio visas veiksmas vyksta Amerikoje. (...) LSSR Kinematografijos komiteto vyr. redaktorius Uldukis (...) siūlė labiau pabrėžti „buržuazinės Lietuvos vyriausybės ir turtingųjų emigrantų abejingumą arba net priešišumą drąsiam lakūnų sumanymui“, reikalavo sustiprinti „vaizdinį Dariaus ir Girėno skrydžio tragiškos baigties traktavimą (...). Juk yra žinoma, kad hitlerininkai tikrai šaudė į „Lituanicą“.“ In: MIKONIS-RAILIENĖ A., KAMINSKAITĖ-JANČORIENĖ L. Kinas sovietų Lietuvoje. Sistema, filmai, režisieriai. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2015, p. 409.

⁹⁹⁸ Plg.: rež. R. Vabalui ir jo kūrybinei grupei liepta „filmuojant kombinuotus kadrus, siekti jų sportiškumo, aviacinio efektyvumo, kad išties būtų kuo stebėtis; iki minimumo sumažinti angliškus dialogus, (...) išimti fotografijas su buržuazinės Lietuvos veikėjais Tūbeliu, Skuču ir kitais.“ In: STATKEVIČIUS A. Anuo metu. 1962–1964 metų dienoraštis. Vilnius: 2001, p. 5 (cituota pagal: MIKONIS-RAILIENĖ A., KAMINSKAITĖ-JANČORIENĖ L. Kinas sovietų Lietuvoje... p. 411).

⁹⁹⁹ Viena užsimezgusių tradicijų – nuo 1969 m. Kaune rengiamos kasmetės akrobatinio skraidymo varžybos S. Dariaus ir S. Girėno taurei laimėti. Dalyviai po renginio vykdavo ir prie lakūnų kapo. Sportinė aviacija per visą sovietmetį išliko viena svarbiausių sričių lakūnų atminimui puoselėti.

„melioracijai pasmerkta“ S. Dariaus gimta sodyba (tiksliau, sodybvietė, nes tebuvo pamatai ir kryžius)¹⁰⁰⁰.

Vienu iš svarbiausių traukos centrų išliko „Lituanicos“ ekspozicija Valstybiniame istorijos muziejuje (dabar – VDKM): ji buvo gausiai lankoma ir... neprofesionaliai saugoma¹⁰⁰¹. „Lituanicos“ skrydžio 50-mečio proga 1982 – 1983 m. paroda atnaujinta: tuomet iš ekspozicijos ir fondų laikinai išimti ir restauruoti eksponatai, kurie, panašiai kaip ir senos lakūnų sodybos, buvo „sunkti pasmerkti“¹⁰⁰². Neatmestina, kad ta proga vertybės vėl nukentėjo nuo suvenyrų mėgėjų. Užtat jos pirmą kartą po 1933 – 1934 m. buvo atidžiau apžiūrėtos aviacijos istorikų ir inžinierių. Apžiūros atliktos neformaliai ir nebuvo dokumentuotos, išliko tik prisiminimų¹⁰⁰³ („Lituanicos“ likučius muziejiniškai detaliau inventorizavo vėl perdarydami parodą 80-mečio proga 2012 – 2013 m.).

Patį didžiausią poveikį naratyvo sklaidai darė populiarė meninė kūryba: literatūra (J. Dovydaičio¹⁰⁰⁴, V. Dovydaičio apysakos) ir kinas. 1983 m. sukurtas R. Vabalo vaidybinis filmas „Skrydis per Atlantą“, kartu su šiuo kino seansuose demonstruotas Roberto Verbos dokumentinis filmas „Lituanikos sparnai“ ir Kėdainių kino mėgėjų studijos sukurtas, mėgėjų kino festivaliuose

¹⁰⁰⁰ „Akcijos rengėjai teigia vėliau gavę žinių, kad LKP Centro komitete buvo svarstoma, ar siųsti kariuomenę akcijai išvaikyti. Akcijos metu jokių represijų nebuvo imtasi, tačiau po paties įvykio nemažai jo organizatorių ir dalyvių buvo tardyti saugume.“ RAMONAITĖ A. Viešos nepaklusnumo akcijos..., p. 203-204. (Be šio išsamiausio tyrimo, 1969 m. akcija taip pat aprašyta A. Streikaus, J. Balčiūno, J. Voronavičiaus str., N. Dariūtės Maštarienės ir kitų autorių.)

¹⁰⁰¹ Talkos Dariškėse organizatoriai kreipėsi į Kauno aviatorius, ir šie „palaikė akciją, atvežė „Lituanicos“ nuolaužą, kuri buvo įstatyta į vamzdį ir simboliškai užkasta pilkapyje.“ In: *ibid.*, p. 211. „Nuolauža“ turėjo būti paimta iš 1933 m. URM rūpesčiu parvežto lėktuvo liekanų.

¹⁰⁰² Pagal G. Drėmaitės, aukščiausios kategorijos restauratorės-ekspertės (restauravusios ir S. Dariaus dienoraštį) interviu: Vilnius, 2012-06-08 (Autorės asmeninis archyvas). T. p. žr. „1983 metais Lietuvos dailės muziejaus Restauravimo centre restauruotų eksponatų – Dariaus ir Girėno daiktų – 1982 m. gautų iš Kauno valstybinio istorijos muziejaus“ sąrašus ir eksponatų pasus LDM Prano Gudyno restauravimo centre.

¹⁰⁰³ Pvz.: „1982 m. vasarą šių eilučių autorius drauge su kitais asmenimis besidominčiais „Lituanicos“ liekanomis, turėjo progą nuodugniai apžiūrėti įžymiausio tautos lėktuvo liekanas (...). Be lėktuvo konstrukcijos mus labiausiai domino bet kokios pašovimo žymės. Iščiupinėjome visas lėktuvo dalis. Jokių pašovimo žymių nepastebėjome, nors ir labai norėjome jų surasti.“ RAMOŠKA G. Dariaus ir Girėno lėktuvus „Lituanica“ // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 2-6.

¹⁰⁰⁴ 1964 m. J. Dovydaitis tapo LSSR nusipelnusiu kultūros veikėju, buvo itin plačiai žinomas, mėgstamas, ypač produktyvus autorius. Tekstuose koreliavo dokumentika ir grožinė kūryba: „Apybraiža tarybinėje literatūroje buvo labai proteguojamas žanras, o paskui iš surinktos dokumentinės medžiagos jau išsirutuliodavo grožinis kūrinys.“ Pagal: SPRINDYTĖ J. Žemė – žalias šulinys. Prieiga: <http://www.tekstai.lt/zurnalas-metai/7734-jurate-sprindyte-zeme-zalias-sulinys?catid=783%3A2014-m-nr-08-09-rugpjitis-rugsjis>>, žiūrėta 2016-05-02.

pripažinimo pelnęs Vitolio Laumakio „Berlincheno trikampis“ tapo kultiniais. Žmonės veržėsi į kino sales, o kino teatruose trūko vietų ir bilietai: „Šį filmą pamatė visa Lietuva. Į filmą eidavo masės. Kaune buvo tokie kultūros namai, pastatyti visiškai priešais istorijos muziejų, ir ten naujai buvo pastatytos stiklinės durys, tai žmonės brovėsi pro tas duris, išvertė jas.“¹⁰⁰⁵ Meninėmis priemonėmis, emocine įtaiga maksimaliai įtvirtinta sovietinė legenda. Antai, „Skrydžio per Atlantą“ pabaigoje rodomi apžėlę griuvėsiai ir naratorius pasakoja, kad čia buvusi Berlincheno stovykla, virš kurios apšaudyta „Lituanica“: žiūrovui lieka aiškaus žinomo objekto įspūdis (nors iš tiesų apie stovyklą lig šiol nerasta patikimų duomenų). „Lituanikos sparnuose“ liudininkai irgi įtikinėja, kad lakūnai žuvo pašauti: „vokiečiai tai jau pyškino į juosiuos“. O „Berlincheno trikampyje“ techniškai kruopščiai parengtos, aiškios (tik istoriškai menkai dokumentuotos) schemas tarytum pagrindžia, kad „Lituanica“ nukrito kulų pakirsta.

Užmojai papasakoti „kaip buvo iš tikrųjų“ tuomet buvo ypatingai laukiami ir godžiai įsisavinami; nors iš dabartinės perspektyvos jie atrodo bergždi ir net nuobodūs lyg Sizifo pastangos¹⁰⁰⁶. Išėivijoje JAV istorikai S. Dariaus ir S. Girėno temos nesiėmė: tik aviacijos istorijos puoselėtojai, muziejininkai ir kolekcininkai aktyviau veikė savo interesų bei kompetencijos lauke (P. Jurgėla, E. Jasiūnas, V. Peseckas¹⁰⁰⁷). Taigi galima teigti, kad po lūžio 1957 – 1969 m. vėlyvuojū sovietmečiu kartu su SSRS stagnacija užsitėsė ir naratyvo sąstingis. LSSR etninėje ir populiarioje kultūroje, sporte vešėjo propagandinė legenda, o JAV vis dar tvėrė lyrinė „paslaptis“. Šis naratyvo kaitos etapas truko ilgiau nei ankstesni: apie 20 metų¹⁰⁰⁸.

¹⁰⁰⁵ Režisieriaus žmonos Irenos Vabalienės prisiminimai: „Sunkus skrydis“, in: MIKONIS-RAILIENĖ A., KAMINSKAITĖ-JANČORIENĖ L. Kinas sovietų Lietuvoje... p. 405-415.

¹⁰⁰⁶ Sizifo mito meninė interpretacija pasitelkta vėlyvojo sovietmečio „nuoboduliui“ apibūdinti: VAISETA T. Nuobodulio visuomenė. Kasdienybė ir ideologija vėlyvuojū sovietmečiu (1964-1984). Vilnius: Lietuvos katalikų mokslo akademija, Naujasis židinys-Aidai, 2014, p. 11-12. „Kino sovietų Lietuvoje“ autorės A. Mikonis-Railienė ir L. Kaminskaitė-Jančorienė apie 1983 m. filmus rašo knygos skyriuje „Nuobodulio tikrovė“.

¹⁰⁰⁷ 1972 – 1974 m. Lietuvių aero klubo Čikagoje nariai kūrė filmą apie S. Darių ir S. Girėną: rinko medžiagą, organizavo filmavimus, rašė scenarijus. Filmas nesukurtas. Žr. dokumentus byloje „Dariaus-Girėno filmas“, 1972-07-17 – 1974-02-01. V. Pesecko asmeninis archyvas.

¹⁰⁰⁸ Plg.: I etapas truko 7 metus (1933 – 1940), po 5 metų pereinamo laikotarpio naratyvo krizė tęsėsi bent 12 metų (1945 – 1957), ideologinė transformacija – irgi apie 12 metų (1957 – 1969).

III. 3. 2. Naujovių ieškant – yrantis paveikslas ir/ arba idėjų sistema.

Vėlyvuuju sovietmečiu gyvenusios – tarkime, S. Dariaus dukters ir jos sūnaus, S. Dariaus vaikaičio Skirmanto Maštaro – kartos vėliau dirbo ir kūrė jau nepriklausomybę atkūrusioje Lietuvoje. Kai SSRS ėmė eizėti ir byrėti, jų indėlis tapo ypač svarbus. Jų didžiausio aktyvumo metai (iki 1996-ųjų) išskirtini kaip pereinamasis laikotarpis naratyvo kaitoje: veržlus, daug žadantis. Kaune atsirado naujų atminties židinių: nuo 1983 m. veikęs Visuomeninis aviacijos sporto muziejus 1990 m. pertvarkytas į Lietuvos technikos muziejų (dabar – LAM); 1993 m. pagaliau pastatytas monumentalus paminklas. Kaune ir Čikagoje išleista proginių spaudinių, senų knygų papildomų tiražų ir naujų kūrinių (P. Jurgėlos, E. Jasiūno, V. Dovydaičio, N. Dariūtės-Maštarienės ir kitų). V. Ramoniui Čikagoje „atradus“ S. Dariaus archyvą, BLKM 1993 m. surengta „Lituanicos“ 60-mečiui skirta paroda, kuri buvo bene didžiausio masto naujovė (pirmą kartą visuomenei pristatyti šimtai eksponatų). Vėlyviausi ir bene įspūdingiausi pažangos ženklai – 1995 ir 1996 m.: LAM išleistas specialus „Plieno sparnų“ numeris¹⁰⁰⁹ ir surengta konferencija (ne vien) „įamžinimo tyrinėjimų problemoms“ aptarti¹⁰¹⁰. Šių kokybiškai svarių ir perspektyvių užmojų vėliau per 20 metų niekas nepranoko.

Tai buvo stiprus impulsas: S. Dariaus ir S. Girėno atminimas tapo gyvesnis nei anksčiau, pagausėjo įamžinimo ženklų. Įsteigtas S. Dariaus ir S. Girėno vardo Lietuvos Respublikos valstybinis apdovanojimas¹⁰¹¹, lakūnų

¹⁰⁰⁹ 1995 m. „Plieno sparnų“ nr. 3 (vyr. red. GAMZIUKAS A., red. RAMOŠKA G.) sutelkta tuomečių pagrindinių temos autorių plejada (be abiejų redaktorių, tai – S. Štulas, J. Balčiūnas, E. Jasiūnas, V. Ramonis, V. Peseckas, V. Kengsaila, V. Dovydaitis, V. Mačiūka ir kiti), aprėptas tuometis problematikos laukas (aviacijos ir įamžinimo temų ribose daugiausiai dėmesio skirta techniniams istorinio lėktuvo ir skrydžio klausimams, muziejinio paveldo (VDKM, BLKM) apžvalgoms, įamžinimo raidai (memorialo, paminklo, antkapinio paminklo statymo apžvalgos, prisiminimai ir personalijoms). Leidinys aprėptimi, informatyvumu pranoko 1933, 1983 m. Čikagoje panašiais tikslais leistus „Margučio“, „Technikos žodžio“ numerius. Jam neprilygsta ir vėliau išleisti leidiniai.

¹⁰¹⁰ Konferencijos „Stepono Dariaus veiklos bei jo atminimo įamžinimo tyrinėjimų problemoms“ medžiaga. GAMZIUKAS A. (sud.). Kaunas: Plieno sparnai, 1996. Autorių mažiau: J. Balčiūnas, G. Ramoška, S. Štulas, E. Raubickas, D. Naujalienė ir kiti – iš viso 9. Tarp straipsnių – 5 apžvalgos įamžinimo, paveldo, muziejinių vertybių klausimais; 3 – paties istorinio įvykio klausimais (transatlantinių skrydžių istorija, „Lituanicos“ maršrutas, S. Dariaus skraidymai Lietuvoje); 1 – tyrimų metodikos klausimais: tuomečiame kontekste itin pažangi (S. Štulo) duomenų skaitmeninimo, internetinės paieškos, trimačio modeliavimo (!) galimybių studija.

¹⁰¹¹ „Dariaus ir Girėno medalis (apdovanoja krašto apsaugos ministras ir susisiekimo ministras).“ Valstybės apdovanojimų įstatymas [aktuali redakcija]. 2002-06-18, Nr. IX-957. In: *Valstybės žinios*, nr. 68-2762. LR įstatymas Dėl Dariaus ir Girėno medalio įsteigimo bei Lietuvos Respublikos ordinų,

atvaizdu 24 metus buvo žymimi nacionalinės valiutos banknotai¹⁰¹², sukakčių progomis kaldintos proginės monetos¹⁰¹³, išleisti numizmatiniai rinkiniai, pašto ženklai ir filatelijos suvenyrai (specialiai antspauduoti vokai). Iki šiol kuriami įvairiausi faleristikos artefaktai, meniniai (vaizduojamųjų menų, literatūros, teatro, kino, muzikos, net mados) kūriniai, kaip ir anksčiau paplitę įstaigų, organizacijų, gatvių pavadinimai¹⁰¹⁴. Veikia muziejinės ekspozicijos, įvairiomis progomis kuriamos kilnojamos ar virtualios parodos, noriai lankomi ir neblogai prižiūrimi paminklai, memorialai, memorialinės sodybos, leidžiami įvairūs populiarinimo leidiniai. S. Dariaus ir S. Girėno populiarioji istorija pasitelkta valstybei reprezentuoti „EXPO 2010“ Lietuvos paviljone Šanchajuje. Ji kartais minima net ir politinių derybų fone¹⁰¹⁵. O 2013 – 2014 m. vykusios viešųjų ryšių akcijos metu ji plačiausiai išgarsinta moderniam mokslui ir technologijų kontekste, įgyvendinant pirmųjų lietuviškų kosminių palydovų projektą¹⁰¹⁶.

medalių ir kitų pasižymėjimo ženklų įstatymo pakeitimo ir papildymo. 1993-07-01, Nr. I-196. In: *Valstybės žinios*, nr. 28-638. Prieiga: <<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?a=5509&b=>>>, žiūrėta 2015-11-18.

¹⁰¹² 10 LTL banknotas buvo apyvartoje 1991-2015 m., iki Euro įvedimo. Visų 4 laidų – 1991, 1993, 1997, 2001 m. – banknoto dizaino autorius – Giedrius Jonaitis. Banknotą viršelyje spausdino *Standard Catalog of Paper Money. Modern Issues, 1961-Present. 15th Edition. Ed. By George S. Cuhaj. Iola: Krause Publications, 2012.*

¹⁰¹³ 1993 m. liepą skrydžio 60-mečiui išleista Petro Henriko Garškos sukurta vario ir nikelio 10 Litų moneta – pirmoji Lietuvos monetų kalykloje nukaldinta proginė moneta atkūrus nepriklausomybę.

¹⁰¹⁴ Pirmąkart Dariaus ir Girėno vardu pervadinta Linksmakalnio gatvė Kaune (Kauno miesto tarybos posėdžio protokolas, 1933-05-18, Kauno apskrities archyvas [toliau – KAA], f. 219, ap. 1, b. 867, l.50). „1934 m. pabaigoj Lietuvoje jau buvo apie 300 Dariaus ir Girėno gatvių (beveik kiekviename mieste ir miestely), 18 tiltų, 24 aikštės, 8 mokyklos“ (JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 280). Dabar duomenų bazės nurodo Lietuvoje esant nuo 78 iki 118 Dariaus ir Girėno gatvių bei skersgatvių, iš jų daugiausiai – apie 17 – Telšių apskrityje, mažiausiai – apie 5 – Vilniaus apskrityje (*Maps.lt, Miestugatves.lt, Geoport.lt* ir *VĮ Registrų centras* duomenys; prieiga: <http://www.registrucentras.lt/adr/p/index.php?aps_id=460&sav_id=461&gyv=&gat=Dariaus+ir+Gir%C4%97no&sen_id=&gyv_id=&gat_id=>). Beje, gatvių pavadinimuose rašytinas visas asmens vardas ir pavardė, bet „tradiciskai nusistovėjęs junginys Dariaus ir Girėno g.“ yra vienintelė išimtis (Valstybinės lietuvių kalbos komisijos Rekomendacija dėl gatvių pavadinimų sudarymo ir rašymo, 2004-12-02, nr. 14 (R-2), 2.1.7 punktas).

¹⁰¹⁵ „Lietuvos pirmininkavimo Europos Sąjungos Tarybai metu pradėtos derybos tarp ES ir JAV dėl Laisvos prekybos ir investicijų susitarimo taip pat yra tarsi to, 1933 metais moderniomis priemonėmis siekto užmegzti, transatlantinio ryšio tąsa.“ LR generalinio konsulo Čikagoje Marijaus Gudyno kalba Čikagos *Midway* tarptautiniame oro uoste atidarant parodą „Mes skrisime į Lietuvą“, 2013-07-18. Prieiga: <<http://urm.lt/cikaga/lt/naujienos/cikagos-midway-tarptautiniame-oro-uoste-atidaryta-s-dariaus-ir-s-gireno-transatlantinio-skrydzio-80-meciui-skirta-paroda>>, žiūrėta 2016-01-11.

¹⁰¹⁶ VU mokslininkai sukūrė nanopalydovą „LituanicaSat-1“, o Kauno technologijos universiteto – „LitSat-1“ (kitai – „Misija Lituanica 80“). Pastarasis, įmontavus titano plokštelę su S. Dariaus ir S. Girėno testamento citata, pristatytas kaip „pirmasis mūsų šalies simbolika paženklintas fizinis objektas“ Žemės orbitoje (prieiga: <<http://www.litsat1.eu/bendra-informacija/misija-lituanica-80/>>, žiūrėta 2016-01-20). Abu palydovai iš JAV Volopo salos 2014-01-08 raketa nešėja išskraidinti į Tarptautinę kosminę stotį, iš šios 2014-02-28 paleisti į Žemės orbitą, baigė misiją (sudegė atmosferoje) atitinkamai 2014-07-28 ir 2014-05-22.

Tačiau svarbu pastebėti ir kitą, inertišką proceso pusę. Didžiausio proveržio metais vis tiek liko neįveiktas tradicinis pažinimo *status quo*: iniciatyvos Čikagoje vis labiau geso, tyrimo užmojai telkėsi tik Kaune (VDKM, LAM) ir liko neišplėtoti, problematika susiskliaudė aviacijos tematikos, etninės kultūros rėmuose. Pažinimą lig šiol nustelbia vaizduotė, jausena, kūryba. O jei taip, tai nenuostabu, kad net ir nūdienos atminimo kultūroje esama ir sovietinės legendos relikto, ir seniausių „Soldino miško paslapties“ apraiškų. Tiesa, postmodernybėje tebevertojamus senų pasakojimų likučius vadinti naratyvu būtų ne visai tikslu. Praeitis menama nebeprimetant ir nebepasiūlant aiškumo: blankaus pavidalo vaizdinys šmėsteli, nespėjus susigaudyti išnyksta ir vėl pasirodo kita forma; juo ne teigiama, o klausiama ir stebimasi, ne tik liūdima, bet ir juokiamasi, žaidžiama ir kvailiojama, atkakliai ieškoma ir vis nerandama.

Atmintinos dienos ir jų minėjimai, monumentai, toponimai ir visi kiti „iškalbingiausi istorinės atminties ir kolektyvinio identiteto dokumentai“ yra kiekybiškai gausūs, bet susieti nesudėtingo kokybinio sąryšio¹⁰¹⁷. Istorinis siužetas minimalizuotas iki abstrakcijos ir grindžiamas „tinkamumo šiandienai kriterijais“¹⁰¹⁸: du didvyriai, įkvepiantis žygis, viena stipri tauta¹⁰¹⁹. Istorinio įvykio samprata išreiškiama vis skurdžiau: 2013 m. minint „Lituanicos“ 80-metį Vilniuje prie Lietuvos technikos muziejaus pastatytas abejotinos meninės vertės sparno pavidalo objektas, o Ballinrobe miestelyje Airijoje 2015 m. „Lituanicos II“ 80-mečio proga iškilmingai – dalyvaujant Lietuvos URM, KAM ir vietos valdžios atstovams – atidengtas mėgėjų sukonstruotas lėktuvo pavidalo paminklėlis. Tendenciją patvirtina S. Dariaus ir S. Girėno metų minėjimai Lietuvoje 1993 ir 2013 m.: 60-metis paminėtas per ekonominį sunkmetį netrūkstant vaisingų visuomeninių iniciatyvų, o 80-mečio proga vyriausybėje darbo grupėje numatytos „priemonės“ stokojo išradingumo,

¹⁰¹⁷ NORKUS Z. Istorika ir istorijos kultūros studijos: Jørno Rūseno idėjų bruožai. In: RŪSEN J. Istorika, Istorikos darbų rinktinė. Vilnius: Margi raštai, 2007, p. 22.

¹⁰¹⁸ RŪSEN J. Istorika... p. 44.

¹⁰¹⁹ „Lituanicos“ skrydis buvo drąsos, atsidavimo ir meilės Tėvynei išraiška. [...] Jų žygis mažą tautą pavertė didele tauta.“ LR Prezidentės D. Grybauskaitės kalba Myslibuže, Lenkijoje, 2013-07-14. Prieiga: <<https://www.lrp.lt/lt/prezidentes-veikla/kalbos/16676>>, žiūrėta 2015-11-17. (Plg.: „Jų ypatinga žygio didybė – jų tragiškoji mirtis. Ryžos, kad Lietuvos vardas garbėn pakiltų pasaulio akyse.“ Lietuvos Valstybės Prezidentas Antanas Smetona, Kaunas, 1934-10-09. In: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 7.)

atkartojo senas idėjas, nenumatė tyrimų, - valdininkų žodžiais tariant, siekta „puoselėti dvasią“¹⁰²⁰. Pastarasis polinkis beveik tiesiogiai išreikštas naujausiame 2013 m. dokumentiniame filme (kurį režisavo 1983 m. rež. R. Vabalo „Skrydyje per Atlantą“ S. Dariaus herojų sukūręs aktorius Remigijus Sabulis): paskutinis epizodas nufilmuotas lakūnų žūties vietoje, kur ekstrasensas esą užmezga paranormalų kontaktą su dvasiomis ir praneša, kad skausmo jiedu nepatyrė (atmintina paralelė su mitinės „Berlincheno koncentracijos stovyklos“ griuvėsiais R. Vabalo filmo pabaigoje)¹⁰²¹. Inercija akivaizdi žiniasklaidoje, ypač proginiame informacijos sraute: tiražuojami naują formą įgavę seni gandai¹⁰²², faktai nutylimi (pavyzdžiui, „Lituanicos“ skrydžio teisinis statusas arba lakūnų sutartis), brukama mitinė paslaptis (dažniausia aptaki frazė – „katastrofos priežastis tiksliai nežinoma“). Mokslinių tyrimų ir elementarų žinių stygių liudija persvarstomi pamatiniai biografiniai faktai: S. Dariaus gimimo datos patvirtinimas tapo reikšmingai pažymėtu įvykiu 1995 m., besirengiant minėti jo gimimo 100-metį¹⁰²³; bet painiava

¹⁰²⁰ 1993 m. greta kitų leidinių išleistas „Lietuvos sparnų“ specialus numeris ir Lietuvos muzikų draugijos parengta muzikos kūrinių rinktinė „Amžinas skrydis“. Nuskrisdami į katastrofos vietą Lenkijoje ir grįždami į Kauną „Lituanicos“ skrydį simboliškai pabaigė E. Jasiūnas ir V. Kengaila (abu pilotavo 1983 m. rež. R. Vabalo filmui inž. V. Kengailos sukonstruotą „Lituanicos“ repliką); dar dvi įgulos dedikavo savo skrydžius iš JAV į Lietuvą (Bill Walker ir Edvinas Velonskis su *Gulfstream III*, pavadinta „Lituanica III“, Edvardas Slušnys ir Jonas Juknius su *Piper PA-28-140*). Plg.: 2013 m. darbo grupėje siūlyta suremontuoti V. Kengailos „Lituanicos“ repliką ir atlikti parodomąjį skrydį, ant kokio nors pastato sienos nupiešti kažką „Lituanicos“ tema ir pan.

¹⁰²¹ „Lituanica paslaptis“, 2013 m., rež. R. Sabulis, scen. autoriai – R. Sabulis, Sigitas Siudika, 51 min. Įvertinant originalią (kruopščiai surinktą, tik titruose neįvardytą, tiksliau neužfiksuotą) kino kroniką ir režisūrinius sprendimus (garso įrašų studijoje R. Sabulio ir A. Mamontovo pažodžiui skaitomus raportus iš S. Dariaus ir Aviacijos vadų konflikto) filmą galima lyginti su J. Dovydaičio kūryba sovietmečiu: tai – savita „grožinė dokumentika“, kurioje svarbiausi dalykai yra ne aiškiai įvardijami ir parodomi, o nujaučiami ir įsivaizduojami.

¹⁰²² 80-mečio išvakarėse nacionalinės žiniasklaidos priemonės retransliavo vieno portalo paleistą žinią, esą vokiečiai „Lituanicą“ pagavo tinklu, todėl joje nerasta kulų žymių (BAREIŠIS A. Istorinė sensacija: kaip vokiečiai tykojo S. Dariaus ir S. Girėno // *Balsas.lt*, 2012-11-22, prieiga: <<http://www.balsas.lt/naujiena/700770/istorine-sensacija-kaip-vokieciai-tykojo-s-dariaus-ir-s-gireno>>, žiūrėta 2013-02-02). Vėliau plačiai retransliuotas pranešimas, kad Kaune Aukštųjų Šančių karių kapinėse galimai palaidoti ne lakūnų palaikai („Galbūt jie buvo pakeisti kitų žmonių kūnais, o Atlanto nugalėtojų palaikai sunaikinti?“ JANČYS A. Dėl lakūnų Dariaus ir Girėno palaikų – vis naujos paslaptys // *Lrytas.lt*, 2014-07-06, papildyta 2014-07-16, prieiga: <<http://lietuvsdiena.lrytas.lt/aktualijos/del-lakunu-dariaus-ir-gireno-palaiku-vis-naujos-paslaptys.htm>>, žiūrėta 2014-07-20). Abiem atvejais nepaminėta „sensacijų“ tradicija: 1933 m. spauda linksniavo vokiečių panaudotus „mirties spindulius“, o be to – ir nežinomus ispanų lakūnus, kurie Kaune palaidoti vietoje nuskendusiu ir dingusiu S. Dariaus ir S. Girėno palaikų.

¹⁰²³ Žr.: GEČAS S. Steponas Darius kariuomenėje ir sporte. Monografija. Vilnius: Lietuvos Krašto apsaugos ministerija, 2005, p. 15. Iš tikrųjų lakūno gimimo data seniai žinoma (pvz.: JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 13).

užsitęsė dar 20 metų, diskusija tebevyko 2016 m.¹⁰²⁴ Sprendžiant iš kai kurių naujausių įamžinimo pastangų, istorinės problematikos ir tematikos laukas dar labiau mažta. VDKM 2012 – 2013 m. perdarant nuolatinę parodą „Lituanica“ skirta mažesnė erdvė, sukurta eklektiška terpė: iš atskiros salės eksponatai perkelti į bendrą 1918-1940 m. Lietuvos kariuomenės istorijai skirtą patalpą; ankštoje vitrinoje be tikslaus eksponuojamų dalių sąrašo ar kitokio dokumentalaus pagrindimo chaotiškai sukrautos nuolaužos, lėktuvo dalys, prietaisai ir lakūnų daiktai; vitriną iš šonų spaudžia kitos tematikos stendai, o virš jos „skrenda“ palubėje pakabintas 1925-ųjų A. Gustaičio *ANBO-I*. Didžiulės pažintinės reikšmės muziejiniai eksponatai plačiai žinomi ir kone garbinami, tačiau ne tyrinėjami, ne suprantami.

Populiarus naratyvas tebėra būdas, įprotis ne racionalizuoti, o išgyventi laiko tėkmę: juo praeitis ne aiškinama ir suprantama, bet išmokstama ir pritaikoma¹⁰²⁵. Kiekviena proga formaliai ir labai aktyviai tvirtinamas naratyvo mitiškumo privalumas – galia telkti, vienyti, įkvėpti. Jo trūkumas – inertiškumas, monolitiškumas, iracionalumas – išgyvenamas pasyviai ir dažniausiai nutylimas. Tik pastaruoju metu jis laisviau reiškiamas pačiame jautriausiame ir judriausiame kolektyvios būties lygmenyje – kultūros lauke. Iš ten sklinda signalai apie išorinės raiškos ir vidinio išgyvenimo skirtį¹⁰²⁶. Nebetenkina vis dar galinga ir aktuali, bet atitolusi, susitraukusi ir neaiški *lieu de mémoire*. Ne tik telkia ir stiprina, bet jau ir trikdo, neramina „tautos didingos būtovės nuojauta“¹⁰²⁷. Atsidurta naujoje kryžkelėje: nuoširdaus tikėjimo (senomis paslaptimis, legendomis, didvyriais, idėjomis) jau nebėra, o

¹⁰²⁴ „Reikia taisyti šią klaidą pas mus ir kitur. Ir nebekartoti.“ KORBUTAS N. Kada gimė Steponas Jucevičius-Darius? // *Plienosparnai.lt*, 2016-01-09. Visa diskusija: 2009-01-08 – 10-01-09. Prieiga: <http://www.plienosparnai.lt/e107_plugins/forum/forum_viewtopic.php?424.10>; žiūrėta 2016-02-01.

¹⁰²⁵ „Tradicija mums teikia ne įvykių paaiškinimus, bet įvykių prasmes.“ JONUTYTĖ J. Tradicijos sąvokos... p. 171.

¹⁰²⁶ „Tapatybė. Kiek mes vargstame su ja. Dar buvo kalbama apie kalbą, Darių ir Girėną, istoriją, Tadą Blindą, katalikybę. Blinda buvo vagis ir šunsnukis, Darius ir Girėnas – didvyriai nevykėliai, su jais tapatindamasis iš karto persiimi aukos vaidmeniu, o auka būti negerai. (...) Didžiausia problema, išskylanti lietuviui ieškant savo tapatybės, yra ta, kad jis niekaip nenori būti savimi.“ PARULSKIS S. Cepelinai ir krepšinis. *Lrytas.lt*, 2010-11-28. Prieiga: <<http://lietuvosdiena.lrytas.lt/-12908557171288895183-sigita-parulskis-cepelinai-ir-krep%C5%A1inis.htm>>; žiūrėta 2015-08-12.

¹⁰²⁷ PUTINAITĖ N. Šiaurės Atėnų tremtiniai. Lietuviškosios tapatybės paieškos ir Europos vizijos XX a. 2004, Vilnius: Aidai, p. 10. Plg.: „Lietuviškosios tapatybės šaltinis yra veikiau poetinis nei politinis. Tai pagrindinis, nuolat pasikartojantis ir atsinaujinantis jos bruožas“ (*ibid*, p. 11).

brandesnė pilietinė motyvacija dar per silpna¹⁰²⁸.

Jei pati modernybė „siekia išvaduoti mus iš paveldėtos tapatybės“, tai visiškai dėsninga, kad istorikams tylint, o visuomenės pažiūroms laisvėjant ir įvairėjant, peršokta iš (neatverto, neįsisąmoninto) istorinio pažinimo „į atminties išlaisvinimo kelią“¹⁰²⁹. *Darius ir Girėnas* nukeltas nuo pjedestalo ir pasitelktas kūrybiniam eksperimentams. Jei lakūnų atminimas buvo tapęs kultu, tai dabar jis toks nebėra: kvestionuojamas, perdaromas ir net ardomas be skrupulų. *Dariaus ir Girėno* „naujumų“ paieškų akceleracija nepaprastai intriguojanti ir galėtų būti detaliau tyrinėjama: pavyzdžiui, Sauliaus Šaltenio pjesėje „Lituanica“ (premjera 1996, paskutinis pastatymas Rusų dramos teatre 2014 m.), Mariaus Ivaškevičiaus pjesėje „Madagaskaras“ (premjera 2003 m. buvusi „absoliutus teatrinis triumfas“¹⁰³⁰), Remigijaus Sabulio dokumentiniame filme „*Lituanica paslaptis*“ (po premjeros 2013 m. atsiliepimai teigiami, nepaisant šokiruojančio ekstrasenso „pokalbio“ su lakūnų vėlėmis), Miglės Anušauskaitės ir Gerdos Jord komikse „10 Litų. Grafinė novelė“ (2014 m. paskirta Patriotų premija)¹⁰³¹, Sigitos Parulskio pjesėje „Darius ir Girėnas per Atlantą skrido“ (Kosto Smorigino režisuoto spektaklio premjera ir turas po Lietuvą, Jungtinę Karalystę 2015 m.), šokio spektaklyje „ID: D&G“ (premjera 2015 m.) ir taip toliau¹⁰³². Jei teoretikai teisūs sakydami, kad naratyvumo lūžis laikytinas visuomenės kultūros krizės požymiu, tai toks tradicinių ribų daužymas neįstengiant jų peržengti turėtų reikšti teisėtą išprovokaciją ir maištą.

¹⁰²⁸ „Patriotiškumas sietinas su nuoširdžiu tikėjimu kokia nors idėja ar asmenybe. Patriotišką nusiteikimą slopina kritiškas mąstymas, keliantis abejones ir alternatyvas. Pilietinėje visuomenėje patriotiškumas kyla ne iš beapeliacinio tikėjimo, bet iš motyvacijos.“ KRIKŠTOPAITIS J. A., RIMAITĖ A. Saugi valstybė: idėja ir tikrovė: tarpukario Lietuvos patyrimo struktūrinė interpretacija. Vilnius: Versus aureus, 2004, p. 106. Plg.: „Mokslinis istorijos pažinimas negali pagrįsti pareigos tautai. Iš mokslo neįmanoma išvesti moralės principų.“ JOKUBAITIS A. Istorijos neutralizacija ir depolitizacija. In: Valstybė ir istorija. (LOPATA R. et al.). Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2014, p. 17-34.

¹⁰²⁹ DONSKIS L. Galia, vaizduotė ir atmintis. Politikos ir literatūros etiudai. Vilnius: Versus aureus, 2011, p. 157.

¹⁰³⁰ ŠABASEVIČIENĖ D. Teatrinė kelionė į Madagaskarą // *Krantai*, 2004, nr. 1, p. 32.

¹⁰³¹ ANUŠAUSKAITĖ M., JORD G. 10 Litų. Grafinė novelė. Vilnius: Aukso žuvis, 2014. Recenzija: SVIDERSKYTĖ G. Komiksas, *Darius ir Girėnas* ir tautinė (ne) sąmonė // *Knygų aidai*, 2015, nr. 2, p. 13-18

¹⁰³² Mikrotyrimų pavyzdžiai: TAMOŠIŪNAITĖ D. Estetinės tikrovės pavidalai šiuolaikinėje lietuvių dramaturgijoje. Magistro darbas. Mokslinė vadovė A. Martišiūtė. Vilniaus pedagoginis universitetas, 2005, 67 p.; MAKARAVIČIŪTĖ A. Intertekstualumo formos šiuolaikinėje dramaturgijoje (M. Ivaškevičiaus „Madagaskaras“, S. Parulskio „P. S. Byla O. K.“, T. Šinkariuko „Makbetas“). Magistro darbas. Mokslinė vadovė A. Mykolaitytė. VDU, 2014.

Tačiau S. Dariaus ir S. Girėno atveju tai yra dar ir frustracijos išraiška: įklimpus tarp tradicijos neigimo ir jos teikiamos ramybės, saugumo ilgesio tarytum dar atkakliau ieškoma pamesto, nors niekad neturėto daikto.

Atminties kultūroje ir politikoje daugiausiai aiškumo būta apie 1990 metus, kai S. Darius ir S. Girėnas buvo ypač paklausūs didvyriai: juk „tautinė valstybė yra nematoma; prieš ją pamatant, ji turi būti įsmeninta, prieš pamilstant – simbolizuojama, prieš suvokiant – įsivaizduojama“¹⁰³³. Tačiau šis principas nuosekliai nerealizuotas: neįgyvendinta jo sąraigoje numatyta kita pakopa, kai po herojiško valstybingumo personifikavimo subręsta politinis mąstymas. Sustota pirminėje fazėje („prieš suvokiant – įsivaizduojama“): modernaus tautiškumo idėja pasimetė tarp fantazijų ir vizijų, nutrūktgalviškų „naujumo“ paieškų. Orientacija pašlijo, ir susigaudyti vis sunkiau. Rezultatas – atslūgus totalitarizmo įdiegtam imperatyvui ir stiprėjant individualizacijai bei nesuvaldomai naujų medijų komunikacijai – regresuojanti *Dariaus ir Girėno* samprata. Individualiai permąstomas naratyvas netenka dalies autoriteto (kaip tradicinė kolektyvinių idėjų sistema)¹⁰³⁴. „Sparnuoti lietuviai“ nusileidžia kitiems tautiniams herojams ir nebepakyla taip aukštai kaip 1933, 1964 ar 1983 metais¹⁰³⁵.

¹⁰³³ WALZER M. On the Role of Symbolism in Political Thought // *Political Science Quarterly*, 1967, 82:2, 194. Walzerio argumentą valstybingumo, „valstybės statymo“ idėjos ir „valstybės statytojų“ rūpesčių kontekste kritiškai svarsto Heather Rae: RAE H. *State Identities and Homogenisation of Peoples*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, p. 3; 16; 50. Dar žr. OSBORNE B. S. *Landscapes, Memory, Monuments, and Commemoration: Putting Identity in its Place* // *Canadian Ethnic Studies*, 2001, nr. 3 (33), p. 39-51; ŠUTINIENE I. Tautos istorijos simboliai Lietuvos gyventojų tautinėje vaizduotėje: herojų įvaizdžiai ir jų kaita // *Sociologija. Mintis ir veiksmai*, 2009, 1/24, p. 40-62.

¹⁰³⁴ Iškalbingas atvejis – žinomiausias Lietuvos lakūnas Jurgis Kairys, Pasaulio akrobatinio skraidymo čempionas, *FAI Grand Prix* laimėtojas. 1983 m. rež. R. Verbos dokumentiniame filme „*Lituanikos sparnai*“ sportininkas deklaruoja pasišventimą idealui: „Iš knygų, iš tėvų pasakojimų girdėjome, o šiuo metu mes savo pergalės skiriame Dariaus ir Girėno skrydžio penkiasdešimtmečiui“ (00:16:00 – 00:16:11). Tačiau 2013 m. jis kalba kitaip: „Manęs klausia *tankiai* daugiausia žurnalistai, paprasti žmonės to neklausia: ar tau padarė įtakos apsisprendži, kad norėjai tapti lakūnu, Dariaus ir Girėno pavyzdys? Taip, labai paviršutiniškai pažiūrėjus jie yra mūsų lakūnai, žinomi, tuo metu aviacija turėjo milžinišką reikšmę, tai buvo ir susireikšminimas (...) Bet atsakymą pasakau, kad tikrai ne. Pati aviacija man buvo įdomesnė už, galbūt pavadinkim, tą žygdarbį. Toliau, man daug svarbiau buvo Dariaus personalija: ką jis darė, mąstė, kokį tikslą turėjo? Pats Darius kaip žmogus visada man buvo labai įdomus.“ J. Kairio interviu, 2013-09-12, Vilnius, 00:57:42 – 00:59:46. Autorės asmeninis archyvas

¹⁰³⁵ Lakūnai neminimi tautinių herojų dvidešimtuose. Apie tautinių simbolių kūrimo subjektyvumą ir tradicinių pasakojimų interpretacijų individualizavimą, 1991, 1992 ir 2007 m. tyrimų duomenų analizę žr.: ŠUTINIENĖ I. Tautos istorijos pasakojimo simboliai Lietuvos gyventojų tautinėje vaizduotėje, in: *Nuo Basanavičiaus, Vytauto Didžiojo iki Molotovo ir Ribbentropo: atminties ir atminimo kultūrų*

Naratyvo variacijose tebėra ryškūs netekties (gedulo, traumos) šleifas. Lakūnai yra aukos, kažkas yra kaltas dėl tragiškos jų žūties, tik neaišku, kas. Užuoat diskutavus apie konkrečias katastrofos priežastis, tęsiama poetinė refleksija, tik jau visai kitu būdu: ironija, sarkazmu, atmetimu ir neigimu. „Soldino miško paslapčiai“ ir sovietinei legendai nebepritampant ir nesant alternatyvos patiriama įtampa. Naujoji karta ją prilygino bergždžiam kankinystės kultui ir jos įveikai pasitelkė savitą interpretaciją – prakalbo apie „Dariaus ir Girėno kompleksą“¹⁰³⁶. Po to prabilo apie „Dariaus ir Girėno sindromą“¹⁰³⁷. Tai galima pavadinti dezorientuotu tradiciniu naratyvu: lakūnų žygis tarytum nuvainikuojamas, bet jam vis tiek priskiriama ypatingų galių, nes jis esą „ilgam pakirto pasitikėjimą savo jėgomis“; tuo aiškinama ne tik tautos praeitis, bet ir dabartis, išveikiamas nerimas ir neviltis bendrai abejojant „lietuvių sugebėjimu pasiekti užsibrėžtus tikslus“¹⁰³⁸. Prieštaringas neigimas – naujas reiškiny s naratyvo kaitoje. Tačiau kartu jis patvirtina mitui artimą naratyvo prigimtį ir iš jos kylančią nepranokstamą galią: sieti individualias ir kolektyvines, momentines ir permanentines reikmes, supinti įvykius, išgyvenimus ir įsivaizdavimus, ir pagal esamą, gyvą poreikį (per-)kurti tikrovę.

Akivaizdžiai vyksta s tolsmas nuo „prifantazuotų, prisapnuotų ir prisvajotų“ kultūrinių idėjų kol kas nesibaigė. Galbūt tai – Lietuvoje pagaliau bręstančio kultūrinės politinės savivokos ir politinės praktikos suartėjimo ženklas¹⁰³⁹? Kad ir kaip būtų, atsiribojus nuo tolimų perspektyvų galima konstatuoti jau pasireiškusią tendenciją: į populiarių naratyvą nieko esmiškai naujo neįdėjus, tarsi tapo madinga mėginti iš jo išgauti dar daugiau prasmių, siekti naujumo įspūdžio ir žinojimo patyrimo. Tačiau „tokio tipo žinojimas

transformacijos XX–XXI amžiuje. (Sud. NIKŽENTAITIS A.) Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2011, p. 297-327.

¹⁰³⁶ UDRYS D. Dariaus ir Girėno kompleksas (transliuota per Laisvosios Europos radiją) // *Draugas*, 1997-05-17. Skaitytojų atsiliepimai 1997 m. gegužės 23, 30, birželio 03, 06, 10, liepos 8 d. „Draugo“ numeriuose, išskyrus vieną išimtį, - griežtai neigiami.

¹⁰³⁷ KAIRYS S. (dimisijos plk.) Ar S. Dariaus ir S. Girėno sindromas įveiktas? // *15min.lt*, 2014-10-30. Prieiga: <<http://www.15min.lt/naujiena/aktualu/komentarai/stanislovas-kairys-s-dariaus-ir-s-gireno-sindromas-iveiktas-500-463181>>, žiūrėta 2016-01-23.

¹⁰³⁸ *Ibid.*

¹⁰³⁹ „Kultūriniai tapatybės įvaizdžiai politiškai konkretinami ir artikuliuojami, jie skatina apibrėžti politinius vertybinius orientyrus. Jie ima aktyviai veikti politinę praktiką, meta iššūkius politinei argumentacijai.“ PUTINAITĖ N. Trys lietuviškosios Europos: tauta, Europa, ES dabartinėje tapatybėje. Vilnius: Lietuvos Katalikų Akademija, VšĮ „Naujasis židinys-Aidai“, 2014, p. 195.

niekada nebaigtas, niekada negalutinis.“¹⁰⁴⁰ Atkakliai ieškoma to, ko naratyve iš principo nėra, negali būti: kognityvaus, racionalizuoto pažinimo. Toks siekis begalinis ir skausmingas, net ir „banalus“¹⁰⁴¹, jis tarsi pergudrauja kūrėją ir įdarbina jį Sizifu. Taigi kalbant iš esmės, naujausiame naratyvo kaitos etape, kaip ir ankstesniuose, kūrėjams ir ypač tyrėjams trūko ne valios, o galios atpažinti, pripažinti, įvardyti ir pagaliau patenkinti žinojimo reikmę. Ši buvo prieš 83 metus ir tebėra šiandien: atsakymų tebelaukiama.

Apibendrinant ilgalaikę naratyvo kaitą, svarbiausia pastebėti pagrindinę jo savybę. Tai – išliekantis dvilypumas: pažinimo *status quo* ir nuo jo priklausomo turinio statiškumas; jausenos ir vaizduotės perkuriamos formos dinamiškumas. Kaitos etapai Lietuvoje klostėsi dėsningai – sulig nepriklausomybės, okupacijų, atkurtos nepriklausomybės laikotarpiais; istorinio poveikslo, vaizdinio ir siužeto struktūra kito besimainant istorijos paradigmoms (tautinei, marksistinei, liberaliai)¹⁰⁴². Atsižvelgiant į paraleliai vykusią naratyvo raidą JAV ir į specifinius nagrinėjamo atvejo poslinkius, patikslinti tokie etapai: 1933 – 1940, 1940-1944-1957, 1957-1969, 1969-1983-1990, 1990-1996-2013 m. Svarbu, kad daugelyje iš jų nustatyta didesnių ar mažesnių pažinimo iniciatyvų, bet kiekviename susidurta su kliūtimis, kurių nepajėgta įveikti.

Atminimo, įamžinimo iniciatyvos reikėsi dviejuose pagrindiniuose centruose – Čikagoje ir Kaune. Pirmiausia, didžiulės reikšmės turėjo LAK iškeltos idėjos ir brandintos iniciatyvos. Dėl 1933 m. susiformavusios oficialios traktuotės – politinės rokiruotės, jurisdikcijos slinkties iš JAV į Lietuvą – didžiausi pažinimo lūkesčiai buvo siejami su LAK planuota monografija. Šis kolektyvinis užmojis nevalingai susilpnino 1933 – 1935 m. Čikagoje vykdytą autorinę iniciatyvą (be to, šiai pakenkė įtampos tarp autoriaus ir Lietuvos

¹⁰⁴⁰ JONUTYTĖ J. Tradicijos sąvokos... p. 166-167.

¹⁰⁴¹ „Iš esmės tam pačiam turiniui – tiems patiems jausmams, sąvokoms – suteiki asmenišką, adekvatesnę formą laiko sukurtų aplinkybių kontekste. Tai – natūralus, net banalus procesas. Žinoma, naujumo sąvoka keblė: gyvenimo ir mirties scenoje keičiasi tikrai vaidybos elementai, bet ne pati spektaklio esmė.“ PARULSKIS S. Mano karta bijo rimtai kalbėti apie rimtus dalykus. // Trys pjesės. Vilnius: Baltos lankos, 2006, 18.

¹⁰⁴² Pagal: MERKINAITĖ S. Politinis subjektas istorijos mokyme; in: Istorija kaip politinio mąstymo veiksnys/ Straipsnių rinkinys. Vilnius: VU, Vilniaus universiteto leidykla, 2012, p. 111.

diplomatų). LAK monografija liko neišleista, o P. Jurgėlos savotiškoje izoliacijoje parašyti „Sparnuoti lietuviai“ su garsiuoju skyriumi „Soldino miško paslaptis“ tapo unikaliu leidiniu ir „nepranokstamu šaltiniu visiems“. Idealizuotas ir beletrizuotas pasakojimas ilgiausiai įsitvirtino JAV ir tarpo Lietuvoje bent iki 1945 m.

1957 – 1969 m. LKP CK ideologų įgyvendinta naratyvo transformacija tapo niūriausiu įrodymu, kad empiriniu pažinimu pakankamai nepagrįstas, fiksacijomis realioje praeityje nesutvirtintas pasakojimas gali įgauti „antipažinimo“ ir net „antiatminimo“ (lėtinio užmiršimo) formas. Tautos didvyrių „reabilitavimas“ buvo tipingos metodikos rezultatas – vienas iš daugelio kitų¹⁰⁴³. Ideologinio svorio ir propagandos masto požiūriu tai – ne pats reikšmingiausias atvejis¹⁰⁴⁴. Užtat jo įgyvendinimas išskirtinis: propagandine akcija tapo ir paslėptų lakūnų palaikų perlaidojimas. Ši transformacija ypatinga dar ir tuo, kad tebėra aktuali: jei, tarkime, Žalgirio mūšio ar Pilėnų sovietinė interpretacija šiandien vargiai įmanoma (vaizdžiai sakytume, kad šaltojo karo laukuose kovojęs Margiris mirė), tai S. Darius ir S. Girėnas vis dar suvokiami kaip didvyriškos aukos, nors nebeaišku kieno (nacionalistų buržuazijos? Vokiečių fašistų? Baisios audros? Jei ne, tai gal paties likimo?). Oficialiam diskursui adaptuota legenda (sukurta kaip „propagandinis ginklas“) padarė dvejopą poveikį naratyvo kaitai: atkirto jį nuo istorijos tyrimų ir perkėlė į aviacijos sporto, etninės ir populiaros kultūros lauką. Sovietmečio sąstingio laikotarpiu legenda išliko stabili; populiarumo viršūnę ji pasiekė 1983 m.

Čikagoje pažinimo raidą 1940 – 1957 m. slopino aukštesnis politinis prioritetas (kova už Lietuvos valstybingumą). Vėliau užmojus pakirto LKP CK, „organų kontrolei“ perėmęs istorinio skrydžio 25-mečio minėjimo iniciatyvas. Tema nagrinėta ribotai: siaurame problematikos lauke, verčiantis tais pačiais šaltiniais ir vis ta pačia tyrimo prieiga, nesvarstant kompleksiško tyrimo idėjos.

¹⁰⁴³ P.vz., tarpukario ir sovietmečio legendoms apie S. Darių, S. Girėną taikytina Pilėnų legendos variacijų skirtis: „Vieną interpretaciją galima pavadinti tautine-romantine, kitą – sovietine-internacionalistine.“ BARONAS D., MACIULIS D. Pilėnai ir Margiris... p. 34.

¹⁰⁴⁴ Plg. konceptualiai svaresnių LDK naratyvų – Žalgirio mūšio, Pilėnų bei Margirio – virsmus. Vėlesnio, aštunto dešimtmečio atvejo analizė: ŠVEDAS A. Filmo „Herkus Mantas“ istorija: kaip sovietmečio lietuvių kinematografas buvo (ne)panaudotas Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės vaizdinio refleksijoms // *Lietuvos istorijos studijos*, t. 32, Vilnius, 2013, p. 125-153.

Galiausiai, atkuriant ir atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, pažinimo iniciatyvos dar kartą susitelkė Kaune. 1990 – 1996 m. buvo ypač daug žadantis laikotarpis. LAM ir VDKM susibūrė nebūtinai profesionalūs istorikai, užtat aukštai motyvuoti tyrėjai, kupini energijos ir kūrybinių sumanymų. Bet tyrimo iniciatyvos vėl liko neišplėtos. Jos nepasireiškė ir 2013-aisiais, Lietuvoje antrą kartą minint S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą metus.

Užsitęsęs pažinimo sąstingis ir postmodernybės įtampos sukūrė prielaidas naujam reiškiniui: paties naratyvo fundamento, didvyrių statuso kvestionavimui, atmetimui ar atviram neigimui. Būseną – tarytum gili demotivacija, sovietmečio nuobodulį pakeitęs postmodernybės nuovargis. Simptomai – popularioje žiniasklaidoje išgarsintas, S. Dariaus ir S. Girėno vardais pavadintas sindromas ir kompleksas; kultūros lauke įvairių žanrų profesionalioje kūryboje užsimezgsios alinančios „naujumo paieškos“ (teatro spektakliai, pjesės, komiksai). Nepaisant tradicinio simbolio gajumo ir sukakčių progomis reiškiamos pagarbos istorinei praeičiai, kultūros lauke perpasakojamame naratyve tragizmą, paslapties ir herojiškumo aurą išstumia ironija, sarkazmas, komedija, absurdo dramos elementai. Didžiuoju naratyvu ir žymiuoju simboliu, *Dariumi ir Girėnu* reiškiamą kolektyvinių idėjų (vienijančių, vertybiškai ir laikiškai orientuojančių) sistema, vaizdžiai tariant, dėl negatyviai veikiančių sudėtingų sąlygų galiausioje maršruto fazėje įgijo krizės apraiškų – pasiremiant terminologija iš 1933 m. oficialių katastrofos tyrimų, tikėtina dezorientacija po ilgo skrydžio.

IŠVADOS.

Skrydžio per Atlantą idėjos raida ir jos įgyvendinimas 1932 – 1933 m. buvo gerokai sudėtingesnis vyksmas nei romantinis polėkis, kuris išgarsintas vadinamame lakūnų Testamente, – populiariausiame, meninio stiliaus, teisinės galios neturinčiame *S. Dariaus ir S. Girėno bylos* dokumente. Istorinis vyksmas neatsiejamas nuo makro kontekstų: JAV ir pasaulio aviacijos raidos, pokyčių ekonomikoje, teisėje, politikoje (dotacijų injekcijos ir finansinių srautų perskirstymas JAV rinkoje, Aviacijos aukso amžius, Didžioji depresija, griežtinama valstybinė oro teisė, Europoje aktualizuotas oro erdvės saugumas, suaktyvinta stebėseną, pasyvi ir aktyvi gynyba). Mikro kontekstas – lakūnų biografijų epizodai, ypač susiję su jų mėgėjišku ar (S. Dariaus atveju) profesionaliu skraidymu ir atitinkamų verslo idėjų įgyvendinimu JAV. Dinamiška makro procesų, biografinių momentų visuma sukūrė prielaidas išplėtoti asmeninę S. Dariaus idėją (vienam savarankiškai perskristi Atlantą) į visuomeninį projektą: perskristi Atlantą dviese, Amerikos lietuviams remiant. Skrydžiui ruošiasi vienerius metus JAV, daugiausia Čikagoje ir Niujorke. Pasirengimas gerai dokumentuotas, plačiai aprašytas. Vis dėlto istoriografijoje naudota mažai šaltinių ir apribota problematika; nepakankamai nagrinėti net biografiniai aspektai. Šiame darbe pirmąkart išanalizuota 1930 – 1933 m. S. Dariaus skraidymo knygelė, kuri informatyvi ne mažiau nei plačiai žinomas 1932 – 1933 m. jo dienoraštis (žr. Priedą nr. 2).

Pasirengimas skrydžiui skirtinas į I pusmetį (1932 m. liepa – gruodis) ir II pusmetį (1933 m. sausis – liepa). Spręsti šie pagrindiniai uždaviniai: kurti palankią viešąją nuomonę (išlaikyti aviacijos naujovėmis persisotinusios JAV visuomenės dėmesį ir užsitikrinti paramą ekonominio sunkmečio sąlygomis), privačiais lakūnų (ir jų giminių) pinigais bei Amerikos lietuvių paramos lėšomis suformuoti reikiamą biudžetą, techniškai pasirengti skrydžiui, parengti skrydžio planą, įteisinti skrydį. Pastangos buvo maksimalios, rezultatai – daliniai. Sprendimus komplikavo šie veiksniai: objektyvūs (užsitęsęs sunkmetis, politiškai susiskaldžiusi ir nepajėgi ilgalaikiai santalkai Amerikos

lietuvių bendruomenė, griežtinama JAV oro teisė, per „Atlanto karštinę“ sustiprėjusi konkurencija, politinės įtampos Europoje, pagaliau, skrydžiui nepalankios orų sąlygos) ir subjektyvūs (patirties ir kompetencijų stoka, komunikacijos, administravimo ir vadybos nesklaidumai, neadekvatus pareigų ir teisinės bei finansinės atsakomybės paskirstymas, S. Dariui rizikingai patikėta ir jo paties prisiimta įsipareigojimų našta). I-uoju pusmečiu optimizmą sąlygojo Lietuvos diplomatų JAV palaikymas (teiktas prieštaringu visuomeniniu statusu, dėl kurio po katastrofos diplomatai ilgai ir sunkiai aiškinosi URM ir Amerikos lietuviams) ir Aviacijos švenčių sąlyginė sėkmė (daug dalyvių, nors nedaug pajamų). II-uoju pusmečiu stresą, skubėjimą ir veikiau pesimizmą sąlygojo vėluojančios ir nepakankamos paramos lėšos (nepasiteisino alternatyvūs finansavimo būdai), atitinkamai mažtančios sąlygos techniniam pasirengimui (ne tik lėktuvui modifikuoti ir radijo įrangai pirkti, bet ir lavinti specialius pilotavimo bei navigacijos įgūdžius), o taip pat – 1933 m. kovą JAV įsigaliojusios sugriežtintos skrydžių į užsienį taisyklės.

Neišspręsti, finalinėje parengtyje akivaizdūs ir po katastrofos ypač didelės reikšmės įgiję trūkumai buvo šie: lakūnai minimaliai treniravosi (įgulai ypač svarbūs skaičiuojamosios navigacijos ir instrumentinio skridimo įgūdžiai buvo vidutiniai (Diagrama nr. 2 Priede nr. 2)); skrydžio planas tik iš dalies suderintas ir patvirtintas (Vašingtonui ir Kaunui detalai nepatikslintas planuojamas maršrutas ir nurodytas kitas, beveik 3 savaitėmis vėlesnis išskridimo laikas); lakūnų, lėktuvo ir skrydžio teisinis statusas buvo prieštaringas (išskridimo dieną Vašingtone pradėtas oficialus tyrimas dėl galimai neteisėto skrydžio); liko neapsaugoti lakūnų ir jų artimųjų turiniai interesai (lakūnai ir lėktuvas nebuvo apdrausti, teisinių testamentų nepalikta, katastrofos atvejis nenumatytas Turto globėjų ir S. Dariaus ir S. Girėno tarpusavio sutartyje (žr. Priedą nr. 3)).

Nors istoriografijoje vis polemizuojama dėl „Lituanicos“ faktinio skrydžio, reikia konstatuoti, kad jis už Niufaundlando iki Vokietijos nedokumentuotas: žymos žemėlapiuose baigiasi po starto praėjus maždaug 10 val. 25 min., skrendant virš Atlanto; čia kol kas neiššifruoti keli navigaciniai skaičiavimai. Tolesnio skrydžio metu lakūnų daryti užrašai per katastrofą

neiškilo arba yra neatrasti, todėl faktinis skrydis išlieka nežinomas. Tarpdalykiniu tyrimu patikslintos orų sąlygos: meteorologinės reanalizės metodu nustatyta, kad skrydį virš Atlanto ir Europos galėjo koreguoti ar komplikuoti (daryti įtaką maršrutui, kuro sąnaudoms, žmogiškoms galimybėms) trys nepalankių orų zonos (žr. Priedą nr. 4). Be to, daugiopai patvirtinta, kad navigacijos sąlygos – ypač skrydžio pabaigoje naktį ties Vokietija – buvo ekstremalios. Bent S. Darius (įgulos vadas, maršruto sudarytojas, skrydžio navigatorius) riziką prisiėmė sąmoningai, buvo įspėtas ir nusimanė apie gresiančius sunkumus: netekus radionavigacijos galimybės, iš papildomų orientavimosi būdų liko astronavigacija, kurios nauda skrendant per Atlantą tebuvo sąlyginė, teorinė; tik iš dalies parengti atsarginiai maršrutai (kuriuos gal teko pasirinkti paskutiniu momentu gavus naujausią orų prognozę ir atmetus pagrindinį, geriausiai paruoštą maršrutą per Berlyną); skrydis Europoje anaipol nebuvo lengviausia maršruto dalis (kaip viešai tikino S. Darius), nes naktį laukė iš principo sudėtingos vizualaus orientavimosi sąlygos Vokietijos Baltijos pakrantėje ir ties Dancigo miestu, vengtinas Lenkų koridorius ir draudžiamos zonos. Katastrofos įvyko tik keliasdešimt kilometrų nuo planuoto (LAK pasiūlyto ir Aviacijos viršininko patvirtinto) pagrindinio maršruto per Berlyną; ši vieta – tik už keliolikos kilometrų nuo 1937 m. Vokietijos oficialiai paskelbtos neskraidymo zonos ties siena su Lenkija. Katastrofos metu apylinkėse buvo palyginti gerų orų properša; taigi audringi orai – viena galimų katastrofos prielaidų, o ne finalinė priežastis. Skrydžiui ir jo finalui Vokietijoje galėjo turėti reikšmės abiem lakūnams suprantama aplinkybė: pažeidus išskridimo procedūras ir skrendant be leidimo, nusileidus bet kur kitur, o ne Lietuvoje, jiems grėsė JAV Prekybos departamento sankcijos. Be to, skrydis *Atlanto karštinės* kontekste išsiskyrė būtent siekiu be nutūpimo nulėkti į Kauną. Lakūnų požiūriai skyrėsi: S. Girėnas ragino atlikti įteisinimą, S. Darius jį nutraukė; S. Girėnas reikalavo saugumo garantijų, S. Darius principingai siekė tikslo. Pavojai vertinti skirtingai, o tai galėjo kliudyti laiku sutarti leisti anksčiau, dar prieblandoje, ir išvengti kraštutinės rizikos maksimaliai ilgai išsilaikant ore virš Vokietijos. Šios aplinkybės oficialiuose

tyrimuose ignoruotos; maršruto per Berlyną tikimybė ypač kategoriškai neigta.

Katastrofa įvyko Vokietijai strategiškai svarbiame regione (žr. Priedą nr. 5). Tai nulėmė ne paslaptinę smurtinę lakūnų žūtį (tradiciškai menamą lėktuvo apšaudymą), o tvirtą Berlyno nuostatą ir koordinuotus veiksmus: skubiausiai pateiktos užuojautos Lietuvai, aktyviai talkinta išgabenant JAV lakūnų palaikus bei skrydžio relikvijas į Kauną, siekta užkardyti „laukinius gandus“. Svarbiausi sprendimai ir veiksmai po katastrofos klostėsi Berlyne, Kaune ir Vašingtone (intensyviausiai – savaitę, vėliau dar kelis mėnesius), po to susitelkė Kaune ir Čikagoje (Berlyno ir Vašingtono vaidmuo po 1936 m. nuslopo).

Vienas svarbiausių momentų – po katastrofos staiga įvykusi „politinė rokiruotė“, jurisdikcijos ir istorinės atminties slinktis iš JAV į Lietuvą. Valstybės departamentas per parą suformavo nesikišimo poziciją. Prekybos departamentas nutraukė tyrimą dėl „Lituanicos“ starto (kaltinimus paviešino, bet formaliai jų neįrodė). Vašingtonas nusišalino nuo katastrofos bei natūralizuotų JAV piliečių žūties priežasčių tyrimo: teisiniai argumentai (skrydžio statusas, artimųjų valia) ir politiniai interesai (izoliacionizmas) sudarė prielaidas remti Lietuvos iniciatyvas ir diplomatiškai atsiriboti. Vokietija siekė atomazgas minimalizuoti (slopinti skrydžio ir katastrofos rezonansą, įamžinimo mastą), o Lietuva – sureikšminti (garsinti skrydį ir katastrofą, rūpintis įamžinimu). Lemtingas pokytis įvyko mažiau nei per 24 valandas 1933 m. liepos 17-18 d.: JAV neprieštaraujant ir atsitraukiant, Vokietijai aktyviai pritariant, o Kaune raginant Lietuvos aeroklubui (LAK), Lietuvos vyriausybė priėmė politinį sprendimą pargabenti į Kauną JAV lakūnų palaikus ir jų privačią (Turto globėjų sutartimi Čikagoje valdomą) nuosavybę, surengti valstybines laidotuves. Po savaitės ministro pirmininko nurodymu Kaune pradėtas palaikų tyrimas bei balzamavimas ir katastrofos priežasčių tyrimas buvo toks pat netoliaregiškas politinis sprendimas: išprovokuotas visuomenės spaudimo ir, tikėtina, vilties pelnyti politinių dividendų. Ryškus skubos požymis – artimųjų Čikagoje ir Kaune valia: jų atsiklausta pavėluotai (po katastrofos Vašingtonas parą laukė giminių Čikagoje sprendimo; Kaunas veikė nedelsdamas). Kai kurios procedūros Kaune, antai, balzamavimas įvykdytas

nesant teisinio pagrindo ar formalios balzamavimo praktikų profesinės etikos (tokios teisinės normos Lietuvoje plačiau svarstytos ir diegtos po 2007-ųjų); neviešintas tikslas – balzamuojant palaikūs sukurti galimybes pakartotinėms ekspertizėms ateityje – moksliskai vertintinas kaip nepagrįstas ir beprasmiškas.

Dėl daugelio aspektų abu oficialius katastrofos tyrimus – Soldine policininkų atliktą ir Berlyne Brandenburgo oberprezidento institucijos bei Aviacijos ministerijos patvirtintą Pranešimą, o taip pat Kaune Aviacijos karininkų atliktą bei Tarpžinybinės komisijos patvirtintą Aktą – tenka vertinti kaip formalius, politiškai angažuotus, neobjektyvius ir neišbaigtus. Aviacijos plk. ltn. A. Gustaičio vadovaujamos pakomisės išvadų Aktas paskelbtas Lietuvos spaudoje, tad jame iškelta hipotezė populiariausia („Lituanica“ praskrido Škotijos šiaurę, už Stargardo priskridus atmosferos frontą suko Berlyno link, dėl sunkių atmosferinių sąlygų ir motoro veikimo defektų ketino leistis, skrido per žemai, užkliuvo už medžių viršūnių). Akte argumentacija sekli, perdėtai idealizuota skrydžio parengtis, naudoti pirminiai duomenys, nepasitelkti svarbūs prieinami šaltiniai (mažai tikėtina, nors neatmestina, kad Akte tyčia neįvardyti visi naudoti šaltiniai, kurie kol kas nenustatyti). Berlyno Tempelhofo oro uosto apsaugos mjr. Hattendorffo vadovaujamų tyrėjų Pranešimas buvo žemesnio lygio raportas. Jis persiųstas Lietuvos URM (pačiai prašant), bet viešai neskelbtas (JAV diplomatai Berlyne Pranešimu nesidomėjo, Valstybės departamentas rėmėsi tik A. Gustaičio pakomisės Aktu). Vokiečiai pirmi, vieninteliai dirbo katastrofos vietoje, bet ypač skubėjo: tyrimą atliko ir patvirtino per savaitę, t. y. bent 6 kartus greičiau nei lietuviai. Iškelta hipotezė (lakūnams nebuvo reikalo leistis Berlyne, jie atskrido nuo Anglijos, dėl į rytus blogėjančio oro ir ypatingai tamsios nakties prarado orientaciją, didelio nuovargio ir benzino trūkumo priversti bandė leistis nepatogioje vietoje, skrido per žemai, kliudė medžių viršūnes) paremta vietiniu tyrimu ir atsargiomis teorinėmis prielaidomis. Greta tiesioginės funkcijos, oficialiais tyrimais Vokietijoje ir Lietuvoje patenkinta politinė reikmė. Berlyne ir Kaune dėl skirtingų priežasčių siekta saugoti viešą rimtį, tramdyti gandus apie pašovimą, išvengti insinuacijų vyriausybėms, neeskaluoti įtampos tarpusavyje. *Raison*

d'état patenkinta aukojant galimybę savalaikiai aiškintis sudėtingas aplinkybes.

Gandai apie pašovimą kilo prancūzų, belgų, t. p. vokiečių socialdemokratų opozicijos užsienyje spaudoje. Jie sietini su Vokietijoje vykusiu, užsienio žvalgybų intensyviai stebimu ir užsienio vyriausybėms neoficialiai žinomu karinės infrastruktūros kūrimu – ypač pasienio zonose Vokietijos pietvakariuose. Šiaurės rytų regiono, kur įvyko katastrofa, strateginę reikšmę (ir Vokietijos interesą kratytis tarptautinio dėmesio) patvirtina neskraidymo zonos prie pat katastrofos vietos paskelbimas 1937 m. ir užsienio diplomatų reakcija. Pretekstas (bet ne pagrindas) gandams buvo Vokietijoje stiprinta civilinė aviacija ir pasyvi oro gynyba – organizacijos, mokymai, pratybos, propaganda; 1933 m. vasarą ypač stiprinta oro erdvės stebėseną, o jos saugumas ir gynyba eskaluota kaip viena svarbiausių ir skubiausių valstybės reikmių. Dėl to gandai apie „Lituanicos“ pašovimą buvo nei pagrįsti (kaip įtarta „Soldino miško paslapyje“ ir vėliau tvirtinta sovietiniame naratyve), nei „laukiniai“ (kaip 1933 m. teigė vokiečių diplomatai). Vokietijos reakcijos į katastrofą, tiesioginių įrodymų stygius ir ypač gandų sklaidos dinamika (iki katastrofos jų išvis nebuvo) leidžia tai vertinti kaip politizuotus perdėjimus.

Įamžinimo iniciatyvos susitelkė Čikagoje ir Kaune. Lietuvoje (memorialo prie Soldino atveju – ir Vokietijoje) Tarpžinybinės komisijos kuruoti projektai užtruko iki 1935 – 1937 m., o LAK savarankiški užmojai po 1940 m. žlugo. Subjektyvus trikdys – svarbius įamžinimo projektus įgyvendinusių karininkų polinkis aktyviai dalyvauti valstybės politiniame gyvenime (primintini nušalinimai po 1934 m. birželio nepavykusio perversmo, tremtys ir suėmimai 1940, 1941 m.). Objektīvūs veiksniai – biurokratinės (Berlyne – ir politinės) kliūtys, dėl „Lituanicos“ keblaus teisinio statuso ir politinės rokiruotės Tarpžinybinei komisijai iškilę „sudėtingo juridinio pobūdžio“ klausimai, šlyjantys Lietuvos ir Vokietijos santykiai. Neigiamos įtakos darė ir Amerikos lietuvių insinuacijos Lietuvos vyriausybei, kurias pakurstė klaidingai interpretuota diplomatų bičiuliška pagalba lakūnams: esą Lietuva finansiškai neparėmė skrydžio, nepajėgė užtikrinti tinkamo katastrofos priežasčių ištyrimo ir tesiekė politinės naudos. Amerikos lietuvių *pretenzijos* – peticijos,

rezoliucijos, asmeniniai prašymai – dėl papildomo ar nepriklausomo katastrofos priežasčių tyrimo Kaune galutinai atmetos 1934 m. gegužę, Vašingtone Valstybės departamentas jas „atmušinėjo“ bent iki 1935 m. Pastaroji aplinkybė apribojo pažinimo siekius Čikagoje, užtat ten išeivių lėšomis sklandžiai ir greitai įgyvendinti kultūriniai projektai (1935 m. – monografija, monumentas, „Lituanicos II“ skrydis). Praktiškai bendrai, konkrečiai veiklai lietuviai JAV ir Lietuvoje nesusitelkė: JAV būta nuoskaudų Lietuvos vyriausybės atžvilgiu, Lietuvoje išliko įtarimų Vokietijos atžvilgiu, ir bent įamžinimo darbai abipus Atlanto planuoti ir vykdyti ne išvien, o atskirai. Nuo 1940 m. įamžinimo iniciatyvas pakirto Lietuvos okupacijos; Amerikos lietuviai susitelkė kovai už Lietuvos laisvę, Kaune naratyvu manipuliavo sovietų ideologai. Atkūrus nepriklausomybę, įamžinimo iniciatyvos iki 1996 m. suaktyvėjo Kaune, bet vėliau per 20 m. nebuvo išplėtotos. Naratyvo kaitos etapai iš esmės atitiko istorijos paradigmas – tautinę, marksistinę, liberalią.

Moksliniu požiūriu, „Lituanicos“ skrydis kaip *istorinis vyksmas* išliko nepažintas, neįsisąmonintas ir neįprasmintas. Iškalbingas pavyzdys – beveik nuolat eksponuotos ir lig šiol mokslškai netirtos „Lituanicos“ nuolaužos (plg. projektą „Lituanica-3D“ Priede nr. 6). Sampratoje įsivėlė vadinama rato klaida: argumentai kildinami iš tezių, o ne atvirkščiai. Tai lėmė trys pagrindinės priežastys. Pirma, dėl prieštaringos skrydžio parengties, teisinio statuso, politinės rokiruotės (ir dėl to, kad 1933 m. staigiai aprėpti trijose šalyse pasklidusios informacijos buvo neparanku ir neįmanoma) iškart užsifiksavo neadekvatus požiūris, rezgėsi supaprastintas, idealizuotas ir vis labiau mitologizuotas *naratyvas*. Antra, dėl nusistovėjusios *traktuotės* išliko sudėtinga prieiga prie šaltinių, nesiplėtė duomenų bazė. Trečia, tapo įprasta tenkintis ribotais konceptais ir pažintiniais interesais; eliminuotas problematikos kompleksas, sietinas su humanitariniais, socialiniais, techniniais ir gamtamoksliniais tyrimais. Dėl pažinimo *status quo* kito tik naratyvo forma, o turinys stagnavo; dirbtinai ir brutaliai jis perdarytas tik kartą, sovietų Lietuvoje 1957 – 1969 m. Rato klaidos neišjudino kintančios politinės santvarkos ir ideologijos slinktyms, medijų perversmai, socialiniai ir kultūriniai virsmai.

DARBE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS

Archyvai, rankraštynai ir kai kurie rinkiniai:

BLKM – Balzeko lietuvių kultūros muziejus
BLKM DGK – BLKM Dariaus ir Girėno kolekcija (angl. *Darius-Girėnas Collection*)
JVNA – Jungtinių Valstijų nacionalinis archyvas
HIA – Huverio instituto archyvas
KAA – Kauno apskrities archyvas
LAM – Lietuvos aviacijos muziejus
LCVA – Lietuvos centrinis valstybės archyvas
LDM – Lietuvos dailės muziejus
LYA – Lietuvos ypatingasis archyvas
LNM – Lietuvos nacionalinis muziejus
UPENN – Pensilvanijos universitetas (*University of Pennsylvania*)
VDKM – Vytauto Didžiojo karo muziejus
VDKM ARA – VDKM Aleksandro Račkaus archyvas
VDKM EJA – VDKM Edmundo Jasiūno archyvas
VUB RS – Vilniaus universiteto bibliotekos Rankraščių skyrius

Kita:

AT – Aukščiausioji taryba
JAV – Jungtinės Amerikos Valstijos
FAI – Tarptautinė aeronautikos federacija (pranc. *Fédération Aéronautique Internationale*)
KAM – Krašto apsaugos ministerija
KGB – Valstybės saugumo komitetas prie SSRS Ministrų tarybos (rus. *КГБ, Комитет Государственной Безопасности*)
LAK – Lietuvos aeroklubas
LGGRTC – Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos tyrimo centras
LKP CK – Lietuvos komunistų partijos Centro komitetas
LLKS – Lietuvos laisvės kovotojų sąjunga
LNB – Lietuvos M. Mažvydo nacionalinė biblioteka
LNP – Lietuvos nacionalistų partija
LR – Lietuvos Respublika
LSSR – Lietuvos Sovietų Socialistinė Respublika
LEU – Lietuvos edukologijos universitetas
LU – Lietuvos universitetas
NKVD – Vidaus reikalų liaudies komisariatas (rus. *НКВД, Народный комиссариат внутренних дел*)
SSRS – Sovietų Socialistinių Respublikų Sąjunga
URM – Užsienio reikalų ministerija
VDR – Vokietijos Demokratinė Respublika
VDU – Vytauto Didžiojo universitetas
VFR – Vokietijos Federacinė Respublika
VRM – Vidaus reikalų ministerija
VU – Vilniaus universitetas

Kariniai laipsniai:

ats. – atsargos
brg. gen. – brigados generolas
gen. – generolas
gen. št. – generalinio štabo
kpt. – kapitonas
ltn. – leitenantas
mjr. – majoras
plk. – pulkininkas

ŠALTINIŲ IR LITERATŪROS SĄRAŠAS

ŠALTINIAI

ARCHYVINIAI DOKUMENTAI

(archyvų ir bibliotekų rankraštyių fondai):

BALZEKO LIETUVIŲ KULTŪROS MUZIEJUS

DGK (*Darius-Girėnas Collection*) – S. Dariaus asmeninis archyvas ir kiti nekataloguoti (tyrimo išvykų metu 2011, 2012 m.) S. Dariaus ir S. Girėno dokumentai

BRANDENBURGO ŽEMĖS ARCHYVAS

Rep. 3b – Frankfurto prie Oderio apskrities administracija (*Regierung Frankfurt am Oder*).

HUVERIO INSTITUTO ARCHYVAI (*Hoover Institution Archives*)

Edvardo Turausko dokumentai (*E. Turauskas Papers*; Accession No. 80086-14.22)

Petro P. Daužvardžio dokumentai (*P. P. Daužvardis Papers*; Accession No. 80086-14.22)

JUNGTINIŲ VALSTIJŲ NACIONALINIS ARCHYVAS

RG 59 – Valstybės departamentas (*B 5269 – Darius & Girch; Waitkus, Felix* ir kt. bylos; *B 6827 – Aviacija Lenkijoje, Baltijos valstybėse; M 1178 – Lietuvos vidaus reikalai*)

RG 165 – Karo departamentas (*M 1508 – Susirašinėjimo dokumentai, karinės žvalgybos sk.; LM 193 – konfidencialūs dokumentai, susiję su Vokietijos vidaus reikalais*)

KAUNO APSKRITIES ARCHYVAS

61 – Kauno miesto savivaldybė. Įmonių skyrius (miesto tarybos posėdžių stenogramos – gatvės pavadinimo, lakūnų sutiktuvų reikalai).

66 – Kauno miesto savivaldybė. Pasų skyrius (asmenų dokumentai).

218 – Kauno miesto savivaldybė. Statybos skyrius (paminklo statymo reikalai).

219 – Kauno miesto savivaldybė (susirašinėjimas, posėdžių stenogramos).

LIETUVOS AVIACIJOS MUZIEJUS

LRa – leidinių rinkinys (LAK įstatai, LAK 1933 m. fotografijų albumas)

LIETUVOS CENTRINIS VALSTYBĖS ARCHYVAS

378 – VSD. Spaudos skyrius; ap. 5 (periodikos sąrašai; baudos; draudžiami leidiniai)

383 – URM; ap. 2; 7 (vidiniai ir išoriniai, Tarpžinybinės komisijos dokumentai)

631 – VDU; ap. 1; 7 (Medicinos fakultetas; Studentų asmens bylos)

648 – Lietuvos pasiuntinybė Londone, ap. 1

650 – Lietuvos generalinis konsulas Ciuriche, ap. 1

656 – Lietuvos pasiuntinybė Vašingtone, ap. 1; 2

658 – Lietuvos generalinis konsulas Niujorke, ap. 1

663 – Lietuvos generalinis konsulas Čikagoje, ap. 2

683 – Lietuvos pasiuntinybė Vienoje, ap. 1

851 – Lietuvos telegramų agentūra „Elta“, ap. 1

923 – LR Ministrų kabinetas, ap. 1

930 – KAM įstaigų ir karinių dalinių asmens sudėties dokumentai, ap. 1; 2

R-496 – Laikinoji Lietuvos Vyriausybė, ap. 1

R-1549 – Pirmasis generalinis tarėjas ir generalinis tarėjas vidaus reikalams, ap. 1 (nutarimai dėl S. Dariaus ir S. Girėno įamžinimo reikalų tęsimo 1941 m.)

LIETUVOS DAILĖS MUZIEJUS

Prano Gudyno restauravimo centro archyvai (1982 m. restauruoti gautų „Lituanicos“ memorialinės parodos eksponatų sąrašai ir restauravimo pasai)

LIETUVOS YPATINGASIS ARCHYVAS

K-1 LSSR KGB. Baudžiamosios bylos. Stebėjimo bylos; ap. 58; 58a (T. Zaukos, V. Mačiukos, V. Stašaičio baudžiamosios ir sekimo bylos)

16895 – Antanas Sniečkus (susirašinėjimo dokumentai; laiškas N. Dariūtei-Maštarienei)

1771 – LKP CK (posėdžių protokolai ir protokolų medžiaga; Kauno kapinių uždarymas, S. Dariaus ir S. Girėno minėjimai, palaikų iškėlimas, ištyrimas, laidojimas)

LIETUVOS NACIONALINIS MUZIEJUS

SNGEK 104, R-18652/ 1-20 – Signatarų namų fondas, Jurgio Šaulio dienoraštis, sąsiuviniai nr. 1-20 (nr. 13 – 1933 m. II pusė)

PENSILVANIJOS UNIVERSITETO BIBLIOTEKOS RETŲ RANKRAŠČIŲ SK.

(*University of Pennsylvania Libraries, Van Pelt-Dietrich Library, Kislak Center*)

Jurgio Šaulio dokumentai (*Jurgis Saulys Papers: correspondence and documents, 1900-1935*). Susirašinėjimas 1933 m. – F. 91, 92.

VYTAUTO DIDŽIOJO KARO MUZIEJUS

Spaudos ir dokumentų rinkinys (Aleksandro Račkaus archyvas, Edmundo Jasiūno archyvas, Dariaus ir Girėno spaudos iškarpų ir fotografijų 1933 m. albumai, žemėlapiai)

Ginklų rinkinys (lakūnų licencijos, S. Dariaus dienoraštis, lėktuvo techniniai dokumentai)

„Lituanicos“ rinkinys (daiktiniai šaltiniai ekspozicijoje ir fonduose: lėktuvo likučiai, lakūnų daiktai)

VOKIETIJOS URM POLITIKOS ARCHYVAS

R. 84965 - Bendri aviacijos reikalai 1920 – 1936. Lietuva. (Vokietijos pasiuntinybės Kaune, generalinio komisariato Klaipėdoje, Vokietijos URM ir Lietuvos pasiuntinybės Berlyne susirašinėjimo dokumentai 1932 – 1936 m.)

VILNIAUS UNIVERSITETO BIBLIOTEKOS RANKRAŠČIŲ SK.

129 – Zigmo Žemaičio fondas (kalbų rankraščiai 1936, 1953 m.)

ASMENINIAI ARCHYVAI

Algirdo Gamziuko (spaudos rinkiniai, E. Jasiūno, P. Jurgėlos, J. Riaubos, V. Ramonio, A. Vaivados ir kt. laiškai)

Victor Kaupo (liudijimas apie 1933-07-15/ 17 d. *Eyewitness Report*, 1933-1983 m. laiškai)

Vytauto Pesecko (spaudos rinkiniai, filmo gamybos dokumentai, N. Dariūtės-Maštarienės, B. Palioko, J. Talalo ir kt. laiškai)

Privati neskelbiama saugykla (oficialių „Lituanicos“ katastrofos tyrimų išvadų Priedų paketas)

PUBLIKUOTI DOKUMENTAI:

1. BAGUŠAUSKAS Juozapas Romualdas, STREIKUS Arūnas (sudarytojai). *Lietuvos kultūra sovietinės ideologijos nelaisvėje 1940-1990. Dokumentų rinkinys*. Vilnius: LGRTC, 2005.
2. BLYNAS Zenonas. *Karo metų dienoraštis 1941-1944 m.* (Parengė RUDIS Gediminas). Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2007.
3. BURINSKAITĖ Kristina, OKULIČIŪTĖ Lina (sudarytojos). *KGB slaptieji archyvai, 1954-1991 m.* Vilnius: LGRTC, 2011.
4. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė, GAMZIUKAS Algirdas, RAMOŠKA Gytis. *Darius ir Girėnas. Dokumentai, laiškai, atsiminimai*. Kaunas: Plieno sparnai, 1991.

5. GELUMBAUSKIENĖ Regina, ŠAPOKA Gintaras (sudarytojai). *Lietuvos teisės istorijos chrestomatija*. Vilnius: Justitia, 2012.
6. *Lietuvos valstybės teisės aktai (1918.II.16 – 1940.VI.15)*. (Parengė ANDRIULIS Vytautas, MOCKEVIČIUS Remigijus, VALECKAITĖ Vida). Vilnius: Teisės institutas, 1996.

PERIODIKA:

1. Šventė Aviacijoje. Lėktuvus gaminame patys, galim ir kitiems pagaminti // *Lietuvos aidas*, 1932-07-14, Nr. 158 (1533), p. 5-6.
2. Pulk. Gustaitis demonstravo „Anbo IV“ karo vadovybei // *Lietuvos aidas*, 1932-07-20, Nr. 162 (1537), p. 5.
3. Sakalams sparnus suglaudus // *Paštininko žodis*, 1933, nr. 8, p. 253.
4. Dariaus ir Girėno pašto korespondencija // *Paštininko žodis*, 1933, nr. 8, p. 255.
5. Atnaujinamas oro paštas // *Paštininko žodis*, 1933, nr. 5, p. 174.
6. Brolis apie brolių. Nuo dviračio iki transatlantinio skridimo (Petro Girėno (Girch) interviu) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 2-3.
7. Kap. Dariaus kalba prieš išskrendant // *Naujos žinios*, 1933-07-30.
8. Aviacija be širdies // *Lietuvos sparnai*, 1936, nr. 9 (21), p. 178.
9. Important Changes in Air Laws // *Popular Aviation*, Vol. XII (nr. 5), 1933-05, p. 287-288.
10. Visiškas nacionalsocialistų nepasisekimas; Išrinktasis Reichstagas; Komitetas skridimui skersai Atlantiką remti; „Mes skrisime iš New-Yorko į Kauną!“ // *Lietuvos žinios*, 1932-08-02, Nr. 174 (3966), p. 1; 3.
11. Student mourns Darius' Death // *New York Times*, 1933-07-18
12. JURGĖLA Petras. Dariaus ir Girėno skridimo išvakarėse. Lakūnų motoras stipresnis už Lindbergo motorą // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 7.
13. LITUANICA. Tobuliausias transatlantinis lėktuvas // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 3.
14. Darius ir Girėnas išskris apie birželio 1 d. (*Reuters*) // *Lietuvos aidas*, 1933-05-20, nr. 113 (1785), p. 1.
15. Pasikalbėjimas su tik ką iš Amerikos grįžusiu p. Jonu Vailokaičiu // *Rytas*, 1933-08-19, nr. 187 (2743), p. 2; tęsinys 1933-08-21, nr. 188 (2744), p. 2.
16. Darius su Girėnu, pagaliau, išskris (žinutė) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-14, nr. 156 (1828), p. 5.
17. Dariaus ir Girėno išskridimas konsulo P. Žadeikio nušvietime // *Lietuvos aidas*, 1933-08-23, nr. 189 (1861), p. 2.
18. Kapitono Dariaus pareiškimas (speciali žinutė iš Niujorko) // *Naujienos*, 1933-06-01.
19. Now – Radiophoto Storm Charts sent to Ships at Sea // *Popular Science*, 1930-10, p. 22.
20. Draudžiamos lėktuvams lėkti sritys // *Lietuvos sparnai*, 1936-08, p. 262.
21. TOLISCHUS Otto D. Forced Down by Storms. Post sets Record in Atlantic Flight // *The New York Times*, 1933-07-17, p. 1.
22. Priešdujinę ir priešlėktuvinę gyventojų apsaugą rengs Aero Klubas // *Dienos naujienos*, 1933-11-21, nr. 267 (787), p. 2.
23. Ministerio dr. D. Zauniaus kalba Mažosios Lietuvos šventėje Klaipėdoje // *Lietuvos aidas*, 1933-06-06, nr. 127 (1795), p. 1.
24. MATUZAS A. Vokietijos aviacija // *Lietuvos sparnai*: 1936-05, p. 147-148; 1936-06, p. 177-180; 1936-08, p. 245-247; 1936-09, p. 176-179.
25. Dariaus ir Girėno tragedijos tyrinėtojas apie kvotos rezultatus // *Lietuvos aidas*, 1933-08-07, nr. 177 (1849), p. 2.
26. Neuratho užuojauta (žinutė) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-20, nr. 161 (1833), p. 2
27. Jau atskrenda Kpt. Darius ir Girėnas (*Reuters*) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-15, nr. 157 (1829), p. 1.
28. Lietuva laukia Dariaus ir Girėno // *Lietuvos aidas*, 1933-07-17, nr. 158 (1830), p. 1.
29. Washington Waives Claims (spec. žinutė) // *The New York Times*, 1933-07-19, p. 7.
30. Family agrees to Funeral Plan (*AP*) // *The New York Times*, 1933-07-18, p. 5.

31. A. a. Dariaus ir Girėno sutikimo ir laidotuvių tvarka (žinutė) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-19, nr. 160 (1832), p. 1.
32. Dariui ir Girėnui paminklo fondas // *Lietuvos aidas*, 1933-07-19, nr. 160 (1832), p. 12.
33. Kpt. Morkaus pranešimas apie Dariaus ir Girėno žuvimą // *Naujos žinios*, 1933-07-20.
34. Valst. Komiteto Dariaus ir Girėno palaikams globoti sudėtis (*Elta*) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 8.
35. A. a. Dariaus ir Girėno kūnai bus išbalzamuoti (*Elta*) // *Lietuvos aidas*, 1933-07-24, nr. 164 (1836), p. 1.
36. Dariaus-Girėno kūnai išbalzamuoti // *Margutis*, 1933-07-25, p. 44.
37. Pašventinti ir iškilmingai atidaryti naujieji V. D. universiteto medicinos fakulteto rūmai // *Lietuvos aidas*, 1933-02-17, nr. 39 (1711), p. 3.
38. Pasakytosios laidojant Darių ir Girėną kalbos // *Lietuvos aidas*, 1933-07-22, 163 (1835), p. 3.
39. Reikia atidengti mūsų karžygių žuvimo priežastį ir tuo nuraminti visuomenę // *Dienos naujienos*, 1933-07-21, nr. 164 (684), p. 1, 3.
40. Specialistų žodis dėl lakūnų Dariaus ir Girėno katastrofos // *Lietuvos aidas*, 1933-10-09, nr. 228 (1900), p. 6-7.
41. Lietuva davė didvyrių. Specialinio „Lietuvos aido“ korespondento pasikalbėjimas su Prof. MacMurray // *Lietuvos aidas*, 1933-09-26, nr. 217 (1889), p. 2.
42. BROWN E. S. Did Nazis Shoot Down Yank Transatlantic Flyers? // *Popular Aviation*, Chicago, 1934/ IX, p. 142-144, 185.
43. Prancūzų spauda apie a. a. Dariaus ir Girėno skridimą (pagal *Le Petit Marseillais*) // *Dienos naujienos*, 1933-07-21, nr. 164 (684), p. 1, 3.
44. VISMANTA J. Darius ir Girėnas rašė dienyną // *Dienos naujienos*, 1933-07-20, nr. 163 (683), p. 3.
45. Prie Dariaus ir Girėno liekanų // *Dienos naujienos*, 1933-07-26, p. 3.
46. „Lituanicos“ katastrofa vienintelė aeronautikos istorijoje, - sako Vokietijos oro policijos majoras Hattendorffas // *Dienos naujienos*, 1933-08-08, nr. 179 (699), p. 1.
47. „Lituanica“ buvo geriausias lėktuvas, - sako mechanikas p. Viktoras Jesulaitis // *Dienos naujienos*, 1933-10-12, nr. 233 (753), p. 1.
48. Vokietija atsiskyrė nuo pasaulio // *Dienos naujienos*, 1933-10-15, 236 (756), p. 1.
49. Dėl gandų apie mirties spindulius (žinutė) // *Rytas*, nr. 161 (2717), p. 1.
50. J. P. Mirties spinduliai. Ar tokie yra? Ar galima sustabdyti motorai? Kas ligi šiolei žinoma šioje srityje? // *Rytas*, 1933-08-02, nr. 173 (2729), p. 3.
51. JURGĖLA Petras. Kodėl Darius ir Girėnas Lietuvos nepasiekė // *Margutis*, Čikaga, 1933, VI/14, p. 38-39.
52. Dariaus ir Girėno paslaptis – į Vašingtoną. Amerikos lietuvių advokatų draugija reikalauja, kad JAV ištirtų Dariaus ir Girėno žuvimo priežastį // *Lietuvos žinios*, 1933-09-23, nr. 216 (4306), p. 1.
53. Dariaus ir Girėno žuvimo priežastys, kurias nustatė speciali komisija // *Lietuvos žinios*, 1933-10-07, nr. 228 (4318), p. 5.
54. Protokolas mūsų žuvusių lakūnų reikalui (*Elta*) // *Rytas*, 1933-07-27, nr. 168 (274), p. 1.
55. „Lituanica“ pašauta nebuvo. Pareiškė inž. K. Bulota. Tikroji katastrofos priežastis // *Naujos žinios*, 1933-08-30“.
56. „Lituanicos“ pašovimas didelė nesąmonė. Pareiškė aviacijos kapitonas Morkus // *Naujos žinios*, 1933-09-05.
57. Dar dėl gandų apie Darių ir Girėną. Av. plk. ltn. Gustaičio ir prof. Oželio pareiškimai // *Lietuvos aidas*, 1933-08-30, nr. 195 (1867), p. 1.
58. Rytoj pranešimas apie kap. Darių ir Girėną // *Lietuvos aidas*, 1933-07-26, nr. 166 (1836), p. 8.
59. Iškilmingas Dariaus ir Girėno ordinų perdavimas giminėms. Pulk. Gustaitis nuginčijo visus gaudus dėl pašovimo // *Lietuvos žinios*, 1933-08-28, nr. 195 (715), p. 1.
60. Kap. Dariaus ir Girėno skridimas lygus Lindbergo skridimui. Lituanikos pasirengimas kelionėn. Kodėl įvyko katastrofa? Galimos priežastys // *Lietuvos aidas*, 1933-07-29, Nr. 169 (1841), p. 8-9.
61. LAK laukia iš „Lituanikos“ tvarkytojo žinių // *Lietuvos žinios*, 1933-08-22, p. 7.
62. Ką apie nelaimės priežastis sako kap. Morkus // *Diena*, 1933-07-23, nr. 30 (262), p. 1.

63. Nori nustatyti Dariaus ir Girėno skridimo kelią // *Rytas*, 1933-08-12, nr. 182 (22678), p. 7.
64. Gandai apie transatlantinių lakūnų mirties priežastį nesiliauja // *Rytas*, 1933-08-12, nr. 182 (2678), p. 1.
65. Babtai Dariui ir Girėnui // *Lietuvos aidas*, 1933-10-03, nr. 223 (1895), p. 3.
66. GILIENĖ-GIRSKAITĖ A. Išvardija Stasio Girėno gimines Amerikoje ir Lietuvoje // *Margutis*, 1933-07-25, p. 42.
67. DOVYDAITIS Jonas. Didvyriškas Dariaus ir Girėno skridimas. Ryšium su 24 metinėmis nuo lakūnų žuvimo // *Tėvynės balsas*, 1957-07, nr. 20.
68. Dariaus ir Girėno paminklui statyti visuomeninių organizacijų atstovų pasitarimas // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 3, p. 58-60.
69. „Lituanica“ ir dienoraštis jau Kaune // *Lietuvos žinios*, 1933-07-22, nr. 164 (4254), p. 1.
70. ŠULIAUSKAS P. Dariaus ir Girėno paminklas ore // *Pašto pasaulis*, 1936, nr. 3 (27), p. 48.
71. Dėl kpt. Dariaus ir Girėno žuvimo tragiški vainikai // *Lietuvos aidas*, 1933-07-10, nr. 161 (1833), p. 1.
72. Lietuvos Aero Klubas nori įsigyti Lituanikos tragedijos vietą // *Lietuvos aidas*, 1933-08-10, nr. 179 (1851), p. 5.
73. Dariaus ir Girėno paminklas Čikagoje // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 8, p. 223.
74. KALVAITIS Antanas. Aviacijos idėja Amerikos lietuviuose // *Lietuvos sparnai*, 1937, nr. 4-5, p. 79-81.
75. „Winnie Mae“ – į muziejų // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 8, p. 225.
76. ŽEMAITIS Zigmąs. Dariaus ir Girėno žygio reikšmė // *Lietuvos sparnai*, 1935, nr. 7, p. 175-176.
77. ARONZONAS Mozė. Vaitkus ir lėktuvas // *Lietuvos sparnai*, 1939, nr. 10, p. 281-282.
78. GUSTAITIS Antanas. Dariaus-Girėno ir Vaitkaus žygių sugretinimas // *Lietuvos sparnai*, 1939, nr. 11, p. 296-297.
79. Mūsų tautai reikia sveiko entuziazmo, pareiškė kariuomenės vadas dėkodamas Vaitkui už jo nepaprastą žygį // *Trimitas*, 1935, nr. 42, p. 763.
80. KALVAITIS Antanas. Daugiau rimtumo // *Dirva*, 1933-09-29.
81. JURGĖLA Petras. Ko jie nori? // *Dirva*, 1933-11-17.
82. Pasikeitimai Lietuvos Aero Klube // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 13, p. 206.
83. Dariaus-Girėno Paminklui Statyti Komitetas // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 12, p. 190.
84. 12 metų nuo S. Dariaus ir S. Girėno žuvimo // *Tarybų Lietuva*, 1945-07-17.
85. Tegyvuoja sparnuota SSSR (vedamasis str.) // *Lietuvos sparnai*, 1940, nr. 13, p. 239.
86. Prof. Dr. Med. Pranas Gudas-Gudavičius; pagal jo atpasakotus prisiminimus užrašė Dr. V. Tercijonas // *Naujienos*, 1959-08-07.
87. TALALAS Jonas. Dėl gandų apie Dariaus ir Girėno žuvimą (prof. K. Oželio protokoluotas liudijimas, kad kulkų žymių kūnuose nerasta) // *Draugas*, 1964 12 01.
88. Prabilo apie Darių ir Girėną // *Dirva*, 1966-07-29.
89. Darius ir Girėnas „rehabilituojami“ Lietuvoje. Siekiama sukurti Dariaus-Girėno kultą? // *Draugas*, 1968-07-15, Vol. LII, nr. 165, p. 1.
90. Lietuvoje Dariaus-Girėno žuvimo priežastys tebeaiškinamos // *Draugas*, 1968-08-01, Vol. LII, nr. 180, p. 1.
91. GIEDRAITIS J. L. Darius ir Girėnas – nušauti. Tai rodo surinkti duomenys, liudijimai ir samprotavimai // *Tėviškės žiburiai*, 1969-05-01.
92. JURGĖLA Petras. Dariaus ir Girėno didvyriškumas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 12-18.
93. MARTINIONIS A. Dienos ir akimirkos, kurių pamiršti negaliu... (pokalbis su Jaunute Dariene) // *Aušra*, 1983, nr. 3 (62), p. 7-10.
94. SAJAUSKAS S. Vytautas Landsbergis-Žemkalnis // *Aušra*, 1983, nr. 3 (62), p. 18-20
95. NOWOPOLSKI Zenon. Kas yra architektas Žemkalnis? // *Aušra*, 1982, nr. 4, p. 12.
96. VANAGAS Rimantas. Šlama atminties protokolai (apybraiža apie V. Mačiuką) // *Moksleivis*, 1987, nr. 9, 10.
97. VANAGAS Rimantas. Darius ir Girėnas. Žūties paslaptis neleidžia nurimti // *Gimtas kraštas*, 1990-04-27 – 05-03, nr. 17, p. 5.

MEMUARAIKA:

1. *Ambassador Dodd's Diary 1933-1938*. Ed. DODD William Edward Jr., DODD Martha. New York: Harcourt, Brace and Company, 1941.
2. BALČIŪNAS Jonas. Dariui, Girėnui – dėkinga tauta // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 37 – 45.
3. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė. *Darius ir Girėnas: Memuarai*. Vilnius: Mintis, 1990.
4. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė. Paskutinis skrydis (II d.) // *Nemunas*, 1989, nr. 4, p. 23-29.
5. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė. Kaip buvo surasti užbalzamuoti Dariaus ir Girėno palaikai (E. Jasiūno paskelbtas laiškas) // *Lietuvių balsas*, 1988-07-16, nr. 14 (42), p. 7.
6. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė. Darius ir Girėnas. Žūties paslaptis neleidžia nurimti (viešas atsakymas į to paties pavadinimo Rimanto Vanago str. *Gimtajame krašte* nr. 17) // *Gimtasis kraštas*.
7. DOVYDAITIS Vytautas. Pirmoji žinia // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 34.
8. EARHART Amelia. *20 Hrs., 40 Min., Our Flight in The Friendship*. Washington: National Geographic Society, 2003.
9. GAMZIUKAS Algirdas. *Atminties ir archyvų nuotrupos. II dalis. Muziejnininko metai*. Kaunas, 2016 (spaudai parengtas knygos maketas).
10. GUSTAINIS Valentinas. *Nuo Griškabūdžio iki Paryžiaus. Atsiminimai apie Lietuvos spaudą, jos darbuotojus (1915-1940) ir Lietuvos rašytojus (1924-1966)*. Kaunas: Spindulys, 1991.
11. HEINMULLER John Paul Virgil. *Man's Fight to Fly. Famous World-Record Flights And A Chronology of Aviation*. New York, London: Funk & Wagnalls Company, 1944.
12. HEINMULLER John V. P. The Tragedies of the DePinedo and Darius-Girenas Flights // *Stamps*, 1933-09-23, Vol. 4, nr. 13 (54), p. 450, 462-463.
13. JASIŪNAS Edmundas. Simbolinis skrydžio užbaigimas // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 24-27.
14. KALVAITIS Antanas. Dariaus-Girėno tragiškas laimėjimas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 3-7.
15. KUBILIUS Jonas. *Profesorius Zigmas Žemaitis. Trumpa biografinė apybraiža*. In: Profesorius Zigmas Žemaitis. Bibliografijos rodyklė ir fotografijų rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2008, p. 13-24.
16. LANDSBERGIS-ŽEMKALNIS Vytautas. *Iš atminties ekrano*. Vilnius: Versus aureus, 2009.
17. MAČIUIKA Vytautas. Tiesa, kurios nevalia užmiršti // *Švyturys*, 1990, nr. 23, p. 8.
18. MAČIUIKA Vytautas. Dariaus ir Girėno memorialinis paminklas Kaune // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 35.
19. MIKĖNAS Algimantas. Paminklo Dariui ir Girėnui kūrimas dalyvio akimis // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 46.
20. NAMIKAS Juozas. *Europa iš oro*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
21. PALIOKAS Balys. Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983/ 2, p. 8-11.
22. PESECKAS Leonardas. *Karo lakūno pasakojimai*. Kaunas: Plieno sparnai, 1992.
23. PESECKAS Leonardas. Kpt. S. Darius – Lietuvos karo aviacijoje // *Technikos žodis*, p. 19-28.
24. PESECKAS Vytautas. Sesuo apie brolių (Konstancijos Stulpinienės prisiminimai) // *Technikos žodis*, Čikaga, 1983/ 2, p. 32-34.
25. PYRAGIUS Jonas. *Kovosiu, kol gyvas*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
26. PYRAGIUS Jonas. Jie skrido du // *Australijos lietuvis*, 1950-07-24, Nr. 15 (49).
27. PYRAGIUS Jonas. Auka Jaunajai Lietuvai. // *Vaga*, 1946, III.
28. RADIŠAUSKAS Algis. Trys klausimai ekspertui (J. Nainio interviu) // *Nemunas*, 1989, nr. 4, p. 28-29.
29. The Flight of Darius and Girenas, by Victor YESULAITIS, as told to A. A. STELMOK // *Margutis*, 1934-03-15.
30. VYLIŪTĖ Jūratė. *Kapitono Igno byla*. Vilnius: UAB „Biznio mašinų kompanija“, 2002.
31. ŽILINSKAS Jurgis. *Atsiminimai*. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2005.

INTERVIU:

1. DRĖMAITĖ Gražina. Vilnius, 2012-06-20. 00:00:00 – 00:47:14. (Autorės asmeninis archyvas.)

2. KAIRYS Jurgis. Vilnius, 2013-09-12. 00:07:45 – 01:00:41. (Autorės asmeninis archyvas.)
3. LANDSBERGIS Vytautas. Vilnius, 2012-02-21. 00:00:00 – 01:00:20. (Autorės asmeninis archyvas.)

ISTORINĖ LITERATŪRA

MOKSLINIAI DARBAI:

1. ALEKSANDRAVIČIUS Egidijus. *Karklo diegas: lietuvių pasaulio istorija*. Vilnius: Versus aureus, 2013.
2. ANDRIULIS Vytautas, MAKSIMAITIS Mindaugas, PAKALNIŠKIS Vytautas, PEČKAITIS Justinas Sigitas, ŠENAVIČIUS Antanas. *Lietuvos teisės istorija*. Vilnius: Justitia, 2002.
3. ANIČAS Jonas. *Generolas Silvestras Žukauskas. 1861-1937*. Biografinė apybraiža. Vilnius: LR krašto apsaugos ministerija, 2006.
4. ANUŠAUSKAS Arvydas. *KGB: visiškai slaptai*. Vilnius: Versus aureus, 2015.
5. ANUŠAUSKAS Arvydas. *Lietuvos žvalgyba 1918-1940 m.* Vilnius: Versus aureus, 2014.
6. ANUŠAUSKAS A. Juozo Senkaus liudijimas apie Raudonojo teroro muziejaus veiklą // *Genocidas ir rezistencija*, 2007, nr. 2 (22), p. 171-180.
7. BARONAS Darius, MAČIULIS Dangiras. *Pilėnai ir Margiris. Istorija ir legenda*. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2010.
8. BARONAS Darius. Pilėnai ir Margiris: faktai ir fikcijos // *Istorijos šaltinių tyrimai*, t. 1, 2008, p. 27-66.
9. BENDERSKY Joseph W. *A Concise History of Nazi Germany. (4th Edition)*. Plymouth: Rowan & Littlefield Publishers, Inc., 2014.
10. BURINSKAITĖ Kristina. *LSSR KGB ideologija politika ir veikla 1954-1990 m.* Vilnius: Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos tyrimo centras, 2015.
11. DE SANDO S. V. *Negotiating Official Lithuanian Participation for Chicago's Second World's Fair* // *Lituanus*, 2012, vol. 58, no. 3. p. 40-51.
12. DONSKIS Leonidas. *Galia, vaizduotė ir atmintis. Politikos ir literatūros etiudai*. Vilnius: Versus aureus, 2011.
13. EIDINTAS Alfonsas, BUMBLAUSKAS Alfredas, KULAKAUSKAS Antanas, TAMOŠAITIS Mindaugas. *Lietuvos istorija*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2012.
14. ERLI Astrid, NÜNNING Ansgar, YOUNG Sara B. *Cultural Memory Studies: An International and Interdisciplinary Handbook*. In: *Media and Cultural Memory* 8. Berlin-New York: de Gruyter, 2008.
15. EVANS Richard J. *The coming of the Third Reich. How the Nazis destroyed Democracy and seized Power in Germany*. London: Penguin Books, 2004.
16. EVANS Richard J. *The Third Reich in Power. How the Nazis won over the Hearts and Minds of a Nation*. London: Penguin Books, 2006.
17. GAIGALAITĖ Aldona, SKIRIUS Juozas, KASPARAVIČIUS Algimantas, VEILENTIENĖ Audronė. *Lietuvos užsienio reikalų ministrai 1918-1940*. Kaunas: Šviesa, 1999.
18. GIEDA Aurelijus. *Istoriografija ir visuomenė: istorika, istoriko profesijos ir istorinės kultūros aspektai Lietuvoje 1904-1940 m.* Daktaro disertacija. Mokslinis vadovas Alfredas Bumblauskas. Vilniaus universitetas, 2013.
19. GRICIŪTĖ Laura. *S. Dariaus ir S. Girėno kultas: raida ir ištakos*. Bakalauro darbas. Mokslinis vadovas Salvijus Kulevičius. Šiaulių universitetas, 2011.
20. GRYBKĀUSKAS Saulius. *Lietuviškoji nomenklatūra 1956-1990 metais: tarp sovietinės sistemos ir neformalių praktikų*. Vilnius: Aukso žuvis, 2015.
21. GRIGAS Romualdas, JACKŪNAS Žibartas (sud.). *Tautinis mentalitetas. Istoriosofiniai*

- apmąstymai*. Vilnius: Mintis, 1989.
22. IVANAUSKAS Vilius. *Įrėmintą tapatybę: Lietuvos rašytojai tautų draugystės imperijoje*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2015.
 23. IVANAUSKAS Vilius. *Lietuviškoji nomenklatūra biurokratinėje sistemoje. Tarp stagnacijos ir dinamikos (1968-1988 m.)*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2011.
 24. JONUŠAUSKAS Laurynas, KLEIZA Vaclovas. *Lietuvos konsulas Čikagoje 1924-2004 metais dokumentuose ir nuotraukose*. Čikaga: Lituaniškos tyrimo ir studijų centras, 2004.
 25. JONUTYTĖ Jurga. *Tradicijos sąvokos kaita. Monografija*. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2011.
 26. JONUTYTĖ J. *Tradicija kaip laiko patirtis. Fenomenologinės ir naratologinės perspektyvų sankirta*. Daktaro disertacija. Mokslinis vadovas – Leonidas Donskis. VDU, 2007.
 27. KESSNER Thomas. *The Flight of the Century. Charles Lindbergh and the Rise of the American Aviation*. New York: Oxford University Press, 2010.
 28. KRIKŠTOPAITIS Juozas Algimantas, RIMAITĖ Aušra. *Saugi valstybė: idėja ir tikrovė: tarpukario Lietuvos patyrimo struktūrinė interpretacija*. Vilnius: Versus aureus, 2004.
 29. LAUKAITYTĖ Regina (sud.). *Stalininis režimas Lietuvoje 1944-1953 m. (straipsnių rinkinys)*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2014.
 30. LAURINAVIČIUS Česlovas, MOTIEKA Egidijus, STATKUS Nortautas. *Baltijos valstybių geopolitikos bruožai. XX amžius*. Vilnius: Lietuvos istorijos institutas, 2005.
 31. LAURINAVIČIUS Česlovas. *Politika ir diplomatija. Lietuvių valstybės tapimo ir raidos fragmentai. Straipsnių rinkinys. // Serija Studijų šaltiniai, nr. 5*. Kaunas: Naujasis lankas, 1997.
 32. LIEKIS Algimantas. *Sparnuotoji Lietuva*. Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universiteto Mokslotyros centras, 2008.
 33. LIEKIS Algimantas (vyr. red.). *Lietuvos karo aviacija (1919-1940)*. // Serija Lietuvos mokslas. *Science and Arts of Lithuania*, 21 knyga. Vilnius: individuali įmonė „Lietuvos mokslas“, 1999.
 34. LIEKIS Šarūnas. „Laivyno paradas“ ir neįvykusi Klaipėdos okupacija 1938 m. Nežinomi Lietuvos ir Vokietijos santykių puslapiai // *Genocidas ir rezistencija*, 2004, nr. 2 (16), p. 166-167.
 35. LIEKIS Šarūnas. *1939: The Year that changed everything in Lithuania's History*. Amsterdam-New York: Editions Rodopi B. V., 2010.
 36. LYOTARD Jean-François. *Postmodernus būvis: šiuolaikinį žinojimą aptariant*. Vilnius: Baltos lankos, 1993.
 37. LOPATA Raimundas, DEMENTAVIČIUS Justinas, GUDŽINSKAS Liutauras, JOKUBAITIS Alvydas, LAURINAVIČIUS Česlovas, MERKINAITĖ Simona, NIKŽENTAITIS Alvydas, RADŽVILAS Vytautas, VINOGRADNAITĖ Inga. *Valstybė ir istorija*. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2014.
 38. MAČIULIS Dangiras, PETRAUSKAS Rimvydas, STALIŪNAS Darius. *Kas laimėjo Žalgirio mūšį? Istorinio paveldo dalybos Vidurio ir Rytų Europoje*. Vilnius: Mintis, 2012.
 39. MAČIULIS Dangiras. *Valstybės kultūros politika Lietuvoje 1927-1940 metais*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2005.
 40. MAKARAVIČIŪTĖ Akvilė. *Intertekstualumo formos šiuolaikinėje dramaturgijoje (M. Ivaškevičiaus „Madagaskaras“, S. Parulskio „P. S. Byla O. K.“, T. Šinkariuko „Makbetas“)*. Magistro darbas. Mokslinė vadovė Aurelija Mykolaitytė. Vytauto Didžiojo universitetas, 2014.
 41. MIKONIS-RAILIENĖ Anna, KAMINSKAITĖ-JANČORIENĖ Lina. *Kinas sovietų Lietuvoje. Sistema, filmai, režisieriai*. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2015.
 42. MINTAUTĖ Julija. „Lituanicos“ katastrofa: institucijos, pareigūnai ir politinė situacija 1933 metų vasarą. Bakalauro darbas. Mokslinė vadovė Gražina Sviderskytė. Vilniaus universitetas, 2013.
 43. MUNSLOW Alun. *Deconstructing History*. London, New York: Routledge, 1997.
 44. MUNSLOW Alun. *Narrative and History*. New York: Palgrave Macmillan, 2007.
 45. MUNSLOW Alun. *History of History*. New York: Routledge, 2012.
 46. NIKŽENTAITIS Alvydas (sud.). *Nuo Basanavičiaus, Vytauto Didžiojo iki Molotovo ir Ribbentropo: atminties ir atminimo kultūrų transformacijos XX–XXI amžiuje*. Vilnius: Lietuvos istorijos instituto leidykla, 2011.
 47. NORKUS Zenonas. *Istorika. Istorinis įvadas*. Vilnius: Taura, 1996.

48. NORKUS Zenonas. Senoji kultūros istorija ir naujoji kultūrinė istorija. // *Lietuvos istorijos studijos*, t. 15, 2005, p. 32-35.
49. OSBORNE Brian S. Landscapes, Memory, Monuments, and Commemoration: Putting Identity in its Place // *Canadian Ethnic Studies*, 2001, 33/3, pp. 39–51.
50. PAURA Audrius. *Lietuva Veimaro Respublikos ir Trečiojo Reicho užsienio politikoje. Įvadinė studija*. Vilnius: Versus aureus, 2006.
51. PUTINAITĖ Nerija. *Šiaurės Atėnų tremtiniai. Lietuviškosios tapatybės paieškos ir Europos vizijos XX a.* Vilnius: Aidai, 2004.
52. PUTINAITĖ Nerija. *Nenutrūkusi styga. Prisitaikymas ir pasipriešinimas Sovietų Lietuvoje*. Vilnius: Aidai, 2007.
53. PUTINAITĖ Nerija. *Trys lietuviškosios Europos: tauta, Europa, ES dabartinėje tapatybėje*. Vilnius: Lietuvos Katalikų Akademija, VšĮ „Naujasis židinys-Aidai“, 2014.
54. PUZINAVIČIUS Bronius. Sovietinis okupacinis režimas Lietuvoje 1953-1965 metais. Vilnius: Lietuvos karo akademija, 2001.
55. RAE Heather. *State Identities and Homogenisation of Peoples*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.
56. RAMONAITĖ Ainė (red.) *Nematoma sovietmečio visuomenė*. Vilnius: Naujasis židinys-Aidai, 2015, p. 203-217.
57. RÜSEN Jörn. *Istorika, Istorikos darbų rinktinė*. Vilnius: Margi raštai, 2007
58. SAMALAVIČIUS Almantas (sud.). *Europos kultūros profiliai: atmintis, tapatumas, religija. [straipsnių rinkinys]* Vilnius: Kultūros barai, 2007.
59. SENN Alfred Erich. Lietuvos valstybės atkūrimas 1918-1920. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1992.
60. SKIRIUS Juozas. *Europos šalių ir JAV ekonominė bei vidaus padėtis 1918-1939 metais (istorinė apžvalga. Naujausiųjų laikų istorijos paskaitų konspektai*. Vilnius: Vilniaus pedagoginio universiteto leidykla, 2006.
61. SKIRIUS Juozas. *Lietuvių visuomenininkas ir diplomatas Bronius Kazys Balutis (1880-1967). Tėvynei paaukotas gyvenimas*. Vilnius: Vaga, 2001.
62. SKIRIUS Juozas. *Lietuvos užatlantės diplomatija 1918-1929 metais: santykių su JAV politiniai ir ekonominiai aspektai*. Vilnius, 1995. (ISBN 9986-519-58-6)
63. SOUTHGATE Beverley. *History meets Fiction*. Harlow: Pearson Education Limited, 2009.
64. STALIŪNAS Darius. *Svetimas ar savas paveldas? 1863-1864 m. sukilimas kaip lietuvių atminties vieta*. Vilnius: Mintis, 2008.
65. STEINER Zara. *The Triumph of the Dark: European International History, 1933-1939*. New York: Oxford University Press, 2011.
66. STEINER Zara. *The Lights that failed: European International History 1919-1933*. New York: Oxford University Press, 2007.
67. STREIKUS Arūnas. Sovietų režimo pastangos pakeisti Lietuvos gyventojų tautinį identitetą. // *Genocidas ir rezistencija*, Nr. 1 (21), 2007, p. 7-30.
68. SVIDERSKYTĖ Gražina. A Flight to Fame, to Oblivion // *European Review, Academia Europaea*: Cambridge University Press, 2016, Vol. 24, No. 3, 371-388.
69. SVIDERSKYTĖ Gražina. Ar buvo dingę S. Dariaus ir S. Girėno palaikai? Jų „atradimas“ ir laidojimas LKP bei KGB šešėlyje 1958-1964 metais // *Lietuvos istorijos studijos*, 2015, t. 36, p. 102-123.
70. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Dariaus ir S. Girėno žuvimo mįslės ir jų interpretacijos*. In: *Lietuvos valstybingumo branda ir trapumas (1918-1940 m.): mokslinių straipsnių rinkinys* (sud. KAUBRYS Saulius, VYŠNIAUSKAS Arūnas (moksl. red.)). Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2015, p. 180-202.
71. SVIDERSKYTĖ Gražina, RIMKUS Egidijus, STANKŪNAVIČIUS Gintautas. Weather Conditions during A Transatlantic Flight of „Lituanica“ on July 15–17, 1933 // *Baltica*, 2014, Vol. 28 (2), p. 119-130.
72. SVIDERSKYTĖ Gražina. Kodėl JAV netyrė „Lituanicos“ katastrofos? Politiniai ir teisiniai aspektai

- byloje „Darius & Girch“ // *Istorijos šaltinių tyrimai*, 2014, t. 5, p. 195-213.
73. SVIDERSKYTĖ Gražina. „Lituanicos“ katastrofos oficialieji tyrimai 1933 m.: nauji faktai ir įžvalgos // *Lietuvos istorijos studijos*, 2013, t. 31, p. 98-114.
 74. ŠKIUDAITĖ Audronė V. V. Prof. J. Meškausko gyvenimo kelias // *Lietuvių katalikų mokslo akademijos metraštis*, t. 30, Vilnius, 2007, p. 157-164.
 75. ŠUTINIENE Irena. Tautos istorijos simboliai Lietuvos gyventojų tautinėje vaizduotėje: herojų įvaizdžiai ir jų kaita // *Sociologija. Mintis ir veiksmas*, 2009, 1/24, p. 40-62.
 76. ŠVEDAS Aurimas. *Matricos nelaisvėje. Sovietmečio lietuvių istoriografija (1944-1985)*. Vilnius: Aidai, 2009.
 77. ŠVEDAS Aurimas. Filmo „Herkus Mantas“ istorija: kaip sovietmečio lietuvių kinematografas buvo (ne)panaudotas Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės vaizdinio refleksijoms // *Lietuvos istorijos studijos*, t. 32, Vilnius, 2013, p. 125-153.
 78. TAMOŠIŪNAITĖ Dovilė. *Estetinės tikrovės pavidalai šiuolaikinėje lietuvių dramaturgijoje*. Magistro darbas. Mokslinė vadovė Aušra Martišiūtė. Vilniaus pedagoginis (dabar – edukologijos) universitetas, 2005, 67 p.
 79. TARULIS Albert N. *American Baltic Relations 1918-1922: The Struggle Over Recognition*. Washington: The Catholic University of America Press, 1965.
 80. TININIS Vytautas. *Sniečkus. 33 metai valdžioje. Antano Sniečkaus biografinė apybraiža*. Vilnius: Lietuvos karo akademija, 1995.
 81. TININIS Vytautas. Kolaboravimo“ sąvoka Lietuvos istorijos kontekste // *Genocidas ir rezistencija*, 2001, nr. 1 (9), p. 71-78.
 82. TISMANEANU Vladimir. *Fantasies of Salvation: Democracy, Nationalism, and Myth in Post-Communist Europe*. Princeton: Princeton University Press, 1998.
 83. VAIČENONIS Jonas. *Lietuvos kariuomenė valstybės politinio gyvenimo verpetuose (1927-1940)*. Vilnius: Versus aureus, 2004.
 84. VAISETA Tomas. *Nuobodulio visuomenė. Kasdienybė ir ideologija vėlyvuju sovietmečiu (1964-1984)*, Vilnius: Lietuvos katalikų mokslo akademija, VšĮ „Naujasis židinys-Aidai“, 2014.
 85. VAIŠNYS Andrius. *Spauda ir valstybė 1918-1940. Analizė istoriniu, teisiniu ir politiniu aspektu*. Vilnius: UAB „Biznio mašinų kompanija“, 1999.
 86. VININGAS Ainius. *Lietuvos valstybės sienos apsauga oro erdvėje 4-ajame dešimtmetyje: teisės aktai, institucijos, incidentai*. Bakalauro darbas. Mokslinė vadovė Gražina Sviderskytė. Vilniaus universitetas, 2016.
 87. VITKUS Hektoras. Memorialinių vietų veiksnys holokausto atminimo kultūroje: sampratos gairės ir tyrimo metodai. // *Genocidas ir rezistencija*, 2005, nr. 1/19, p. 86-115.
 88. WERT Hal. Here Fly The Falcons // *History Today*, 2013-03, Vol. 63 / 3. Prieiga: <<http://www.historytoday.com/hal-wert/here-fly-falcons>>.
 89. WALZER Michael. On the Role of Symbolism in Political Thought // *Political Science Quarterly*, 1967, 82:2, 194.
 90. WHITE Hayden. The Value of Narrativity in the Representation of Reality // *Critical Inquiry* Vo. 7 No.1, Chicago: University of Chicago Press, 1980, p. 5-27.
 91. ŽALYS Vytautas. *Lietuvos diplomatijos istorija 1925-1940*. II t. Vilnius: Versus aureus, 2012.
 92. ŽEMGULIS Vytautas. Istorinis ir fikcinis naratyvas: panašumai ir skirtumai // *Istorija. Mokslo darbai*. Vilnius: Vilniaus pedagoginis universitetas, 2007, p. 45-54.
 93. ŽEPKAITĖ Regina. *Lietuva ir didžiosios valstybės 1918-1939 m.* Kaunas: Šviesa, 1986.
 94. ŽIUGŽDA Robertas. *Lietuva imperialistinių valstybių planuose 1917-1940*. Vilnius: Mokslas, 1983.
 95. ŽUKAUSKAITĖ Angelė. *Ar buvo palaikų balzamavimo tradicijos užuomazgų Lietuvoje XX a. 4 dešimtmetyje? Svarbiausi atvejai ir kūrėjai*. Bakalauro darbas. Mokslinė vadovė Gražina Sviderskytė. Vilniaus universitetas, 2016.

POPULIARINIMO DARBAI:

1. ANUŠAUSKAS Arvydas, SVIDERSKYTĖ Gražina. *XX amžiaus slaptieji archyvai. Dvylika istorijos detektyvų*. Vilnius: Versus aureus, 2008.
2. AŠMENSKAS Viktoras (ats. red. SURGAILIS Gintautas, red. RAMOŠKA Gytis). *Lietuvos aeroklubas 1927-1940 m.* Vilnius: KAM, LAM, 2007.
3. AŠMENSKAS Viktoras, KARPAVIČIUS Antanas, KRYŽANAUSKAITĖ Elena Algimanta (sudarytojai). *Aviacijos sportas Lietuvoje 1940-1989*. Vilnius: Lietuvos aeroklubas, 2009.
4. CINCOTTA Howard (vyr. red.). *JAV istorijos apybraiža*. Viena: Jungtinių Valstijų informacijos agentūra, 1993.
5. ČEPAS Jonas, BALČIŪNAS Jonas. *...į Lietuvą*. Kaunas: Spindulys, 1996.
6. DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ Nijolė. *Darius ir Girėnas. Albumas*. Kaunas: Šviesa, 1991.
7. **GAMZIUKAS Algirdas**. *Lietuvos karinė aviacija 1990-2009*. Kaunas: „Aušra“, 2009.
8. GAMZIUKAS Algirdas, RAMOŠKA Gytis. *Lietuvos karinė aviacija 1919-1940*. Kaunas, „Plieno sparnai“, 1999.
9. GAMZIUKAS Algirdas. *Antanas norėjo būti ore. Apybraiža apie lėktuvų konstruktorių A. Gustaitį*. Kaunas: Plieno sparnai, 1997.
10. GAMZIUKAS Algirdas (sud.). *Konferencijos „Stepono Dariaus veiklos bei jo atminimo įamžinimo tyrinėjimų problemos“ medžiaga*. Kaunas: Plieno sparnai, 1996.
11. GAMZIUKAS Algirdas. „Lituanica“ Karo muziejuje // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 7-8.
12. GAMZIUKAS Algirdas, RAMOŠKA Gytis. *S. Dariaus ir S. Girėno transatlantinis skrydis*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
13. GAMZIUKAS Algirdas. „Lituanikos“ paštas // *Lietuvos oreivis*. Vilnius, 1989, 5 leidimas, p. 102-103.
14. GAMZIUKAS Algirdas. Dariaus ir Girėno atminimas // *Mokslas ir gyvenimas*, 1988 nr. 7, p. 14-15.
15. GEČAS Steponas. *Steponas Darius kariuomenėje ir sporte. Monografija*. Vilnius: Lietuvos Krašto apsaugos ministerija, 2005.
16. GRYVA Laimonas. *Lietuvos susisieikimo istorijos puslapiai*. Vilnius: Firidas, 2008.
17. **JASIŪNAS Edmundas**. *Darius-Girėnas 1933-1983*. Čikaga, 1984.
18. JASIŪNAS Edmundas. *The Second Transatlantic Flight of Lithuanian-Americans*. Čikaga: Felix Waitkus Album Committee, spausdino „Morkūnas Press“, 1986.
19. JASIŪNAS Edmundas. *Darius ir Girėnas (1933-1993). Transatlantinio skrydžio šešiasdešimtmečiui*. Kaunas-Vilnius: Vilius, 1993.
20. JASIŪNAS Edmundas. *Felikso Vaitkaus skrydis per Atlantą. Antrojo lietuvių Transatlantinio skrydžio šešiasdešimtmečiui*. Vilnius: Vilius, 1995.
21. JASIŪNAS Edmundas. Sensacingo radinio paroda // *Lietuvių balsas*, 1995-07-06.
22. JURGĖLA Petras. *Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas. Jų gyvenimas ir pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą iš Amerikos Lietuvon (su 81 paveikslu ir 5 brėžiniais)*. Čikaga: spaustuvės „Vytis“, John F. Cuneo Co., 1935.
23. KONDRATAS Zigmantas. *Pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą*. Vilnius: Mintis, 1969.
24. LOVČIKAS Klemensas, ŠETKUS Kazimieras. *Vytogala*. Utena: UAB „Utenos Indra“, 2003.
25. MAČIUIKA Antanas. *Oreivybė. Aviacijos atsiradimas ir pažanga*. Kaunas: Lietuvos Aero Klubo leidinys, 1937.
26. MAŠTARAS Skirmantas, JACEVIČIENĖ Irena. Laikas padėti galutinį tašką S. Dariaus ir S. Girėno palaikų suradimo istorijoje // *Lietuvos aidas*, Nr. 37, 1994-02-24, p. 12.
27. MIKALAUSKAS Vytautas. *Kinas Lietuvoje. Nuo atrakciono iki nacionalinio kino meno*. Vilnius: Margi raštai, 1999.
28. МИЛЬВИДАС Казимieras. Почта “Литваники” // *Филателия СССР*, 1972, nr. 8, p. 15-16.
29. MOHLER R. Stanley, JOHNSON H. Bobby. *Wiley Post, His Winnie Mae, and the World's First Pressure Suit*. Washington: Smithsonian Institution Press // *Smithsonian Annals of Flight* (nr. 8).
30. **NAUJALIENĖ Dalė** (sud.), JUREVIČIUS Juozapas (vyr. red.). *S. Dariaus ir S. Girėno transatlantiniam skrydžiui 70*. Vilnius-Kaunas: LR krašto apsaugos ministerija, VDKM, 2003.

31. NAUJALIENĖ Dalė, KAROSEVIČIŪTĖ Janina (atsakingoji red.). *Lituanicos skrydžio relikvijos VDKM rinkiniuose*. Kaunas-Vilnius: LR krašto apsaugos ministerija, 2008.
32. NAUJALIENĖ Dalė, KAROSEVIČIŪTĖ Janina (ats. red.). *S. Dariaus ir S. Girėno transatlantiniam skrydžiui 80*. *Lituanicos skrydžio relikvijos VDKM rinkiniuose*. Kaunas-Vilnius: LR krašto apsaugos ministerija, 2013.
33. NAUJALIENĖ Dalė. *Atlanto nugalėtojas Feliksas Vaitkus. Transatlantinio lakūno Felikso Vaitkaus 100-osioms gimimo metinėms*. Vilnius, Kaunas: LR krašto apsaugos ministerija, VDKM, 2008.
34. NOWOPOLSKI Zenon: *Reportaże z przeszłości: Tajemnica lasu pod Myślborzem; Landsbergisów kontakty z Landsbergiem*. Gorzów Wlkp.: Regionalna Prywatna Agencja Prasowa, 2000.
35. O'NEIL Paul. *Barnstormers & Speed Kings*. Alexandria, Virginia: Time-Life Education, 1981.
36. PESECKAS Vytautas. Dariaus ir Girėno vardų įamžinimas // *Technikos žodis*, 1983, nr. 2, p. 44-51.
37. PYRAGIUS Jonas. (red.) *Mūsų sparnai. Lietuvos karo aviacijos dešimtmečio sukaktuvėms paminėti*. Kaunas: Aviacijos leidinys; spaustuvė „Spindulys“, 1929.
38. PYRAGIUS Jonas. (red.) *Paukščių keliais. Pirmiesiems civilinės aviacijos žingsniams Lietuvoje paminėti*. Kaunas: Lietuvos Aero Klubo leidinys, spaustuvė „Vilnius“, 1933.
39. PUTRAMENTAS A. (sud.) *Atlanto nugalėtojai*. Kaunas: V. Atkočiūno spaustuvė, 1933.
40. RAMONIS Valentinas. *Stepono Dariaus ir Stasio Girėno Archyvas Balzeko Lietuvių kultūros muziejuje*. In: *Darius-Girėnas 1933-1993*. (Ed. RAMONIS Valentinas). Chicago: Darius-Girenas 60th Anniversary Transatlantic Flight Commemoration Committee, 1993, p. 35-36.
41. RAMONIS Valentinas. Dariaus ir Girėno archyvas Balzeko lietuvių kultūros muziejuje // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 18-22.
42. RAMOŠKA Gytis. *Lietuvos aviacija*. Kaunas: Šviesa, 2009.
43. RAMOŠKA Gytis. Dariaus ir Girėno lėktuvas „Lituanica“ // *Plieno sparnai*, nr. 3, 1995, p. 2-6.
44. REKLEWSKA-BRAUN Zofia, BRAUN Kazimierz. *Across the Atlantic: The Adamowicz Brothers, Polish Aviation Pioneers*. Los Angeles: Lulu Press, 2015.
45. RIMŠA Aidas. Dariaus ir Girėno memorialai // *Plieno sparnai*, 1995, nr. 3, p. 28-30.
46. ROSEBERRY Cecil R. *The Challenging Skies. The Colorful Story of Aviation's Most Exciting Years 1919-1939*. New York: Doubleday and Co, Inc., Garden City, 1966.
47. STANKŪNAS Jonas, BAUBLYTĖ Marė, GAMZIUKAS Algirdas, ZEMLICKAS Gediminas (sudarytojai). *Gyvenimas skrydžiui*. Vilnius: Mokslo aidai, 1999.
48. STASIUKAITIENĖ Ona. *Civilinės aviacijos raida Lietuvoje 1919-1991 metais*. Vilnius: Savastis, 2015.
49. SVIDERSKYTĖ Gražina. Felikso Vaitkaus fenomenas: svaigi legenda, sprangi *realpolitik*. I, II d. // *Verslo klasė*, 2015, nr. 10; 11, p. 66-70; 66-70.
50. SVIDERSKYTĖ Gražina. 37 dienos šlovės. Kas kurstė F. Vaitkaus šlovę ir užmarštį? // *Legendos*, 2015, nr. 3 (22), p. 38-45.
51. SVIDERSKYTĖ Gražina. Kas buvo „dr. Kaupas“? Žurnalistika, propaganda, žvalgyba, diplomatija... // *Naujasis židinys-Aidai*, 2015, nr. 3, p. 33-43.
52. SVIDERSKYTĖ Gražina. Komiksas, *DariusirGirėnas* ir tautinė (ne-)sąmonė // *Knygų aidai*, 2015, nr. 2, p. 12-18.
53. SVIDERSKYTĖ Gražina. Sklaidosi legenda apie *Lituanicą*. I – II d. // *Verslo klasė*, 2014, nr. 10 – 11, p. 80-84, 82-86.
54. SVIDERSKYTĖ Gražina. Paskutinė Dariaus, Girėno savaitė: naujoji chronologija // *Naujasis židinys-Aidai*, 2014, nr. 2, p. 22-30.
55. SVIDERSKYTĖ Gražina. Mafalda ir Jurgis: pasauliui griūvant, išėję pasivaikščioti // *Legendos*, 2014, nr.1, p. 36-43.
56. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Lituanicos* dienynas (III): skrydžio dienynas dokumentuose // *Nzidinys.lt*, 2013-11-26.
57. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Lituanicos* dienynas (II): bėgant iš vaizdinių spąstų // *Nzidinys.lt*, 2013-11-23.
58. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Lituanicos* dienynas (I): vaiduoklio medžioklė su varovais // *Nzidinys.lt*, 2013-11-18.

59. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Darius ir Girėnas: Istorija ir legenda*. Vilnius: Baltos lankos, 2013.
60. SVIDERSKYTĖ Gražina. Nutraukta lietuviška vasara: Prezidento A. Smetonos keliai ir... sekliai JAV // *Valstybė*, 2013, nr. 6, p. 108-113.
61. SVIDERSKYTĖ Gražina. Juzefa ir Leokadija: neįtikusios Kaunui ir Berlynui arba Kaip du romanai ištirpo laike // *Legendos*, 2013, nr. 4, p. 82-87.
62. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Darius & Girch*: išslaptinta JAV valstybės departamento byla// *Valstybė*, 2013, nr. 7, p. 82-87.
63. SVIDERSKYTĖ Gražina. Kitokia *Lituanicos* katastrofos versija // *IQ*, 2013, nr. 1, p. 2-5.
64. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Lituanicos* 80-mečio išvakarėse – unikalaus tyrinėjimo tinklalapis // *Draugas.org*, 2012-12-28.
65. SVIDERSKYTĖ Gražina. Jubiliejaus išvakarėse – *Lituanicos* gidas internete // *Bernardinai.lt*, 2012-12-27.
66. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Lituanicos* katastrofos tyrime – sensacingas radinys // *Valstybė*, 2012, nr. 12, p. 82-88.
67. SVIDERSKYTĖ Gražina. Steponas Darius ir Stasys Girėnas. Amžinasis (pasmerktasis?) duo // *Legendos*, 2012, nr. 2/9, p. 28-35.
68. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Raison d'État*: kai valstybės reikmė svarbiau už teisingumą, arba Kodėl 80 metų atidėliojamas *Lituanicos* istorijos skerspjūvis? // *Valstybė*, 2012, nr. 5, p. 80-87.
69. SVIDERSKYTĖ Gražina. Sukakčių sindromas: puoselėti dvasią, laukti paveikslėlių // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 5, p. 34-35.
70. SVIDERSKYTĖ Gražina. *Dingę Lituanicos* katastrofos oficialaus tyrimo Akto priedai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 7, p. 478-483.
71. SVIDERSKYTĖ Gražina. Finansai *Lituanicos* katastrofos peripetijose: kaip sukosi privatūs ir valstybės pinigai // *Naujasis židinys-Aidai*, 2012, nr. 6, p. 370-379.
72. SVIDERSKYTĖ Gražina. Dariaus ir Girėno byla. Iš kiemo – pasaulin // *Veidas*, 2011-12-26/31, nr. 52, p. 54-58.
73. SVIDERSKYTĖ Gražina. Dariaus ir Girėno byla. Trūkstamos grandys // *Veidas*, 2011-12-19/25, nr. 51, p. 42-44.
74. SVIDERSKYTĖ Gražina. Dariaus ir Girėno byla. Dingę su žinia // *Veidas*, 2011-12-12/18, nr. 50, p. 36-38.
75. SVIDERSKYTĖ Gražina. Dariaus ir Girėno byla. Legendos autopsija // *Veidas*, 2011-12-05/12, nr. 49, p. 46-48.
76. SVIDERSKYTĖ Gražina. „Uragano“ kapitonas. Vilnius: Dailininkų sąjungos leidykla artSeria, 2004.
77. TEMMING Rolf L. *Flugzeuge. Eine Geschichte der Luftfahrt in Wort und Bild*. Neuer Kaiser Vlg GmbH, 1997.
78. *Transatlantiniams Lietuvos Didvyriams Dariui ir Girėnui Atminti 15-17.VII.33*. Kaunas: Lietuvos Aero klubas Dariaus-Girėno fondas, 1933.
79. VALANČIŪTĖ Janina, SIMINAUSKAS Zigmantas, RAŠTKIS Mečislavas (sudarytojai). *Judrėnų seniūnijos istorija*. Kaunas: Arx Baltia, 2010.
80. VAIČENONIS Jonas. „*Lituanicos*“ skrydis. Kaunas: Šviesa, 2006.
81. VAITKUTĖ Karilė. S. Dariaus artimųjų gyvenimai archyvų dokumentuose. Dariaus ir Girėno skrydžio 80-mečiui // *Draugas.org*, 2013-02-26, prieiga: <<http://www.draugas.org/02-26-13vaikute-s.darius.html>>.
82. VAITKUTĖ Karilė. Kas buvo Dariaus ir Girėno paminklo Čikagoje architektas? // *Draugas.org*, prieiga: <<http://www.draugas.org/04-22-09vaitkutedargir.html>>.
83. *Vytauto Didžiojo karo muziejus 2013 metais. Almanachas*. BRUSOKAS Eduardas (sud.) Kaunas: LR krašto apsaugos ministerija, VDKM, 2014.
84. VORONAVIČIUS Jonas (sud.). *Lakūnas Tomas Zauka*. Kaunas: draugijos „Lakūnų kapai“ leidinys nr. 4, 1997.

PROZA, POEZIJA, KITI GROŽINIAI KŪRINIAI

1. ANUŠAUSKAITĖ Miglė, JORD Gerda. *10 Litų. Grafinė novelė*. Vilnius: Aukso žuvis, 2014.
2. DOVYDAITIS Jonas. *Aerodromo apysakos*. Vilnius: Vaga, 1967.
3. DOVYDAITIS Jonas. *Žmogaus sparnai*. Vilnius: Vaga, 1971.
4. DOVYDAITIS Jonas. *Atlanto nugalėtojai*. [Antras pataisytas *Aerodromų apysakų* II dalies leidimas] Vilnius: Vaga, 1983.
5. DOVYDAITIS Vytautas. *Vėjai blaškė, žaibai plakė... Istorinė-biografinė apybraiža apie transatlantinius lakūnus Steponą Darių ir Stasį Girėną*. Kaunas: Šviesa, 1990.
6. DOVYDAITIS Vytautas. *Sparnus jam davė Lietuva (Karo lakūnas Steponas Darius)*. Kaunas: Plieno sparnai, 1993.
7. IVAŠKEVIČIUS Marius. *Madagaskaras. Trijų veiksmyų pjesė*. Vilnius: Apostrofa, 2012.
8. LUNCINIENĖ Leokadija. *Atlanto nugalėtojai arba Soldino miško paslaptis*. Kaunas-Marijampolė: Dirva, 1935.
9. MAČIUIKA Vytautas. *Savi ir svetimi. Politinis romanai*. Kaunas, Spindulys: 1994.
10. MAČIUIKA Vytautas. *Atlantas. Boeing 747 // Mačiuka V. Rinktiniai raštai: poezija, straipsniai ir proza*. Vilnius: Europos lietuvis, t. 1, 1997.
11. PAPEČKYŠ Kazys (sud.); įvado aut. GIRA Liudas. *Du vardai granite. Poezijos antologija apie Darių ir Girėną*. Kaunas: „Raidės“ spaustuvė, 1936.
12. PARULSKIS Sigitas. *Darius ir Girėnas per Atlantą skrido... (Pjesės rankraštis; 2014)*.
13. PARULSKIS Sigitas. *Trys pjesės*. Vilnius: Baltos lankos, 2006.
14. **POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa**. *Lituanica*. Kaunas: Naujasis lankas, 1996.
15. POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa. *Lituanica. Romanas apie Darių ir Girėną. 1 knygutė*. Kaunas: spaustuvė „Kaunas“, 1934.
16. POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa. *Lituanica. Romanas apie Darių ir Girėną. 2 knygutė*. Kaunas: spaustuvė „Vilnius“, 1934.
17. POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa. *Lituanica. Romanas apie Darių ir Girėną. III knygutė*. Kaunas: kooperatinė „Raidės“ spaustuvė, 1934.
18. POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa. *Lituanica. Istorinis romanai apie Darių ir Girėną. 4 knygutė*. Kaunas: spaustuvė „Šviesa“, 1935.
19. POVILAITYTĖ-VENCKŪNIENĖ Juzefa. *Lituanica. Istorinis romanai apie Darių ir Girėną. 5 knygutė*. Kaunas: spaustuvė „Šviesa“, 1935.
20. ŠALTENIS Saulius. *Lituanica; Duokiškio baladės: pjesės*. Vilnius: Vaga, 1989. 162, [2] p.
21. VIJEIKIS Vladas. *Lituanica*. Komiksų knyga. Čikaga: Iinojaus lietuvių tremtinių bendruomenės mokytojų sekcija, 1951.

DUOMENŲ BAZĖS, VIRTUALIOS BIBLIOTEKOS, ENCIKLOPEDIJOS, ŽINYNAI, ŽODYNAI

1. *Civilinės aviacijos terminų žodynas (pagal ICAO) = Civil Aviation Lexicon (ICAO) = Терминологический словарь по гражданской авиации (по ИКАО)*. Red. ERIKSONIENĖ Rita. Vilnius: LOGOS, Susisiekimo ministerija, 1996.
2. DOMAŃSKI Jerzy. *1000 słów o samolocie i lotnictwie*. Varšuva: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1978.
3. *E-PAVELDAS*: virtuali elektroninio paveldo sistema. Prieiga: <<http://www.epaveldas.lt>>.
4. *E-TAR – Teisės aktų registras* (Seimo, Vyriausybės, Prezidento, Užsienio reikalų ministerijos ir kt. teisės aktų sistema). Prieiga: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/index>>.
5. *FAI – Tarptautinės aeronautikos federacijos pasaulio aeronautikos rekordų sistema*. Prieiga: <<http://www.fai.org/records>>.
6. JERRAM Michael F. *Antiques of the Air*. Londonas: Basinghall Books, 1980.
7. *JSTOR*: virtuali biblioteka. Prieiga: <www.jstor.org>.

8. *Jane's Encyclopedia of Aviation*. Ed. TAYLOR Michael J. H. New York: Portland House, 1989.
9. KUZAVINIS Kazimieras, SAVUKYNAS Bronys. *Lietuvių kilmės vardų žodynas*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2005.
10. *Lexikon der Luftfahrt*. Ed. KOPENHAGEN Wilfried. Berlin: Transpress, 1991.
11. LGGRTC projekto „KGB veikla Lietuvoje“ duomenų paieškos ir dokumentų sistema. Prieiga: <<http://www.kgbveikla.lt/>>.
12. *Lietuviškoji enciklopedija*. 1-9 t. Red. BIRŽIŠKA Vaclovas. Kaunas: Spaudos fondas, 1931–1944.
13. *Lietuvos karininkai 1918-1953*. 1-10 t. Vilnius: Vaga, 2006-2016.
14. *Lietuvos nacionalinis atlasas*. II t. Projekto vadovas ČESNULEVIČIUS Algimantas. Vilnius: nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos ir UAB „Petro ofsetas“, 2015.
15. *Lietuviškoji tarybinė enciklopedija*. 1–13 t. Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija, 1976–1985.
16. *Lietuvių enciklopedija*. 1–37 t. Boston: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1953–1985.
17. *Lietuvos gyventojų genocidas. 1939 – 1941 m.* I t. (II pataisytas ir papildytas leidimas). Ats. red. BURASKAITĖ Birutė. Vilnius: LGGRTC, 1999.
18. *LITUANICA-DOCUMENTICA.LT* – istorijos populiarinimo tinklalapis; red. SVIDERSKYTĖ Gražina: projekto *Lituanica-3D* audiovizualika ir tekstai. Prieiga: <www.lituanica-documentica.lt/>.
19. *Lituanica: meilės ir valios skrydis. Skiriama S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 75-mečiui*. Kauno apskrities viešosios bibliotekos virtuali paroda. Prieiga: <<http://www.kvb.lt/lituanica/>>.
20. *Lituanicos skrydžiui – 80 metų*. Kauno miesto muziejaus virtuali paroda; parengė GRABAUSKIENĖ Skaidra. Prieiga: <<http://www.kaunomuziejus.lt/lituanicos-skrydžiui-80-metu/>>.
21. *LRP* – LR Prezidento veikla, kalbos. Prieiga: <<https://www.lrp.lt/lt/prezidentes-veikla>>.
22. *LRS* – LR Seimo teisės dokumentų sistema. Prieiga: <<https://e-seimas.lrs.lt/portal/documentSearch/lt>>.
23. LUKŠYS Saulius, MINTAUTAS Rimvydas, MONKEVIČIUS Jonas. *Palūžę sparnai. 1919-1940 metais žuvę ir šiaip jau mirę lakūnai*. Vilnius: Vilniaus Užtupo leidykla, 1997.
24. *Mass Media Dictionary*. Ed. ELLMORE R. Terry. Lincolnwood: National Textbook Company, 1992.
25. *Mažosios Lietuvos enciklopedija*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2000, I t.
26. *MELC.LT* – Mokslo ir enciklopedijų leidybos centro sistema; elektroninis Pasaulio vietovardžių žinynas, 2006 m. Prieiga: <<http://www.melc.lt/vietovardziai>>.
27. *Perskridę Atlantą*. Lietuvos centrinio valstybės archyvo virtuali paroda, skirta S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą 70-mečiui. Prieiga: <<http://www.archyvai.lt/exhibitions/dariusirgirenas/paroda.htm>>.
28. *PLIENOSPARNAI.LT* – Lietuvos aviacijos istorija 1919-1940. SEREIČIKAS Mindaugas (dir.), KORBUTAS Nerijus (admin.). Prieiga: <<http://www.plienosparnai.lt>>.
29. RAUBICKAS Eugenijus. *Ženklas ant munduro...* Vilnius: LR Krašto apsaugos ministerija, 2005.
30. *Registru centrų* – VĮ „Registru centro“ Adresų registrai. Prieiga: <<http://www.registrucentras.lt/adr/>>.
31. *Steponas Darius ir Stasys Girėnas: „Mes skrisime į Lietuvą!“* LNB virtuali paroda. Prieiga: <<http://www.lnb.lt/naujienos/1125-virtuali-paroda-steponas-darius-ir-stasys-girenas-mes-skrisime-i-lietuva>>, žiūrėta 2015-12-05.
32. *S. Dariaus ir S. Girėno skrydžio per Atlantą atminimui*. Nacionalinio M. K. Čiurlionio dailės muziejaus virtuali paroda. Prieiga: <http://cdm.limis.lt/virtualios-parodos/-/virtualExhibitions/view/69105?s_tab=&listDisplayMode=simple&backUrl=&page=3&rowsOnPage=0>.
33. *Technikos enciklopedija*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2006, III t.
34. *URM* – LR URM, LR ambasadų, generalinių konsulatų naujienų archyvas. Prieiga: <<http://www.urm.lt/default/lt/naujienos/archyvas>>.
35. *Valstybinė biblioteka Berlyne (Staatsbibliothek zu Berlin)* – skaitmenintų periodinių leidinių sistema. Prieiga: <http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/list/title/zdb/27112366//1933/?no_cache=1>.
36. VANAGAS Vytautas. *Lietuvos rašytojų vardai*. Vilnius: Lietuvos rašytojų sąjungos leidykla, 1996.
37. *VARDAI* – Valstybinės lietuvių kalbos komisijos Vardyno pakomisės projekto sistema. Prieiga: <<http://vardai.vlkk.lt/statistika/>>.
38. *Visuotinė Lietuvių enciklopedija*. 1-26 t. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2001–2012.

PRIEDAI

Sąrašas:

(319) PRIEDAS NR. 1

Biogramos

(320) PRIEDAS NR. 2.

S. Dariaus skraidymo knygelės (1930 – 1933) duomenų analizė.

(324) PRIEDAS NR. 3.

S. Dariaus ir S. Girėno sutarties (1933-05-02) pagrindinės nuostatos.

(326) PRIEDAS NR. 4.

Tarpdalykinio tyrimo (meteorologinės reanalizės) rezultatų ištraukos.

(329) PRIEDAS NR. 5.

Žemėlapiai: „Lituanicos“ katastrofos vieta ir regionas, 1937 m. neskraidymo zona.

(331) PRIEDAS NR. 6.

Daiktinių šaltinių („Lituanicos“ nuolaužų) eksperimentinio tyrimo rezultatų vizualizacija.

PRIEDAS NR. 1.

Biogramos

STEPONAS JUCEVIČIUS – DARIUS (1896-1933). G. 1896-01-08 Rubiškių vienkiemyje, Kvėdarnos valsčiuje. 1905 m. mirė tėvas, motina ištekėjo už Kazimiero Degučio. Vyresnysis brolis Boleslovas (William B.), po to patėvis išvyko į JAV. 1907-12-15 į Niujorką atplaukė Augustina Degutienė su vaikais Constanzia ir Stefan (atskirai atvyko vyresnioji Laura/ Aurelija Jucus, Lora Nalson). Iš Niuarco ir Elizabeto, Naujojo Džersio, persikraustė į Čikagą, Ilinojų (čia 1909 m. gimė Stanley Degutis, vėliau jis – Stanley Jucus). 1916 baigė gimnaziją, koledže mokėsi inžinerijos. 1917-1919 – JAV kariuomenės savanoris (Stephen Darius); 149 lauko artilerijos pulko ryšininkas, grandinis (angl. *private 1st class*), sužeistas skeveldrų, apnuodytas dujomis Prancūzijoje, pagerbtas (vėliau – apdovanotas) už narumą. 1919-1920 – JAV kariuomenėje tarnavusių lietuvių susivienijimo SALK narys, mezgė ryšius su Lietuvos karine misija JAV. 1920-06-28 – natūralizuotas JAV pilietis (Stephen William Darius). 1920-1927 – savanoris Lietuvoje; paskirties vietos: VRM Piliečių apsaugos departamentas ir/arba Lietuvos kariuomenės gen. št. žvalgybos sk., Karo mokykla (IV laida), artilerijos pulkas, Aviacijos eskadrilės. Įkūrė Lietuvos Fizinio Lavinimo Sąjungą (LFLS), vadovavo Lietuvos Sporto Lygai (LSL). 1927 – vienas iš LAK steigėjų, LAK narys. Grįžęs į JAV gyveno Čikagoje pas K. ir W. Stulpinus, vėliau – su motina A. Degutiene. 1927-09-19 – JAV piloto mėgėjo FAI licencija nr. 6773; 1928-03-15 – 2A klasės transporto piloto licencija nr. 1862. Žuvo „Lituanicos“ katastrofoje 1933-07-17.

STANISLOVAS GIRSKIS – GIRĖNAS (1893-1933). G. 1893-10-07 Vytogalos kaime, Kaltinėnų valsčiuje. Jauniausias iš 16 vaikų. 1900 į JAV išvyko vyriausiasis brolis Jonas. 1904 mirė tėvas, 1908 – motina. 1910 su broliu Petru išvyko į JAV, nuo 1910-05-06 gyveno Čikagoje pas brolių ir pusseseres. 3 metus lankė pradžios mokyklą. Vertėsi staliaus amatu. 1913-1917 dirbo spaustuvėje. 1917-1919 – JAV kariuomenės savanoris (Stanley Girch), 136 eskadrilės eilinis, mechanikas. Natūralizuotas JAV pilietis (Stanley Girch). Amerikiečių legiono narys (lt. Samuel J. Harris Posto nr. 271 nario bilietas nr. 981410; 1933-01-17). 1921-1929 vertėsi taksi verslu. 1925-09-20 per mokomąjį skrydį sunkiai susižeidė. 1927 – JAV piloto mėgėjo FAI licencija (?), 1927-12-02 – laikina komercinė licencija (iki 1928-02-02); 1931-01-17 – 1A klasės transporto piloto licencija nr. 18595. „Girėnas“ – garsinant būsimą skrydį per Atlantą priskirtas pseudonimas. Žuvo „Lituanicos“ katastrofoje 1933-07-17.

PETRAS JURGELEVIČIUS – JURGĖLA (1901-1992). G. 1901-09-30 Džersi Sityje, Niujorke. Su tėvais grįžo į Lietuvą, Voroneže ir Vilniuje baigė gimnaziją. 1919 – Lietuvos kariuomenės savanoris, nepriklausomybės kovų dalyvis, Karo mokyklos absolventas, 1920-1930 komendantūrų (1925-07-14 Aviacijos Technikos sk.) raštvedys, vertėjas, leidinių redaktorius vyriausiame kariuomenės štabe; nuo 1930 – ats. kpt. Nuo 1915 – vienas pirmųjų Lietuvos skautų, 1925-1927 Lietuvos jūrų skautų vadas. Nuo 1931 gyveno Čikagoje: „Lietuvos aidas“, iki 1932 – „Draugo“ korespondentas. 1932-1933 – S. Dariaus ir S. Girėno skridimo komiteto sekretorius. 1933-1935 – S. Dariaus sesers K. Stulpinienės pasamdytas publicistinės monografijos autorius. 1933-1936 Amerikos lietuvių sąjungos centro valdybos sekretorius. 1933-1937 Amerikos lietuvių legiono vado pavaduotojas, inspektorius, nuo 1951 – vadas. 1936-1939 Amerikos lietuvių tautinės tarybos sekretorius, vicepirmininkas. 1941 – Tautos fondo sekretorius. Mirė 1992-02-19 Niujorke.

TOMAS ZAUKA (1899-1970). G. 1899-09-21 Rumiškių vienkiemyje, Obelių valsčiuje, Rokiškio apskr. 1919 – 1922 tarnavo raštininku Kauno komendantūros kanceliarijoje (eilinis), 1929 apdovanotas Lietuvos kariuomenės kūrėjo – savanorio medaliu. 1926 baigė gimnaziją (vakarinį suaugusių sk.), įstojo į LU Teisių fakultetą, paties prašymu pervestas į Technikos fakultetą, studijavo iki 1929; aukštojo mokslo nebaigė. 1930 baigė LAK civilių lakūnų kursą (I laidą). Finansų ministerijos Mokesčių departamente dirbo raštvedžiu, revizoriumi. Nuo 1940 – statybos tresto revizorius. Nuo 1940 – LAK vicepirmininkas, Dariaus-Girėno komiteto pirmininkas. 1941 – 1942 – Raudonojo teroro muziejiaus skyriaus viršininkas. 1943 organizavo bareljefo Puntuke darbus. 1944 – vyr. buhalteris Durpynų direkcijos įmonėje Panevėžyje. 1945 suimtas, 1947 nuteistas 7 m. sunkiųjų darbų. Nuo 1952 gyveno Kuršėnuose, vertėsi atsitiktiniais darbais. 1969 partrenktas nenustatyto automobilio. 1970 Šiauliuose apiplėštas, sumuštas nenustatytų asmenų; netrukus mirė.

PRIEDAS NR. 2.
S. Dariaus skraidymų knygelės analizė
(šaltinis: *Aviators Log Book No. 836*; 1930-01 – 1933-07-15.
BLKM, DGK)

Knygelė – panašaus standarto kaip dabar Lietuvos CAA licencijuotų pilotų; skirtumai: nėra atskirų skilčių tūpimų skaičiui (S. Darius juos žymėjo skiltyje „Pastabos“), skrydžiams įgulos vadu ir naktį; knygelėje fiksuojamas ir piloto licencijos pratęsimas, jis tvirtinamas notaro parašu.

Skaičiuodamas skrydžių laiką (kiekviename atvarte susumuodamas įrašus) S. Darius 8 kartus suklydo (pridėjo per daug arba per mažai), todėl netiksliai skaičiavo ir bendrą laiką. Pagal S. Dariaus skaičiavimus (pridėjus paskutinius skrydžius 1933 m. liepos mėn., kurių pats lakūnas nebesusumavo) išeitų 786 val. 50 min. Tačiau reali, tikroji suma pagal visus 1930-1933 m. įrašus – 788 val. 30 min.; tūpimų skaičius – 2092.

Skraidyta beveik išvien geromis oro sąlygomis (*Fair*), kartais – apsiniaukę, debesuota, lyja, stiprus vėjas, (tik dukart) liūtys (*Overcast, Cloudy, Rain, High winds, Showers*). Pažymėtas iš viso 21 temstant arba sutemus atliktas skrydis (*Night*).

Daugumos skrydžių paskirtis – transporto ir mokymo paslaugos; retos išimtys – parodomieji ir akrobatiniai skrydžiai, bent vieną kartą mokytasi tūpti ant vandens; nuo 1932 m. įrašyta apie 20 instrumentinio (vad. aklojo) skridimo treniruočių.

Pažymėti du priverstiniai tūpimai: lėktuvu *Avro Avian (Cirrus)*, reg. nr. *NC524K* 1930-07-04 ir *Bellanca CH-300 Pacemaker*, reg. nr. *NC688E* 1932-10-21¹⁰⁴⁵ (registracijos numeriuose „C“ – *commercial* – reiškia komercinės paskirties orlaivį, tolimam skrydžiui perdarytas lėktuvas perregistruotas ir nuo 1933-04-24 įrašuose fiksuotas su žyma „R“ – *restricted* – riboto naudojimo).

Daugiausia skraidyta 1930 m. II pusmetį Pal Waukee oro uoste Čikagos šiaurėje skraidinant keleivius ir mokant skraidyti, o ypač 1931 m. išvežiojant laikraščio *Daily News* tiražą į Viskonsino bei Mičigano valstijas bei redakcijai teikiant radijo (*Broadcasting*) paslaugas. Intensyviausi – liepos ir rugpjūčio mėnesiai, 1930-1931 m. atitinkamai: 71 val. 35 min., 88 val. 25 min. ir 145 val. 45 min., 148 val. 30 min.

1930 m. iki gegužės skraidyta Harlemo oro uoste, daugiausia nuosavu lėktuvu *Pheasant* ir net visai nuostolingai, t. y. malonumui (*Pleasure*). Nėra reguliarių maršrutų, kurie sudaro didžiumą priskraidymo 1931 m. Dauguma skrydžių trumpi, apie 30 min. Neretai per dieną atliekama iki 6 skirtingos paskirties skrydžių skirtingais lėktuvais. Tokia rutina nebuvo pelninga ir turėjo gerokai varginti, - pavyzdžiui, žr. 1930-07-23 įrašus Lentelėje nr. 1.

Lentelė 1. Ištrauka iš *Aviators Log Book No. 836*, 1930-07-23: 6 vietiniai skrydžiai, iš viso 3 val. 35 min, 6 skirtingais lėktuvais. Atitinkamą originalo fragmentą žr. pav. apačioje.

¹⁰⁴⁵ S. Dariaus dienoraštyje įrašai prasideda 1932-07-10, todėl plačiau žinomas antras iš dviejų priverstinių nusileidimų, įvykęs 1932-10-21 lankant lietuvių kolonijas, pakeliui iš Wilkes Barre į Pitsburgą: „Išskrendam 12:10 val. 14 val. Stultz aerodrome ties Tyrone Pa. nes negalima perskristi paskutinę kalną keterą, priežastis tiršta migla;“ kitą dieną geru oru laimingai pasiektas Pitsburgas. (S. Dariaus dienoraštis. VDKM, G-1354/29. T. p.: DARIŪTĖ-MAŠTARIENĖ N. *et al.* Darius ir Girėnas... p. 75; JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 224). Pirmasis priverstinis nusileidimas įvyko Pal Waukee aerodrome treniruočių skrydžio metu ir galėjo būti nepavojingas sistemų veikimo trikdys, nes tuo pačiu lėktuvu instruktažas tęstas jau kitą dieną, kituose šaltiniuose incidentas neminimas.

Lėktuvas	Reg. Nr.	Variklis	Iš	Į	Pastabos	Tūp. Sk.	Val.	Min
AvroE	NC524	Cirrus	P-WauK	Aurora	[maršrutas]	2	1	10
Stearman	NC6437	J5			Instruction	22	1	10
Bellanca	NC33N	J6			Passengers	1		20
Fleet	NC717V	Warner			Demonstration	2		20
Waco F	NC104Y	Warner			"	1		10
AvroE	NC524	Cirrus			Instruction	2		25

REG. NO.	Type Engine	FROM	TO	REMARKS	HRS.	MIN.
23 AVROE NC524	CIRRUS	P-Wauke	Aurora		2	10
" STEARMAN NC782H	J6				22	10
" BELLANCA J6	NC33N		Fair		1	20
" FLEET NC717V	WARNER			Instruction	2	20
" WACO F NC104Y	"			Passengers	1	10
" AVROE NC524K	CIRRUS			Demonstration	2	25
24 " " "	"			"	2	40
" BELLANCA NC33N	J6			Instruction and Passengers	8	20
" STEARMAN J5	NC6437			Instruction	1	20

1931-ieji buvo išskirtiniai: ištisus metus skraidyta intensyviai, iš viso 382 val. 55 min. Tai sudaro beveik pusę – 48,6 % – viso skraidymo laiko per 3,5 metų 1930-1933 m. 1930-aisiais skraidyta beveik trečdaliu mažiau: iš viso 259 val. 45 min.

Bellanca CH-300, reg. nr. NC688E – tuo pačiu lėktuvu, kurį 1932-06-18 nusipirko su S. Girėnu, pritaikė tolimam skrydžiui ir 1933-05-06 pakrikštijo „Lituanica“ – S. Darius pirmą kartą skrido 1930-05-29, tik 20 min., lavinimuisi („practice“). Bendras priskraidymas šio registracijos numerio lėktuvu iki pat paskutinio bandomojo skrydžio 1933-07-13 yra (tik!) 83 val. 55 min.

Šio tipo lėktuvais – *Bellanca CH-300 Pacemaker* su *Wright J-6*, apie 300 AG varikliu – S. Darius galimai skraidė nuo 1929 m., nes nepažymėta nė vieno kvalifikacinio skrydžio. To paties tipo, tik kitos registracijos *Bellanca* lėktuvais (daugiausia *NC33N*, t. p. *NC873M*, *NC196*, *NC686E*) iš viso skraidyta 347 val. 45 min. Pridėjus *NC688E* (vėliau tai – *NR688E*, „Lituanica“), iš viso šio tipo orlaiviais 1930-1933 m. skraidyta 431 val. 30 min.; t. y. 54,7 % bendro skrydžių laiko 1930 – 1933 m.

69 val. 15 min. skraidyta senesnio modelio ir mažesnės galios *Bellanca – CH 200 Pacemaker* su *Wright J5*, apie 200 AG varikliu (*NC28E*, *NC224E*). Šiuos pridėjus, *Bellanca Pacemaker* lėktuvais iš viso skraidyta 500 val. 30 min., t. y. 63,5 % bendro skrydžio laiko 1930 – 1933 m.

Antroje vietoje pagal priskraidytas valandas – *Stinson (Lycom)*, kuriuo vėlgi intensyviai 1931-aisiais lapkritį-gruodį, t. p. 1932 sausį-kovą atostogaujant (tiksliau, gydantis plaučius) Floridoje, bendrovėje *Fort Lauderdale Air Tours* skraidinti keleiviai ir siuntos.

Priešingai nei leidžia suprasti P. Jurgėla¹⁰⁴⁶, trimotoriu *Ford (3 – Wright J6-300)* S. Darius skraidė iš viso 25 val. 15 min., iš jų po „Rating Test“, t. y. įgijus kvalifikacinį reitingą – 8 val. 50 min.

Bendras išmėgintų lėktuvų tipų kiekis – apie 20. Daugiausia skraidyta *Bellanca* skraidinant laikraščius ir keleivius, t. p. dviem *Avro* modeliais ir nuosavu *Pheasant* dirbant instruktoriumi.

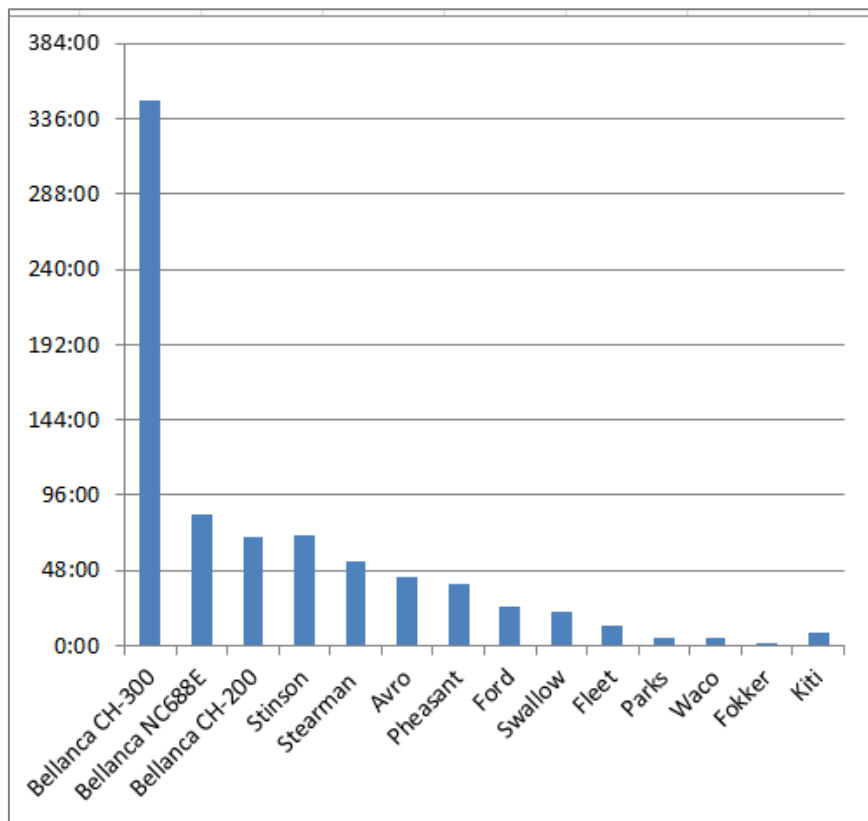
¹⁰⁴⁶ „Pradžioje jis ėjo piloto padėjėjo pareigas, paskui pavaduodavo jį ir netrukus ėmė savarankiškai valdyti šį milžinišką lėktuvą, kuriuos skraidė 1932 m. sausio – balandžio mėn. (...) tokis patyrimas priskyrė Darių prie didžiųjų Amerikos lakūnų.“ JURGĖLA P. Sparnuoti lietuviai... p. 138.

Dauguma likusių lėktuvų skraidyta po mažiau nei po 25 val., tik kelias val. arba mažiau negu 1 val. (žr. Diagramą nr. 1).

1932-06-14, prieš sudarant *Bellanca NC688E* pirkimo sandorį 1932-06-18, atliktas patikrinamasis skrydis (*to have plane inspected*). Vėliau iki skrydžio per Atlantą skraidyta vien šiuo lėktuvu, išskyrus 7 pavienius skrydžius (*Fleet, Ford, Parks T*). 1932 m. liepą pradėjus skrydžio per Atlantą kampaniją, skrydžių skaičius sumažėjo: 1932 m. skraidyta iš viso 120 val. 45 min., palyginti su 1930-1931 m. – atitinkamai 2-3 kartus mažiau (žr. Diagramą nr. 2).

Pirmas bandomasis skrydis modifikuotu lėktuvu (*First Test Flight of Trans-Oceanic Ship*) – 1933-04-24. Į paskutinės paskirties aerodromą prieš transatlantinį skrydį – Niujorko *Floyd Bennet Field* – atskrista 1933-05-08. Paskutinis įrašas – 1933-07-13: 20 min. vietinis skrydis kompasu nuokrypiui tikrinti (*Test Flight Compass Swinging*). 1933 m. teskraidyta 25 val. 5 min.

Diagrama nr. 1. S. Dariaus skrydžiai įvairiais lėktuvais 1931-1933 m. (pagal *Aviators Log Book No836*). Vertikalėje – skraidytų valandų skaičius. Horizontalėje stulpeliais iš kairės: skrydžiai visais *Bellanca CH-300 Pacemaker (Wright J6)* lėktuvais, skrydžiai tik registracijos NC688E (vėliau – NR688E, „Lituanica“) lėktuvu *Bellanca CH-300*, skrydžiai visais *Bellanca CH-200 Pacemaker (Wright J5)*. Toliau mažėjančiuose stulpeliuose – skrydžiai kitų orlaivių tipais.



Stinson, Stearman ir kiti orlaiviai analizuotame šaltinyje įvardyti tik iš dalies: dažniausiai nurodytas lėktuvo gamintojas, modelis nepatikslintas, o variklis aiškiai įrašytas. Detalus sąrašas (neišaiškintais atvejais vietoje modelio įrašytas tik klausukas, tikslintiniais – modelio pavadinimas su klausuku):

Stinson (? *Lycoming*), *Stearman* (*Speedmill? Wright J6*), *Avro* (*Avian-? Cirrus*), *Pheasant* (*H-10; Curtiss OX5*), *Ford* (*4-AT-E? Wright J6*), *Laird Swallow* (*Curtiss OX5*), *Fleet* (*Model 1, aka Consolidated Husky Jr.; Warner*), *Parks* (? *Curtiss OX5*), *Waco* (*RNF? Warner*), *Fokker* (? *Wasp*); stulpelyje „Kiti“ – *Butler* (*retasis Blackhawk? Wright J5*), *Con-quist* (? *Warner*), *Curtiss Jr, Eastman* (*2A Sea Pirate (Challenger)*), *Fairchild* (*KR-21-B? Kinner*), *Great Lakes* (*2T-? Cirrus90*), *Klemm* (*L-25? Salmson*), *Loening* (? *Wright J6*), *States* (? *Kinner*).

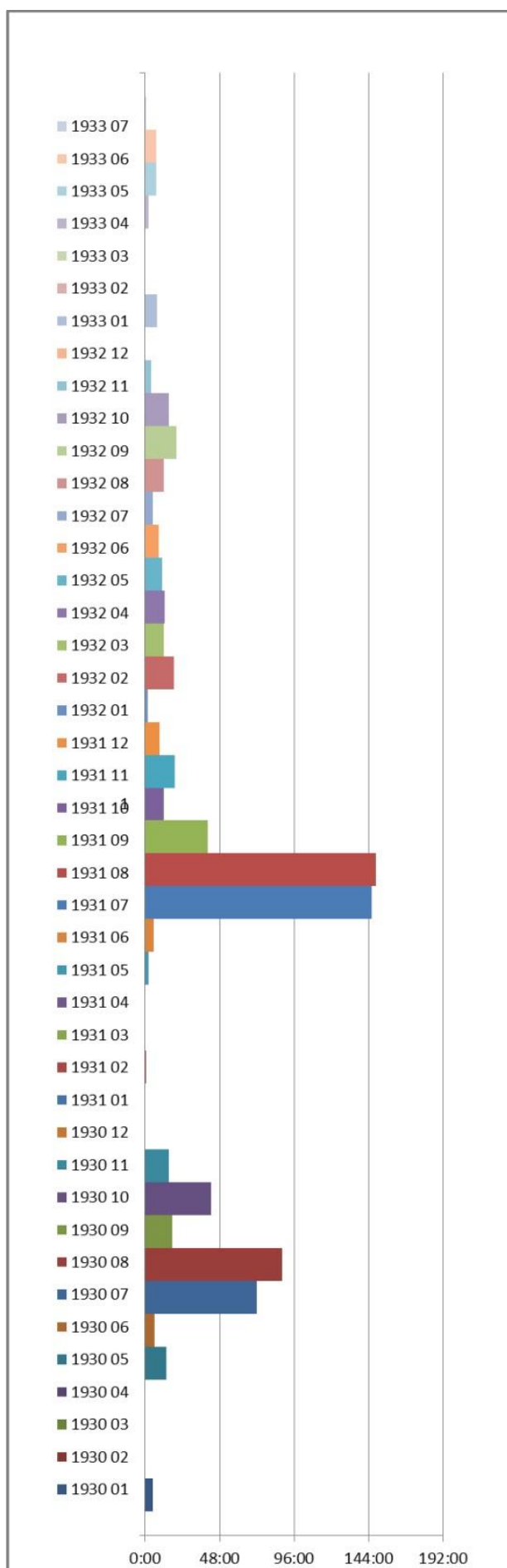


Diagrama nr. 2.
Dariaus skrydžių trukmės (val./ mėn.)
dinamika per 30,5 mėnesio: nuo 1930
m. sausio iki skrydžio per Atlantą
1933 m. liepą (pagal *Aviators Log
Book No836*).

Spalvoti stulpeliai žymi skrydžių
valandų skaičių kiekvieną mėnesį.

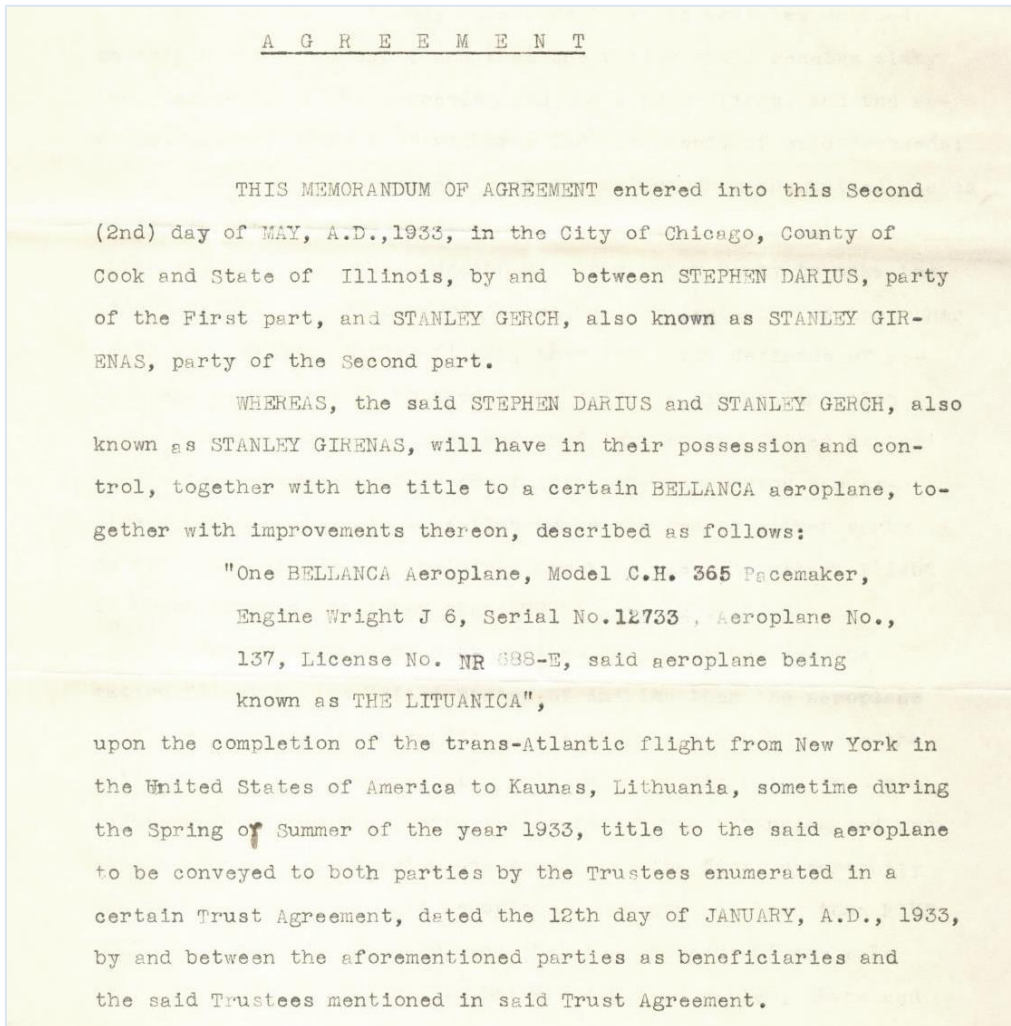
1932 – 1933 m. skraidyta mažiau negu
1930 – 1931 m. Šiuo laikotarpiu
pasiektas maksimumas – tik
20 val. 20 min. 1932 m. rugsėjį.

Daugiausiai skraidyta iki skrydžio per
Atlantą organizavimo pradžios: 1930
ir 1931 m. vasaromis skraidinant pašto
siuntas ir keleivius, t. p. dirbant
skraidymo instruktoriumi.

Šiais intensyviausiais laikotarpiais
pasiektas maksimumas – daugiau nei
7 kartus didesnis: net 148 val. 30 min.
1931 m. rugpjūtį.

PRIEDAS NR. 3.

S. Dariaus ir S. Girėno sutarties Preambulė (pav.) ir pagrindinės nuostatos
(šaltinis: *Memorandum of Agreement (...) by and between*
Stephen Darius and Stanley Gerch (aka Girenas).
Chicago, 1933-05-02. BLKM, DGK).



- 1) Už su skrydžiu susijusias knygas ir straipsnius autorius (pirmoji šalis) gauna 60 % pajamų, o antroji šalis – 40 %;
- 2) po skrydžio iš JAV į Lietuvą bet kuri šalis gali per 30 dienų reikalauti kitą šalį kartu atlikti grįžtamąjį skrydį į JAV ir, šiai atsisakius ar negalint sutikti, turi teisę savo nuožiūra pasirinkti pilotą ar navigatorių. Terminas gali būti pratęstas ligos atveju, bet ne ilgiau negu iki 1933 m. rugpjūčio 1 d.;
- 3) jei abi šalys atsisako grįžtamojo skrydžio, per 3 mėn. po grįžimo į JAV lėktuvus turi būti parduodas viešu ar privačiu sandoriu, siekiant didžiausio pelno, sykiu deklaruojant, kad Lietuvos vyriausybė turi pirmumo teisę pirkti lėktuvą už ne mažiau nei 5000 dolerių, ir pajamos skirstomos lygiomis dalimis abiem šalims;
- 4) jei lėktuvas parduodamas Lietuvos vyriausybei, jis nebus jokiais aplinkybėmis naudojamas

skraidymo ar kitiems tikslams, bus tik eksponuojamas Lietuvos vyriausybės parinktame muziejuje;

5) jei abi šalys įgyvendina grįžtamąjį skrydį, visos pajamos ir pelnas susiję su šiuo skrydžiu dalijamos taip: 60 % šaliai, kuri inicijuoja sutartis pajamoms ar pelnui sukelti, 40 % – antrai šaliai;

6) jei grįžtamąjį skrydį įgyvendina viena šalis, tai ji gauna 75 %, o kita šalis 25 % iš knygų, straipsnių, kontraktų sutarčių ir kt. veiklų gaunamų pajamų ar pelno;

7) po grįžtamojo skrydžio į JAV per 3 mėn. lėktuvas turi būti parduotas viešu ar privačiu sandoriu, siekiant didžiausio pelno, sykiu deklaruojant, kad Lietuvos vyriausybė turi pirmumo teisę pirkti lėktuvą už ne mažiau nei 7500 dolerių;

8) pajamos iš pardavimo skirstomos lygiomis dalimis abiem šalims;

9) pajamų ir pelno iš rašymo, straipsnių, kontraktų, sutarčių ir kt. veiklų skirstymas sutartu būdu netenka galios praėjus 6 mėn. po kelionės iš JAV į Lietuvą;

10) visos pajamos ir pelnas, gaunamas iš reguliaraus įsidarbinimo, priklausys įsidarbinusiai šaliai ir tarp šalių nebus skirstomas.

PRIEDAS NR. 4.

Tarpdalykinio tyrimo rezultatų ištraukos ir vizualizacijos fragmentai

(šaltinis: SVIDERSKYTĖ G., RIMKUS E., STANKŪNAVIČIUS G.

Weather Conditions during A Transatlantic Flight of „Lituanica“ on July 15–17, 1933 // *Baltica*, 2014, Vol. 28 (2), p. 119-130)

I. Patvirtinama J. Kimball orų sąlygų analizė „Lituanicos“ maršruto I etape:

„Sąlygos skrydžiui buvo geros, priežemio slėgis didėjo, maždaug 2 – 2,5 km aukštyje pūtė silpnas besikeičiančios krypties vėjas: pradžioje iš šiaurės rytų, vėliau pietryčių ir rytų šiaurės rytų bei pietvakarių. Pagrindinės kritulių (ir žymaus debesuotumo) zonos buvo į pietvakarius ir į šiaurę nuo skrydžio trajektorijos.“

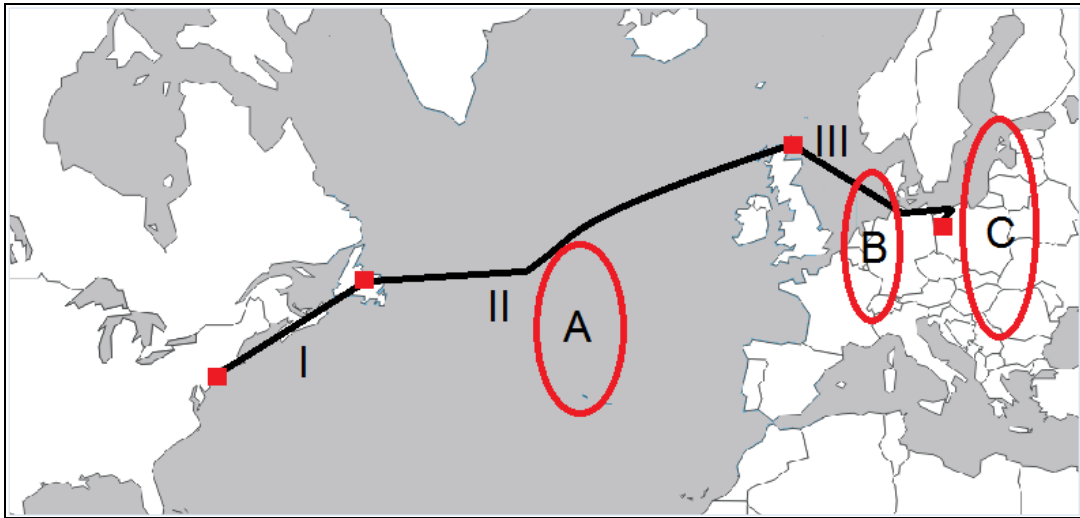
II. Koreguojama Dr. Soultetus analizė „Lituanicos“ maršruto II etape:

„Sinoptinė proceso analizė (remiantis NHSLPG duomenimis) parodė, kad žemo slėgio sukurio centras kaip tik buvo ties 50° š. pl. ir 30° v. il., slėgis šio sukurio centre krito bei pati sistema palaipsniui judėjo į šiaurę. Remiantis 20CR duomenimis, per 12 val. iškritęs kritulių kiekis centrinėje šios zonos dalyje galėjo siekti 10 mm. Tai gan didelis kritulių kiekis, galintis iškristi iš storų sluoksninių lietaus (Nimbostratus) arba kamuolinių lietaus (Cumulonimbus) debesų. Tokie debesys beveik visada apima ne tik apatinę, bet ir vidurinę troposferą, t. y. siekia bent iki 5-6 km aukščio. Kadangi „Lituanica“ negalėjo pakilti virš tokių debesų, labai tikėtina, kad vengdami skristi į lietaus debesį lakūnai suko šiaurės link, kur debesų sluoksnis buvo plonesnis, juo labiau, kad kritulių zoną jie priskrido naktį, ir tamsa dar labiau paskatino juos saugumo labui nukrypti nuo planuoto maršruto. (...) ciklono centras buvo į pietus ir pietryčius nuo skrydžio trajektorijos, o ne į šiaurę, kaip minima Kimballo pažymoje. Be to, besivystantis ciklonas lėtai judėjo į šiaurę, todėl pilotai galimai siekdami išvengti kritulių, blaškos ir stipraus vėjo zonų vis labiau suko į šiaurę ir šiaurės rytus, taip išlikdami silpnesnių vėjų bei mažesnio debesuotumo zonose.“

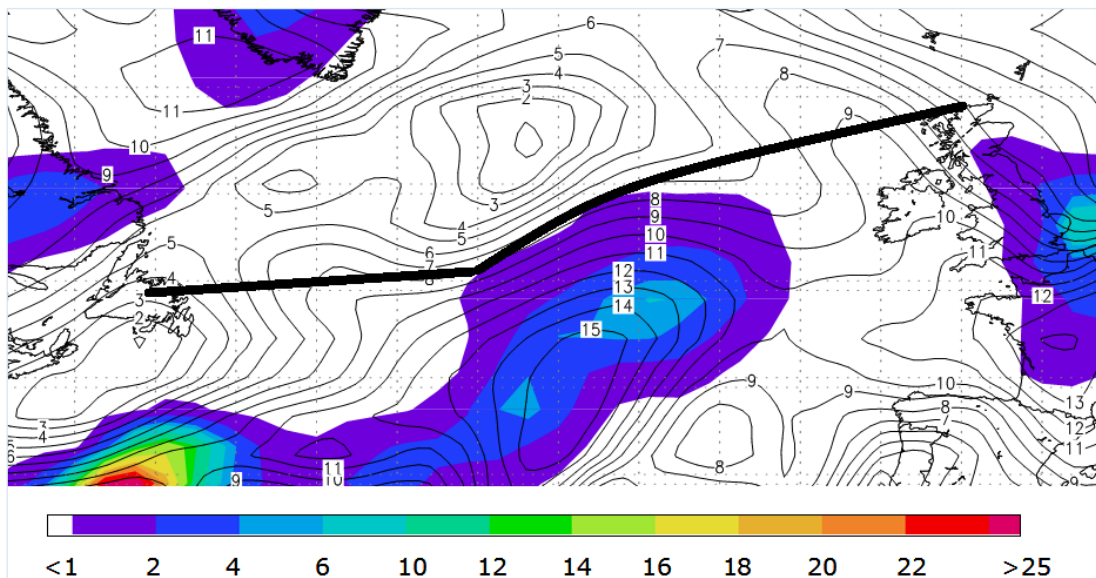
III. Patikslinama Dr. Doultetus ir S. Olšausko analizė „Lituanicos“ maršruto III etape:

„Virš Šiaurės jūros debesuotumas vis didėjo. Artėjant prie Vokietijos pakrantės buvo kirstas okliuzijos frontas su vidutinio intensyvumo krituliais. Ties pakrante debesuotumas sumažėjo (...) Matydami kitą, dar galingesnių debesų zoną priešakyje (apie 21-22 val. naktiniame danguje galėjo aiškiai matytis žaibavimas) lakūnai pasuko pietryčių link. Stargardo-Soldino apylinkėse debesuotumas sumažėjo. Tikėtina, jog apatinio aukšto debesys nesudarė ištisinio sluoksnio. (...) Nelijo, debesų sluoksnyje galėjo būti pragiedrulių. (...) leidimąsi galėjo apsunkinti gūsingas vakarų krypties vėjas.“

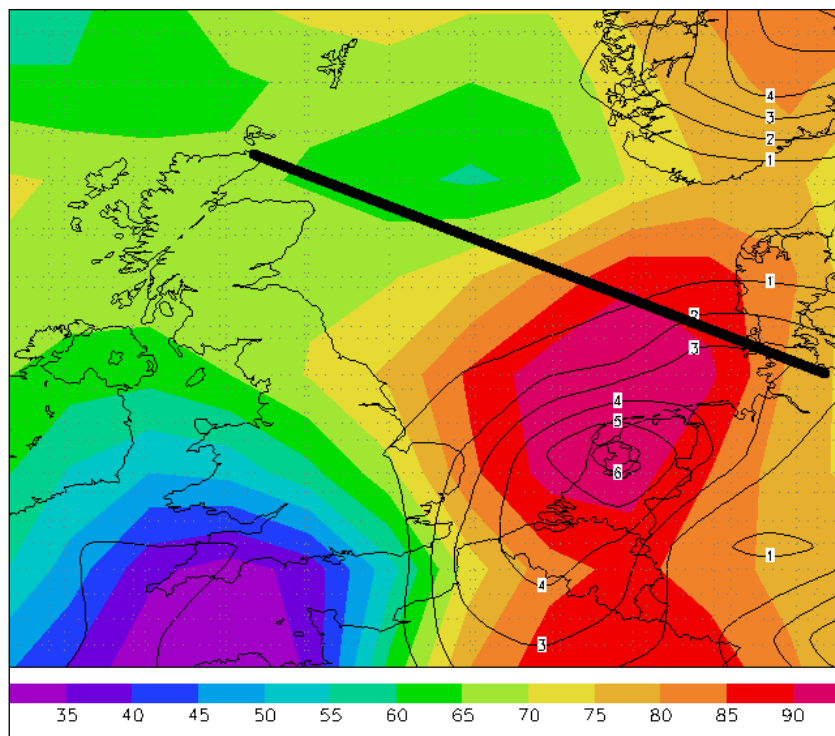
1. 1933 liepos 15-17 d. „Lituanicos“ skrydžio hipotetinis maršrutas (schmetišškai pažymėta juoda linija) ir jo etapai I, II, III (suskiirstyta raudonais taškais). Raudonais ovalais ir raidėmis A, B, C pažymėti nustatyti bariniai dariniai, galėję turėti įtakos skrydžiui II ir III etapuose: A – žemo slėgio sūkurių kritulių ir galima perkūnijos zona (1933-07-16 00:00-12:00 GMT); B – kritulių ir žemo debesuotumo zona okliuzijos fronte (1933-07-16 12:00-18:00 GMT); C – banguotas atmosferos frontas su kritulių ir perkūnijos zona (1933-07-16/17 ~21:00 GMT).



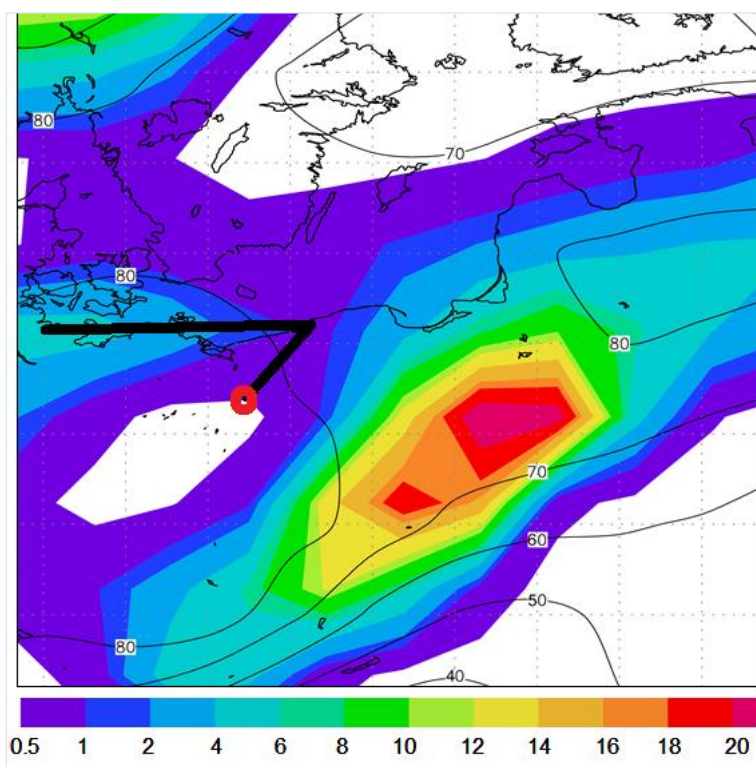
2. Kritulių kiekis prie paklotinio paviršiaus mm/ 12 val. (spalvos) ir vidutinis vėjo greitis (kontūrai ir skaičiai) 750 hPa lygyje (apie 2500 m) „Lituanicos“ skrydžio II etape (1933-07-16 00:00-12:00 GMT). Juoda linija schematiškai žymi hipotetinį maršrutą II etape virš Atlanto, nuo Niufaundlando iki Škotijos šiaurinio taško.



3. Kritulių kiekis mm/ 6val. (kontūrai ir skaičiai) ir bendras visų aukštų debesuotumas (spalvos) „Lituanicos“ skrydžio III etape (1933-07-16 12:00-18:00 GMT). Juoda linija schematiškai žymi hipotetinio maršruto tiesiąją nuo Škotijos šiaurinio taško – Vokietijos link.



4. Vidutinis kritulių kiekis mm/ 6 val. (spalvos) ir santykinė drėgmė (procentai ir kontūrai) 900 hPa lygyje (beveik 1 km virš jūros lygio) „Lituanicos“ skrydžio III etapo pabaigoje (1933-07-16/17 18:00-24:00 GMT). Juoda linija schematiškai žymi hipotetinio maršruto finalinę trajektoriją, raudonas apskritimas – katastrofos vietą Vokietijoje.



PRIEDAS NR. 5.
„Lituanicos“ katastrofos regionas Vokietijoje

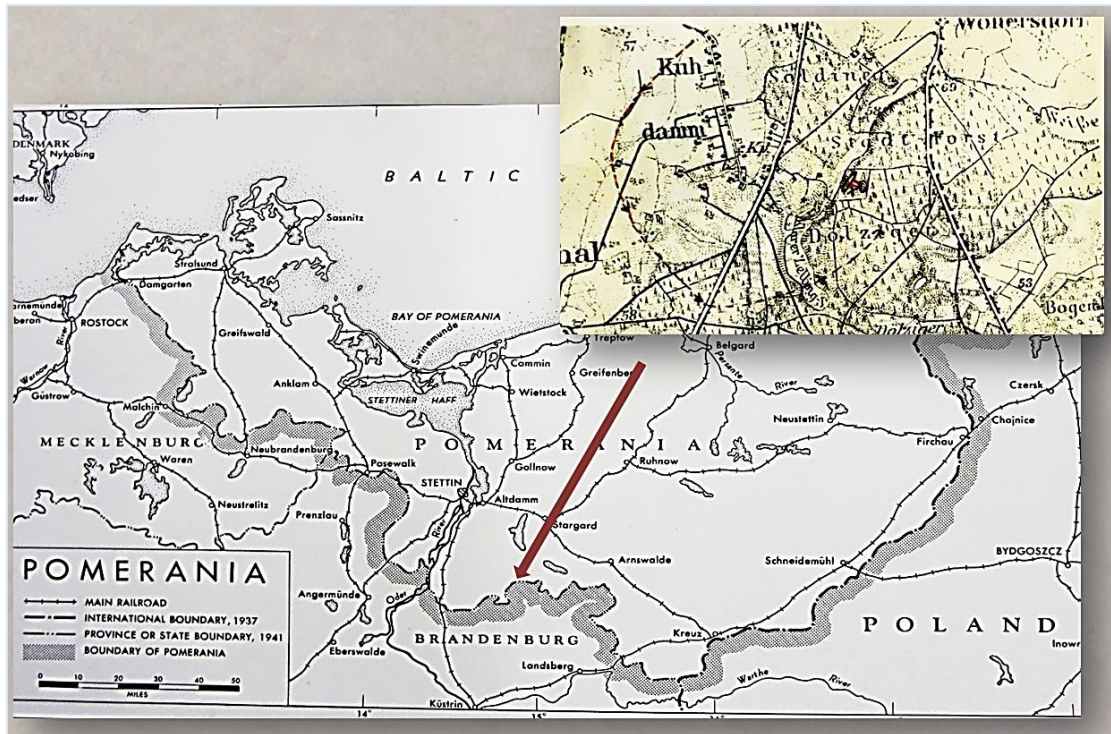
1. JAV ambasadoriaus Varšuvoje J. Cudahy teigimu, 1937 m. sausį oficialiai paskelbta neskraidymo zona Vokietijos šiaurės rytiniame pasienyje: 1:300 000 mastelio žemėlapyje pažymėta rausvu keturkampiu; raudonu kryželiu pažymėta „Lituanicos“ katastrofos vieta.



(Šaltiniai:

JAV ambasadoriaus Varšuvoje John Cudahy slapti pranešimai JAV valstybės sekretoriui
1937-01-27/ 28. JVNA, RG59, Dec. File 1930-1939. Box 6827. 882.7961/ 37; 38;
Vokietijos žemėlapis: JVNA, RG242, 430/04/20/04.)

2. „Lituanicos“ katastrofos regionas (į jį nukreipta raudona rodyklė) Pomeranijos žemėlapyje (su legenda). Perfotografuotame nežinomo topografinio žemėlapio fragmente (dešiniame kampe) 1933 m. autentiškai pažymėta „Lituanicos“ finalinė trajektorija (lankas raudonu punktyru) ir katastrofos vieta (raudonas lėktuvėlis) *Dölziger Forst* pakraštyje ties Kuhdammu.



(Šaltiniai:
 žemėlapis, JVNA, RG242, 430/04/20/04;
 schema, Privati (neskelbiama) saugykla, Priedų paketas, VIII Priedas.)

PRIEDAS NR. 6.

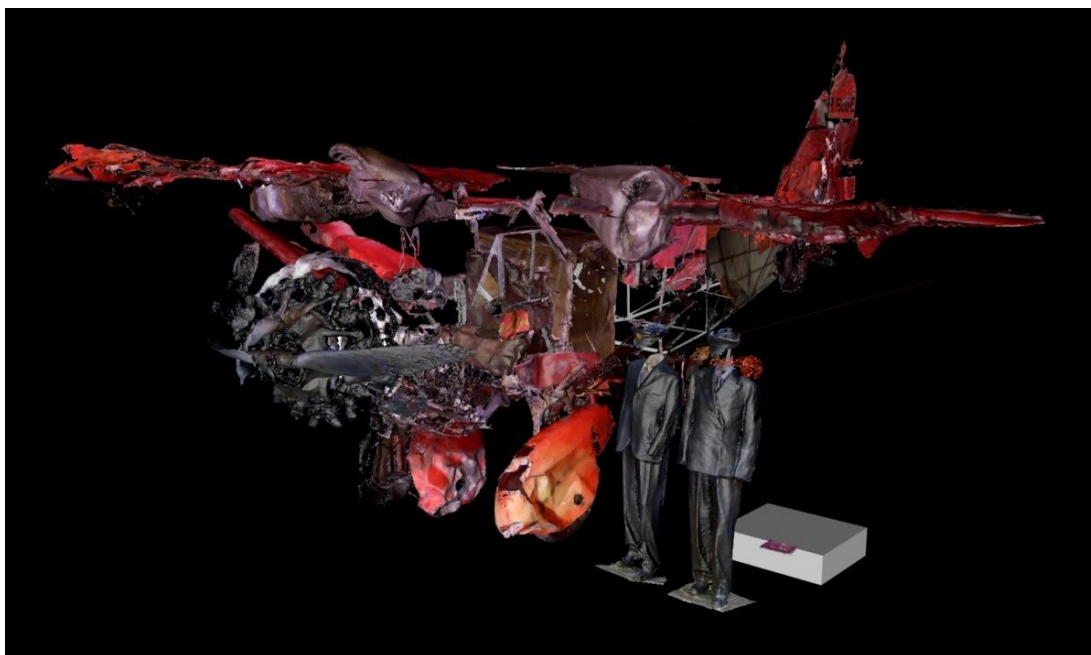
Eksperimentiškai atliktos daiktinių šaltinių (VDKM eksponatų) ekspertizės – projekto *LITUANICA-3D* rezultatų – bendra vizualizacija ir iliustracijos.

Autoriai: G. Sviderskytė (projekto vadovė), E. Silva, E. Bareika.

Konsultantai: pirminės bazinės projekcijos aut. S. Štulas; G. Ramoška (LAM).

Šaltinis: *Lituanica-documentica.lt*, 2013-2014 © VšĮ „Kūrybos elementas“ (dir. G. Sviderskytė).

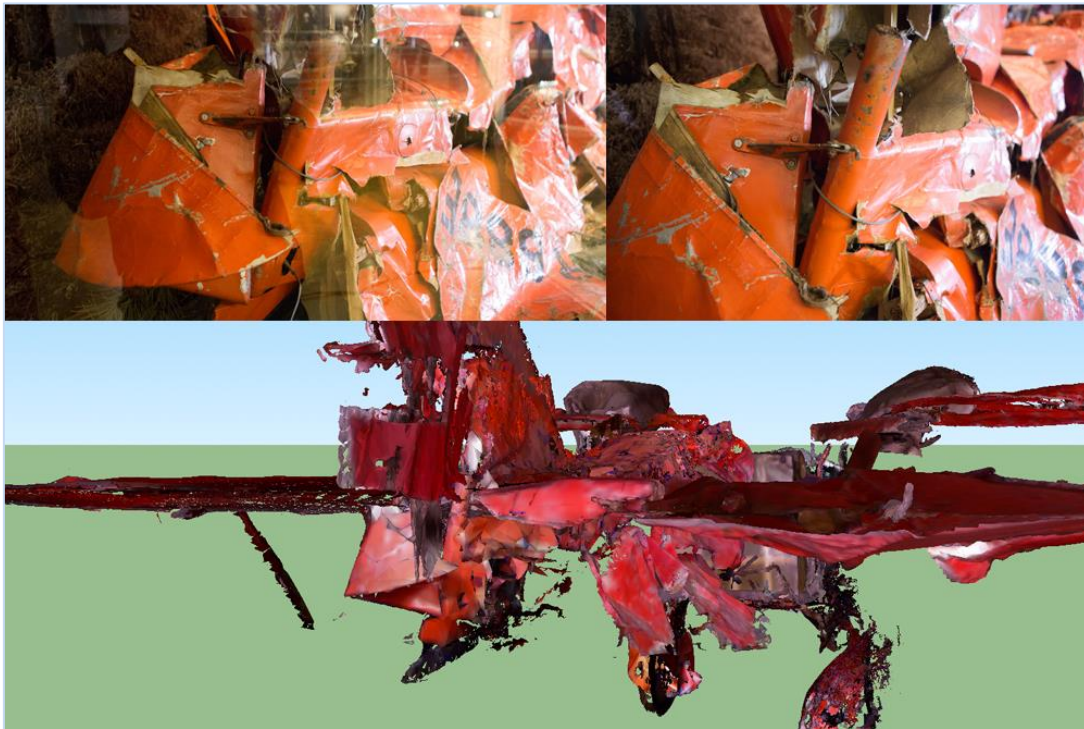
1. Sudužusio „Lituanicos“ lėktuvo skenuotų liekanų bendra kompiuterinė rekonstrukcija; greta jų – lakūnų aprangos trimačiai skenai ir mastelio orientyras – baltas keturkampis, „kvadratinis metras“.



2. Skenavimas specialiai atvertoje „Lituanicos“ ekspozicijoje VDKM: dirba E. Silva; 2014.



3. „Lituanicos“ krypties ir aukščio vairai (lėktuvo „uodega“), nufotografuoti VDKM ekspozicijoje (viršuje), ir jų trimačiai skenai, integruojami į kompiuterinę rekonstrukciją (apačioje); 2014.



4. „Lituanicos“ lėktuvo kabinos stiklo rėmai ir kitos dalys, nufotografuotos VDKM ekspozicijoje (viršuje, kairiau) ir jų trimačiai skenai, ruošiami kompiuterinei rekonstrukcijai; 2014.

