

„LITUANICOS“ KATASTROFOS OFICIALIEJI TYRIMAI 1933 METAIS, NAUJI FAKTAI IR ĮŽVALGOS

Gražina Sviderskytė

Doktorantė
Vilniaus universiteto Istorijos fakulteto
Naujosios istorijos katedra
Universiteto g. 7, LT-01122 Vilnius
El. paštas: sviderskyte.g@gmail.com

Įvadas

1933 m. liepos 17 d. įvykiai Vokietijoje – „Lituanicos“ katastrofa ir jos įkvėpta trumpalaikė, užtat intensyvi bei rezultatyvi trišalė sąveika (Vokietija, Jungtinės Amerikos Valstijos, Lietuva) – dar visapusiškai neištyrinėtas, kruopščiai analizuotinas problematikos kompleksas. Toks vertinimas atrodo adekvačiai iš 80-ies metų perspektyvos – atsižvelgiant bent jau į tą akivaizdžią (įamžinimo formomis kuriamą ir vis aktualinamą) regimybę, kad minimi įvykiai, tiksliau, ypatinga ir ganėtinai paini jų samplaika lietuviams „dovanojo“ du tautos didvyrius: Steponą Darių ir Stasį Girėną¹.

¹ Asmenvardžiai rašomi laikantis tradicijos. Lakūnai viešai pristatyti kaip Darius ir Girėnas 1932 m. liepos 11 d. Lietuvos generaliniame konsulate Čikagoje įvykusiame „Pirmojo lietuvių lakūnų skridimo per Atlantiko vandenyną New York–Kaunas Fondo“ steigiamajame posėdyje. Taip jie įvardyti šio posėdžio rezoliucijoje ir išgarsinti Amerikos lietuvių bei Lietuvos spaudoje. JAV teisiniuose dokumentuose Dariaus ir Girėno „duetas“ ėmė šmėžuoti tik po lakūnų žūties, o štai Lietuvos Respublikoje, vėliau LSSR jie tik taip ir tevardinti. Klausina, ar jų vis dėlto nederėtų vadinti atsižvelgiant į asmens (ir kitus) dokumentus. Klausimas keblus, nes asmenvardžių esama skirtingų.

Pavyzdžiui, JAV piliečių pasuose (išduotuose 1933 04 26 ir 1933 04 29) – Stephen William Darius ir Stanley Girch // Vytauto Didžiojo karo muziejus (toliau – VDKM), G-1354-46a, G-1354-47a.

Šiems lakūnams tekęs didvyrių „statusas“ buvo momentinis ir... permanen-
tinis. Katastrofos dieną jie įvardyti kaip „Jungtinių Amerikos Valstybių lietuviai“, „žuvę tragingai karžygių mirtimi“². Per valstybines laidotuves Kaune jie gretinti su Vytautu Didžiuoju: „<...> kaip dabar, po 500 metų, Lietuvos vaikai stiprybę semia iš Vytauto Didžiojo darbų, taip mūsų ateities kartos, ypač jų jaunuomenė, seks jų kilniu pavyzdžiu.“³ Ilgainiui akcentai

Dvišalėje lakūnų sutartyje (*Memorandum of Agreement*, 1933 05 03): „Stephen Williams Darius and Stanley Gerch (also known as Girenas)“ // Balzeko lietuvių kultūros muziejaus (Čikaga, JAV) fondai, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

Bažnytinėse krikšto metrikose: Steponas Jucevičius ir Stanislovas Girskis // Lietuvos valstybės istorijos archyvo pažymos Nr. 17-J, 1991 02 12 ir Nr. 14-G, 1991 03 19. T. p. žr.: Telšių vyskupijos „Metrikos nuorašai“, patvirtinti Lietuvos švietimo ir užsienio reikalų ministerijų, 1933 09 26 // Balzeko lietuvių kultūros muziejus (toliau – BLKM), Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

² Respublikos Prezidento Antano Smetonos Aktas Nr. 664/87 dėl S. Dariaus ir S. Girėno apdovanojimo Vyčio kryžiaus V-ojo laipsnio ordinais, 1933 07 17, nuorašas // LCVA. F. 923, ap. 1, b. 758, l. 261.

³ Lietuvos aeroklubo pirmininko, lakūnų Priėmimo, vėliau – Laidojimo komiteto pirmininko prof. Zigmanto Žemaičio kalba per iškilmingas palaikų sutiktuves Kaune 1933 07 19 // 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, 1935, p. 267.

kito – antai, „skaisčios sielos lietuvių tautos genijai“ sovietmečiu tapo „paprastais darbo žmonėmis iš Žemaitijos“, – bet pats įvaizdis išliko gajus. Naujausiuose istorikų darbuose jie apibūdinami kaip lietuvių tautos (galbūt) vieninteliai XX a. modernios, technokratinės visuomenės herojai⁴.

Kadangi katastrofos atomazgos driekėsi dešimtmečius (ypač – iki palaikų palaidojimo Aukštųjų Šančių karių kapinėse Kaune 1964 m. ir ekshumavimo 1968 m.), susiformavo išskirtinis atminties reiškinys: galime stebėti tolydų didvyrių tapsmą vis platesniu prasmeniu – impulsu, objektu ar veiksmu tautos savirefleksijai, tapatumo raidai. Tačiau šis procesas nuo pradžių iki dabar dažniausiai suvokiamas ir aprašomas idealizuotai, kaip savaimis „sielos genijų“ palikimas⁵. Retesniais atvejais Lietuvos

⁴ „Atsirado ir modernių jaunos nacijos didvyrių“ – *Eidintas Alfonsas, Bumblauskas Alfredas, Kulakauskas Antanas, Tamošaitis Mindaugas*. Lietuvos istorija. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2012, p. 173.

⁵ Po katastrofos, 1933 m. Lietuvoje ir lietuvių išėivijoje JAV oficialiose kalbose, raštuose, spaudoje vyrauja reikiamas tragedijos emocinis fonas, „prasimušantis“ net solidžių institucijų dokumentuose. Susidaro įspūdis, kad racionalumą nustelbė gaivališkas dramatinis plūsmas. Sunku išvelgti kritišką vertinimą, aiškesnę poziciją, argumentą, atskleistą ar kvestionuojamą interesą, motyvą. Antai, spaudoje vietoje paaiškinimo, kodėl Prezidentas A. Smetona per valstybines laidotuves negrįžta iš Palangos į Kauną – „nuliūdusios Valstybės Galvės“ ir panašios metaforos. Panašiai neaiškinama, koku teisiniu pagrindu lakūnai laidojami valstybinėse laidotuvėse Kaune: tėra daugybė literatūrinių pasąžų apie „ant žmonijos aukuro padėtas lietuviškas galvelės“. Idealizuotame (ar ideologizuotame?) kontekste išnyksta politiniai ir teisiniai klausimai. Laidotuvių kontekste it balta varna išsiskiria Užsienio Lietuviams Remti Draugijos pirmininko advokato Rapolo Skipičio pasakymas, kad lakūnai skrido į Lietuvą kaip JAV piliečiai, siekė suartinti Amerikos lietuvius su Lietuva ir šie juos „atidavė Lietuvai“. Nėra duomenų apie pastangas aiškintis, kas, kam, ką, kaip ir kodėl iš tikrųjų „atidavė“. O dramatinis stiprinamas net pseudomoksliniais poststringavimais – pavyzdžiui, kad S. Darius ir S. Girėnas žuvo „etnografiškai aiščių“, taigi „tėvų žemėje“ (*Jurgė-*

vyriausybės 1933 m. liepą darytuose (arba ne) veiksmuose perdėtai išvelgiama savotiškos tyčios, su atminties padariniais sietinų aspiracijų⁶. O pradžioje minėta trišalė sąveika visai nėra deramai vertinama. Ignoruojami iš esmės ją nulėmę politikos ir teisės aspektai.

Antai, vienas pamatinių klausimų suformuluotas tik šio tyrimo metu: dėl ko, koku pagrindu, savarankiškai ar pastūmėta Lietuvos vyriausybė staiga pakeitė poziciją ir, iki 1933 m. liepos 17 d. katastrofos nebūdama *de jure* susijusi su lakūnais ir „Lituanica“, po jos visapusiškai susisaistė ir prisiėmė visus rūpesčius – nuo lakūnų laidotuvių iki katastrofos tyrimo?⁷ Ko siekiant išlaptinta dalis tyrimo medžiagos? Kodėl Amerikos piliečių žūties tyrime nefigūruoja JAV? Koku pagrindu JAV federalinės institucijos Amerikos lietuviams net praėjus porai metų neteikė žinių? Iškelta sykiu paprasta ir sudėtinga hipotezė: visų trijų šalių atvejais neišvengiamai egzistavo ne tik ideologinė, bet ir politinė bei teisinė traktuotė, interesų prioritetais grįsta tam tikra (kintanti

la Petras, min. veik., p. 270–285). Panašiai dramatiški aprašymai vyrauja visoje istoriografijoje – beje, kone išvien memuarikoje ir publicistikoje, nes gilesnių studijų nepublikuota. Tėra vienintelis, labai fragmentiškas dokumentų rinkinys: *Dariūtė-Maštarienė Nijolė, Gamiukas Algirdas, Ramoška Gytis*. Darius ir Girėnas. Dokumentai, laiškai, atsiminimai. Kaunas: Plieno sparnai, 1991, 163 p.

⁶ Pastaruoju metu viešojoje erdvėje užčiuopiama nauja naratyvo apie S. Darių ir S. Girėną variacija: Lietuvos valdžiai labai reikėjo didvyrių, pajėgių sutelkti tautą, tragiška lakūnų žūtis tam idealiai tiko, dėl to jų palaikus ir parsivežė į Kauną, kartu su „Lituanicos“ relikvijomis. Šitaip politikai netiesiogiai prilyginami žyniams ar pranašams. Archyviniai duomenys liudija priešingai: politikai neužmatė ne tik tolimos, bet ir artimiausios perspektyvos.

⁷ Plačiau žr. *Sviderskytė Gražina*. Finansai „Lituanicos“ katastrofos tyrimo peripetijose: kaip sukosi valstybės ir privatūs pinigai // *Naujasis Židinys-Aidai*. 2012, Nr. 6, p. 370–379.

ar pastovi) vyriausybinių nuostata, kurios pagrindu po „Lituanicos“ katastrofos buvo atliekamos (arba ne) formalios procedūros ir / ar nestandartinės veikos, savotiškos improvizacijos.

Pasirinktas tyrimo objektas juolab įdomus, kad bent Lietuvoje šių įvykių dalyvius (nuo politinės valdžios viršūnių iki specifinių sričių ekspertų) paveikė beprecedentės katastrofos netikėtumo faktorius, jo sukelta teisinė painiava ir neatmestinas politinis „kazusas“. Neįprastoje situacijoje teko ypač greitai orientuotis ir plačiai komunikuoti. Politikų sprendimai ir pareigūnų veiksmai Kaune, paskutiniame „Lituanicos“ kelionės taške, gali atspindėti ne tik Lietuvos padėtį, bet ir jos sąsaitas su kitomis valstybėmis. To meto procesai Kaune gali būti tarsi pažinimo slenkstis, už kurio atsiveria tarptautinis kontekstas. Todėl čia sieksime nustatyti: kokios buvo oficialaus Lietuvoje atlikto katastrofos tyrimo ištakos ir rezultatai? Kokie „kazuso“ požymiai?

Pagrindiniai atlikto tyrimo šaltiniai – Vokietijos Reicho ir Lietuvos Respublikos žinybinių (vokiečių teritorinės, lietuvių valstybinės valdžios) komisijų dokumentai, tiksliau, jų „komplektai“. Vokietijai čia atstovauja Berlyno-Brandenburgo provincijos oberprezidento 1933 m. liepos 24 d. „Pranešimas apie lėktuvo avariją“ (toliau – Pranešimas) ir devyni jo priedai. Lietuvai – „Tarpžinybinės komisijos transatlantinių lakūnų – a. a. kap. S. Dariaus ir leit. S. Girėno – palaikams globoti“ (toliau – Tarpžinybinė komisija) pakomisės tyrimo išvadų aktas (toliau – Aktas; originalas – be datos) ir devyni jo priedai (toliau – Priedai; 1933 m. liepos 18–rugsėjo 6 d.). Vokiško Pranešimo bei dalies jo priedų lietuviškas vertimas saugomas Lietuvos centriname

valstybės archyve⁸ ir istoriografijoje plačiau neaptartas. Lietuviškas Aktas⁹ – skelbtas ir fragmentiškai nagrinėtas. Dalis vokiško Pranešimo priedų ir visi lietuviško Akto priedai (neišlikę LCVA) – visiškai naujas šaltinis, aptiktas šio tyrimo metu 2012 m. rugsėjį, privačioje „kolekcijoje“. Kitoje publikacijoje jau aptarę Priedų paketo svarbą ir kilmę¹⁰, čia pirmą kartą plačiau atversime turinį.

Remdamiesi šiais (ir su jais susijusiais) šaltiniais, pirmiausia atskleisime 1933 m. liepos 17–24 d. oficialių nuostatų ir priemonių raidą. Apžvelgsime, kokių Lietuvos institucijų kokie pareigūnai buvo įtraukti į įvykius iš karto po „Lituanicos“ katastrofos ir kokia informacija jie disponavo. Tada svarstysime, kokia buvo jų atlikto tyrimo paskirtis, vertė ir pobūdis.

Visuomeninė iniciatyva virsta tarpžinybiniu tyrimu

Istoriografijoje (jos didžiuma laikytina populiarinimo ar tiesiog publicistine literatūra) apsiribojama teiginiais, jog „lakūnams žuvus, Lietuvos aeroklubas (toliau – LAK) paskelbė 30 dienų gedulą“, „Tautos Vado sprendimu jiedu paskelbti lietuvių tautos karžygiais-didvyriais“, tad jiems pagerbti „organizuota grandiozinė laidotuvių ceremonija“: 1933 m. liepos 19 d. joje dalyvavo „daugiau kaip 50 000 žmonių“, o liepos 20 d., paskelbus nedarbo dieną, –

⁸ Plačiau žr. *Sviderskytė Gražina*. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo akto priedai // *Naujasis Židinys-Aidai*. 2012/7, p. 478–483.

⁹ Brandenburgų provincijos Berlyno oberprezidento Pranešimas L. u. 1119/33, Šarlotenburgas, 1933 07 24, ir priedai Nr. 1, 5–9 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 25–34.

¹⁰ Aktas, originalas be datos, be priedų, *ibid.*, l. 49–54.

per 60 000, „daugiau nei pusė tuometinio Kauno gyventojų“¹¹. Laidotuvių epizodas, kaip ir visa „Lituanicos“ istorija, paprastai aprašomas pabrėžiant emocinį, vertybinį, moralinį, bet ne teisinį ar politinį, juolab tarptautinį aspektą – visai kaip to meto spaudoje: suprask, visa Lietuva laukė atskrendančių lakūnų, dėl to jų palaikai bei relikvijos čia ir atgabenti. Bet jų juk laukta ir JAV!¹²

Įdėmiau pasklaidę pirminius šaltinius, nesunkiai aptinkame mažai kieno iki šiol pastebėtą ūmią permainą: kaip tomis dienomis staiga pakito oficiali „Lituanicos“ žygio ir katastrofos traktuotė. Visuomeninė iniciatyva pavirto valstybiniu reikalu.

Štai du LAK pirmininko prof. Zigmo Žemaičio laišakai ministrui pirmininkui Juozui Tūbeliui. Pirmajame – 1933 m. gegužės 12 d., kai S. Darius ir S. Girėnas dar laukė startui palankaus oro Niujorke – siūloma išleisti proginių pašto ženklų ir teigiama: „Jų priėmimą Lietuvoje organizuoti yra apsiėmęs Lietuvos Aero Klubas. <...> L. Aero Klubu iniciatyva yra suorganizuotas lakūnų priėmimo komitetas, į kurį įeina apie 30 visuomeninių organizacijų.“¹³

Antrame laiške – 1933 m. liepos 21 d., jau po lakūnų laidotuvių Kaune – atsiprašoma dėl „apgailėtino įvykio“ (iškilmingai atidarant lakūnų vardais pavadintą gatvę, juostelę perkirpo ne J. Tūbelis, bet Kauno

miesto burmistras inž. Antanas Graurokas) ir teigiama: „Priėmimo Komitete, dar nedalyvaujant jame oficialiems valdžios atstovams, <...> vardo suteikimas nebuvo laikomas tolygiu valstybinių darbų ar pastatų baigimo simboliui, bet daugiau paprasta visuomeniška ceremonija. <...> Kai vėliau paaiškėjo, kad atvyksta tik garbingos mūsų didvyrių liekanos, Komitetas jau kartu su trijų žinybų atstovais šio mėn. 18 d. vakare vėl svarstė gatvės vardo suteikimo ceremoniją. Sutikimo dienos rytą, Jūsų Ekscelencijos nurodymais sudarytasis 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.“¹⁴

Lakūnų Priėmimo ir Laidojimo komitetai yra skirtingos sudėties, paskirties ir lygmens: pirmas – visuomeninis, antras – valstybinis. Po katastrofos statusas pakito greičiau nei per 24 valandas.

Katastrofa, vokiečių ir lietuvių tyrėjų duomenimis, įvyko liepos 17 d. 0 val. 36 min. Oficialiai patvirtinti pranešimai Vokietijoje išplatinti po vidurdienio. O dėl valstybinių laidotuvių Kaune nuspręsta vėliausiai liepos 18 d. pirmoje pusėje, nes, Z. Žemaičio teigimu, vakare dėl jų tarėsi trys žinybos, ta diena datuotas ir laidotuvių tvarkos informacinis lapelis¹⁵. Bet svarbu priminti, kad Lietuva sprendė ne viena: reikėjo JAV sutikimo. Nors diplomatinio susirašinėjimo dokumentų dar neaptikta, rasta

¹¹ *Vaičėnionis Jonas*, „Lituanicos“ skrydis. Kaunas: Šviesa, 2006, p. 43, 45; *Jurgėla Petras*, min. veik., p. 265.

¹² Lakūnai planavo ne vėliau kaip 1933 m. rugpjūčio 1 d. skristi „Lituanica“ per Atlantą iš Europos į JAV. Žr. Memorandum of Agreement, [Stepono Dariaus ir S. Girėno sutartis], 1933 05 03 // BLKM, Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

¹³ Lietuvos aeroklubo pirmininko prof. Zigmo Žemaičio laiškas ministrui pirmininkui Juozui Tūbeliui, 1933 05 12 // LCVA. F. 923, ap. 1, b. 7581, l. 491–492.

¹⁴ Lietuvos aeroklubo pirmininko prof. Zigmo Žemaičio laiškas ministrui pirmininkui Juozui Tūbeliui, 1933 07 21 // *ibid.*, l. 250–251.

¹⁵ Tragiškai žuvusių transatlantinių lakūnų Stepo Dariaus ir Stasio Girėno laidotuvių tvarka, 1933 07 18 // BLKM, Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

intensyvios komunikacijos tarp Berlyno, Vašingtono, Kauno požymių¹⁶ ir duomenų, kad JAV generaliniam konsulatui Berlyne paprašius instrukcijų, jau liepos 18 d. JAV „Valstybės departamentas pašalino visas formalias kliūtis, kurios galėtų trukdyti lakūnus laidoti Lietuvoje“. Gavęs žuvusiųjų artimųjų įgalioto Lietuvos pasiuntinio JAV Broniaus Kazio Balučio pritarimą, Vals-tybės departamentas patenkino Lietuvos prašymą JAV piliečius „pagerbti taip pat, kaip būtų pagerbti Lietuvos piliečiai“¹⁷.

Įvykiai klostėsi ir padėtis keitėsi labai greitai, tarsi šuoliais. Liepos 17 d., pirmadienį ryte Lietuvos pasiuntinybė Vokietijoje nereaguoja į pranešimus apie katastrofą, į Soldino mišką, kur tebeguli lėktuvo nuolaužos ir lakūnų palaikai, išvyksta tik „Eltos“ korespondentas Berlyne Viktoras Kaupas¹⁸. Popiet apie pirmą valandą Vokietijos žiniasklaida išplatina oficialų katastrofos patvirtinimą. Popietę Vokietijos atstovybė Kaune gauna komunikatą iš Vokietijos užsienio reikalų ministerijos, pareiškia užuojautą¹⁹. P vakare traukiniu iš Kauno į Landsbergą (36 km nuo Soldino) be rašytinių įgaliojimų išvyksta LAK atstovai – kap. Vladas Morkus ir inž. Kęstutis Bulota. Tuo metu iš Soldino miško, gavus

¹⁶ Plačiau žr. *Sviderskytė Gražina*. Finansai „Lituanicos“ katastrofos tyrimo peripetijose: kaip sukosi valstybės ir privatus pinigai // *Naujasis Židinys-Aidai*. 2012/6, p. 378.

¹⁷ „The New York Times“ žinutė „Washington Waives Claims“, 1933 07 18 // VDKM, E. Jasiūno kolekcija, T-10, p. 29.

¹⁸ Balys Paliokas (1931–1936 – Lietuvos pasiuntinybės Berlyne konsulinio skyriaus sekretorius, prekybos atašė), *Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena* // *Technikos žodis*, Čikaga, 2003/3, p. 5.

¹⁹ „Eltos“ 3 val. 25 min. pranešimas, 1933 07 17 // Lietuvos aidas. 1933 07 18, Nr. 159, <<http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89587/1>>.

Landsbergo prokuroro ir gydytojų leidimą, išgabunami lakūnų palaikai, tvarkomos nuolaužos. Vakare per radiją apie tragediją sužino Kaune S. Dariaus laukusi jo sesuo. Liepos 18 d., antradienio vidurdienį ji priima Kauno miesto atstovų užuojautas²⁰. Apie trečią valandą popiet Soldino miške lėktuvo nuolaužos pradedamos vežti į geležinkelio stotį, kraunamos į dengtą vagoną „išsiųsti Kaunan“²¹. Liepos 19 d., trečiadienio popietę vokiečių oro bendrovės „Deruluft“ lėktuvas iš Štettino per Karaliaučių į Kauną atskraidina lakūnų palaikus, jau pašarvotus už Lietuvos vyriausybės lėšas pirktuose ažuoliniuose karstuose (palaikus parlydi V. Morkus, K. Bulota ir V. Kaupas). Vakare ir ketvirtadienį laidotuvėse Kaune dalyvauja ministrų kabinetas, kariuomenės daliniai, diplomatinis korpusas; Prezidentas dalyvauja iškilmingose mišiose Palangoje. „Lietuvos paštas“ skirsto pasiuntinio Berlyne Jurgio Šaulio atvežtą „Lituanicos“ pašto siuntą. Vokietijoje Lietuvos pasiuntinybės atašė Balys Paliokas iš vokiečių policijos pareigūnų priima lakūnų daiktus.

Penktadienį – trumpas „atokvėpis“. Tada – dar trijų parų „maratonas“.

Liepos 22 d., šeštadienį (!) ministro pirmininko Juozo Tūbelio įsakymu iš Vidaus reikalų, Užsienio reikalų, Krašto apsaugos ministerijų bei LAK atstovų sudaroma Tarpžinybinė komisija²². J. Tūbelis nurodo,

²⁰ Loros Nelson laiškas seseriai Katherin Stulpin, 1933 07 25 // BLKM, Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

²¹ Kap. V. Morkaus liudijimas iš „Soldinen Stadt Forst – avarijos vietos“. Priedas II // Akto Priedų pake-tas. Nekataloguota. Privatus (neskelbiamas) archyvas.

²² Valst. Komiteto Dariaus ir Girėno palaikamas globoti sudėtis // Lietuvos aidas. 1933 07 24, Nr. 164. Prieiga per internetą: <<http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89592/8>>.

kad „kūnus specialistai-medikai privalo išbalzamuoti ir kitomis priemonėmis apsaugoti nuo nykimo“²³. Kauno geležinkelio stotį pasiekia užplombuotas vagonas su „Lituanicos“ nuolaužomis. Sekmadienį, J. Tūbeliui besilankant Neringoje, esą „lakūnų palaikams Globoti Vyriausybės paskirtas Komitetas nusprendė mūsų brangių didvyrių kūnus išbalzamuoti“²⁴. Apie 22 val. VRM, URM, KAM atstovai perduoda iš kapinių koplyčios iškeltus karstus su palaikais VDU Medicinos fakulteto Anatomijos instituto vadovams²⁵. Liepos 24 d., pirmadienį Tarpžinybinė komisija pirmame posėdyje apsibrėžia kompetencijos ribas („rūpintis visos žuvusiųjų skridimą liečiančios medžiagos tvarkymu“) ir paveda „Lituanicos“ katastrofos priežastis iširti „siauresnei specialistų komisijai“²⁶. Karo aviacijos viršininko, generalinio štabo plk. ltn. Stasio Pundzevičiaus nurodymu tyrimą pradeda Technikos skyriaus viršininko plk. ltn. Antano Gustaičio vadovaujama pako-
misė (toliau, sekant Gustaičiu, – Aviacijos komisija). Tarpžinybinės komisijos atstovai geležinkelio stotyje leidžia iškrauti „Lituanicos“ nuolaužas („konstatavo vagoną buvus atidarytą Eitkūnuose, nes Soldino

²³ Ministro pirmininko Juozo Tūbelio pasirašytas rankraštis, registruotas URM slaptoje raštinėje, Nr. 863, 1933 07 22 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 106.

²⁴ „Eltos“ žinutė „A. A. Dariaus ir Girėno palikai bus išbalzamuoti“ // Lietuvos aidas. 1933 07 24, Nr. 164. T. p. žr.: *Dariūtė-Maštarienė Nijolė, Gamziukas Algirdas, Ramoška Gytis*. Darius ir Girėnas. Dokumentai, laiškai, atsiminimai. Kaunas: Plieno sparnai, 1991, p. 113.

²⁵ A. A. tragingai žuvusių lakūnų kap. Dariaus ir St. Girėno kūnų perdavimo balzamavimo reikalams Vyt. Did. Universiteto Anatomijos Instituto prof. Prof. Žilinskui ir pulk. Dar-ui Oželiui Aktas“, 1933 07 23 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 105.

²⁶ Tarpžinybinės komisijos I posėdžio Protokolas Nr. 1, 1933 07 24 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 93.

geležinkelio stoties plombos nuimtos“²⁷) ir pervežti jas į Karo muziejų.

Pastaruoju etapu jau slopsta žiniasklaidos tonas „viskas-taip-ir-turi-būti“. Žinios tampa seklesnės. Net oficioze, „Lietuvos aide“, nutrūksta faktinių duomenų srautas iš Vokietijos – vienas paskutinių detalesnių pranešimų liepos 27 d. skelbė, jog „Berlyno oro policija vakar persiuntė protokolą (Pranešimą – *Aut. past.*) reicho oro ministerijai“, kuris „galbūt jau šiandien bus perduotas Lietuvos Pasiuntinybei Berlyne“²⁸. Vėliau tepateikta tik šio „protokolo“ santrauka. Iš URM kontroliuojama „Elta“ informuoja vis santūriau. Spaudai tarytum „užsuktas kranelis“.

Liko neaprašyta, kaip dviejų JAV piliečių žūtis Vokietijoje, iš pradžių su Lietuva *de jure* nesusijusi, per savaitę įtraukė valstybės pajėgumus. Visuomenė ir net patys pareigūnai ėmė painiotis, veikiami emocijų ir gandų. Rūgįjūtį pasiuntiniui B. K. Balučiui jau teko priminti Lietuvos generaliniams konsulatams JAV ir įrodinėti Amerikos lietuviams, kad „Lituanicos“ „skridimas nebuvo Pasiuntinybės žinioje nei formaliai juridiniu, nei finansiniu atžvilgiu“²⁹. To niekas nebenorėjo girdėti. „Tautos karžygių-didvyrių“ dramos epicentras persikėlė į Kauną. Iš Lietuvos vyriausybės buvo reikalaujama teisingumo, jai net krito kaltinimai dėl lakūnų žūties³⁰.

²⁷ Tarpžinybinės komisijos Aktas Nr. 2, 1933 07 24 // *ibid.*, l. 101.

²⁸ „Eltos“ žinutė „Lituanicos nukritimo protokolas“ // Lietuvos aidas. 1933 07 27, Nr. 167. Prieiga per internetą: <[http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-
SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/
2761796/89595/1](http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-
SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/
2761796/89595/1)>.

²⁹ Lietuvos pasiuntinio Broniaus Kazio Balučio aiškinamasis raštas Lietuvos generaliniams konsulatams JAV ir Amerikos lietuvių laikraščiams, 1933 08 19 // LCVA. F. 656, ap. 1, b. 710, l. 216.

³⁰ Lietuvos generalinio konsulo Niujorke Povilo Žadeikio viešas laiškas, kuriame atremiami išeivijos

Praėjus savaitei po katastrofos, Lietuvos pareigūnai buvo it tarp dviejų ugnių: iš vienos pusės spaudė viešoji nuomonė, iš kitos, kaip matysime vėliau, – viršesni politikos interesai, jokių būdu neleistinas įtampų eskalavimas. Tyrimo ištakose padėtis buvo kebli.

LAK ima veikti ir... nesuveikia

Pradėjus dirbti Tarpžinybinei komisijai, susidarė tam tikras „informacijos centras“, į kurį buvo siunčiami arba nukreipiami duomenys, susiję su „Lituanicos“ katastrofa. Nemažai tokių dokumentų registruoti URM slaptoje raštinėje, su viza „Į Tarpžinybinės Komisijos bylą“. Atrodytų, kad su „Lituanicos“ katastrofos tyrimu susiję dokumentai cirkuliavo plačiai, buvo siuntinėjami tarp keleto institucijų. Bet iš tiesų ši apyvarta išsiteko siaurame, ganėtinai uždarame rate ir nepasiekė ne tik spaudos, bet ir tiesiogiai su Tarpžinybine ar Aviacijos komisijomis nesusijusių pareigūnų³¹.

Pirminė Tarpžinybinės komisijos sudėtis: VRM atstovas – generalinis sekretorius plk. Brunonas Štencelis (pirmininkas); KAM atstovai – gen. Vladas Nagevičius, plk. ltn. S. Pundzevičius, plk. ltn. A. Gustaitis; URM – „Eltos“ direktorius Edvardas Turauskas; LAK – karo aviacijos kap. V. Morkus, inž. K. Bulota. B. Štencelis ir E. Turauskas kartu su LAK pirmininku Z. Žemaičiu sudarė lakūnų Priėmimo, vėliau – Laidojimo komitetą. Išskyrus Štencelį

spaudos kaltinimai Lietuvos vyriausybei dėl nepakankamo lakūnų pasirėngimo ir esą dėl to ištikusios tragedijos, 1933 08 11, *ibid.*, I. 236–239.

³¹ Plačiau žr. Lietuvos pasiuntinio JAV B. K. Balučio pakartotinį, trečiąjį prašymą atsiųsti „tikrų duomenų“ – Pranešimą užsienio reikalų ministrui Dovui Zauzniui, Nr. 52, 1933 09 16 // LCVA. F. 656, ap. 1, b. 117, l. 1071–1072.

ir Turauską, visus siejo LAK: Nagevičius, Pundzevičius, Žemaitis – steigėjai, Gustaitis, Morkus, Bulota – aktyvūs nariai. Su LAK sietina ir Aviacijos komisija: A. Gustaitis, V. Morkus, Aviacijos technikos skyriaus viršininko (A. Gustaičio) pavaduotojas maj. Antanas Gavelis ir Aviacijos mokyklos viršininkas maj. Viktoras Reimontas. Reikia pasakyti, kad LAK buvo labai plati ir įtakinga organizacija: nuo 1928 m. jo garbės pirmininkas – A. Smetona, tarp steigėjų 1927 m. taip pat buvo B. K. Balutis, S. Darius ir kai kurie kiti vėliau su „Lituanica“ susiję asmenys: aviacijos karininkai Jonas Pyragius, Antanas Mačiuika, architektas Vytautas Landsbergis-Žemkalnis ir kt.³²

LAK įtaka ir iniciatyva ypač reiškėsi iškart po katastrofos. Jau liepos 19 d. „Lietuvos aide“ paskelbta, jog LAK išleis monografiją apie „Lituanicą“. Liepos 21 d. LAK pirmininkas prašo URM „išduoti visą įvykio bylą“³³. Be to, liepos 27 d. LAK vasaros teatre surengia „paminėjimą“: jame po pirmininko Z. Žemaičio apie lakūnų „rengimąsi ir pasiruošimo eigą“ kalba J. Pyragius, Tarpžinybinės komisijos nariai V. Morkus ir K. Bulota dalijasi įspūdžiais iš katastrofos vietos, o vadovaujantis Aviacijos komisijai A. Gustaitis pasakoja apie... galimas katastrofos priežastis!

„*Lituanica* nenukrito iš aukštumos, nebuvo nevaldomo lėktuvo kritimas. <...> *Lituanica* užkliuvo, pakeliui skrisdama visu greitumu užsikabinusi už miško medžių. <...> Skristi pagal medžių viršūnes naktį yra daug galimumų avarijoms. <...> Benzino

³² „Eltos“ biuro Londone biuletiniai. 1927 m., Nr. 1–21 // LCVA. F. 656, ap. 1, b. 694.

³³ LAK pirmininko Z. Žemaičio ir sekretoriaus maj. J. Pyragiaus raštas URM Teisių-Administracijos departamento direktoriui Kaziui Bizauskui, 1933 07 21 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 104.

jiedu nepritrūko, jo dar rasta apie 50 literių. Staigus motoro sugedimas atpuola. <...> Kokiū būdu paaiškinti jų grįžimą? <...> Jie susidūrė su blogu oru galėjo kilti aukštyn ir skristi laisvai toliau. <...> Nuo ilgo veikimo jų motoras galėjo pradėti „šlubuoti“. <...> Gal Lituanica jau nebepajėgė kilti aukščiau? <...> Sudužusi *Lituanica* vartaliota, sukeliota ir negalima garantuoti, ar lakūnai patys išjungė motorą ir uždarė benzino čiaupus. Tačiau konstatuota, kad ypač turėję reikšmės blogos atmosferinės sąlygos.³⁴

LAK renginys ir jo išsamūs aprašymai „Lietuvos aide“ verti ypatingo dėmesio. Vasaros teatre A. Gustaitis viešai „reziumavo“ bemaž tiksliai tai, ką beveik po dviejų mėnesių jo vadovaujama komisija (renginio metu dirbusi vos ketvirtą dieną) pateikė kaip savo „darbo išvadas“! 1933 m. rugsėjo 22 d. karo aviacijos viršininkui pateiktame³⁵ (matyt, jo iškart patvirtintame) ir tądien Tarpžinybinės komisijos jau svarstytame³⁶ Akte konstatuota: „Katastrofa įvyko dėliai sunkių atmosferinių sąlygų, prie kurių prisidėjo motoro veikimo defektai.“³⁷

Išankstinis viešas samprotavimas buvo drąsus ir empatiškas, įvertinant visuomenės smalsumą, kankinantį žinių troškulį. Tačiau ar jis buvo būtinas ir toliaregiškas?

³⁴ „Kap. Dariaus ir Girėno skridimas lygus Lindbergo skridimui. Lituanikos pasirengimas kecionėn. Kodėl Lituanika nukrito? Galimos priežastys“ – J. Pyragiaus, V. Morkaus, A. Gustaičio kalbos // Lietuvos aidas. 1933 07 29, Nr. 169. Prieiga per internetą: <<http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-SPAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89597/9>>.

³⁵ Aviacijos komisijos pirmininko plk. ltn. A. Gustaičio Raportas Karo aviacijos viršininkui plk. ltn. Pundzevičiui, 1933 09 22 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 48.

³⁶ Tarpžinybinės komisijos II posėdžio Protokolas Nr. 2, 1933 09 22 // *ibid.*, l. 46–47.

³⁷ Aviacijos komisijos Aktas, be datos, *ibid.*, l. 49–54.

Ar neturėjo įtakos tam, kad pareigūnų vieši samprotavimai apie katastrofos priežastis tapo reti ir išvis baigėsi? Jei turėjo, tai kaip, kodėl? Kam tokie svarstymai galėjo neįtikėti? Akivaizdu, kad ne LAK, kuris iš esmės ir aktualino oficialaus tyrimo svarbą, viešai spaudė jį intensyvinti.

Šiandienos tyrinėtojo akimis, A. Gustaičio, V. Morkaus liepos 27 d. kalbos vertingos tuo, kad reiškė tegu subjektyvią, oficialiai nepatvirtintą, bet nepriklausomą, nepaveiktą nuomonę. Tiesa, sprendžiant iš lygia greta E. Turausko vadovaujamos „Eltos“ „gandų dementavimo“³⁸, LAK renginiu galbūt kryptingai siekta paveikti viešąją nuomonę. Bet apie jokia istoriografijoje keliamas hipotetines oficialiojo Kauno „instrukcijas“ pranešėjams nėra duomenų. Tenka atmesti ir galimą Berlyno įtaką: vokiečių oficialaus tyrimo išvados dar buvo tvirtinamos „reicho oro ministerijoje“.

Ne vėliau kaip po dviejų dienų, liepos 29-ąją vokiečių Pranešimas su priedais buvo įteiktas Lietuvos pasiuntinybei Berlyne. Rugsėjo 1 d. šio dokumentų paketo lydraštis, pasirašytas pasiuntinio pavaduotojo Leopoldo Dymšos, jau registruotas URM slaptoje raštineje. Tik rugsėjo 2 d. į lietuvių kalbą išverstas Pranešimas su priedais perduotas A. Gustaičiui³⁹.

Vokiečių dokumentas šiek tiek „prieštaravo“ A. Gustaičio jau paskelbtai, tik

³⁸ „Eltos“ žinutė: „Dementuojami gandai dėl Lituanikos katastrofos priežasties“ // Lietuvos aidas. 1933 07 26, Nr. 166. Prieiga per internetą: <<http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-SPAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89594/1>>.

³⁹ Leopoldo Dymšos lydraštis URM, kap. Žongailos pranešimas apie nuorašo priėmimą išpareigojant perduoti jį A. Gustaičiui // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 60, 59. Plačiau žr. *Sviderskytė Gražina*. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo akto priedai // *Naujasis Židinys-Aidai*. 2012/7, p. 478–483.

oficialiai nepatvirtintai katastrofos versijai. Pranešime konstatuota: „Viename bake buvo apie 10–15 ltr. benzino, o kiti bakai buvo tušti. Lakūnai nukrito ieškodami vietos nusileisti, dėl benzino trūkumo ir negalėdami dėl nakties tamsos, didelio nuovargio, nuo ilgo be patarimų skridimo apskaičiuoti aukštį.“⁴⁰

Taigi vokiečiai akcentavo pasibaigusį kurą ir prarastą orientaciją, lietuviai – blogą orą, lakūnų nuovargį ir variklio darbo nesklaidumą. Klaustina, ar šią prieštarą išryškines Pranešimas dėl to visas nepaskelebtas spaudoje. O gal pasinaudojant šio neatitikimo proga, tik dėl kitų, svarbesnių vidaus ir užsienio politikos interesų centras „įtempė vadžias“ ir apribojo su katastrofa susijusios medžiagos viešinimą?

Kad ir kaip būtų, kaip tik rugpjūtį pasiuntinys Vašingtone B. K. Balutis ima skųstis, stebėtis ir net mokytis užsienio reikalų ministrą Dovą Zaunių, kad „Lietuvos kompetentingų organų tylėjimas šiuo reikalu daro begaliniai daug žalos Lietuvos Vyriausybės vardui ir prestižui“⁴¹. Diplomato spaudimas buvo veltui. Rugsėjo 22 d. patvirtinusi Aviacijos komisijos išvadas ir leidusi jas viešinti (publikacija „Lietuvos aide“ pasirodė spalio 9 d.), Tarpžinybinė komisija toliau laikėsi griežtai: „Išklausiusi Komisijos pirm. p. pulk. Štencelio pranešimą apie Amerikos lietuvių norą patirti katastrofos priežastis, 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

⁴⁰ Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento Pranešimas, L. u. 1119/33, Šarlotenburgas, 1933 07 24, *ibid.*, I. 25–34.

⁴¹ Žr. 27 išnašą.

žygių Amerikos lietuviams informuoti šiuo reikalu nedaryti.“⁴²

Susidaro įspūdis, kad rugpjūtį ima slopti LAK siekis spartinti bei plėsti katastrofos tyrimą. Randasi ilgalaikių kliūčių vykdyti net kai kuriuos prisiimtus įamžinimo rūpesčius. Antai, nors institucijos Kaune ir diplomatinė misija JAV dosniai „skolino“ LAK su katastrofa susijusius dokumentus, monografija nebuvo išleista. Strigo ir Tarpžinybinės komisijos Protokolu Nr. 4 LAK prisiimtas išipareigojimas dėl balzamuotų palaikų „amžinojo poilsio vietos“: mumijos į laikiną mauzoliejų perkeltos 1937 m. LAK iniciatyva sudarytas ir LAK pagrindu veikęs Dariaus ir Girėno fondas kaupė aukas, bet iki 1939 m. nė nepradėjo statyti paminklo. Tarpžinybinė komisija 1934 m. birželį nedviprasmiškai pastebėjo, kad „tiek Vyriausybė, tiek visuomenė parodė geriausių norų garbingųjų lakūnų atminčiai įamžinti, vis dėlto ligi šiol nepavyko šių pastangų įkūnyti jokiose matomose formose“, o „palaikų būklė darosi visiškai nebepakenčiama“⁴³.

Šios aplinkybės perša prielaidą, kad pirminės „karštos“ LAK iniciatyvos neatitiko ar prieštaravo vyriausybės – ypač VRM, URM – nuostatai: vengti dirginti visuomenę prieštaromis (ir apskritai bet kokiomis) žiniomis, pirmiausia sergėti viršesnius ekonominius, vidaus bei užsienio politikos valstybės interesus. Tarp šių paminėtina, pavyzdžiui, tuo metu tebederinta prekybos sutartis su Vokietija, įtampos Klaipėdos

⁴² Tarpžinybinės komisijos III–IV posėdžių Protokolas Nr. 3, 1934 05 30 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, I. 24.

⁴³ Tarpžinybinės komisijos laiškas „Dariaus ir Girėno paminklui statyti Komitetui“ ir kreipimasis į Švietimo ministrą, Vytauto Didžiojo muziejaus statymo Komiteto pirmininką Konstantiną Šakenį, 1933 06 01, *ibid.*, I. 38, 39.

krašte bei dvišaliuose santykiuose. Vokietija saikingos Lietuvos vyriausybės nuostatos jei tiesiogiai neskatino, tai ją bent palaike⁴⁴. Tokiu atveju oficialiojo Kauno ūmiai prisiimti įsipareigojimai dėl „Lituanicos“, susipynę su viršesniais valstybės interesais, tapo neįgyvendinami. Tebevykstant tyrimui, užmojai ir manevrai darėsi kuklesni nei žadėta ir laukta. Klaustina, kaip toks pokytis paveikė tyrimą.

Pirmas „įtariamasis“ – oras

Vokiečių tyrėjai savo išvadose kėlė tą pačią pagrindinę problemą, kaip A. Gustaitis savo viešojoje kalboje, kaip vėliau jo vadovaujama Aviacijos komisija išvadų Akte: buvo nežinomas tikrasis „Lituanicos“ skrydžio maršrutas, ypač sunku paaiškinti jos klaidžiojimą Vokietijoje prieš katastrofą. Ir vieni, ir kiti konstatavo, kad lėktuvas greitai skrisdamas rėžėsi į mišką, o ne nukrito, sustojus varikliui. Kas nutiko? Ne tik lietuvių, bet ir vokiečių akys krypo į... dangų.

„Vokietiją jie pasiekė greičiausiai jau tamsoje. Nuolatos blogėjantis į rytus oras (debesys 100–200 mtr. Aukšty) ir ypatingai tamsi naktis galėjo būti priežastis, kad lakūnai buvo visiškai pametę orientavimąsi. Dar besibaigiant 37 val. (skridimo – *Aut. past.*) lakūnai turėjo susirūpinti nedidele benzino atsarga ir todėl beieškodami vietos – nukrito.“

Lietuvių tyrėjai disponavo vokiečių išvadomis ir vadovavosi net trimis meteorologinėmis analizėmis: vokiečių Pranešimo Priedu Nr. 6 („Oro stovis per Atlanto vandenyną, Angliją ir Vokietiją š./m. liepos mėn.

15, 16 ir 17 d.“, pasirašo Dr. Soultetus⁴⁵), Akto Priedu Nr. 1 (Meteorologijos biuro vedėjo Stepono Olšausko „Oro stovis Berlyno–Soldino apylinkėse naktį – 1933 m. VII.16 d. 19 val. ir VII.17 d. 8 val. ryto laikotarpyje“⁴⁶) ir Akto Priedu Nr. 3 (James H. Kimball iš JAV Ūkio departamento Meteorologijos biuro atsakymas Lietuvos generaliniam konsulatui Niujorke⁴⁷).

S. Olšausko duomenys – trumpiausias „apytikris apylinkės oro apibūdinimas“, tiesiogiai nesvarstant poveikio „Lituanicai“. J. H. Kimballas (vadovaudamiesi jo prognozėmis lakūnai išskrido iš Niujorko) primena, kad nors vėjai skristi atrodė palankūs, debesuotumas ir lietūs turėjo lemti „dideles kuro sąnaudas ir skridimą daryti itin varginančiu dėl psichinės bei fizinės įtampos, būtinos lėktuvo kryptčiai išlaikyti. Dėl šių numatomų sunkumų liepos 15-osios startas po eilės panašių nusivylimų buvo atidėtas“. Išanalizavęs orų poveikį skridimui amerikietis meteorologas daro išvadą, kad „kuras turėjo būti beveik pasibaigęs, kai įvyko katastrofa“. Dr. Soultetus vienintelis atsižvelgia į slėgio skirtumą Niujorke ir Soldino apylinkėse: „Dėl šitos priežasties lėktuvo aukščio rodyklis rodė apie 70 mtr. daugiau aukščio, negu iš tikrųjų buvo. Turint galvoj, kad lakūnai New Yorke aukščio rodyklį buvo teisingai nusistatę.“

Pastarąją aplinkybę, neminėdamas vokiečių meteorologo, veikiau kaip savo pastebėjimą spaudoje aprašė katastrofos vietoje liepos 18 d. lankęsis kap. V. Morkus. Tačiau tyrimo Akte ir jo paties liudijime, Akto Priede Nr. 2 aukščio prietaiso nustatymo faktorius nepaminėtas.

⁴⁵ Ibid., l. 30.

⁴⁶ Akto Priedų paketas. Nekataloguota. Privatus (neskelbiamas) archyvas.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁴ Vokietijos atstovybės Kaune *Aide Memoire* dėl spaudos skleidžiamų gandų apie katastrofą, 1933 08 15, *ibid.*, l. 2.

Nors Akto Priede Nr. 2 V. Morkus rašo, kad „lynojo lietus, bet audros nebuvo. Rytų pusėje t. y. Dancigo kryptimi labai žaibavo ir, turbūt, buvo audra“, Akte suformuluota įtaigiau: „Oras nelaimės vietoje buvo skridimo žvilgsniu labai blogas.“ Tiesa, Akte atkartota A. Gustaičio pirminė versija, kad oro sąlygos tebuvo viena iš aplinkybių, o ne tiesioginė priežastis: lakūnai kažkodėl ilgokai klaidžiojo, lyg ieškojo vietos leistis. Bet šis ypač svarbus aspektas lietuvių tyrėjų nebuvo išplėtotas, paremtas vien ankstesniais vokiečių duomenimis. Be to, šias lakoniškas logiškas išvalgas dar paradoksaliai sumenkino netgi Akte pasireiškusios akivaizdžios tyrėjų pastangos pabrėžti lakūnų talentą bei gerą techninį pasirengimą. Savotiška Dariaus ir Girėno žygdarbio „gynyba“ prisidėjo prie to, kad gilesnės išvalgos visuomenės nepasiekė ar jos bent neįtikino. Išplito vaizdinys apie baisioje audroje žuvusią „Lituanicą“. Arba netgi pašautą.

Keli kibirai benzino ir „šlubuojantis“ variklis

Siekiant įvertinti pirminę ribotą informaciją, kuria rėmėsi lietuvių tyrėjai, reikia ypač išskirti Akto Priedą Nr. 2. Tai – kap. V. Morkaus liudijimas: pusantro mašinraščio lapo tekstas (12-oje punktų išdėstyti trumpi teiginiai) ir ranka piešta schema. „*Lituanicos* avarijos vieta *Soldinen Stadt Forst* 1933.VII.18. 8.30 v.“ – kol kas vienintelis žinomas katastrofos vietos brėžinys⁴⁸. Labai svarbu pasakyti, kad duomenys V. Morkaus

⁴⁸ Vokiečių Pranešime prie lėktuvo kritimo aprašymo taip pat yra nuoroda į priedą – brėžinį arba fotografiją. Pastarųjų aptikta Akto Priedų pakete, tačiau brėžinio nėra. Plačiau žr. *Sviderskytė Gražina*. „Dingę“ *Lituanicos* katastrofos tyrimo akto priedai // *Naujasis Židinys-Aidai*. 2012/7, p. 478–483.

schemoje, taip pat jo kalboje ir A. Gustaičio pirminėje versijoje LAK liepos 27 d. renginyje iš esmės sutampa su katastrofos momento aprašymais vokiečių Pranešime ir lietuvių Akte. Kaip rašė V. Morkus, „lėktuvas palietė pušų viršūnes pirmiau kairiuoju sparnu. Iš to gali kilti mintis, kad lėktuvas darė posūkį kairėn arba, galima daleisti, kad šiaip jau, pripuolamai, esančios medžių viršūnės prieš kairįjį sparną buvo aukštesnės ir pradėjus kairiajam sparnui jas kliudyti, gavosi kreiva lėktuvo puolimo linija, kuri sudaro posūkio vaizdą“⁴⁹. V. Morkaus schemoje nurodyti ne tik atstumai, bet ir 6 „numuštų medžių“ skersmenys: 25, 35, 30, 20, 25, 20 cm. Taigi dėl paties *Lituanicos* kritimo momento tyrėjams dvejonų tarsi nekilo, argumentai sutapo ir jų pakako. Nesutarta dėl lėktuvo klaidžiojimo Vokietijoje ir kelių detalių.

Išskirtinis V. Morkaus liudijime – trumpiausias, 5 punktas: „Viename iš sudužusių bakų buvo rasta apie 50 litrų benzino.“ Kuriame bake? Kas rado? Kada? Duomenų kilmė, tad ir patikimumas, neaiškus. Šis miglotas teiginys prieštarauja tam, ką pranešė vokiečiai: „Jokių žymių išbėgusio benzino negalima buvo pažinti. Jei benzino bakuose būtų buvę daugiau benzino, tai tikrai lėktuvas prie smūgio būtų sudegęs <...> katastrofos vietoje nerasta daug benzino, <...> viename bake buvo apie 10–15 ltr. benzino, o kiti bakai buvo tušti.“

⁴⁹ Plg. vokiečių Pranešime: „Lėktuvas darydamas dideliu greičiu plokščią posūkį kairėn kliuvo kairiuoju sparnu už maždaug 14 mtr. aukščio pušies viršūnės, ir toliau besisukdamas kairėn dėl įvykusio staigaus sustabdymo lėktuvas nukrito priešakiu žemyn. Prie pirmo pušies palietimo kairiuoju sparnu, galas sparno buvo nuplėštas, o per 25 metrus motoras sudavė į 10 mtr. aukštyje į 12 mtr. aukščio pušį. Per 50 mtr. nuo šios pušies lėktuvas susidavė į žemę išmušdamas apie 30 cm gilumo duobę...“ Ir t. t.

Kas teisus: V. Morkus ar parą anksčiau už jį katastrofos vietą apžiūrėję „oro susisieki- mo referentas policijos major. Hattendorf ir oro susisieki mo polic. Vyr. leit Baumert (iš polic. oro apsaugos Tempelhofe)“? Lietuvių tyrėjai nusprendė, kad V. Morkus: „Hipotezė apie benzino trūkumą yra neįtikėtina.“

Toliau, 6 punkte V. Morkus liudija, kad „tarp išmėtytų lėktuvo dalių buvo surastos 4 ar 5 šviečiamos ar dūminės rakietos“. Jei V. Morkus jas matė, kodėl tiksliai nesuskaičiavo? Akte (remiantis Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone parūpintais aviacijos techniko Victorio Yesulaites iš Niujorko perduotais duomenimis) patikslinta, kad „šviesos raketų“ buvo „4 štukos“, viena galbūt iššauta virš Berlincheno. Priede Nr. 5 pateiktas „Raketų degamosios medžiagos Analizas“: Artilerijos laboratorijos Chemijos skyrius be jokių komentarų plk. Gustaičiui siunčia drėgmės, sieros miltelių, medžio pjuvenų ir stroncio dinitrato kiekius: 5,1, 16,5, 5,1, 73,5 %.

Kyla įtarimas, kad V. Morkus įvykio vietoje atsidūrė per vėlai ir pirminę informaciją rinko iš kitų asmenų. Tačiau kad ir kaip būtų, tikslesnių liudijimų iš katastrofos vietos neturėta – į Soldiną oficialūs Lietuvos tyrėjai nevažiavo. Galbūt jie tikėjosi rasti atsakymų „Lituanicos“ nuolaužose, kurių vokiečiai netyrinėjo ir ypatingai nesaugojo? Kaip V. Morkus rašo savo liudijimo 11 punkte, „Lėktuvo griaučiai, katastrofos vietoje, buvo saugomi S. A. sargybos. Nežiūrint to, labai daug lėktuvo dalių buvo išnešiota vietinių gyventojų“. Taigi ekspertizės vietoje lietuviai neatliko, rėmėsi vokiečių duomenimis, patys teturėjo į Kauną atgabentą dalį lėktuvo liekanų ir vietinius ekspertus. Nevisapusiškai išnaudojo galimybes: antai, Tarpžinybinė komisija

nusprendė nekviesti iš JAV „Lituanicos“ techniko Victorio Yesulaites⁵⁰. Ar tokia buvo ir Aviacijos komisijos valia?

Ligi šiol istoriografijoje Lietuvos tyrėjų išvadų Aktas labiausiai kritikuojamas būtent dėl lėktuvo liekanų apžiūros, ypač variklio techninės ekspertizės. Įtarimus kurstė ta aplinkybė, kad LCVA išlikusiame Akto originale nėra inž. maj. A. Gavelio parašo. A. Gavelis pergyveno kitus tris Aviacijos komisijos narius ir nevengdavo viešai reikšti skepsio: „<...> tvirtos nuomonės <...> neturėjo, tačiau komisijos aktą laikė paviršutinišku, neįtikinančiu, surašytu nenuvykus į įvykio vietą.“⁵¹ Tačiau aptiktas Akto Priedas Nr. 4 liudija jo nenaudai. Mašinraščių lentelėje surašytos „*Lituanicos*“ motoro *Wright Wihrlwind* tikrinimo išdavos“. Pagrindinė išvada – kaip Akte: variklio dalių „mechaninis veikimas kliūčių nedavė. Benzino filtrui ir karbiuratoriui užsiteršus, galėjo vykti pertraukos motoro veikimo prie didelių apsukimų“. Žemiau – data, antspaudas ir parašas: 1933 m. rugpjūčio 30 d., „Karo Av. Dirbtuvių Jaunesn. Inžinierius“, „maj. Gavelis“.

Toliau nagrinėjant Priedų paketą, šios atodangos atveria ir naujų problemų. Akto Priedai Nr. 4 ir Nr. 5 – Karo aviacijos dirbtuvių „motoro tikrinimo išdavos“ ir Artilerijos laboratorijos „analizas“ – surašyti rugpjūčio 30 ir rugsėjo 2 d.. Jei A. Gustaitis tvirtina Aviacijos komisiją dirbus iki rugpjūčio 30 d.⁵², tai kaip vertinti šių, galbūt svarbiausių, išvadų teikimą paskutinę dieną ar

⁵⁰ Tarpžinybinės komisijos III–IV posėdžių Protokolas Nr. 3, 1934 05 30 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 24.

⁵¹ *Dariūtė-Maštarienė Nijolė*. Darius ir Girėnas. Vilnius: Mintis, 1990, p. 212.

⁵² Antano Gustaičio raportas Karo aviacijos viršininkui, 1933 09 22 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 48.

net vėliau? Kas daryta dar tris savaites iki rugsėjo 22 d., kai Aktas pateiktas Karo aviacijos viršininkui ir Tarpžinybinei komisijai? Išlikusiuose archyvuiniuose dokumentuose kol kas tai – balta dėmė.

Gandų „burbulai“ ir kilpa ties Berlinchenu

Galutinėse Akto išvadose netikėtas toks įterpinys: „Kartu reikalinga atmesti, kaip visiškai prasimanytą, katastrofos priežastį, kad lakūnai esą pašauti.“ Pateikti du trumpi argumentai: gydytojų specialistų pranešimas („pulk. Oželio pridėtas laiškas“) ir pastaba, kad „Berlinchen, prie kurio būk pašovimas esąs įvykęs“, yra per toli nuo katastrofos vietos (35 km), be to, lėktuvo „motore, benzino ir alyvos bakuose nėra jokių apšaudymo pėdsakų“.

Priedas Nr. 6 yra plk. Kazio Oželio rugpjūčio 29 d. raštelis: „Apžiūrint a. a. lakūnų S. Dariaus ir S. Girėno lavonus absoliučiai nieko nebuvo pastebėta (pabraukta originale – *Aut. past.*), kas duotų pagrindo kokiems nors įtarimams, kad jie galėjo būti pašauti. Visi gandai, kurie skleidžiami spaudoje, yra tuščias burbulas.“ Klaustina, kodėl prie Akto nebuvo pridėti išsamūs skrodimo duomenys, liepos 24 d. surašyti bei pasirašyti Teismo medicinos instituto direktoriaus K. Oželio ir vėliau palaikus balzamavusio prof. Jurgio Žilinsko⁵³. Neatmestina, kad taip siekta atsiriboti nuo prof. J. Žilinsko abejonių dėl „šovinio žaizdų“, kurių jis įtarė (bet neįrodė) radęs su laborantu ir preparatoriumi⁵⁴.

⁵³ S. Dariaus ir S. Girėno palaikų „Teismo medicinos apžiūrėjimo aktai“, 1933 07 24, 6.25–10 val. ir 1933 07 24, 12–15 val. // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1471, l. 64–66.

⁵⁴ Įtarimus prof. J. Žilinskas teigė užrašinęs bal-

Tokio pobūdžio detalizavimas būtų galbūt komplikavęs tyrimą ir politiškai būtų anaipol nenaudingas. Spaudos eskaluojami gandai ir be to pavojingai dirgino visuomenę. S. Dariaus sesuo aprašė viešų komentarų bemaž nepalikusio inž. K. Bulotos poziciją: „Susitikome Stefo (Stepono – *Aut. past.*) geriausią draugą inžinierių Bulotą, kuris buvo į nelaimės vietą Vokietijon nuskridęs (iš tikrųjų, nuvažiavęs traukiniu – *Aut. past.*) ir maždaug ištyrė tą vietą. Jis pasakojo, kad toji vieta, kur skrido *Lituanica*, yra gana aukštas kalnelis, ant kurio buvo aukštų pušų miškas. Naktis buvo tamsi ir lietinga. Jie skrido neaukštai ir užkliuvo už medžių. Nelaimės momentą vairavo Girėnas. Apie Jų nukritimą yra daug spėliojimų, bet tikrų žinių niekas nežino. Kiti sako, kad jie užtai nukrito, kad vokiečiai į juos paleidę „mirties spindulius“, kurie sustabdo motoro veikimą, nes apie tą vietą šiomet nukrito jau trečias lėktuvas. Šią nuomonę inžinierius Bulota ir kiti neigia.“⁵⁵ Pramaną apie „mirties spindulius“ iškart viešai paneigė A. Gustaitis. Daugiau jo niekas nesvarstė, nes niekuo nepagrįstas gandas, kitaip nei profesionalo J. Žilinsko dvejonės, išties tebuvo „tuščias burbulas“.

Nepasitikėjimą kurstančių gandų fone atrodo suprantama, kodėl tyrimų medžiagoje daugelis neaiškių aplinkybių (vėlyvas skrodimas, lėktuvo dalių ir skrydžio dokumentų dingimas) yra neminimos, bent neaiškinamos. Vyrauja vienas „oficialus

zamavimo dienoraštyje. Traukdamasis iš Lietuvos, 50 p. dienoraštį palikęs darbovietėje – kaip tuomet vadinta, Anatomijos institute (VDU Medicinos fakultetas, vėliau – Medicinos institutas). Čia jis dingęs. *Žilinskas Jurgis*. Atsiminimai. Vilnius: Lietuvos nacionalinis muziejus, 2005, p. 210–211.

⁵⁵ S. Dariaus sesers Loros Nelson laiškas seseriai Katherin Stulpin į Čikagą, 1933 07 25 // BLKM, Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

galvosūkis“ – katastrofos vieta, „Lituanicos“ faktinis maršrutas. Kaip A. Gustaitis klausė pirminėje versijoje: „Kokiu būdu galima būtų paaiškinti lakūnų grįžimą“? Kodėl ties Stargardu jie pasuko iš šiaurės rytų į pietvakarius? Kam pernelyg žemai skrisdami suko ratus virš Berlincheno ir Soldino miško? Tačiau ir šią problemą Vokietijos ir Lietuvos tyrėjai sprendžia gana keistai: aiškiai įvardija ir... tarsi apeina.

Viena vertus, tyrėjai pripažino, kad lieka neišsprendžiama esminė prieštara dėl kuro likučio, kuris galbūt ir buvo fatališko lakūnų klaidžiojimo Vokietijoje priežastis (žinoti pradinį kuro kiekį ir visą skridimo laiką nepakanka: matematiškai skaičiuojant, „Lituanicoje“ kuro būta bent 44 val. skrydžio; realias kuro sąnaudas būtų įmanoma nustatyti tik atsižvelgiant į faktines aplinkybes – tikslų kelią, oro sąlygas). Kita vertus, jie kažkodėl net nepaminėjo ypač svarbaus įrodymo – skrydžio metu lakūnų pildyto borto žurnalo (jį Soldino miške vartė ir pirminiuose „Eltos“ pranešimuose citavo V. Kaupas, vėliau savo žinioje turėjo vokiečių policija, LAK primygtinai spaudė kuo skubiau susigražinti, bet Kaune, perduotas eksponuoti Dariaus ir Girėno ekspozicijoje Vytauto Didžiojo muziejuje, žurnalas dingo, plačiau taip ir neaprašytas). Pranešime ir Akte konstatuota, kad skrydžio įrašai siekia „iki 14 val. laikotarpio skaitant nuo išskridimo pradžios“ arba apytikriai 2 500 kilometrų. Niekaip nepaaiškinta, kodėl lakūnų užrašuose ar žemėlapiuose neaprašyta likusi dalis skrydžio, kuris iš viso truko ilgiau nei 37 val. (anot vokiečių, 37 val. 06 min., lietuvių – 37 val. 11 min.) ir driekėsi, spėjama, per 6 500 km.

Akto Priedai Nr. 7 ir 8 yra keturi žemėlapiai: šiaurinės Vokietijos pakrantės ties

Bergenu 1:1000 000 mastelio žemėlapis su Štettino apylinkėmis (apibrėžtos trys pagrindinės vietovės, kur pastebėta „Lituanica“: Stargardas, Berlinchenas, Soldinas / Kuhdammas), 1:7500 000 žemėlapis (nubrėžtos pagrindinio ir dviejų pagalbinių „Lituanicos“ planuotų maršrutų atkarpos ties Vokietija), perfotografuotas Berlincheno ir Soldino apylinkių žemėlapis (apibrauktas Berlinchenas, rodyklėmis parodyta grįžimo kryptis Soldino link, šis vėl apibrauktas) ir detalus topografinis Kuhdammo apylinkės žemėlapis (punktyrinė linija – lėktuvo sukimas Soldino miško link ir virš jo).

Dramatiškus vaizdinius apie „Lituanicos“ pašovimą iki šiol kursto vokiečių Pranešime įvardytas, bet nepatikslintas objektas: „Yra pranešimai iš savanorių darbininkų stovyklos prie Berlinchen, kad jie pastebėję degančias rankines raketas, bet tikrų žinių apie tai nėra.“ Lietuvių Akte vietoje stovyklos teminimas Berlincheno miestas: „Virš Berlinchen jie padarė porą ratų. <...> Pasitikrinę, kad Berlinchen nėra aerodromo, jie skrido tolyn pietų vakarų link. 33 kilometrų atstume nuo Berlinchen ir tik 100 iki Berlynui lakūnai pastebėję ties kaimu Kuhdam šviesesnę vietą, norėdami persitikrinti, ar tai nėra tinkama vieta nusileisti, padarė labai žemą ratą, kuris buvo tragišku.“ Vokietijos pareigūnai patys paliko abejonių net dėl paties paskutinio „Lituanicos“ posūkio: „Kad lakūnas būtų manęs leistas į pietų rytus nuo Kuhdam tokioj netikusioj vietoj, kaip iš dalies apie tai buvo pasakojama, mano tyrinėtojų nuomone, negalėjo būti.“

Maža to, nei vokiečių, nei lietuvių tyrėjai tiksliai neįvardija tų „dalinių pasakojimų“, kuriais remiasi skirtinguose epizoduose Pranešime ir Akte. Ar turimos

omenyje publikacijos spaudoje, ar neįvardyti liudininkai? Pabrėžtina, kad abiejuose oficialiuose tyrimuose minimi tik dviejų tų pačių liudininkų, Kuhdammo gyventojų, apklausų protokolai. Beraštė kaimietė Anna Rosenthal apsakė, kaip grybaudama rado lėktuvo nuolaužas. Darbininkas Herbertas Griebenas vienintelis teigė vidurnaktį iš toli matęs per Zellingo ežerą, Soldino miško link skrendančią „Lituanicą“. Galima tik spėlioti, ar kap. V. Morkus, inž. K. Bulota ir kiti daugiau liudininkų nerado, ar jų neieškojo? Kažkodėl liko neišplėtotas Akto Priedo Nr. 2, V. Morkaus liudijimo 7 punktas: „Kiekvienas pasakojo savaip, papildydami savo samprotavimais kaipo tikrai buvusiu dalyku. Iš tų (vietinių gyventojų – *Aut. past.*) pasakojimų aš pasižymėjau tik viena, kuris tuo laiku atrodė man patikimesnis, tai būtent: Stargard-Rosenfelde-Berlinchen-Nauenburg-Staffelde-Kuhdamm ir iš pietinės pusės Soldinen Stadt Forst avarijos vieton.“

Apibendrinant reikia konstatuoti, kad abiejų šalių tyrėjai teisriškai nuostabą (argumentuotais įtarimais to nepavadinsi), bet nepateikė jokių svaresnių argumentų, dėl ko susimetė „Lituanicos“ maršruto keistoji kilpa būtent ties Berlinchenu ir kaip ji užsiveržė virš Soldino miško. Bet vis dėlto Akte išdėstytos „katastrofos apystovos“ ir „nelaimės priežastys“ buvo neatidėliojant aprobuotos. Tarpžinybinei komisijai rugsėjo 22 d. jas patvirtinus, jau rugsėjo 25 d. A. Gustaitis tvarkė įprastus reikalus – su kpt. V. Jablonskiu savo konstrukcijos lėktuvu ANBO-IV lankėsi Latvijoje, Estijoje, Suomijoje. Akto tekstas buvo paskelbtas „Lietuvos aide“ tik spalio 9 d.⁵⁶

⁵⁶ Specialistų žodis dėl lakūnų Dariaus ir Girėno katastrofos // Lietuvos aidas, Nr. 228, p. 6–7. Prieiga per internetą: <<http://www.epaveldas.lt/image-por>

Grįžtant prie didvyrių mito darsyk pabrėžtina, kad Akte be užuolankų konstatuota: „Lituanicos“ bakuose kuro buvo likę daugiausia valandai skrydžio. Su šiuo likučiu lakūnai nesugebėjo saugiai nusileisti Vokietijoje (paklydo, nerado avariniam nusileidimui tinkamos vietos?) ir tikrai negalėjo tūnakt atskristi į Kauną, kuris buvo už 4–5 valandų skrydžio. Įdėmiai skaitant Akta krinta į akis, kad konstatuotas faktas ne tik išsamiau neaiškinamas, iš esmės nepapręčiant vokiečių tyrėjų duomenų, bet dar tarsi maskuojamas egzaltuotomis pastabomis apie tai, „kaip tiksliai jie (lakūnai – *Aut. past.*) yra nugalėję sunkiausiai kelionės tarpą“. Geresnę terpę mišlių apipintai legendai apie „tragingai žuvusius tautos didvyrius-karžygius“ sunku būtų ir sugalvoti.

Išvados

1. „Lituanicos“ katastrofa visiškai pakeitė S. Dariaus ir S. Girėno žygio „scenarijų“. Lakūnai Lietuvos valstybės paramos nesiekė, neprašė ir negavo – tai turėjęs būti „Amerikos lietuvių ambicijų žestas“⁵⁷. Teisės požiūriu Lietuvos vyriausybė, institucijos, organizacijos su lakūnais ir jų transatlantiniu skridimu nebuvo susiję. Bet iškart po katastrofos Lietuva ėmė valstybiniu lygiu rūpintis visais „Lituanicos“ reikalais. Atsižvelgiant į lakūnų JAV pilietybę ir „Lituanicos“ skrydžio teisinį įforminimą federalinėse JAV įstaigose, kyla klausimas dėl JAV pozicijos. Lietuvos ir Vokietijos oficialių

tlet-1.0-SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89706/6>.

⁵⁷ Lietuvos generalinio konsulo Niujorke Povilo Žadeikio viešas laiškas-atsakymas dėl Amerikos lietuvių spaudos kaltinimų Lietuvos vyriausybei – „Naujie nos“, „Keleivis“, 1933 08 15, 16 // LCVA. F. 656, ap. 1, b. 710, l. 236.

tyrimų medžiagoje ji niekaip neatspindi- ma. Tarpžinybinė komisija tik užsimena apie klausimų „gan sudėtingą juridinių pobūdį“⁵⁸.

2. *De jure* Lietuvos priimti įsipareigojimai (ypač aktyviai reiškiami ir iš dalies ats- tovejami įtakingos LAK organizacijos) savarankiškai ištirti „Lituanicos“ katas- trofos priežastis ir nacionaliniu lygiu įamžinti lakūnų atminimą *de facto* buvo įgyvendinti tik iš dalies. Nuo 1933 m. rugpjūčio LAK iniciatyvos slopo, užmo- jai įstrigo. Tuo pat metu spaudoje išseko oficialiai patvirtintos viešos informacijos srautas.
3. „Lituanicos“ skridimo reikšmė iš vi- suomeninės pavirto valstybine staiga, kone per parą, bet oficialus katastrofos tyrimas pradėtas (ir vidurvasary yrančių palaikų medicininė ekspertizė atlikta) tik po savaitės, kai užsienio, po to Lie- tuvos žiniasklaida ėmė skleisti gandas apie „Lituanicos“ pašovimą. Tyrimo metodika tam tikrais požiūriais atrodo prieštaringa, išvados neišsamios. Yra požymių, kad tyrimas atliktas skubotai, o išvados tvirtintos ilgai. Vokiečių išva- doms prieštaraujančios lietuvių išvados – nepagrįstos (kuro kiekis) arba įvertintos kaip šalutinės (variklio būklė). Kitų iš esmės naujų aplinkybių tyrimo išvadų Akte neatskleista.
4. Katastrofos tyrimas buvo organizuotas ir kontroliuojamas politiniu lygmeniu. Tikėtina, kad jo tendencijos (vėlyvas startas ir lyg paankstintas finalas, vokiškų duomenų atkartojimas, svarbių analizių atlikimas paskutinėmis dienomis, tyrėjų polinkis tyrimo išvadose labiau ginti lakūnų prestižą nei gilintis į žūties prie- žastis) indikavo iškart nenumatyta jautrų sąlytį su valstybiniais Lietuvos priorite- tais ir, galbūt, sankirtą su neviešintais Vokietijos interesais.
5. Aukščiausi valstybės pareigūnai nuo „Lituanicos“ temos nusišalino, įstaigos oficialių komentarų neteikė. Dalis tyrimo medžiagos išlaptinta. Dalis (pvz., tyrimo išvadų Akto Priedų paketas) iš institucijų archyvų pateko į privačias rankas – galbūt, perduodant LAK monografijos tikslams. Oficialių duomenų stygius ir dešimtmečius tęsėsis šaltinių trūkumas sudarė palankias prielaidas mitui apie tautos didvyrius susidaryti ir plėtotis.
6. Bendrai apžvelgus Lietuvos reakciją (sprendimus, veiksmus, jų padarinius *de jure* ir *de facto*) po „Lituanicos“ ka- tastrofos 1933–1934 m., toliau smulkiai analizuotinas tuometis Lietuvos vidaus ir užsienio politikos fonas, mėginant nustatyti konkrečių interesų prieštaras.
7. Kitas etapas skirtinas JAV Nacionali- niame archyve ką tik surinktai medžia- gai tyrinėti. Remiantis dokumentais iš Valstybės departamento, Prekybos departamento ir jame veikusio Aeronau- tikos padalinio, Gynybos departamento, Teisingumo departamento, Kongreso fondų, apžvelgtinas oficialiojo Vašing- tono vaidmuo, pozicija, reakcijos bei interesai, o sykiu plėstinas Vokietijos vidaus ir užsienio politikos kontekstas.

⁵⁸ Tarpžinybinės komisijos II posėdžio Protokolas Nr. 2, 1933 09 22 // LCVA. F. 383, ap. 7, b. 1. 471, l. 47.

THE OFFICIAL INVESTIGATIONS INTO THE CRASH OF „LITUANICA“ IN 1933: NEW FACTS AND INSIGHTS

Gražina Sviderskytė

S u m m a r y

The object of this publication is the transatlantic flight of Stephen William Darius and Stanley Girch, two American pilots of the Lithuanian descent (widely known as Steponas Darius and Stasys Girėnas), which is considered to be one of the most popular subjects of the Lithuanian national memory and one of the biggest national narratives of the 20th century. The flight ended up tragically: the plane “Lituanica” crashed in Germany, close to its eastern border (now the territory of Poland) on July 17, 1933.

The aim of this article is to stress the meaning and to clarify the character of the official reactions of three countries, which were directly involved or linked to the flight, crash, and death of Darius and Girėnas: the United States (the country of their citizenship), Germany (the country where they crashed), and Lithuania (their country of origin, to which their remains were brought). A special emphasis is laid on two official investigations which were initiated and completed by the German and Lithuanian authorities immediately or shortly after the crash (nothing is known about the involvement of the American side).

The study has shown that after the crash the status of the “Lituanica” flight was changed at a dash from public topicality to state interest in Lithuania (apparently for political reasons). And yet, the further tendencies (incomplete or questionable findings of the Aviation Commission, the permanent lack of reliable information, constant rumors spread by the opposition media, documentation classification, delayed or failed commemoration initiatives, etc.) revealed that Lithuania’s *de jure* commitment to take all responsibilities was *de facto* “mission impossible”. The sharp contradiction between Lithuania’s declared aim and actual gain was influenced, if not determined, by the complex conjunction of the strategic interests and touchy issues of the interior and foreign politics of the three different countries at the time.

The reason for this article was the fact that no adequate international archival research was carried out before and no profound studies of the political and juridical aspects of the “Lituanica” crash (and its complicated extended aftermaths) were ever published in Lithuania or abroad. This study is considered to be the basis for the further and broader on-going research in Germany and the USA.

*Iteikta 2013 03 19
Parengta skelbti 2013 04 04*