

# Lietuvos meno kūrėjų asociacija

## „Dingę“ LITUANICOS katastrofos tyrimo Akto priedai

2012-11-12

ŽURNALAS: NAUJASIS ŽIDINYS-AIDAI

TEMA: Istorija

AUTORIUS: Gražina Sviderskytė

DATA: 2012-11

## „Dingę“ LITUANICOS katastrofos tyrimo Akto priedai

### Gražina Sviderskytė

Nauja patirtis suteikė atradimo džiaugsmą ir patvirtino seną tiesą: planinga archyvinių dokumentų paieška vis dėlto gali pateikti stebėtinų netikėtumų. Judant suplanuotomis tyrimo kryptimis, vienos pasitvirtina ir atveria tolesnių gairių, o kitos pasirodo tesančios informacinės aklavietės. Deja, nesama būdo tiksliai ir patikimai nustatyti, ar archyvuose trūkstanti dokumentai yra sunykę, ar sunaikinti, ar atsitiktinai išblaškyti, ar sąmoningai paslėpti nežinomų asmenų nežinomoje vietoje. Juolab nėra metodo tiksliai nustatyti, ar tebeegzistuoja tokių dokumentų slaptavietė, ir jei taip, tai kur. Sėkmės atvejus, kai lyg iš niekur nieko išaiškėja ir viena, ir kita, matyt, reiktų vertinti kaip mažai tikėtinus, retus fortūnos šypsnius. Tačiau būtent taip susiklostė gilinantis į lėktuvo *Lituanica* katastrofos, įvykusios 1933 m. liepos 17 d. Vokietijoje (dab. Lenkijos teritorijoje), oficialių tyrimų medžiagą.

Šį rudenį ūmai „atsirado“ dingusiais laikyti lietuviškojo tyrimo Akto priedai: tekstai, žemėlapiai, brėžiniai, nuotraukos. Šių dokumentų pėdsakų nebuvo nei archyvuose, nei kur kitur. Apie juos išvis buvo retai kalbama, net nebuvo žinomas jų kiekis bei pobūdis. Dabar nustatyta, kad „dingę ir atsiradę“ dokumentai tiksliai atitinka Aviacijos komisijos pirmininko Antano Gustaičio raporte pateiktą priedų sąrašą. Tai yra kol kas stambiausias šio tyrinėjimo radinys privačiuose archyvuose ir dar vienas pragiedrulis *Lituanicos* katastrofą gaubiančių neišsiaiškintų, visai iškraipomų ir „mistifikuojamų“ aplinkybių visumoje<sup>1</sup>. Šiame straipsnyje, užuot stačia galva puolę krapštyti atsiradusių dokumentų turinį, pirmiausia atskleisime, kuo jie svarbūs, kokia jų kilmė ir kaip jie gali paveikti ne tik istorijos tyrinėjimus, bet ir populiarųjį pasakojimą apie *Lituanicą* bei tautos didvyrius – Steponą Darių ir Stasį Girėną.

paieškos laukas, įžvalgos, galvosūkliai

Ligi šiol *Lituanicos* katastrofos tyrimai nesusilaukė kieno nors sistemingo dėmesio.

Dominuojančioje memuarikoje, proginėse spaudos publikacijose ir publicistikoje skirtingų autorių naudojami beveik tie patys riboti šaltiniai: nepaisant kelių kolekcininkų (JAV – Edmundo Jasiūno, Aleksandro Račkaus, Lietuvoje – Jono Čiapo) rinkinių bei jų pagrindu išleistų albumų, per 79 metus pažinimo ribos prasiplėtė minimaliai. Todėl leidžiantis į visapusišką *Lituanicos* istorijos tyrimą, pirmiausia atrodė svarbu susirinkti visą medžiagą, susijusią su 1933 m. atliktais oficialiais katastrofos tyrimais Vokietijoje ir Lietuvoje (apie tokį tyrimą JAV nėra žinoma<sup>2</sup>).

Paieška pradėta 2011 m. birželį Vilniuje ir Kaune: Lietuvos centriniame valstybės archyve (LCVA) ir Vytauto Didžiojo karo muziejuje (VDKM). Iš pradžių pasirinktas siauras chronologines ribas teko plėsti: nuo lakūnų transatlantinio skridimo manifesto JAV lietuvių *Drauge* ir *Naujienose* (1932-07-11) iki Tarpžinybinės komisijos<sup>3</sup> trečiojo protokolo (1934-05-30), kuriame konstatuota, kad nebebus imtasi jokių papildomų veiksmų oficialiam tyrimui tikslinti ar pildyti, nes „katastrofos priežastys yra pakankamai iširtos“<sup>4</sup>.

Daugiausia pirminių šaltinių rasta LCVA Užsienio reikalų ministerijos ir Ministrų kabineto fonduose. VDKM fondų Spaudos skyriuje informatyviausi pasirodė iš *Lituanicos* nuolaužų vokiečių pareigūnų paimti ir Lietuvai perduoti dokumentai, žemėlapiai (tarp jų – ir iš rekonstruojamos nuolatinės VDKM ekspozicijos laikinai išimti eksponatai), korespondencinė medžiaga ir spaudos iškarpos Jasiūno ir Račkaus rinkiniuose.

Jau pačioje paieškos pradžioje pasitvirtino prielaida apie šaltinių ribotumą ir fragmentiškumą gausiuose abipus Atlanto skelbtuose tekstuose. Juose populiariausia katastrofos versija (*Lituanicą* pašovę naciai ir nuslėpę nusikaltimo pėdsakus) tai eskaluojama, tai paneigiama: tai kurstomas nepasitikėjimas oficialiais tyrimais dėl juose neva esamų argumentacijos spragų, tai raginama abejonių atsikratyti, nes tų pačių tyrimų išvadose pašovimo versija kategoriškai atmetama. Šitaip dėl šaltinių stygiaus nusistovėjo *status quo*: *Lituanicos* istorija dėstoma nenuosekliai, apeinant arba kvestionuojant nežinomus aspektus; neva išsamūs, „demaskuojantys“ aprašymai būna šališki, pilni netikslumų ir faktinių klaidų, anonimų „duomenų“ ir visiškų pramanų.

Svarbu pažymėti, kad Vokietijoje atlikto oficialaus tyrimo raportas (toliau – Pranešimas)<sup>5</sup> iki šiol ne tik nepublikuotas, bet, panašu, netgi niekur necituotas. Plačiai skelbtas tik Lietuvoje atlikto *Lituanicos* katastrofos tyrimo Aktas, ir tai – ne originalus dokumentas, o tik jo tekstas, skelbtas *Lietuvos aide* 1933 m. spalio 9 d.<sup>6</sup>

1935 m. didžiuliu tiražu JAV išleistoje žurnalisto Petro Jurgėlos (1903–1992) knygoje *Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas* Aktas cituojamas fragmentiškai<sup>7</sup>, Dariaus dukters ir dviejų muziejininkų 1991 m. sudarytame dokumentų rinkinyje paskelbtas visas dokumento tekstas<sup>8</sup>, bet abiem atvejais jis pateikiamas panašios interpretacijos fone. Jurgėla Aktą pasitelkia iškalbingo, sparnuota fraze tapusio pavadinimo skyriuje „Soldino miško paslaptis“, o dokumentų rinkinio sudarytojai komentare prie Akto teksto pabrėžia: „Tikrosios „Lituanicos“ tragedijos priežastys iki šiol nėra galutinai išaiškintos. Tarp žmonių sklinda įvairios versijos“. Toliau, komentuodami kitą dokumentą, jie užsimena apie ilgametį archyvų neprieinamumą, o p. 158 tvirtina, esą „1935 m. P. Jurgėlos išleista knyga yra [...] nepakeičiamas dokumentinis šaltinis

visiems“. Tačiau Jurgėla savo studiją baigia ne išvadomis, o veikiau raginimu tęsti jo pradėtą darbą, toliau aiškintis „Soldino miško paslaptį“. P. 293 jis pabrėžia: „Tautininkų Amerikos Lietuvių Sąjungos pastangomis Amerikos piliečių Dariaus ir Girėno žuvimo klausimu 1935 m. sausio mėn. susirūpino Jungtinių Amerikos Valstybių kongresas ir J. V. teisingumo departamentas“. Jurgėlos įdirbio nepratęsus, niekas nekito. Kaip „memuaruose“ rašė Dariaus duktė, „taip ir liks galutinai neaišku, ar vokiečiai apšaudė „Lituaniką“. Tikrąją mūsų transatlantinių lakūnų katastrofos priežastį ir toliau saugo Soldino (dab. Mislibožo) žemė“<sup>9</sup>.

Nei šiose knygose, nei juolab kur kitur vokiškas Pranešimas negalėjo atsirasti dėl kelių priežasčių: čekagietis Jurgėla daugiausia rėmėsi Dariaus asmeniniu archyvu, spauda ir negausiais iš JAV bei Lietuvos pareigūnų gautais dokumentais<sup>10</sup>; kauniečiai rinkinio sudarytojai iš esmės rėmėsi VDKM (tuo metu – Kauno istorijos muziejaus) rinkiniais ir netikrino LCVA fondų, kuriuose ir buvo vokiečių Pranešimas. Šis dokumentas neišplito, nes, priešingai nei Aviacijos komisijos Aktas, nebuvo paskelbtas Lietuvos spaudoje. Kodėl? Nes, kaip matysime, dokumentai iš Vokietijos buvo registruojami URM (kai kurie – slaptoje raštinėje) ir jos išimtinai skiriami specialių komisijų žiniai.

### Vokiškasis Pranešimas ir jo priedai

Pranešimo data – 1933 m. liepos 24 d. Taigi vokiečių pareigūnai katastrofos aplinkybes tesiaiškino daugiausia savaitę, nuo pirmadienio iki pirmadienio. Įvertinant tarptautinį katastrofos kontekstą, adekvačiam jos ištyrimui praktiškai nebuvo laiko<sup>11</sup>. Tikėtina, kad vokiečių pareigūnams pakako kažkokio operatyvaus Vašingtono ir Kauno susitarimo<sup>12</sup> ir tarptautiniais reikalais jie nesidomėjo: liepos 24 d. Pranešime, kaip ir liepos 17 d. raporte iš įvykio vietos, konstatuojama, kad sudužęs lėktuvas registruotas JAV, žuvę lakūnai yra JAV piliečiai, bet pasekmėmis apsiėmė rūpintis Lietuva, užuojauta pareikšta jos atstovams, jiems perduoti lėktuvo likučiai ir t. t. Galiausiai „žuvusiųjų lakūnų priėmimas į Soldino koplyčią buvo dalyvaujant Lietuvos pasiuntinybės atstovams ir glaudžiai bendradarbiaujant Soldino landratui“.

Pranešime neužsimenama, kad vokiečių pareigūnai būtų kreipęsi kokių nors duomenų į JAV institucijas ar į Lietuvos pasiuntinybę Berlyne (tiesa, to laikotarpio pasiuntinybės dokumentų LCVA išlikę nedaug, pasiuntinio Jurgio Šaulio archyvas JAV dar netyrinėtas). Vertėtų pasigilinti: jei vokiečiai tyrimą atliko skubiai ir neturėdami jokių žinių iš išorės, tai kiek gali būti pagrįsta, tarkime, kad ir jų išvada dėl kuro, kuris esą buvo pasibaigęs? Antai į *Lituanicą* sukrauto kuro ir tepalo kiekį tiksliai žinojo niujorkietis aviacijos technikas Victoras Yesulaitis (Viktoras Jasulaitis): Lietuvos diplomatai su juo susisiekė ir skaičius perdavė Aviacijos komisijai; lietuvių išvados dėl kuro ir buvo kitokios...

Ne vėliau kaip 1933 m. liepos 29 d. Pranešimas su priedais buvo įteiktas Lietuvos pasiuntinybei Berlyne. Pasiuntinio Šaulio pavaduotojas Leopoldas Dymša liepos 30 d. pranešė URM, kad dokumentai išsiųsti oro paštu į Kauną: „Turiu garbės siųsti vakar vakare Auswärtiges Amt' o atsiųstą Brandenburgo provincijos ir Berlyno Oberpresidento pranešimą dėl „Lituanicos“ žuvimo. – Priedų: Pranešimas su priedais“. Ant Dymšos pranešimo uždėtas URM slaptos raštinės spaudas ir brūkštelėta viza: „Į Tarpžinybinės Komisijos bylą. 1. VIII. 1933“<sup>13</sup>. Apie šią bylą kol kas nedaug težinoma, Pranešimo vokiškas originalas nerastas. Atsiųstas į URM, Pranešimas su priedais buvo

išverstas į lietuvių kalbą, matyt, jo nuorašai persiųsti Tarpžinybinei komisijai, o jau kitą dieną buvo įteikti Aviacijos komisijos pirmininkui, karo aviacijos pulkininkui leitenantui inžinieriui Gustaičiui: „iš Tarpžinybinės komisijos sekretoriaus, URM valdininko Jono Švelniko dokumentai paimti 1933. VIII. 2 d. 9 val. 45 min. Iš viso 17 lapų, kurių tarpe 3 priedai su atvaizdais ir katastrofos planais“<sup>14</sup>.

Pastarasis Pranešimo priedų paminėjimas – labai svarbus, nes kol kas tarp peržiūrėtų maždaug 25 000 rašytinių dokumentų lapų yra bene vienintelis. Pačiame Pranešimo tekste paminėti šie devyni priedai (atskiro priedų sąrašo nėra): 1) darbininkės Annos Rosenthal, aptikusios lėktuvo nuolaužas, apklausos protokolas; 2) „paveikslas“, rodantis, jog „lakūnai buvo negyvi po lėktuvo laužu“ (nuotrauka?); 3) katastrofos vietos žemėlapis; 4) nuotrauka arba brėžinys – lėktuvo kritimo trajektorija ir jos detalės: aplaužytos pušys, nuplėštas lėktuvo motoras; 5) kvotos priedas – darbininko Herberto Griebeno, mačiusio lėktuvą prieš katastrofą ir girdėjusio jį sudūžtant, apklausos protokolas; 6) „oro stovis per vandenyną pagal Berlyno meteorologijos stotį“; 7) ir 8) Lietuvos pasiuntinybės atašė Baliui Paliokui perduotų Dariaus ir Girėno daiktų atskiri sąrašai; 9) vėliau, liepos 20 d. sudarytas lėktuve buvusių ir Paliokui perduotų antspaudų ir dokumentų sąrašas.

LCVA be paties Pranešimo nuorašo (4 l.) išlikę priedų Nr. 1, 5, 6, 7, 8, 9 nuorašai lietuvių kalba (6 l.). Taip pat yra priedų Nr. 7, 8, 9 (daiktų sąrašų) vokiški originalai (trys lapai). Nėra priedų Nr. 2, 3, 4.

Jei Pranešimo nuorašas su rašytiniais priedais sudarė 10 lapų, o Gustaičiui perduota iš viso 17 lapų, tai kas buvo likusiuose 7 lapuose? Matyt, ne kas kita kaip Gustaičiui perduoti ir prapuolę „3 priedai su atvaizdais ir katastrofos planais“, kurių ir neradome LCVA. Jei tuos 3 priedus gavo Gustaitis, tai jie buvo jo vadovautos Aviacijos komisijos žinioje, o šiai baigus darbą, turėjo būti grąžinti Tarpžinybinei komisijai. Tačiau jie pasimetė. Kaip, kada, kur?

Štai čia pagaliau prieiname prie Gustaičio vadovautos Aviacijos komisijos tyrimo išvadų Akto. Tik už plačiai skelbtą jo tekstą čia mums svarbesnis beveik nežinomas Gustaičio raportas – Akto lydraštis, kuriuo Karo aviacijos viršininkui, generalinio štabo pulkininkui leitenantui Stasiui Pundzevičiui (jis bei Gustaitis buvo Tarpžinybinės komisijos nariai) pristatomas Aktas ir jo priedai, skirti perduoti Tarpžinybinės komisijos pirmininkui Vidaus reikalų ministerijos generaliniam sekretoriui pulkininkui Brunonui Štenceliui. Pundzevičiui pritarus, Aviacijos komisijos Aktas rugsėjo 23 d. buvo ant Štencelio darbo stalo.

#### Antano Gustaičio raportas ir – Eureka! – Akto priedai

1933 m. rugsėjo 22 d. Gustaičio raporte<sup>15</sup> nurodyti du unikalūs dalykai: laikotarpis, kiek dirbo Aviacijos komisija, ir Akto priedų sąrašas. Visų pirma, „Darbas pradėtas š. m. liepos 24 d. baigtas š. m. rugpjūčio 30 d.“ Kitaip, nei tvirtinama literatūroje, Aviacijos komisija dirbo ne porą mėnesių, o tik apie penkias savaites. Antra, kariška tvarka išvardyti devyni Akto priedai: 1) Meteorologijos žinios; 2) Kpt. Morkaus pranešimas su schema; 3) URM raštai Nr. 15816, 16496, 17718; 4) Inž. maj. Gavelio motoro tikrinimo išvados; 5) Artilerijos laboratorijos raštas Nr. 1227; 6) Medicin. dr. plk. Oželio raštas; 7) ir 8) Žemėlapių schemas; 9) Vokiečių protokolo nuorašas.

Analizuojant šį sąrašą, dar pernai neliko nieko kita, kaip ties visais priedų punktais sudėti niūrias žymas: „Nėra“, „Nėra“, „Nėra“... Tik ties paskutiniu, devintuoju punktu „Vokiečių protokolo nuorašas“ - „Yra“. Sąraše išvardytų priedų trūkumas reiškė didžiulį nuostolį. Kur jie galėjo dingti?

Tą pačią rugsėjo 22 d. įvyko Tarpžinybinės komisijos antrasis posėdis; jame išklausiusi „Gustaičio pranešimą, Komisija nutarė Subkomisijos šiuo reikalu surašytąjį Aktą prijungti prie šio protokolo ir paskelbti jį plačiai spaudoje“<sup>16</sup>. Galima tik spėlioti, ar „Gustaičio pranešimas“ ir Aktas buvo identiški, nes prie protokolo Gustaičio teksto nėra. Beje, šio posėdžio protokole nėra nė Gustaičio parašo. Bet į tai pasigilinsime kita proga, analizuodami paties Akto turinį, kuriame irgi trūksta parašų.

Rugsėjo 22-24 d. Gustaitis atskirais pranešimais Štenceliui perdavė bent tris skirtingus daiktų ir dokumentų sąrašus. Mums čia svarbūs du momentai: pirma, Aviacijos komisijai baigus darbą, Gustaitis gražino Tarpžinybinei komisijai tyrimo reikmėms gautus dokumentus ir daiktus. Antra, LCVA kažkodėl išlikusi tik nedidelė jų dalis. Štai rugsėjo 23 d. rašte Gustaitis Štenceliui rašo: „Prisiunčiu aktą ir susirašinėjamą 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“<sup>17</sup>. Didžiumos iš tų 48 lapų nėra nė kvapo.

Tokiu būdu pernai atlikta pirminė dokumentų analizė leido konstatuoti, kad Vokietijoje ir Lietuvoje atliktų oficialių tyrimų medžiaga, kuri po *Lituanicos* katastrofos 1933 m. liepos 17 d. kaupėsi URM ir Tarpžinybinėje komisijoje, vėliau pasklido nežinia kur ir vargu ar išliko. Nepaisant praplėsto paieškos rato, ir šiomet iš tam tikrų detalių tebuvo galima spėti, kad dokumentai pasklido ne po vieną, bet šūsnimis, paketais. Iki šio rudens niekas, išskyrus kelis paprastus Lietuvos pajūrio gyventojus, nežinojo, kad vienas tų paketų saugiai tūno privačiame seife...

Aviacijos komisijos Akto priedų originalus išsaugoję žmonės prašė konfidencialumo, todėl tenka nutylėti jų pavardes ir tik taip išreikšti gilią padėką. Jei šie dokumentai būtų atsidūrę nerūpestingose rankose, būtų sunykę, arba, geresniu iš blogų atveju, atitekę kolekcininkams, kurie paprastai yra labiau linkę kaupti nei publikuoti, juolab analizuoti.

#### Iš kieno rankų?

Gerai, kad neteks nutylėti galbūt svarbiausio Akto priedų „dingimo“ ir „atsiradimo“ istorijos herojaus – kunigo Antano Žalkausko<sup>18</sup> (1914–1982). Deja, kiek žinoma, kunigas nepaliko jokių užrašų apie savo sąsajas su šia istorija, todėl tenka pasikliauti dokumentus išsaugojusios giminaičių šeimos pasakojimu: panašiu į legendą, nekonkrečiu ir vieninteliu, todėl sunkiai paneigiamu.

Taigi pasakojama, kad okupacijos pradžioje (neaišku, ar sovietų, ar nacių, ir kelintais metais) kun. Žalkauskui priedų paketą perdavė karininkas. Jis esą dėl persekiojimų traukęsis iš Lietuvos ir prašęs kunigo paslėpti ir išsaugoti vertingus dokumentus. Nežinia, kas jis buvo ir kur jiedu susitiko: 1938 m. kunigu išventintas Žalkauskas buvo vikaras Raguvoje, Saločiuose, Alantoje, 1940–1944 m. su pertraukomis studijavo

Kauno konservatorijoje, vikaravo Panevėžyje, buvo administratorius ir klebonas Kazliškyje, Duokiškyje, Daugailiuose, Vilkaviškyje, vėl Kaune. Šiaip ar taip, jis dokumentus paėmė, saugiai paslėpė ir... tylėjo. Prieš mirtį perdavė juos broliui. Šis irgi buvo atsargus: esą tik kartą dokumentus nusivežė į Dariaus tėviškę (Dariaus kaimą, buv. Rubiškes) ir pasiūlė juos ten saugoti, bet nusivylęs parsivežė ir niekam neberodė. Kunigo brolis mirė 1997 m. ir dokumentus paliko saugoti dukrai. Ši buvo buhalterė, suprato dokumentų svarbą ir namie netgi turėjo seifą. Galiausiai ji priedus, sudėtus į sovietinį segtuvą „Delo“, iš to seifo ištraukė, mums parodė ir šią istoriją papasakojo.

Beje, paprašyta patikslinti, pasakotoja pridūrė, kad, jei tik ji neklysta, dokumentus kun. Žalkauskui perdavęs... Gustaitis. Negali būti! To neįmanoma pagrįsti. Bet iškart dingteli: o ar galima paneigti?

Gustaitis buvo Tarpžinybinės komisijos narys ir, tikėtina, jos veikloje dalyvavo iki pat sovietų okupacijos 1940 m. (LCVA rastas paskutinis nenumuotas posėdžio protokolas datuotas 1937 m. sausio 22 d., yra kitų indikacijų apie komisijos veiklą 1939 m.). Būtina įvertinti, kad Tarpžinybinės komisijos veikloje dalyvavo dar būrys karininkų. O dar labai svarbu, kad šios komisijos žinioje buvę dokumentai (minėtoji byla?) buvo dosniai „paskolinti“ Lietuvos aeroklubui (LAK) kartu su kita svarbia dokumentacija.

LAK tuo metu buvo solidi organizacija. Jos steigėjai, tikrieji ir garbės nariai buvo ne vien aviatoriai (tarp jų – Darius), bet ir gerokai platesnis elitas: politikai, karininkai, visuomenės veikėjai. LAK jau 1933 m. liepos 21 d. įgaliotais atstovais Tarpžinybinėje komisijoje paskyrė savo narius Karo aviacijos kapitoną Vladą Morkų ir inžinierių Kęstutį Bulotą (katastrofos dieną jie vieninteliai iš Kauno išvyko į Vokietiją ir, nors be oficialių raštiškų įgaliojimų, vis dėlto ten veikė kaip Lietuvos atstovai, padėdami organizuoti ir vykdyti lakūnų palaikų, *Lituanicos* nuolaužų, visų relikvijų pergabenimą į Lietuvą). Kartu LAK Užsienio reikalų ministerijos paprašė „išduoti su „Lituanicos“ skridimu susijusią visą iš Vokiečių valdžios įstaigų gautą dokumentaciją, daiktus, Vokiečių oro policijos protokolą ir visą įvykio bylą“<sup>19</sup>. Deja, taip uoliai puolęs rinkti medžiagą, LAK nieko apčiuopiamo nenuveikė, nebent... negražinamai ją išskleidė.

Rugpjūtį jau ir Amerikos lietuvių spaudoje buvo paskelbtas LAK kreipimasis prašant siųsti dokumentus išleisti monografijai, kurios redakcinė komisija – LAK sekretorius Karo aviacijos majoras Jonas Pyragius ir leitenantas Vladas Adomavičius. Rugpjūčio viduryje Lietuvos pasiuntinybė Vašingtone pradeda siųsti dokumentus. Spalį LAK pirmininkas teisinasi, esą „monografijos leidimas kiek užtruko dėl to, kad norime ją išleisti kiek galima pilnesnę, tad medžiagos rinkimas ir surinktos tvarkymas dar ne visai baigtas“<sup>20</sup>. 1934 m. vasarį LAK iš URM gauna Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone atsiųstą Dariaus dienyną, lakūnų testamentą originalą. O štai balandį LAK vicepirmininkas Antanas Gustaitis (!) ir sekretorius Vaclovas Juodis prašo Tarpžinybinės komisijos pirmininko „paskolinti Dariaus ir Girėno reikalų bylą ir visa kita, ką galėtumėm naudoti kaip medžiagą mūsų ruošiamai knygai“! Štencelio vizoje nurodyta perduoti medžiagą maj. Pyragiui „po parašais, o reikalui praėjus, ją vėl priimti savo žinion“<sup>21</sup>!

Tačiau toliau viskas ėmė ir susijaukė. Daugeliui čia minimų asmenų 1934-ieji buvo

lemtingi: 1) ltn. Adomavičius (beje, anot Pyragiaus, vienas išaiškintų VSD agentų kariuomenėje) sausį jo paties prašymu paleistas į Karo aviacijos karininkų atsargą, įsidarbino VRM; 2) maj. Pyragius liepą už dalyvavimą birželio „voldemarininkų maište“ pažemintas į eilinius, paleistas į atsargą; 3) kap. Morkus taip pat paleistas į atsargą; 4) civilis LAK lakūnas Juodis rugpjūtį žuvo lėktuvo ANBO II katastrofoje.

Dramatiškos permainos jei ne užkardė, tai gerokai suvėlė ir uždelsė LAK monografijos leidybos reikalus. Šiaip ar taip, iki karo ji nebuvo išleista. Knygos iniciatyva dar buvo gaivinama nacių okupacijos metais: 1942 (1943?) m. LAK vicepirmininkas Tomas Zauka (beje, tuomet Puntuko akmenyje iškalto paminklo Dariui ir Girėnui statybos komiteto pirmininkas; jis galėjo perimti ir LAK monografijai sukauptus dokumentus) jai rašyti sudarė sutartį su buvusiu prezidento Antano Smetonos sekretoriumi Aleksandru Merkeliu. Bet ir ši knyga nepasirodė.

Darytina prielaida, kad knygos leidybos reikmėms surinkta medžiaga LAK dispozicijoje išliko galbūt iki nacių okupacijos pabaigos. Įrodymų, kad LAK „pasiskolintus“ dokumentus grąžino Tarpžinybinei komisijai, URM ar kitoms institucijoms, nerasta. Jei tarp negrąžintų dokumentų buvo Akto priedų paketas, tai jis kun. Žalkausko žinion galėjo patekti iš daugelio karininkų rankų prieš karą, jo metu ir net po karo. Gal ir iš 1941 m. kovą suimto brigados generolo Gustaičio?..

#### Kas nauja ir kas toliau

Kadangi Akto priedų paketo turiniui išnagrinėti šio straipsnio apimtis per maža, pabaigoje dar kartą atkreipsime dėmesį į jo sudėtį ir išryškinsime galbūt svarbiausius epizodus ir detales.

Paketą sudaro daugiau negu 35 susegti lapai. Tikslus bendras lapų skaičius nenurodytas, lapai nenumeruoti, kai kurios dalys, pavyzdžiui, žemėlapiai ir nuotraukos, suklijuotos po kelias ant vieno lapo. Beveik visų dokumentų viršuje romėniškais skaitmenimis ryškiu raudonu rašikliu užrašyti tik priedų numeriai, tiksliai taip, kaip Gustaičio priedų sąrašė: nuo I iki IX.

Krinta į akis vaizdiniai dokumentai: meteorologiniai ir topografiniai žemėlapiai, katastrofos vietos brėžinys ir paskutiniuose 3 lapuose suklijuotos net šešios dar niekur nematytos katastrofos vietos nuotraukos. Dviejose jų kryželiais pažymėti nulaužti ar aplaužyti medžių kamienai ir nuo lėktuvo atitrūkęs, tolėliau ant žemės gulintis motoras. Kitoje nuotraukoje ant sumaitoto lėktuvo liemens raudonu rašikliu apibrėžtas į gulintį žmogaus kūną panašus siluetas (jo vietoje – juoda nekontrastinga dėmė) ir parašyta: „Stanley Girėnas“. Dėl lietuviams neįprastos ir net dokumentacijoje nesutinkamos mišrios vardo ir pavardės rašybos peršasi prielaida, kad šios nuotraukos paimtos iš vokiečių Pranešimo ir kad būtent jos yra minėti trūkstami Pranešimo priedai Nr. 2 ir 4. Veikiausiai tarp susegtų topografinių žemėlapių yra ir trūkstamas Pranešimo priedas Nr. 3 – gal tie du, kurie, kaip ir nuotraukos, suklijuoti ant vieno lapo?

Ypatingos vertės yra brėžinys: katastrofos vietos schema, tiesiog nupiešta rašikliu po Vlodo Morkaus pranešimu (santūriu, užtat unikaliu) iš *Soldinen Stadt Forst*. Katastrofos vietos nuotraukų težinoma keliolika ir tarp jų nėra nė vienos panoraminės,

kuri apimtų visą aikštelę su visomis detalėmis. Tad ši liudytojo schema gali padėti išsamiau rekonstruoti įvykio vietą ir patikslinti vieną svarbiausių dalykų – lėktuvo kryčio trajektoriją, sudužimo momentą, smūgio galią bei poveikį ir pan.

Neįkainojamos 1933 m. rugpjūčio 30 d. (anot Gustaičio raporto, paskutinę komisijos darbo dieną?) surašytos *Lituanicos* motoro tikrinimo išdavos: esą išnarstyto motoro dalių „stovis leidžia manyti, jog jų mechaninis veikimas kliūčių nedavė. Benzino filtrui ir karbiuratoriumi užsiteršus, galėjo vykti pertraukos motoro veikime prie didelių apsučių“. Po tekstu – aiškus, ryškus Karo aviacijos dirbtuvių jaunesniojo inžinieriaus majoro Antano Gavelio spaudas ir parašas. Būtent Gavelio trūkstamas parašas Akto originale inspiravo ilgametį bendrą nepasitikėjimą Akto tekstu ir netikrumą dėl jame suformuluotų išvadų dėl galimo nesklандаus *Lituanicos* variklio veikimo. O čia štai technikos ekspertų komentaro dar prašosi Artilerijos laboratorijos „analizas dėl Gustaičio prisiūstos raketos degamosios medžiagos“...

Apskritai tenka pažymėti, kad pakete tik priedas Nr. 3 (URM dokumentai) teatkartoja informaciją, žinomą iš kitų šaltinių. Likę dokumentai yra ne kas kita, kaip 79 metų senumo „naujienos“, kurios ateityje gerokai susiaurins iki šiol tarpstančių gandų, manipuliacijų ir spekuliacijų galimybes. Tačiau dabar, pirmąsyk viešindami nepaprastąjį radinį, jau dedame tašką vildamiesi, kad išsamiai atsakę į klausimą „Kas tai?“, išpurenome dirvą nuodugniai ir ilgalaikiam kito klausimo – „Ką tai reiškia?“ – nagrinėjimui.

<sup>1</sup> Tarp keisčiausių nežinomųjų *Lituanicos* istorijoje – skrydžio maršrutas (paskutiniai lakūnų užrašai daryti skrendant virš Atlanto, vėlesni it išgaravę), paskutinė atkarpa (naktį dėl žemų debesų, prasto matomumo lakūnai buvo priversti skristi pavojingai žemai, prarado orientaciją ir/arba ieškojo vietos leistis avariniu būdu, bet senkant kurui įtartinau ilgai blaškėsi, kol lėkdami dideliu greičiu kliudė medžius ir nukrito), Berlincheno stovykla (tiksliau neidentifikuotas objektas, virš kurio prieš sudužimą praskrido *Lituanica*: stovykla miglotai paminėta vokiečių tyrimo išvadų Pranešime ir ypač išgarsinta gandų, esą lėktuvą apšaudė jos ginkluota sargyba), vokiečių „greitai sutvarkyta“ katastrofos vieta (saugomoje miško aikštelėje esą išgrobstytas trečdalis lėktuvo dalių), dingęs *Lituanicos* borto žurnalas (vokiečių užlaikytas, jų tyrime nepaminėtas, perduotas Lietuvai ir čia dingęs, taip ir neaprašytas) ir kt.

<sup>2</sup> Kokiu pagrindu JAV institucijos nusišalino nuo *Lituanicos* katastrofos tyrimo – kol kas neaišku. Darius ir Girėnas buvo natūralizuoti JAV piliečiai ir skrido su amerikietiškais pasais kaip Stephen William Darius ir Stanley Girch. Jie turėjo JAV pilotų licencijas, *Lituanica* buvo registruota JAV Prekybos departamento Aeronautikos skyriuje. Plačiau žr. Gražina Sviderskytė, „Finansai *Lituanicos* katastrofos peripetijose: Kaip sukosi privatūs ir valstybės pinigai“, in: *NŽ-A*, Nr. 6, p. 370–379.

<sup>3</sup> „Tarpžinybinė komisija transatlantinių lakūnų – a. a. kap. S. Dariaus ir leit. S. Girėno – palaikams globoti“ (toliau – Tarpžinybinė komisija) pirmąsyk posėdžiavo ir kompetencijos ribas apsibrėžė 1933-07-24: „Tarpžinybinė Komisija kaip tokia pirmoje eilėje turi rūpintis visos žuvusiųjų skridimą liečiančios medžiagos tvarkymu. Pačios katastrofos priežasčių tyrinėjimas rasta tiksliau palikti siauresnei specialistų komisijai“. Pastarajai vadovavo plk. ltn. inž. Antanas Gustaitis, kuriuo sekdami šią pakomisę čia vadiname Aviacijos komisija (žr. I posėdžio protokolą Nr. 1, 1933-07-24,



in: LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 93).

<sup>4</sup> Tarpžinybinės komisijos III ir IV posėdžio protokolas Nr. 3, 1934-05-30, in: *Ibid.*, l. 24.

<sup>5</sup> Vertimas į lietuvių kalbą: Brandenburgo provincijos Berlyno oberprezidento pranešimas, 1933-08-24, nuorašas, in: *Ibid.*, l. 25-34.

<sup>6</sup>

<http://www.epaveldas.lt/image-portlet-1.0-SNAPSHOT/images?id=recordImageSmall/LNB/2761796/89706/6>.

<sup>7</sup> Petras Jurgėla, *Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas: jų gyvenimas ir pirmasis lietuvių skridimas per Atlantą iš Amerikos Lietuvon*, su 81 paveikslu ir 5 brėžiniais, Čikaga, 1935 (fotografuotinis leidimas – Vilnius: Lietuvos žurnalistų sąjunga, 1990), p. 286.

<sup>8</sup> Nijolė Dariūtė-Maštarienė, Algirdas Gamziukas, Gytis Ramoška, *Darius ir Girėnas: Dokumentai, laiškai, atsiminimai*, Kaunas: Lietuvos technikos muziejus „Plieno sparnai“, 1991, p. 113.

<sup>9</sup> Nijolė Dariūtė-Maštarienė, *Darius ir Girėnas: Memuarai*, Vilnius: Mintis, 1990, p. 215.

<sup>10</sup> Iš LCVA URM fondo, ypač Lietuvos pasiuntinybės Vašingtone ir konsulato Čikagoje dokumentų matyti, jog Lietuvos diplomatai Jurgėlą traktavo nevienareikšmiškai ir nebuvo linkę jam siųsti prašomų dokumentų. 1933-1934 m. diplomatinėje misijoje JAV ir valdžios institucijose Kaune kur kas palankiau buvo vertinama ir dosniai skolinamais dokumentais remiama Lietuvos aeroklubo studijos iniciatyva, tačiau ji baigėsi be rezultatų.

<sup>11</sup> Apie pirmąjį vokiečių pareigūnų raportą iš katastrofos vietos 1933-07-17, atvykusius pirmuosius Lietuvos atstovus ir kitus teisinius aspektus žr. Gražina Sviderskytė, *op. cit.*

<sup>12</sup> Plg. *The New York Times* žinutę apie JAV valstybės departamento atsakymą į JAV pasiuntinybės Berlyne paklausimą: „Pašalintos formalios kliūtys, kurios galėtų trukdyti laidoti JAV piliečius Lietuvoje“, 1933-07-18, in: Balzeko lietuvių kultūros muziejus, Dariaus ir Girėno dokumentų kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

<sup>13</sup> Leopoldo Dymšos lydraštis Užsienio reikalų ministerijai, 1933-07-30, in: LCVA, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 60.

<sup>14</sup> Kapitono Žongailos pranešimas apie nuorašo priėmimą iš Tarpžinybinės komisijos sekretoriaus Jono Švelniko, įsipareigojant juos perduoti Antanui Gustaičiui, 1933-0-02, in: *Ibid.*, l. 59.

<sup>15</sup> Antano Gustaičio raportas Karo aviacijos viršininkui, 1933-09-22, in: *Ibid.*, l. 48.

<sup>16</sup> Tarpžinybinės komisijos II posėdžio Protokolas Nr. 2, 1933-09-22, in: *Ibid.*, l. 47.

<sup>17</sup> Antano Gustaičio raštas Tarpžinybinei komisijai, 1933-09-23, in: *Ibid.*, l. 55.

<sup>18</sup> Duomenys apie kun. Žalkauską - iš jo asmens bylos Kauno arkivyskupijos kurijos archyve. Kadangi po kunigo mirties dar nesuėjo 40 metų senatis, byla nenumeruota, duomenis viešai naudoti leista išimties tvarka.

<sup>19</sup> LAK pirmininko prof. Zigmo Žemaičio ir sekretoriaus maj. Jono Pyragiaus raštas URM Teisių-Administracijos departamento direktoriui Kaziui Bizauskui, 1933-07-21, in: *Ibid.*, l. 104.

<sup>20</sup> LAK pirmininko prof. Zigmo Žemaičio raštas generaliniam konsului Niujorke Povilui Žadeikiui, 1933-10-13, in: *LCVA*, f. 658, ap. 1, b. 266, l. 239.

<sup>21</sup> Antano Gustaičio ir Vaclovo Juodžio raštas Tarpžinybinės komisijos pirmininkui Brunonui Štenceliui, 1934-04-16, in: *LCVA*, f. 383, ap. 7, b. 1471, l. 17.