

Lietuvos meno kūrėjų asociacija

Finansai *Lituanicos* katastrofos peripetijose

2012-09-20

ŽURNALAS: NAUJASIS ŽIDINYS-AIDAI

TEMA: Istorija

AUTORIUS: Gražina Sviderskytė

DATA: 2012-09

Finansai *Lituanicos* katastrofos peripetijose

Gražina Sviderskytė

Kaip sukosi privatūs ir valstybės pinigai

Kitamet, kai Lietuva pirmininkaus ES, istoriniam *Lituanicos* skrydžiui iš Niujorko į Kauną sukaks 80 metų. Jubiliejus bus minimas valstybės mastu: Seimas paskelbė 2013-uosius Stepono Dariaus ir Stasio Girėno skrydžio per Atlantą metais¹. Lietuvai tai – proga pasistiprinti istoriniu paveldu ir pasireklamuoti kaip moderniai Europos senbuvei: dviejų išseivų, natūralizuotų JAV piliečių ambicingas skrydis užfiksuotas pasaulio aviacijos metraštyje, lakūnų meistriškumo blyksniai ir 1933 m. liepos 17 d. Vokietijoje įvykusi *Lituanicos* katastrofa savo laiku aprašyti daugelio šalių žiniasklaidoje. Lietuviams šis įvykis tapo fenomenaliu vaizdiniu: dėl masto, poveikio ir dešimtmečius besitęsusios atomazgos įsigalėjo kaip vienas ryškiausių XX a. tautinių pasakojimų, kaip nacionalinės savimonės, tapatybės, atminties dalis, kuri vienija lietuvius Tėvynėje bei diasporoje.

Bet štai paradoksas: nors Dariaus ir Girėno skrydis yra vizualizuotas ir memorializuotas bemaž analogų neturinčiu mastu, tradicinėmis bei naujoviškoms formomis, pats istorinis skrydžio, katastrofos, jos tyrimų ir legendų kompleksas yra moksliskai netyrinėtas. Nors bibliografija gausi, ligi šiol nebuvo atlikta sisteminga pirminių šaltinių paieška Lietuvos, Jungtinių Amerikos Valstijų, Vokietijos archyvuose, ką ir kalbėti apie jų kritinę analizę, publikacijas ar istorinius tyrimus. Svariausia monografija iki šiol laikoma žurnalisto Petro Jurgėlos 1935 m. Čikagoje išleista knyga *Sparnuoti lietuviai Darius ir Girėnas*, parašyta remiantis Dariaus asmeniniu archyvu, žiniasklaida, prisiminimais. Lietuvoje prieškariniu ir nacių okupacijos metais žlugo net dvi – atsargos majoro Jono Pyragiaus (Lietuvos Aeroklubo) ir buvusio prezidento Smetonos sekretoriaus Aleksandro Merkelio (Dariaus ir Girėno komiteto) – monografijų iniciatyvos.

Tyrinėjimų fragmentiškumą prieškariu veikiausiai nulėmė tai, kad Amerikos lietuviai neišgalėjo atkelti į Lietuvą ir turėjo kliautis vien paštu ar telegrafu iš Kauno siunčiamomis žiniomis bei komentarais, o Lietuvoje taikytasi prie ypač santūrios, jei ne suvaržytos, valdžios pozicijos *Lituanicos* atžvilgiu. Juolab ribotos tyrėjų galimybės buvo pokariu, kai Amerikos lietuviams aukščiausiu prioritetu tapo prarastas Lietuvos valstybingumas, o okupuotoje Tėvynėje objektyvūs tyrinėjimai tapo išvis neįmanomi, archyvai – neprieinami. Tačiau kodėl jau nepriklausomoje Lietuvoje išblėso laisvės apyaušriu gimusios rimtų studijų iniciatyvos, kodėl jos neišplėtos nei Dariaus ir Girėno metais paskelbtais 1993-aisiais, nei vėliau – neaišku. „Kažkoks nonsensas“, – padėtį įvertino vienas istorijos profesorius, po nuodugnaus patikrinimo įsitikinęs, kad ligi šiol nėra nuosekliai ir išsamiai aprašytos istorijos įvykių, kurių herojų vardais pavadintos gatvės bent 78 miestuose bei gyvenvietėse.

Tokios istorijos, besiremiančios pirminių šaltinių Vilniuje, Kaune, Čikagoje, Berlyne, Potsdame paieška ir esamų interpretacijų kritika, vieną pirmųjų fragmentų kaip tik siūlo šis rašinys. Finansų aspektas – tik vienas siauras sluoksnius *Lituanicos* problematikoje, tačiau jis įdomus ne tik dėl savaime populiaraus *kainos* motyvo, bet ir dėl galimų iš užmaršties pažadinti dokumentų, netikėtai praplečiančių ligšiolinį akiratį (literatūroje išsamiausiai aprašyto aukų skrydžiui rinkimo tarp Amerikos lietuvių čia nekartosime). Net ir šiuo aspektu atliktas tyrimas dar tik įpusėtas, tačiau jau ir iš to matyti, kokiomis nepaprastomis aplinkybėmis šis mikroįvykis įskėlė ilgametį tarptautinį politinį detektyvą (trukusį bent iki paskutinio lakūnų palaikų ekshumavimo Kaune 1968 m.) ir išaugo į kone chrestomatinių sudėtingos Lietuvos geopolitinės padėties pavyzdį.

„Su finansais buvę labai striuka“

1933 m. spalio 12 d. Lietuvos krikdemų *Rytas* perspausdino „Amerikos lietuvių katalikų laikraščio *Draugas* bendradarbio pasikalbėjimą su *Lituanicos* konstruktorium mechaniku V. Jasulaičiu“²:

Jasulaitis toliau paneigė gandus, kad lėktuvas buvęs netinkamas kelionei, ir pažymėjo, kad „*Lituanica*“ buvęs geriausias lėktuvas, kokį tik galima pinigais pirkti. Tačiau lakūnams su finansais buvę labai striuka... Gal dėl to jie ir paskubinę tą savo kelionę, kuri taip tragiškai baigėsi.³

Plačiau aprašyta, kad finansai nuo pat pradžių grasė Stepono Dariaus ir Stasio Girėno užmojui perskristi Atlantą ir šalininkus bei priešininkus kiršino iki 1933 m. liepos 15 d. ryto, kai po ilgo delsimo dvejetas kone galvotrūkčiais išskrido iš Niujorko į Kauną. Vieni draskėsi įtarinėdami, kad lakūnai neverti *tiek daug* suaukotų pinigų, kiti nervinosi, kad jie tegavo *tik tiek* pinigų, treči barėsi, kad jie *ne kiek* pinigų negavo iš Lietuvos valstybės, kurios garbei ir šlovei skrydį paskyrė. Kai po netikėto lakūnų starto, juolab netikėtai *Lituanica* sudužo ir lakūnai žuvo, abipus Atlanto pratrūkusiam triukšme pinigai tapo griausmingu leitmotyvu. Per riksmus ir raudas, įtarimus ir kaltinimus prasimušė teiginys: katastrofa nebūtų įvykusi, jei ne pinigai.

Deja, po *Lituanicos* katastrofos ši prielaida, kaip ir daugybė kitų, nebuvo kritiškai tikrinama. Užtat besiklostančios įvairios tuo paremtos versijos netruko pakliūti į įvairiausių manipuliacijų verpetą. Amerikos lietuviams skirtame propagandiniame

sovietų Lietuvos laikraštyje (1967 m. tiesmuką *Tėvynės balsą* pakeitė santūresnis ir subtilesnis *Gimtasis kraštas*) tai epochai būdinga leksika „demaskavo“:

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.⁴

Pinigų leitmotyvas istorinėje atmintyje taip ir liko neapibrėžtas, nekonkretus, vienašališkas ir labai drastiškas, tiesmukai siejamas su *Lituanicos* žūtimi. Dėl to šiandien tai intriguoja dar labiau nei 1933-aisiais. Tad šiame tekste pasigilinsime į jį analitiškai (menama ir tikėtina finansų įtaka *Lituanicos* techniniam parengimui, skrydžiui ir katastrofai), paisydami finansų pobūdžio ir laikotarpio (visuomenės aukos ir valstybės išlaidos iki ir po katastrofos), iliustruodami iškalbingomis dokumentų citatomis ir tyrimo metu atskleistomis reikšmingomis detalėmis.

„Doleriai be sarmatos viliojami“⁵

Kam Dariui ir Girėnui reikėjo pinigų? Tam, kam ir kitiems aviatoriams, siekusiems pasaulio rekordų: lėktuvui įsigyti ir perdaryti. Skrydžiai per Atlantą buvo pavieniai, serijinės gamybos lėktuvai jiems buvo nepritaikyti. Modifikuoti orlaivį kartais kainuodavo keliskart brangiau nei jį nusipirkti, bet aviacijos pažanga taip kaitino šalių ekonomikas ir rinkas, kad rekordininkus noriai remdavo vyriausybės ir privačios kompanijos. Darius ir Girėnas, kiek žinoma, vieno turtingo rėmėjo neieškojo, kelių smulkesnių atsisakė ir ryžosi verstis vien savo ir tautiečių suaukotomis lėšomis (pasirinktas būdas buvo unikalus ir, kaip vėliau paaiškėjo, pernelyg komplikotas). Naudotą lėktuvą *Bellanca Pacemaker CH-300* jie, sudėję santaupas, 1932 m. birželį nusipirko už 3200 Amerikos dolerių⁶. Vien sustiprinti jo liemenį, važiuoklę, sparnus, vairus, įtaisyti didesnius ir papildomus bakus, perdažyti gelbėjimui ir paieškai reikiama oranžine spalva kainavo 3250 dolerių. Pakeisti variklį galingesniu ir ekonomiškesniu, pardavus senąjį, – dar beveik 3000. Be to, reikėjo naujo sraigto, eilės prietaisų, kuro, tepalų, žemėlapių, licencijų, leidimų ir t. t.

Pasirinkę visuomeninės-tautinės skrydžio šalpos būdą, lakūnai siekė kuo plačiau garsinti savo sumanymą didžiausiose rytinės JAV pakrantės Amerikos lietuvių kolonijose ir pritraukti įtakingų, didelį pasitikėjimą turinčių asmenų. 1932 m. liepos 13 d. Čikagoje įsteigtas „Pirmojo lietuvių lakūnų skridimo per Atlantiko vandenyną New York – Kaunas Fondas“ (toliau – Fondas), kurio pirmininku, globėju tapo Lietuvos konsulas Čikagoje Antanas Kalvaitis. Fondui žmonės aukėjo per lakūnų rengiamas Aviacijos šventes, labdaros pokylius ir tiesiogiai. Aukojo tūkstančiai, būriais ir asmeniškai, nuo pasiturinčio teisininko iki mažaraščio darbininko. Lietuvos konsulatus Čikagoje ir Niujorke, pasiuntinybę Vašingtone užplūdo pinigų perlaidos ir srautas tokių laiškų kaip, pavyzdžiui, P. Danylos ir B. Stankevič atsiųstas iš Naujojo Džersio valstijos konsului Čikagoje:

Gerbiamasai Tamsta

Mes aukščiau pasiraše išsiuntem ant Tamstos vardo 46 dolerius del Dariaus ir Girėno

paramos. Bet mes nesulaukėm nuo Tamstos jokio atsakymo. Tai mes priversti rašyti kitą laišką klausdami ar priėmėt ar ne. Delto kad tie pinigai yra ne mūsų o tu asmenu kurie aukavo mes tiktes patarnavom suringdami ir pasiūsdami Tamstoms jok gerbemas konsulys esi šios pirmininkas šito žigio. Taigi malonėkite mums pranešti ir meldžiu venybėje parašyti Kiek ka aukavo jok aš kartu su money orderiu nusiunčiau ir vardus kuris kiek aukavo. Jeigu Tamstos nepriemet pinigų tai mes ješkosim o jeigu priemet tai padarykita kaip aukščiau mes reikalaujam, nes mums krinda didelė negarbė. Kiti šneka kad mes tuos pinigus sau pasilykom o ne lakunams nusiuntem.

Su pagarba. P. Danyla. B. Stan.⁷

Šioje vietoje ypač svarbu pabrėžti faktą, kuris ligi šiol ne visiškai arba klaidingai suprantamas, iškraipomas ar ignoruojamas: nepaisant *de facto* vykusio bendradarbiavimo su Lietuvos diplomatine misija JAV, *iki katastrofos lakūnai ir jų transatlantinis skrydis su Lietuva de jure nebuvo tiesiogiai susiję*. Priešingas požiūris įsitvirtino ypač dėl to, kad *po katastrofos Lietuvos institucijos visus su Lituanica susijusius reikalus prisiėmė ūmiai ir beatodairiškai*. Taigi kartais sunku suprasti ir pripažinti, kad ruošdamiesi skrydžiui lakūnai Lietuvos vyriausybės finansinės, teisinės, organizacinės ar kitokios paramos nesiekė, niekada neprašė ir, žinoma, negavo. Dariaus prašymu Lietuvos aeroklubo jam persiūstos kelios knygos ir Europos šalių „orlapiai“ kainavo apie 1000 Lt⁸, ir tai, ko gero, yra vienintelės žinomos su *Lituanica* susijusios Lietuvos biudžetinės organizacijos išlaidos iki katastrofos.

Darius ir Girėnas apie planuojamą skrydį formaliai informavo Lietuvos pasiuntinį Vašingtone Bronių Kazį Balutį atvykę iš Čikagos į Vašingtoną tik 1932 m. rugsėjo 29 d., ir tik tada pasiuntinys apie jų užmojų pranešė Užsienio reikalų ministerijai (be kita ko, vienas URM padalinys tvirtindavo arba atmesdavo užsienio aviatorių prašymus skristi per Lietuvos oro erdvę, tirdavo oro erdvės pažeidimus ir kitus incidentus), kuri savo ruožtu dar po mėnesio, spalio 28 d., informavo Krašto apsaugos ministeriją ir prezidento Antano Smetonos kanceliarijos viršininką. Po tragiškos skrydžio baigties, reaguodamas į pratrūkusius gandus, šmeižtus bei spekuliacijas dėl Lietuvos vaidmens organizuojant skrydį, pasiuntinys Balutis 1933 m. rugpjūčio 19 d. aiškinamajame rašte Amerikos lietuvių laikraščiams ir konsulatams pabrėžė:

Skridimas nebuvo Pasiuntinybės žinioje nei formaliai juridiniu, nei finansiniu atžvilgiu. Abudu lakūnai buvo Amerikos piliečiai, rengėsi lėkti su Amerikos pasais. Todėl nei jų vizų, nei dėl leidimų skristi per svetimas šalis Lietuvos pasiuntinybė neturėjo teisės daryti jokių oficialių žygių, išskyrus tuos, kurie lietė Lietuvą.⁹

Balutis teigė, kad diplomatai tik iš moralinės pareigos – ir, kaip matyti korespondencijoje, iš asmeninės simpatijos, bičiulystės – aukojo asmeninių lėšų, padėjo lakūnams organizuoti pašto pervežimą, teikė rekomendacijas ir pan. Lietuvos konsulas Niujorke Povilas Žadeikis, po katastrofos atremdamas dalies išeivijos spaudos metamus kaltinimus Lietuvos vyriausybei dėl nepakankamo lakūnų rėmimo ir esą dėl to ištikusios tragedijos, rašė: „*Lituanicos* skridimą Darius laikė Amerikos lietuvių ambicijos žestu ir buvo tolimas minties prašyti Lietuvos finansinės pagalbos. Tos pagalbos jis betgi tikėjosi vėliau – savo skridimui iš Kauno Chicagon“¹⁰.

Minėtasis Fondas iš esmės buvo skirtas veikti Amerikos lietuvių kolonijose, nors

priimdavo ir iš Lietuvos siunčiamas aukas. Teisiniu požiūriu Fondas veikė skaidriai ir sklandžiai: jo paskiri nariai ir padaliniai kruopščias ataskaitas su plačiais aiškinimais dažnai skelbė laikraščiuose, pinigų panaudą per radiją komentuodavo ir pats Darius. Tačiau faktiškai aukų rinkimą apsunkino dvi aplinkybės: dalies Amerikos lietuvių spaudos skleistas nepasitikėjimas lakūnais (ypač Dariumi, kurį kairieji pliekė kaip buržuazijos pakaliką, o dešinieji dėl jo kaip Lietuvos karo aviacijos kapitono neaiškaus vaidmens 1926 m. gruodžio 17 d. perversme bemaž kaip fašistą) ir finansų krizė. JAV tebegyveno Didžiosios depresijos nuotaikomis: Darius savo santaupas lėktuvui pirkti išsiėmė iš lietuvių banko, kuris užsidarė jau kitą dieną, Girėnas dalį pinigų buvo praradęs per 1929 m. bankų krizę, ekonomika augo lėtai, darbo rinka tebebuvo pašlijusi, žmonėms vieną dolerį paaukoti esą buvo sunkiau, nei dabar – šimtinę... „Per fondą perėjusių pinigų balansas“ iš viso buvo lygus 8456 dolerių ir 31 centų¹¹. Šios lėšos beveik atitiko vieną iš trijų Dariaus prognozuotų sąnaudų variantų (juose suma svyravo nuo 5 iki 9 tūkst. dolerių), bet, kaip dažnai nutinka didžiuliuose projektuose, net pati pesimistiškiausia išankstinė kalkuliacija pasirodė pernelyg optimistiška: pinigų vis tiek trūko.

Padėtis paaštrėjo, kai lakūnai 1933 m. gegužę perskrido iš Čikagos į Niujorką finaliniam pasirengimui ir startui: būtent čia galiausiai susiklostė ne visiškai aiški Dariaus ir Girėno finansinė būklė, kuri esą lig šiol kelia įtarimų dėl tinkamos skrydžio techninės, psichologinės, netgi teisinės parengties. Fondo įgaliojimai baigėsi, aukos plaukė tiesiogiai Dariui; dėl priešiškos žiniasklaidos spaudimo jis viešai paprašė nebesiųsti aukų, nors dar stokojo pinigų lėktuvo įrangai (pavyzdžiui, propeleriai, radijui) ir transatlantinio skrydžio leidimams. Įdomu, kad lakūnai jau buvo pasiskelbę galintys bet kada išskristi, kai padedant diplomatams gegužės pabaigoje pradėtas organizuoti *Lituanicos* pašto siuntos pervežimas. Pardavę specialius Lietuvos oro pašto ženklus, lakūnai papildomai užsidirbo 500 dolerių, be to, iš kitų šaltinių esą sukaupe dar porą šimtų neapskaiytų pajamų. Vis dėlto, kaip po katastrofos teigė konsulas Žadeikis, Niujorke „pas lakūnus pinigų buvo ne per daugiausiai, o prašinėti jiems įgriso iki gyvo kaulo“¹².

Įtampa dėl finansų neapleido iki pabaigos ir, galimas daiktas, turėjo įtakos nepakankamam skrydžio įteisinimui: Darius nuo kovo vidurio kruopščiai susirašinėjo su JAV Prekybos departamento Aeronautikos skyriaus pareigūnais Vašingtone, tačiau birželį atsisakė jiems sumokėti 100 dolerių už skubias telefonogramas į skrydžio tranzito šalis, dėl to federaciniai organai nespėjo baigti visų formalumų ir po *Lituanicos* starto pradėjo tyrimą dėl galimo incidento, t. y. neteisėto išskridimo. Konsulas Žadeikis tvirtino, kad Darius šitaip pasielgęs sąmoningai (suprask, taupydamas), o ne iš nežinojimo:

Mano buvo pakartotinai lakūnams priminta, kad dėl pinigų jie neturėtų varžytis ir kad jų pačių interesas, jei ne dabar, tai bent ateityje, yra prisilaikyti prie valdiškų reguliacijų. Tačiau lakūnus mano argumentai neįtikino; jiems tie formalumai atrodė trečiaeilium dalyku, ypač kad jie žinoję, jog apie jų transatlantinį skridimą sužinos išanksto kaip Lietuva, taip ir pakelyje esančios valstybės.¹³

Taigi esminis klausimas toks: ar lakūnai turėjo pakankamai pinigų skrydžiui saugiai įgyvendinti, ar jų vis dėlto stokojo ir išskrido ne tik nesutvarkę visų leidimų, bet ir nepakankamai įrengę lėktuvą? Ar tai buvo vien jų pačių atsakomybė, galbūt kaltė?

Kaip jie dėl to jautėsi, kokios būklės išskrido? Kaip vertinti *Lituanicos* mechaniko Viktoro Jasulaičio teiginį, esą techninė lakūnų parengtis buvusi nepriekaištinga, bet pinigų stygius privertęs juos išskristi skubotai? Jasulaičio liudijimą panagrinėsime išsamiau: nors jis neatsiejamas nuo subjektyvios nuomonės, patirties ir asmeninių interesų, vis dėlto tyrimo požiūriu yra svarus ir per mažai nagrinėtas.

„Pirm išmokant Jasulaičiui pinigus, iškvoskite jį“¹⁴

Lietuvių kilmės amerikietis aviacijos technikas Victor Yesulaites, Amerikos lietuvių spaudoje ir Lietuvos institucijų dokumentuose, t. p. neoficialiuose raštuose dažnai vadinamas Viktoru Jasulaičiu¹⁵, dėl savo tiesioginės įtakos *Lituanicos* skrydžio techniniam įgyvendinimui galėtų būti pelnytai minimas greta tautos didvyriais vadinamų lakūnų Dariaus ir Girėno. Deja, nors Jasulaičio vaidmuo bendrais bruožais žinomas, tyrinėtojai jam skiria mažiau arba visai mažai dėmesio, o plačioji visuomenė yra nepajėgi jo įvertinti ir yra linkusi *Lituanicos* istoriją sieti vien su Dariaus ir Girėno duetu. Kodėl taip atsitiko?

Sprendžiant iš turimų duomenų, objektyviai susiklostė dvi pagrindinės priežastys, dėl kurių Jasulaitis prieš *Lituanicos* skrydį neišgarsėjo kaip lakūnai, o po katastrofos visai nutolo „į antrą planą“. Visų pirma, skrydžio idėjos autorius ir svarbiausias organizatorius Darius transatlantinį skrydį viešino, reklamavo vien savo ir Girėno vardu: juodu su Girėnu skrydžio manifestą paskelbė 1932 m. liepą, o Jasulaitis prie jų prisijungė ir pradėjo aktyviai talkinti tik po pusės metų; be to, teisiniu požiūriu Darius ir Girėnas buvo vieninteliai faktiniai lėktuvo *Lituanica* bendrasavininkiai ir transatlantinio skrydžio vykdytojai, savo finansinius indėlius, įsipareigojimus ir lūkesčius užfiksavę tarpusavio dvišalėje sutartyje (originalas saugomas Dariaus asmeniniame archyve Čikagoje ir kol kas nėra visas publikuotas)¹⁶. Taigi Jasulaitis nebuvo nei dalininkas, nei herojus, tik nagingas padėti pasisiūlęs savanoris, kuriam buvo lemta tapti vienu iš artimiausių „kompanionų“ ir bene geriausiu *Lituanicos* techninio būvio žinovu. Antroji priežastis buvo ta, kad nors po *Lituanicos* katastrofos Jasulaičiu kaip ekspertu ir galimu liudytoju rimtai domėjosi JAV rezidavę Lietuvos diplomatai (ypač Žadeikis), katastrofos oficialų tyrimą koordinavę Lietuvos pareigūnai neatsižvelgė į jų primygtinius siūlymus bent netiesiogiai Jasulaitį iškvosti ir kategoriškai atsisakė iškvosti jį į Lietuvą oficialiai apklausai¹⁷. Toks valdžios sprendimas – beje, tik vienas tarp daugelio po katastrofos priimtų sunkiai paaiškinamų, iš pažiūros iracionalių oficialiojo Kauno sprendimų – Jasulaitį nustumė į to meto aktualijų ir istorijos užribį.

Sukaupti archyviniai dokumentai visgi leistų pagal nuopelnus techniškai rengiant *Lituanicos* skrydį trejeto pavardes vardyti tokia seka: 1) Darius, 2) Jasulaitis, 3) Girėnas. Šiuokart neišsiplėsimė ir palyginti kuklaus Girėno vaidmens išsamiau nevertinsime, tik užsiminsime, kad pats Darius savo dienyne bendražygio veiklumą nesyk įvertino kritiškai, be to, argumentų tokiam vertinimui aptinkama ir kituose pirminiuose šaltiniuose, ir net paties Girėno raštuose:

Aš taip sunkiai dirbu maniau kad bus daugiau pinigų mūsų fondui. Bet nieko panašaus. [...]

Pinigai ateina baisiai lėtai mums reikia turėti grynujų pirkt ką užsakėm. [...]

Aplankiau įvairius žmones bet man nesisekė. Man atrodo kai kurie žmonės yra prieš mūsų skrydį. Aš manau vienintelis pasiteisinimas kad jiems nereiktų aukoti. Aišku yra gana sunkus metas pinigai šiais laikais gaunami gana sunkiai.¹⁸

Pasyvaus nerimo (beje, ir netaisyklingos anglų kalbos) Jasulaičio laiškuose nėra: jo rašymo stilius – dalykiškas, konkretus, iniciatyvus. Jasulaitis dirbo aviacijos pionierių brolių Wrightų gamykloje (*Wright Aeronautical Corporation*) ir ruošė orlaivius tokiems pasaulio rekordininkams kaip Wiley Postas ir Jimmy Matternas (Darius juos abu asmeniškai pažinojo). Kaip būdinga amerikiečiams, Jasulaitis savo nuostatą ir lūkesčius tiksliai suformulavo iškart, kai tik pasisiūlė Dariui į talkininkus 1933 m. sausį: „Dėl tos priežasties, kad finansinės aplinkybės šiuo metu yra nepalankios ir kad skrydžio sėkmei bei saugumui užtikrinti dar būtina pirkti daugiau įrangos, aš mielai aukuju savo paslaugas neatlygintinai“¹⁹.

Be Dariaus ir Girėno, Jasulaitis buvo vienintelis asmuo, kuris iki pat finalo nuosekliai rūpinosi skrydžiui modifikuojamos *Lituanicos* technine būkle: nuo vasario-kovo mėn., kai gamykloje prižiūrėjo, po to ją dar reguliavo, specialiai jai surenkamą naują variklį, iki pabaigos, kai paskutinę trumpą naktį pakrovė ją kuro, tepalų, atliko finalinę patikrą ir išstūmė į pakilimo taką. Nuo gegužės, kai lakūnai iš Čikagos atskrido į Niujorką, trejetas kartu gyveno *Half Moon* viešbutyje ir darbavosi *Floyd Bennett Field* aerodrome: laukdami starto, vis tobulino ir po truputį bandė lėktuvą. Aerodrome juos keliskart aplankė Žadeikis. Diplomatas ir atsargos karininkas, pulkininkas leitenantas Žadeikis nesumenkino aviacijos techniko vaidmens ir potencialios įtakos skrydžio sėkmei: kaip ir lakūnus, Jasulaitį jis pažinojo asmeniškai.

Žadeikis buvo aerodrome ir starto rytmetį. Prieš lipdamas į lėktuvo kabiną, Darius konsului įdavė 250 dolerių: paprašė skrydžio sėkmės atveju nupirkti Jasulaičiui „laivakortę“, kad jis iš paskos atvyktų į Kauną paruošti *Lituanicos* antram transatlantiniam skrydžiui iš Lietuvos į JAV, o nesėkmės atveju įpareigojo išmokėti pinigus Jasulaičiui kaip algą, mat savanoris ne visad gaudavo net simbolinį vieną dolerį už darbo dieną (Jurgėla tvirtina, kad šie gryniesi pinigai buvo iš pašto ženklų pardavimų gautų pajamų²⁰; vis dėlto negalima atmesti, kad ši suma buvo atskaityta iš 770 dolerių, kuriuos Darius už 3% palūkanų pasiskolino iš sesers Katherine Stulpin antram transatlantiniam skrydžiui iš Lietuvos į JAV: įvykus tragedijai, ji konsulatui Čikagoje pateikė brolio pasirašytą vekselį). Po katastrofos Žadeikis 250 dolerių perdavė Dariaus artimiesiems Čikagoje, o šie juos išmokėjo Jasulaičiui. Vėliau Žadeikis techniką vis dėlto susirado pats ir taip aprašė susitikimą:

Jasulaitis tebėra po įspūdžio tragedijos. Jis negali ramiai net kalbėti apie lakūnų mirtį. Jie mat buvo geri draugai [...]. Jis betgi prisiminė, kad Girėnas pastaromis dienomis norėjo atsitraukti, tarytum buvo pabūgęs, ar netikėjo kad kap. Darius galės orlaivį per Okeaną laimingai pervesti. Mat Girėnas neturėjo supratimo apie panašios kelionės techniskąją pusę. *Lituanicos* technikinę pusę nieks nežinąs, tik jis vienas. *Lituanica* betgi buvusi puikiausiai prirengta kelionei ir turėjo visus reikalingus aparatus pilnoje tvarkoje. „Tokiam stovyje Bellanca galėtų ir kitą sykį per Okeaną lėkti be baimės“. Kas dėl atsiminimų – gal vėliau parašysias. Jis manąs kad Lietuvai teko per daug laimėti, todėl nors pats orlaivis turėtų būti Čikagon parsiuostas dėl paskatinimo labai jaunimo. Jo manymu įrengta *Lituanica* (su nauju motoru) buvo verta apie 20 ar 25 000 dol.²¹

Krinta į akis ir atrodo įtartina, kad Jasulaitis visiškai abejojęs Girėno kompetencija: Girėnas per Pirmąjį pasaulinį karą tarnavo oro pajėgų dalinyje techniku, ilgokai vertėsi taksi verslu ir, nors buvo savamokslis, bet vis dėlto neprastas automobilių, motociklų, nuosavo lėktuvėlio meistras. Veikiau Jasulaičio neigiamą požiūrį bus suformavęs Girėno atsargumas, bemaž nepatiklumas, kuris yra užfiksuotas Dariaus dienyne ir Dariaus advokato Rudolpho A. Vasalle'io laiškuose. Tarp lakūnų pavasariį būta įtampos, kuriai sureguliuoti abu pasisamdė advokatus ir 1933 m. gegužės 3 d. pasirašė minėtą sutartį: esą iš prigimties labiau pasisaugantis, be to, nerimaujančių giminaičių kurstomas Girėnas ėmė perdėtai ginti vien savo interesus, bet Darius nenusileido ir išsiderėjo, be kita ko, abipusius išipareigojimus nutraukti sukakus šešiams mėnesiams po bendro transatlantinio skrydžio.

Jasulaičio teiginį „*Lituanicos* technikinę pusę nieks nežinąs, tik jis vienas“ tegalima patikslinti tiek, kad be jo lėktuvą Niujorke nesyk įdėmiai tikrino ir italų kilmės inžinierius Ferrari, beje, po nelaimės taip pat apklaustas Žadeikio. Tačiau Jasulaitis vienintelis galėjo tiksliai žinoti, kaip buvo lemtingam skrydžiui pakrauta ir kokios būklės per Atlantą išskrido *Lituanica*. Dėl to Žadeikis su Balučiu ir tikėjosi, kad Lietuvoje pradėjus aiškintis katastrofos priežastis, jis būsiąs iškviestas į Kauną kaip svarbus liudytojas. Jau per pirmąjį posėdį liepos 24 d. „Tarpžinybinė komisija transatlantinių lakūnų – a. a. kap. S. Dariaus ir leit. S. Girėno – palaikams globoti“ (toliau – Tarpžinybinė komisija) katastrofos priežastis pavedė ištirti „siauresnei specialistų komisijai“ (dokumentuose ji dar vadinama Subkomisija, o dažniausiai – Aviacijos komisija), vadovaujamai pulkininko leitenanto inžinieriaus Antano Gustaičio. Veikiai pasiuntinybei Vašingtone buvo nurodyta skubiai surasti Jasulaitį, kad šis patikslintų lėktuve buvusio kuro ir tepalo kieki. Diplomatai tuojau atliko užduotį, telegrafu perdavė duomenis, laukė kitų nurodymų ir... liko nustebę, kad Kaunas kažkodėl nuščiuvo.

Diplomatinė misija, kaip ir plačioji visuomenė, nebuvo informuojama apie tyrimo eigą ir gana greitą baigtį. Iš išlikusių dokumentų matyti, kad Aviacijos komisija ribotomis galimybėmis tyrimą vykdė vos penkias savaites, iki rugpjūčio 30 d., – tokį terminą nurodė pats Gustaitis, perduodamas išvadų Aktą Tarpžinybinei komisijai rugsėjo 22 d.²² Ligi šiol buvo skelbiama, esą komisija dirbusi net keletą mėnesių, mat Aktas visuomenei paskelbtas tik 1933 m. spalio 9 d. *Lietuvos aide*.

Jasulaitis juolab negalėjo žinoti, kas vyksta ir ko tikėtis. Kaip 1933 m. spalį rašyta cituotoje *Draugo* ir *Ryto* publikacijoje, rudenį jis vis dar ketino vykti Kaunan – jei ne apklausai, tai nors „aplankyti *Lituanicos* skeveldras ir didvyrių lakūnų kapus“. Tačiau jo ketinimai prasilenkė su Tarpžinybinės komisijos. Ši 1934 m. gegužės 30 d. posėdyje, atsakydama į Amerikos lietuvių spaudimą per pasiuntinybę Vašingtone, raštu konstatavo atsisakanti jį iškviesti ir apklausti:

Amerikos lietuvių pageidavimai katastrofos tyrimo atžvilgiu yra patenkinti katastrofos priežastis tyrusios komisijos raporto spaudoje paskelbimu [...] jokių kitų žygių Amerikos lietuviams informuoti šiuo reikalu nedaryti [...] Turėdama galvoje, kad katastrofos priežastys yra pakankamai ištirtos, komisija nerado reikalinga kviesti p. Jasulaitį šiuo tikslu Lietuvon.²³

Vis dėlto Jasulaitis įvykdė Žadeikiui duotą pažadą paskelbti atsiminimų. Užrašyti A. A.

Stelmoko, jie buvo išspausdinti 1934 m. kovą–balandį keturiuose *Margučio* numeriuose: ypač smulkiai aprašytas *Lituanicos* finalinis parengimas, pažymėta, kad lakūnai Niujorke gyveno visai be pinigų, iš privačiai prasimanytų, pasiskolintų lėšų, kad dėl priešišku laikraščių spaudimo vengė viešumo ir dėl įkyraus skubimo apsisprendė tučtuoju išvykti, kai vidurnaktį sužinojo paryčiais iš to paties angaro startuosiant kolegą Wiley Postą (šį amerikiečio startą vainikavo sėkmė – rekordinis skrydis aplink pasaulį). „Prieš kelionę lakūnai miegojo tik tris valandas. Kelionės pasisekimu tikėjo...“ *Lituanicai* pradėjęs lėkti pakilimo taku, Jasulaitis, užsilipęs ant ugniagesių motociklo, dar lėkė iš paskos (ant to paties tako kildamas sudegė ne vienas kuro perkrautas orlaivis), nukrito, susižeidė ir dar spėjo pamatyti, kad lėktuvas vis dėlto ne sudužo klampynėje už tako galo, kaip jis baiminosi, bet pačiame jo gale atsiplėšė ir dingo iš akių. Jasulaitis teigė po *Lituanicos* starto skubiai pasišalinęs iš aerodromo, kad netektų nei žurnalistams, nei aerodromo pareigūnams aiškintis dėl akibrošto, mat lakūnai teigė tik atliksią „generalinį“ bandomąjį skrydį. Jis tvirtino, kad trijulė laikė skrydį esant visiškai teisėtu ir nesibaimino kaltinimų, bet apgailestavo dėl to, kad lakūnai turėjo rizikuoti išskristi be bandomojo skrydžio, nè karto nesitreniravę pakilti pilnai pakrauta *Lituanica*. Gal šių bandymų stoką Jasulaitis ir turėjo omenyje sakydamas, jog lakūnai išlėkė *skubotai*? Atsakymas galėjo paaiškėti per apklausą, bet ji neįvyko.

Aviacijos komisija išvadų Akte apsiribojo tik dviejų liudytojų, Kuhdamo kaimo gyventojų, apklausos protokolais, išverstais iš Brandenburgo oberprezidento liepos 24 d. oficialaus pranešimo priedu. Kodėl Lietuvos pareigūnai atsisakė arba neišnaudojo galimybių apklausti liudytojus ne tik JAV, bet ir Vokietijoje? Prielaida, esą varžė finansai, būtų vargiai įtikinama. Esama kur kas daugiau argumentų, kad po *Lituanicos* katastrofos Lietuvos vyriausybė su finansais bemaž nesiskaitė.

„Ryšy su katastrofa padarytos išlaidos“

Kai *Lituanica* išskrido iš Niujorko, paskui ją skriejo visų lietuvių abipus Atlanto mintys ir maldos. Kaune atskrendančių Dariaus ir Girėno laukė minios, taip pat ir kai kurie valdžios atstovai. Užvaldė toks didis jaudulys ir sujudimas, kad pernelyg niekam nerūpėjo, jog oficialiai Lietuvos oro erdvėn atskrenda du JAV piliečiai, amerikiečiai, vos prieš kelias dienas per JAV atstovus Kaune gavę reikiamus leidimus iš Susisiekimo, Užsienio reikalų ministerijų, Krašto apsaugos ministerijos Vyriausiojo štabo Antrojo (žvalgybos) skyriaus.

Aišku, pareigūnai ir valdininkai padėtį suprato gerai. Bet tragiškasis liepos 17 d. rytas atnešė ne tik netekties skausmą ir šoką gilių lūkesčių su *Lituanica* siejusiai tautai: jis sukėlė ir sumaištį valstybės tarnautojams, mat juridinis ir politinis *Lituanicos* statusas per vieną parą tiesiogine prasme apvirto aukštyn kojom.

Lietuvos pasiuntinybės Berlyne konsulinio skyriaus sekretorius ir prekybos atašė Balys Paliokas taip liudija apie pasiuntinio Jurgio Šaulio pirmąją reakciją į rytę gautą Berlyno žurnalistų pranešimą apie *Lituanicos* katastrofą Vokietijoje: „Ministeris nelabai jaudinosi ir prasitarė, kad jei ir būtų nukritę amerikiečiai, tai jie išskridę be leidimo, formaliai nesusitvarę, ir mums nėra ko skubiai kištis“²⁴.

Taip ir buvo: Lietuva gerą pusdienį niekaip nesikišo. *Lituanicos* katastrofos vietoje

liepos 17-18 d. apsilankę Lietuvos atstovai - *Eltos* korespondentas Berlyne Viktoras Kaupas, atašė Paliokas ir pora pasiuntinybės ūkio darbuotojų, Lietuvos aeroklubo atstovai kapitonas Vladas Morkus, inžinierius Kęstutis Bulota - atvyko asmenine iniciatyva. Beje, kol kas išvis nerasta dokumentų, kurie liudytų apie oficialiai įgaliotų Lietuvos pareigūnų siuntimą į katastrofos vietą.

Tačiau jau tragedijos dienos popietę Palangoje Antanas Smetona pasirašė Lietuvos Respublikos Prezidento Aktą Nr. 664/87:

Jungtinių Amerikos Valstybių lietuvių atsargos kapitoną Steponą Darių ir Stanislovą Girėną, drąsuolius lakūnus [...] žuvusius tragingai karžygių mirtimi, kada jau buvo taip arti savo užbrėžtos kelionės galo, - apdovanoju Vyčio Kryžiaus ordinais V-ojo laipsnio.²⁵

Šalyje paskelbtas visuotinis gedulas. Rytojaus dieną, liepos 18-ąją, ministro pirmininko Juozo Tūbelio nurodymu tarpžinybinis lakūnų Priėmimo komitetas buvo performuotas į Laidojimo komitetą. Liepos 19 d. ryte patvirtinta valstybės lėšomis rengiamų Dariaus ir Girėno laidotuvių liepos 19-20 d. tvarka²⁶. Laidotuvių iškilmėse Palangoje dalyvavo prezidentas, Kaune - ministrų kabinetas, kiti aukšti pareigūnai, kariuomenės daliniai, diplomatinis korpusas ir, teigiama, apie 50 000 gyventojų.

Masinis dramatiškas vaizdinys ir ilgalaikis emocinis šokas teisinius ir politinius aspektus vėl išstūmė iš visuomenės dėmesio lauko. Racionalų klausimą „kas čia vyksta?“ užgožė emocinis: „kas kaltas dėl didvyrių žūties?“ Kadangi trijų šalių valdžios - Vokietijos, JAV ir Lietuvos - sutartinai tylėjo, ėmė sklisti anonimų „pranešimai“, sąmokslų teorijos dėl *Lituanicos* pašovimo ir kitokie gandai. Tačiau jos *de jure* statuso virsmas iš amerikietiško į lietuvišką, toks netikėtas, nepaaiškintas ir prikišamai akivaizdus, didžiūmos buvo priimtas kaip savaime suprantamas, tarytum neišvengiamas dalykas (tiesa, lietuviai Amerikoje buvo gana pastabūs, nors ir bejėgiai kažką aiškintis: antai Jasulaičiui užkliuvo, kad lakūnų kūnai ir visos skrydžio relikvijos negrįžo į JAV, vėliau net JAV rezidavę diplomatai stebėjosi, kaip Lietuvoje elgiamasi su brangiu istoriniu paveldu).

Šis galvosūkis puikiai iliustruojamas... vėlgi finansiniu aspektu. Nors tragedijos rytą pasiuntinybė Berlyne laikėsi nuostatos „nesikišti“, nepraėjus nė parai ji ne tik „ėmė kištis“, bet užte užė. 1933 m. rugpjūčio 1 d. pasiuntinybė Berlyne per Užsienio reikalų ministerijos Teisės ir administracijos departamentą Tarpžinybinei komisijai pranešė per dvi nepilnas savaites turėjusi net 4653,79 Lt „ryšy su *Lituanicos* katastrofa padarytųjų išlaidų“, ir prašė šiuos pinigus grąžinti.

Kodėl Tarpžinybinei komisijai perduoti pasiuntinybės Berlyne apyskaitos dokumentai, kaip ir kiti jos žinioje atsidūrę galimai esminiai dokumentai - pavyzdžiui, Aviacijos komisijos Akto priedai, kurių pėdsakai tik dabar ryškėja, neišliko valstybės institucijų archyvuose? Ar jie laikui bėgant buvo išsklaidyti atsitiktinai, ar po aprašomų įvykių sąmoningai „išrinkti“ iš archyvų bylų? Kai kurie dėsnigumai kelia įtarimų, bet tvirtai atsakyti į šį klausimą kol kas trūksta duomenų.

Faktas tas, kad pasiuntinybės Berlyne prašytoji suma nėra įvardyta Valstybės kontrolės atliktose 1933 m. Ministrų kabineto išlaidų apyskaitose. Iš jų tik galime

numanyti, kad 4653,79 Lt suma buvo santykinai ženkliai, solidi, nedažna, tad juo įdomiau, kaip, dėl kokių pasiuntinybės veiksnių susidarė. Antai apyskaitose teigiama, kad su lakūnų laidotuviams susijusioms reikmėms iš viso išleista 13 378,16 Lt. Iš jų 4800 Lt skirta palaikams balzamuoti: spiritui bei kitoms cheminėms medžiagoms įsigyti ir daliai chemikalų iš Paryžiaus parsigabenti²⁷. Beje, palyginimui čia pat randame kitą, nesusijusią, bet užtat tokio pat dydžio – bemaž 4800 Lt – išlaidų sąmatą: „Tautos Vado 60 metų jubiliejaus minėjimo kino filmos gaminimo“ apyskaitą...²⁸

Įdomu pastebėti, kad pasiuntinybės Vašingtone finansų sąvaduose apskaitytos Čikagos konsulato 1933 m. liepos mėnesio „Dariaus ir Girėno reikalų išlaidos telegrafui“: jos sudaro 71,08 dolerį arba 710,8 Lt. Tarp pačios pasiuntinybės liepos mėn. sąskaitų minimos išlaidos telefono ryšiui ir „kablegramoms“ siekia dar 78,2 dolerius arba 782 Lt. Taigi liepos mėn. vien šis konsulatas ir pasiuntinybė tik ryšiams išleido 1492,8 Lt²⁹. Nors tai ne visos diplomatinės misijos JAV „Dariaus ir Girėno reikalų“ išlaidos, vis dėlto jos yra daugiau nei triskart mažesnės negu pasiuntinybės Berlyne pateikta sąnaudų suma.

Bet kuriuo atveju bus teisinga pastebėti, kad po *Lituanicos* katastrofos su ja susijusioms reikmėms valdžios išlaidauta nepalyginamai daugiau ir abipus Atlanto aukota dosniau nei 1932–1933 m. Amerikos lietuviai per porą metų sugebėjo ne tik pastatyti solidų paminklą Čikagoje, bet ir surinkti, kai kur teigiama, apie 30 000 dolerių antrajam lietuviui lakūno skrydžiui per Atlantą. Pirmojo realaus kandidato, Juozo Janušausko-James palaikymas dar 1933-ųjų pabaigoje buvo stublinamas, tik baigėsi niekuo, šiam iškėlus kone žvaigždės įnoriams prilygstančių reikalavimų. Po Dariaus ir Girėno idealizmo toks merkantilizmas galėjo atrodyti itin atgrasus, bet įkarščio neatvėsinio: 1935-aisiais skrydžiui buvo parengta ir startavo *Lituanica II*. Kai po avarijos Airijoje į Kauną atvyko Atlantą vis dėlto įveikęs lakūnas Feliksas Vaitkus, Lietuvos valdžia nedvejodama surengė išpūdingas iškilmes. Tik svečiui išvykus susigriebta patyrus nemenkų nuostolių, ir Lietuvos aeroklubas graudeno vyriausybės vadovą:

Turime garbę pranešti Jūsų Ekscelencijai, kad F. Vaitkui sutikti komitetas surinko visuomenės aukų 7 805 Lt, gi išlaidų Vaitkui sutikti ir išlaikyti padaryta 10 798 Lt sumai. Pristatytoms sąskaitoms apmokėti trūksta 2 993 Lt. Negaudami pinigų Aero Klūbe, kreditoriai nerimauja. Be aukščiau nurodytos sumos laukiama sąskaitų dar apie 2 500 litų. Iš viso priėmimo ir išlaikymo išlaidoms padengti trūksta apie 5 500 litų.³⁰

Tačiau kaip tik dėl to oficialiojo Kauno pozicija po *Lituanicos* katastrofos atrodo dar dviprasmiškesnė. Ne tik aiškinantis katastrofos priežastis, bet ir toliau kilo vis daugiau abejonių bei klausimų, ypač susijusių su skrydžio relikvijų saugojimu (pačios Tarpžinybinės komisijos protokoluose muziejinės ekspozicijos rengimo būklė įvardyta kaip „nepakenčiama“), lakūnų palaikų balzamavimu bei amžino poilsio vieta (mumijos kelerius metus ilsėjosi laikiname kape-rūsyje, 1940 m. buvo Medicinos fakultete, 1944 m. ten užmūrytos slėptuvėje, palaidotos tik 1964 m.) ir paminklo statymo peripetijomis (iki 1939 m. Kaune paminklas nestatytas „nerandant deramos vietos“). Lėšų trūkumas – parankus pasiteisinimas bet kokiai valdžiai, tačiau šiuo atveju jis objektyviai buvo vargiai įmanomas ir/arba tiesiog netiko, iškart po tragedijos siekiant įaudrintos visuomenės palankumo. Tarpžinybinė komisija nuo pat pradžių ne tik drąsiai skirstė institucijoms įamžinimo išlaidas, bet siūlė prisiimti ir išmokėti net

asmenines lakūnų skolas; paminklo reikmėms valdžios pastangomis sukeltas aukų rinkimas davė nemažų rezultatų, *Draugas* net persistengdamas išpoškino, esą per „trumpą laiką Lietuvoje surinkta virš šimto tūkstančio litų...“

Iš dokumentų susidaro įspūdis, kad dėl kol kas konkrečiais argumentais nepagrindžiamų politinių motyvų ir/ar dar nežinomų tarpvalstybinių susitarimų Lietuva visus su *Lituanica* susijusius rūpesčius prisiėmė besąlygiškai, be jokių apribojimų, bet vykdydama prisiimtą išipareigojimą padarė visą seriją neadekvačių sprendimų, tarsi būtų buvusi suvaržyta, negalėjusi spręsti savarankiškai. Demonstruotasis *de jure* statusas neatitiko *de facto* atliekamų veiksmų. Antai valstybė neva nepriklausomai tyrė katastrofos priežastis, bet nuosekliai pakluso visiems Vokietijos reikalavimams (galbūt dėl to santūriose Aviacijos komisijos išvadose tiek aptakių formuluočių, gal net spragų?). To meto Lietuvos spaudoje plačiai skelbta apie Lietuvos notą Vokietijai, reikalaujant grąžinti trūkstamas *Lituanicos* nuolaužas (anot kai kurių dokumentų, į Kauną tepargabenta du trečdaliai lėktuvo). Užtat liko nežinoma, kad Aviacijos komisijai tebedirbant, Vokietija drįso Lietuvai teikti ir demaršus, ir net tokias smulkmenišką finansines pretenzijas:

Dėl lietuvių lėktuvo „*Lituanica*“ katastrofos vietos apsaugos ir lėktuvo nuolaužų likvidavimo darbų susidarė tokia suma išlaidų:

Dirvožemio pažeidimas - 24 RM

Nelaimės vietos aptvėrimas Kuhdammo gyventojų dėka (8 vyrai dirbo visą dieną) - 15 RM

Nelaimės vietos apsauga, taip pat lėktuvo nuolaužų patraukimas iš nelaimės vietos - 60 RM

Lakūnų palaikų pervežimas vidutinio dydžio krovinine mašina (kuro sąnaudos) - 3,04 RM

Lakūnų kūnų transportavimas - 3,82 RM

Darbo užmokestis - 1,50 RM³¹

Vargu ar dar reikia sakyti, kad sąmatoje minimas 107 reichsmarkes ir 36 pfenigus Lietuva kompensavo: taip, buvo atsiskaityta 1933 m. lapkritį. O ar reikia sakyti, kad Vokietija trūkstamų, esą civilių išgrobstytų lėktuvo dalių negrąžino ir, kiek kol kas žinoma, nepasiteisino, kodėl civiliams leista šitaip savivaliauti katastrofos vietoje?.. Jei iš tikrųjų, kaip vokiečiai teigė atsakydami į lietuvių notą, trečdalį sudužusios *Lituanicos* išgrobstė kaimiečiai, tai buvo viena iš dviejų: arba lėktuvo likučių (ir jame buvusių dokumentų, relikvijų ir net kūnų!) niekas nesaugojo, arba... „saugojo“, tik netrukde vogti. Bet kuris iš šių variantų būtų neparankus vokiečių vietos valdžiai.

Matyti, kad 1933–1934 m. ypač įtemptų Lietuvos–Vokietijos santykių akivaizdoje net menkiausias vokiečiams neparankus krustelėjimas grėsė per brangiai atsieiti Lietuvos valstybei, - net tada, kai buvo kalbama apie žuvusius tautos didvyrius ir aukščiausia, gyvybės kaina, jų pelnytą teisingumą. Štai 1934 m. birželį Vidaus reikalų ministerija dar gavo advokato G. A. Wasmundo pareiškimą, kad jo atstovaujamas darbininkas

Vilhelmas Rosenthalis prašo atlyginti pagal Vokietijos teisę už sudužusios *Lituanicos* radybas (ir operatyvų pranešimą vietos valdžiai, dėl ko „bent jau šios tragiškos nelaimės liekanos buvo išgelbėtos“) priklausančias 400 reichsmarkių (1% nuo radinio vertės, kurią advokatas apytikriai paskaičiavo pats). Išties Berlyno oberprezidento Pranešime ir jo prieduose minima *Lituanicą* pirmoji aptikusi Anna Rosenthal, tuo metu apylinkėse grybavusi su dukra: „tarp 7–8 val. ryto darbininkė rado miške apie 500 į pietų rytus nuo kaimo Kuhdamm prie Soldino pušyne nepažįstamo lėktuvo nuolaužas [...], tuojau pranešė eiguliui, kuris apie tai tuojau pranešė mano įstaigai“³². Pusmetį pasvarstę, Lietuvos valdininkai per pasiuntinybę Berlyne ir jam vis dėlto atseikėjo pusę sumos...³³

Tačiau tarp šių bei kitų panašių dokumentų eilučių slypi dar platesnė, kol kas neatskleista didžiausia išibėgėjančio tyrimo intriga: pagrindinis siekis yra visapusiškai pagrįsti ir aprašyti, kaip konkrečiai, kokios teisės pagrindu, dėl kokio vidaus ar užsienio politikos stimulo po *Lituanicos* katastrofos į šį tarptautinį detektyvą įsitraukė Lietuva? Kodėl Lietuva prisiėmė visą atsakomybę ir pasekmes? Kodėl būtent Lietuvos teritorijoje dar ilgai, net kelis dešimtmečius užtruko šios istorijos atomazga? Atsakymų, deja, už pinigus nenusipirksi, – pirmiausia reikia kantrybės ir laiko sukaupti dar daugiau dokumentų bei faktų.

Gražina Sviderskytė (g. 1973) – socialinių mokslų magistrė, žurnalistė, Vinco Kudirkos premijos, „Pragiedrulių“ ir *CNN Best Report Award* konkurso laureatė. Nuo 1991 m. dirbo televizijoje, rašė populiarias istorijos knygas („*Uragano*“ kapitonas (2004), *XX amžiaus slaptieji archyvai* (su Arvydu Anušausku, 2008)), kūrė TV dokumentinius filmus. Nuo 2010 m. savarankiškai pradėjo gilintis į *Lituanicos* istoriją (skrydis, katastrofa, tyrimai, atmintis, diskursas), rinkdama publikuotą ir archyvinę medžiagą įvairių valstybių ir privačiuose archyvuose, ėmėsi šios temos populiarinimo viešojoje erdvėje. Nuo 2012 m. – VU Istorijos fakulteto doktorantė.

¹ Apie LR Vyriausybės darbo grupės šiai progai parengtą priemonių planą žr. „TV narvelį“ *NŽ-A*, Nr. 5.

² Čia ir toliau dokumentų citatose kalba netaisyta.

³ „*Lituanicos*“ mechanikas apie lėktuvą“, in: *Rytas*, 1933-10-12.

⁴ Jonas Dovydaitis, „Didvyriškas Dariaus ir Girėno skridimas. Ryšium su 24 metinėmis nuo lakūnų žuvimo“, in: *Tėvynės balsas*, 1957, liepa, Nr. 20; cit. iš: Vytauto Didžiojo karo muziejus, (toliau – *VDKM*), Spaudos rinkinių skyrius, E. Jasiūno kolekcija, T-12, l. 18.

⁵ Frazė iš Darių ir Girėną pašiepiančio Žaiginių Jono straipsnio laikraštyje *Keleivis* (1933-02-01); cit. iš: 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, p. 196.

⁶ Vienas JAV doleris 1933 m., priklausomai nuo vertinimo pobūdžio – atsižvelgiant į grynąją vertę, perkamąją galią, vidutinį pragyvenimo lygį ir pan. – galėtų prilygti mažiausia keliolikai, daugiausia keliems šimtams šiandienos JAV dolerių. 1932 m. birželį 1 USD buvo lygus 10 Lt, 1933 m. birželį – beveik 8 Lt. Yra duomenų, kad tuo

metu Kaune už 22–32 000 Lt, t. y. maždaug tiek, kiek Darius ir Girėnas sumokėjo už nemodifikuotą lėktuvą – buvo galima įsigyti nemažą medinį namą su sklypeliu. Pulbikacijos pabaigoje minima Vokietijos markė nuolat svyravo apie 2,4 Lt.

⁷ P. Danylos ir B. Stankevič laiškas konsulatui Čikagoje, 1933-05-28, in: *VDKM*, Spaudos rinkinių skyrius, A. Račkaus kolekcija, S-4704.

⁸ Petras Jurgėla, *op. cit.*, p. 194.

⁹ Broniaus Kazio Balučio aiškinamasis raštas, 1933-08-19, in: *LCVA*, f. 656, ap. 1, b. 710, l. 216.

¹⁰ *Ibid.*, p. 236.

¹¹ Petras Jurgėla, *op. cit.*, p. 211.

¹² Povilo Žadeikio raštas Užsienio reikalų ministrui Dovui Zauniui, 1933-08-09, in: *LCVA*, f. 658, ap. 1, b. 266, p. 97.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Povilo Žadeikio telegrama konsulo Čikagoje pavaduotojui Petruui Daužvardžiui, 1933-07-18, in: *Ibid.*, p. 11.

¹⁵ Asmenvardžiai toliau rašomi laikantis daugiametės tradicijos, neatsižvelgiant į krikšto metrikų ir pasų duomenis. Victor Yesulaites vadinamas Viktoru Jasulaičiu, Stephen Darius – Steponu Dariumi, Stanley Girch – Stasiu Girėnu. Amerikietišku lakūnų vardų ir pavardžių transkripcija – iš JAV piliečių pasų (*VDKM*, G-1354-46a, G-1354-47a.).

¹⁶ *Memorandum Of Agreement*, [Stepono Dariaus ir Stasio Girėno sutartis], 1933-0-03, in: Balzeko lietuvių kultūros muziejus, (toliau – *BLKM*), Čikaga, Dariaus ir Girėno kolekcija, nekataloguoti dokumentai.

¹⁷ Tarpžinybinės komisijos lakūnų Stepono Dariaus ir Stasio Girėno palaikams įamžinti III-IV posėdžių Protokolas Nr. 3, 1934-05-30, in: *LCVA*, f. 383, ap. 7, b. 1471, p. 24.

¹⁸ Stanley Girch [Stasio Girėno] laiškas Stephen Darius [Steponui Dariui], [anglų kalba], 1933-03-12, 03-20, in: *BLKM*.

¹⁹ Victor Yesulaites laiškas Stephen Darius, [anglų kalba], 1933-01-31, in: *BLKM*.

²⁰ Petras Jurgėla, *op. cit.*, p. 210.

²¹ Povilo Žadeikio *Pro Memoria* apie susitikimą su Viktoru Jasulaičiu, 1933-08-10, in: *LCVA*, f. 658, ap. 1, b. 266, p. 134.

²² Plk. Lt. Antano Gustaičio raštas Karo aviacijos viršininkui, 1933-09-22, in: *LCVA*, f. 383, ap. 7, b. 1471, p. 48.

²³ „Tarpžinybinės komisijos transatlantinių lakūnų – a. a. kap. S. Dariaus ir leit. S.

Girėno – palaikams globoti“ III-IV posėdžio protokolas Nr. 4, 1934-05-30, in: *LCVA*, f. 383, ap. 7, b. 1471, p. 24.

²⁴ Balys Paliokas, „Transatlantinių lakūnų Dariaus ir Girėno tragedijos diena“, in: *Technikos žodis*, Čikaga, 2003, liepa-rugsėjis, Nr. 3.

²⁵ *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 758, p. 261.

²⁶ *Ibid.*, p. 258.

²⁷ „Ministrų kabineto išlaidų sąmatų pasiūstų Valstybės kontrolei išlaidų apyskaitų nuorašai 1933 m.“, 1934, in: *LCVA*, f. 923/465, ap. 1, b. 812, p. 113.

²⁸ *Ibid.*, p. 115.

²⁹ Pasiuntinybės Vašingtone bendrasis piniginių išlaidų 1933 m. žurnalas. Rugsėjo 16 d. išlaidų įrašai, in: *LCVA*, f. 656, ap. 1, b. 193.

³⁰ Lietuvos aeroklubo pirmininko ir išdininko raštas Ministrui pirmininkui, 1935-11-16, in: *LCVA*, f. 923, ap. 1, b. 857, p. 17.

³¹ Frankfurto prie Oderio apskrities prezidento raštas su išlaidų sąmata, Soldinas, 1933-08-22, in: *Brandenburgisches Landeshauptarchiv in Potsdam*, IA, 12/21, 17.

³² Brandenburgo oberprezidento pranešimo nuorašas (vertimas į lietuvių kalbą), 1933-07-24, in: *LCVA*, f. 383, ap. 7, b. 1471, p. 25, 29.

³³ G. A. Wasmundo raštas Lietuvos Vidaus reikalų ministerijai, 1934-05-24, in: *LCVA*, f. 923/465, ap. 1, b. 812, l. 113; ant dokumento priedas pieštuku apie atsiskaitymą 1935-01-04.