

ACCIDENTUL AVIATIC DIN ZONA MUNTELUI GĂINA, 23 AUGUST 1940

IOACHIM LAZĂR
Hunedoara
ioachim_lazar@yahoo.com

Cuvinte cheie: companie aeriană, aeronave, echipaj, cală, accident aviatic, targă, ambulanță

Schlüsselwörter: Fluggesellschaft, Flugzeuge, Basatzung, Gepäckraum, Flugunfall, Krakenwagen

După rapturile teritoriale săvârșite împotriva României de către vecinii săi, URSS, Ungaria și Bulgaria, guvernării români au căutat să se pună sub scutul unei mari puteri pentru a evita și alte evenimente neplăcute. Așa se face că după 1940 are loc o intensificare a relațiilor României cu Germania. Încep o serie de acțiuni comune între aviația română civilă, dar în secret și militară, și aviația germană. O serie de tineri piloți români sunt trimiși în Germania pentru ridicarea calificării, dar mai ales pentru a se obișnui cu mânăuirea aparatelor de zbor moderne. Colaborarea româno-germană se intensificase încă din anul 1939, după pătrunderea primelor unități germane în România.

O acțiune comună al cărei scop rămâne nedeclarat are loc în ziua de 23 august 1940. În dimineața acelei zilei avionul DC-3 înmatriculat YR-PAF a decolat de pe aeroportul Băneasa la ora 7,45 în cursa București – Arad – Viena cu un echipaj de trei persoane (pilotul George Dodani, mecanicul de bord George Irimescu și radio-telegrafistul Dumitru Ianculescu) și cu un număr de 17 pasageri. Între cei 17 pasageri se aflau cetățeni germani și români.

Din cauza timpului nefavorabil (pierderea vizibilității și a legăturilor radio) avionul s-a lovit de ramificațiile muntelui Găina, din accident rezultând 11 morți și 9 răniți. Atât autoritățile locale cât și cele județene au intervenit de urgență pentru salvarea răniților și pentru a recupera corpurile decedaților. Zona accidentului fiind greu accesibilă, salvatorii s-au deplasat peste 20 km pe jos. Un aport deosebit la salvarea și transportarea răniților până la mijloacele auto l-au avut locuitorii din localitățile apropiate. Ei au transportat cu târgi improvizate și care trase de boi răniții în accident.

Au decedat în accident: Dodani Gheorghe, Zaharescu Dumitru, Fabritius Helmut, Göing Heinrich, Othmar von Weis Ulog, Peter P. Feld, Lindau Gero, Virgil Cherciu, Walter Guggenberger, George Irimescu și Dumitru Ianculescu. Răniții: Alexandru Tutoveanu, Miron Olteanu, Adrian Corbu, Alexandru Petrovici, Horia Oprescu, Carol Stehr, Carol Hebart, Helmut Bruchl, Dr. Bening Mihai. Răniții au fost tratați în spitalele din Brad și Baia de Criș.

Accidentul aviatic din 23 august 1940 a fost unul dintre cele mai tragice fiind comentat pe larg de presa internațională.

*

În perioada 1930-1940 transportul aerian din România s-a dezvoltat în ritm accelerat. A fost înființată compania națională de transport aerian denumită Liniile

Aerieni Române Exploatate de Stat (L.A.R.E.S.). Aceasta a preluat vechile aparate de zbor Avia BH 25 J și Junkers F 13 și a început un proces de modernizare a flotei aeriene, precum și de extindere a liniilor de transport. La începutul deceniului patru L.A.R.E.S. opera pe liniile București – Turnu Severin – Timișoara – Arad, Galați – Chișinău, Cernăuți – Hotin, București – Silistra – Bazargic, Galați – Istanbul, București – Galați – Iași – Cernăuți – Liov – Varșovia, București – Cluj – Ujgorod – Praga.

Un moment important în activitatea L.A.R.E.S. intervine în anul 1937, când fuzionează cu compania privată S.A.R.T.A., deținută majoritar de producătorul francez de avioane Henri Potez, care opera și în România. Se constituie astfel o companie puternică, având capital mixt, privat și de stat, a cărei politică se caracterizează prin achiziționarea de aparate de zbor moderne și prin deschiderea unor noi linii aeriene interne și internaționale. Sunt achiziționate aeronave moderne din Anglia de la compania De Havilland, din Statele Unite ale Americii de la compania Lockheed, din Germania, din Franța. Printre cele mai performante aparate de zbor cumpărate de statul român erau două avioane de tip Douglas DC-3G2-227, intrate în serviciul companiei L.A.R.E.S. la 8 septembrie 1937, după ce fuseseră aduse din SUA, via Olanda.

Aparatul DC-3, produs al firmei americane Douglas Aircraft Company, a revoluționat transportul de mărfuri și pasageri între anii 1930 și 1940. După primul său zbor, la 17 decembrie 1935, avionul a demonstrat performanțe tehnice deosebite și o fiabilitate remarcabilă. Din aceste motive au fost produse de-a lungul anilor peste 13.000 de exemplare, în numeroase variante, dintre care unele mai sunt în serviciu și astăzi. Avionul era un bimotor comercial și de transport cu 21-28 de locuri, exemplarele cumpărate de România putând lua la bord 21 de pasageri și trei membri ai echipajului. Cală avionului permitea transportul unei încărcături poștale de peste două tone. Cele două motoare de câte 1200 CP fiecare, elicea triplă cu pas variabil, trenul de aterizare retractil și alte inovații tehnice de ultimă oră contribuiau din plin la stabilirea unor performanțe superioare pentru acea vreme. Avionul putea realiza o viteză maximă de 320 km la oră, dar viteza de croazieră obișnuită era de 241 km la oră. Raza de acțiune de 1.650 de kilometri îi permitea să acopere distanțe mari fără alimentare și să poată fi întrebuințat pe liniile aeriene internaționale.

În dimineața zilei de 23 august 1940, avionul DC-3 înmatriculat YR-PAF a decolat de pe aeroportul Băneasa la ora 7,45 în cursa București – Arad – Viena cu un echipaj de trei persoane (pilotul George Dodani, mecanicul de bord George Irimescu și radio-telegrafistul Dumitru Ianculescu) și cu un număr de 17 pasageri¹. Orarul călătoriei prevedea o escală pe aeroportul din Arad, pentru preluarea poștei. După ce a survolat Carpații, avionul a traversat o furtună violentă care l-a abătut de la direcția normală de zbor. La un moment dat radio-telegrafistul nu a mai putut stabili legătura nici cu aeroportul Băneasa, nici cu cel din Arad. Deasupra Munților Apuseni, în zona vârfului Găina, persista o ceață groasă și ploua. Ajuns în această regiune și văzând că are peste două ore de zbor de la plecarea din București, pilotul a apreciat greșit că ar trebui să se afle în șesul Aradului. În căutarea unor repere de orientare la sol, a micșorat altitudinea de zbor pentru a zări pământul. Coborârea a fost fatală, deoarece aparatul se afla în apropierea unor dealuri împădurite. Încercarea de a lua brusc înălțime nu a reușit și avionul a lovit în plină viteză vârfulurile copacilor, după care s-a prăbușit și s-a rupt în mai multe bucăți².

¹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

² Ionaș 2013, p. 124.

Catastrofa s-a produs pe înălțimile împădurite de la estul Văii Cioarei, la distanța de trei ore și jumătate de mers cu piciorul din satul Rișculița. În pădurile din apropiere se găseau 25-30 de muncitori din comuna Hălmagiu care tăiau lemne și făceau metri steri. Aceștia au fost primii sosiți la locul accidentului și tot ei au înștiințat autoritățile printr-un om venit să dea de știre la Rișculița. Până au sosit primele ajutoare și primii reprezentanți ai autorităților au trecut cel puțin 4-5 ore. Despre luarea primelor măsuri de ajutorare a victimelor și desfășurarea ulterioară a evenimentelor aflăm dintr-un raport al prefectului de atunci al județului Hunedoara, colonelul Constantin Bengliu, adresat ministrului de interne la 27 august 1940.

Vineri, 23 august 1940, prefectul județului Hunedoara raporta ministrului de interne: „pe la orele 12 am fost anunțat telefonic la prefectură de către secretarul de pretură de la plasa Avram Iancu din comuna Baia de Criș, că un avion de pasageri, în drum de la București – Viena s-a prăbușit în munții din jurul comunei Rișculița și că sunt mai mulți morți și răniți”³. În raportul înaintat, prefectul Constantin Bengliu comunica ministrului despre primele măsuri luate: „Am dat ordin medicului primar din județ ca să plece cu ambulanța sanitară a județului în comuna Rișculița, luând și pe cei doi medici chirurghi de la Spitalul din Deva; am dat ordin telefonic primarului din comuna Brad, să ceară de la Direcția societății «Mica» ambulanța sanitară și să plece cu 2 medici din Brad la locul accidentului; am dat ordin pretorului din Baia de Criș să plece cu medicul de circumscripție din Baia de Criș și din Vața de Jos la locul accidentului; am cerut M.U., din Deva să ne dea o ambulanță sanitară, care a sosit la timp la locul de îmbarcare al răniților”⁴.

După transmiterea ordinilor prefectul s-a deplasat la Rișculița luând cu sine pe „procurorul de serviciu, judecătorul de instrucție și grefierul parchetului”. La orele 13,30 au ajuns la Rișculița constatând că „avionul se prăbușise pe înălțimile împădurite de la estul Văii Cioarei, distanță de 3 ½ ore cu piciorul de la satul Rișculița”⁵. Pentru a ajunge cât mai urgent la locul accidentului, procurorul și judecătorul de instrucție au urcat pe creasta muntelui, iar prefectul s-a deplasat prin satul Dobroț, pe un traseu care permitea accesul ambulanțelor „pentru a organiza evacuarea răniților”⁶. Din accidentul avionului au rezultat 11 morți și 9 răniți⁷.

Cercetările parchetului au durat patru zile, atât la locul accidentului cât și în localitățile Dobroț, Rișculița, Baia de Criș și Brad, raportul întocmit a fost înaintat către Parchetul General din Cluj. Din partea organelor judiciare hunedorene au participat la cercetări procurorul Fiñescu și judecătorul de instrucție Dumitrescu, asistați de secretarul Parchetului Hunedoara, Bărbieru⁸. Concluzia finală a fost că la originea accidentului a stat furtuna în urma căreia avionul s-a abătut de la traseu și a împiedicat pilotul să ia legătura cu stațiile de radio de la sol pentru a se orienta corect. Paralel cu ancheta procurorilor s-a desfășurat o anchetă tehnică efectuată de reprezentanții societății L.A.R.E.S., conduși de colonelul în rezervă Negulescu și de cei ai Ministerului Aerului și Marinei, sosiți la fața locului în 26 august.

Primele măsuri luate au vizat ajutorarea răniților la locul accidentului și transportarea lor pe târgile improvizate la Dobroț unde au fost preluați ce către

³ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

⁴ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

⁵ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

⁶ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

⁷ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

⁸ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

ambulante. Transportul din munte a început pe la orele trei și jumătate după masa și s-a făcut în condiții deosebite din cauza terenului greu și a ploii care a căzut fără încetare toată ziua și toată noaptea. La orele 21 toți răniții erau aduși la Dobroț, de unde au fost apoi evacuați la spitalul din Brad. Evacuarea răniților din satul Dobroț a început la orele 19, încheindu-se la orele 1 noaptea⁹. Lista răniților cuprindea pe următorii pasageri: Alexandru Tutoveanu (ziarist, București), Miron Olteanu (referent al Camerei de Comerț Româno-Germană, Berlin), Adrian Corbu (director Of. Național Turism București), Alexandru Petrovici (ziarist, București), Horia Oprescu (funcționar, Primăria Municipiului București), Carol Stehr (șef birou, Essen, Germania), Carol Hebart (Berlin), Helmut Bruchl (Berlin), Dr. Bening Mihai (București)¹⁰.

În spitalul din Brad, îngrijirile necesare au fost acordate de doctorul Simion Moșoigo, directorul spitalului din Deva, ajutat de secundul său, doctorul Cosma și de doctorul Cornel Costina, medic auxiliar la spitalul Casei Cercuale de Sănătate din Brad¹¹. Sâmbătă 24 august a sosit la Brad și ministrul Radu Budișteanu împreună cu doctorul Câmpeanu din Brașov, care a verificat starea răniților și a dispus măsuri pentru tratamentul în continuare¹².

Transportul „morților nu s-a putut face în aceeași zi, rămânând sub paza jandarmilor, în munte, pe timpul nopții, evacuarea lor și a bagajelor făcându-se a doua zi (sâmbătă 24 august)”¹³. Morții au fost duși la spitalul din Baia de Criș unde s-a amenajat camera mortuară prevăzută cu paturi și cearceafuri curate și flori. Consulul german sosit de la Timișoara, împreună cu câțiva membri ai familiilor victimelor, s-a declarat impresionat de grija manifestată de personalul spitalului pentru cei decedați¹⁴.

Reprezentanții procuraturii împreună cu șeful Secției de jandarmi Baia de Criș au procedat la identificarea morților și a bagajelor acestora, împreună cu toate obiectele ce le aparțineau. Identificarea morților a ridicat o serie de probleme. Într-o primă constatare de la locul accidentului se vorbește despre identificarea a numai 8 morți și anume: „Dodani Gheorghe (pilot, București), Zaharescu Dumitru (secretar general de redacție la «Curentul» București), Fabritius Helmut (comerciant, născut în Sebeș, jud. Alba), Göing Heinrich (Hannover, Schellingatr 17), Othmar von Weis Ulog (director de bancă, București, Hotel Atene Palas), Peter P. Feld (industriaș, supus român, dom. Cal 13 sept. 23, București), Lindau Gero (doctor chimist, Dresda Germania) Virgil Cherciu (directorul ziarului «Ordinea» București. Restul morților nu s-a putut identifica, fiind sub sfărâmurile avionului, doi morți au fost văzuți de noi sub dărâmături, dar nu s-au putut identifica neputând fi scoși”¹⁵. După sosirea delegaților L.A.R.E.S. și scoaterea cadavrelor de sub sfărâmurile avionului au fost identificați și ceilalți 3 morți: Walter Guggenberger (ziarist, București, str. Eduard Quinet), George Irimescu (mecanic, București) și Dumitru Ianculescu (radio-telegrafist de bord)”¹⁶.

Pentru toți cei decedați, Primăria Baia de Criș a întocmit actele necesare. Trupurile neînsuflețite au ajuns pe diferite căi la locurile de veci hotărâte de familii. Helmuth Fabricius a fost transportat cu un autocamion la Sebeș-Alba, iar Walter Guggenberger cu un alt autovehicul la Mediaș. Dumitru Zaharescu și Virgil Cherciu au

⁹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

¹⁰ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹¹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹² SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹³ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹⁴ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹⁵ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexele III și IV.

¹⁶ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa IV.

fost transportați, tot cu un autocamion, la București, în timp ce George Irimescu, George Dodani, Dumitru Ianculescu și Peter Feld au fost transportați cu trenul la București în ziua de 26 august prin grija Societății L.A.R.E.S. Rămășițele Dr. Gero Lindau, Othmar von Weiss-Ulog și Heinrich Göing au fost transportați cu trenul la Viena în 26 august prin grija Consulatului Germaniei la Timișoara, care a întocmit și pașapoartele mortuare prevăzute de lege¹⁷.

Obiectele găsite la locul accidentului care au putut fi identificate au fost înmânate răniților, iar cele aparținând decedaților au fost predate reprezentantului societății L.A.R.E.S. Un exemplar al inventarelor a fost depus la Secția de jandarmi Baia de Criș. Bagajele răniților și morților cetățeni germani au fost luate în primire de către consulul Germaniei la Timișoara. Pentru un mort nu s-a găsit nici un bagaj. Trimiterile poștale aflate la bordul avionului au fost inventariate și predate cu proces verbal dirigintelui Oficiului poștal din Deva.

Dintre răniți, în stare mai gravă erau Alexandru Tutoveanu și Horia Oprescu, ambii cu fractură la baza craniului. Unele persoane rănite, care puteau fi transportate, au fost evacuate la spitale din capitală sau din alte orașe unde existau posibilități mai bune de tratament decât la Brad. Astfel, Miron Olteanu și Adrian Corbu au fost transferați cu trenul la Spitalul Colțea din București în 24 august, acolo unde avea să fie mutat și Alexandru Petrovici două zile mai târziu¹⁸. Carol Hebart a fost evacuat de către o rudă a sa în Germania în 26 august, iar Carol Stehr și Helmuth Bruchl au fost duși cu o ambulanță a Societății „Mica” Brad la spitalul din Sibiu în aceeași zi. Ceilalți răniți au rămas în tratamentul spitalului din Brad.

În toată această nenorocire, raportul prefectului scoate în evidență activitatea deosebită desfășurată de medicii implicați în salvarea răniților. Din primul moment, împreună cu jandarmii au urcat în munte doctorii Popa Avram, medic la Spitalul Baia de Criș, Dorca Ioan, medicul circumscripției Rișculița. Traian Costina, medicul circumscripției Vața de Jos, Cornel Costina, medic auxiliar la Spitalul Casei Cercuale de Sănătate Brad¹⁹. Aceștia au acordat primele ajutoare răniților la locul accidentului și au organizat evacuarea lor spre Dobroț. La Spitalul Brad răniții au fost îngrijiți de medicii Simion Moșoigo, directorul Spitalului Deva, doctorul Cosma și doctorul Octavian Stănilă, medicul primar al județului Hunedoara.

Un mare aport la salvarea răniților l-au adus bărbații și femeile din Dobroț. Femeile au pus la dispoziția medicilor scoarțe din care s-au improvizat târgile pentru transportul răniților, precum și perne și plapume cu care au fost înveliți aceștia. Bărbații, la rândul lor, au cărat târgile cu răniți de pe coasta muntelui până la locul unde așteptau ambulanțele.

Au circulat versiuni că unii locuitori și-ar fi însușit obiecte ale pasagerilor aflați la bordul avionului. Zvonurile au fost întărite și de scrisoarea trimisă de Aribert Cornitius prefectului Bengliu: „Subsemnatul sunt succesorul D-lui director Othmar von Weiss – Ulog de la Deutsche Bank, Berlin, decedat în accidentul de avion de pe muntele Găina la 23 august 1940 și am fost rugat de văduva acestuia, d-na Paulina von Weiss-Ulog, să mă interesez de verigheta de platină, care o purta decedatul”²⁰.

La 16 septembrie 1940 prefectul Bengliu trimite copia scrisorii prim procurorului județului Hunedoara rugându-l să-i comunice „dacă s-a găsit verigheta de

¹⁷ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa I.

¹⁸ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

¹⁹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

²⁰ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa V.

platină asupra decedatului Director Othmar von Weiss-Ulog de la Deutsche Bank, Berlin, decedat în accidentul de avion de pe muntele Găina”²¹. În aceeași zi prim-procurorul îi răspunde prefectului că nu s-a „ridicat nici o verighetă de platină de la cadavrele celor morți ... Toate obiectele ridicate de la acele cadavre, între care și una verighetă de aur neidentificată, s-au predat cu inventar în regulă pilotului Mihai Radu din serviciul Societății L.A.R.E.S., din București, în ziua de 24 august 1940, conform dispozițiilor d-lui Colonel Negulescu”²².

Pentru a lămuri lucrurile, pretorul plasei Avram Iancu, Nicolae Turucu, a fost însărcinat cu o anchetă preliminară, iar din partea Corpului Jandarmeriei a fost trimis la fața locului generalul Aurel Milicescu. Cercetările făcute între lucrătorii din pădure și între locuitorii satelor unde s-a produs accidentul nu au confirmat zvonurile.

În timpul transportului răniților și a morților o parte a materialelor luate de la locuitorii satelor s-au pierdut sau deteriorat. Secția de jandarmi Baia de Criș a primit o serie de cereri de la unii locuitori prin care solicitau contravaloarea acestor materiale. Între primii locuitori care au dat declarații în fața șefului Secției de Jandarmi Baia de Criș au fost Indrieș Nasta, Banciu Saveta, Banciu Maria din satul Dobroț, Rișcuța Ana și Rișcuța Sabin din Rișculița și Aiben Bela din Baia de Criș²³. Medicul Costina Cornel de la Spitalul din Brad care declara că „toate lucrurile de orice fel cu care au fost transportați la acest spital bolnavii ... au fost ridicate în aceeași zi de aceleași persoane fără ca să rămână la spital vreun obiect de al locuitorilor care le-au împrumutat atunci pentru a fi transportați accidentații”²⁴. În realitate cea mai mare parte a obiectelor date de către locuitorii satelor din zona accidentului s-au pierdut sau au devenit inutilizabile de către proprietari. Secția de jandarmi Baia de Criș a întreprins o cercetare pentru a afla numărul obiectelor și valoarea solicitată de proprietari, pentru a fi pretinsă Societății L.A.R.E.S. București²⁵.

Din raportul întocmit de către jandarmi se desprind și alte activități desfășurate de către locuitori din comunele cele mai apropiate: dezgroparea rămășițelor avionului distrus, coborârea de pe munte cu ajutorul carelor trase de boi și transportarea lor la gara din Baia de Criș pentru a fi duse la sediul Societății din București. Valoarea totală s-a ridicat la suma de peste 24.000 lei. Contravaloarea obiectelor pierdute sau deteriorate reprezenta suma de 5.280 lei restul diferența reprezentând munca prestată de locuitori la dezgroparea rămășițelor avionului, coborârea de pe munte și apoi transportarea la locul de încărcare pentru a fi duse la București.

Pentru modul exemplar în care a acționat și condus oamenii participanți la rezolvarea urmărilor accidentului, conducerea Societății L.A.R.E.S. a trimis, la 8 septembrie 1940, o scrisoare de mulțumire Primului pretor al plasei Baia de Criș, Nicolae Turucu, în care menționa următoarele: „Cu toată apăsarea durerii provocate de năprasnicul accident de la 23 august a.c. societatea L.A.R.E.S. a fost viu impresionată de bunăvoința acordată pentru transportul și îngrijirea accidentaților, deși condițiunile locale erau atât de neprielnice. Pentru măsurile luate și ordinele date, controlate personal de Dv., vă rugăm a primi cele mai pline de recunoștință mulțumiri, ca și pentru sprijinul dat delegatului nostru, d-lui inspector Colonel Corneliu Negulescu, însărcinat cu transportarea celor decedați.

²¹ Vezi Anexa VI.

²² Vezi Anexa IX.

²³ SJHAN, FPBC, Dosar 14/1940, f. 110-112. Vezi anexa X.

²⁴ SJHAN, FPBC, Dosar 14/1940, f. 111. Vezi Anexa XI.

²⁵ SJHAN, FPBC, Dosar 14/1940, f. 127. Vezi Anexa XVIII.

Primiți, vă rugăm, Domnule Prim Pretor, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni”²⁶.

Prăbușirea aparatului DC-3 la Rișculița a marcat primul accident aviatic menționat în documente care s-a produs pe teritoriul județului Hunedoara. Din păcate, n-a fost și ultimul, istoria consemnând și alte evenimente tragice în care au fost implicate aeronave românești. Nici aparatul geamă DC-3 aflat în serviciul L.A.R.E.S. și înmatriculat YR-PIF nu a avut o soartă mai bună. Acesta avea să fie pierdut într-un accident asemănător celui de la Rișculița, în 19 iunie 1941.

ANEXĂ

I ROMÂNIA²⁷

Ținutul Timiș

Prefectura județului Hunedoara

Serviciul Cabinetul Prefectului

Nr. 591/1940

Deva, la 27/VIII 1940

DOMNULE MINISTRU,

Am onoare a raporta că în ziua de Vineri, 23 august a. c., pe la orele 12 am fost anunțat telefonic la Prefectură de către secretarul de pretură de la plasa Avram Iancu din comuna Baia de Criș, că un avion de pasageri în drum de la București – Viena, s-a prăbușit în munții din jurul comunei Rișculița și că sunt mulți morți și răniți.

Am luat imediat următoarele măsuri:

- Am dat ordin medicului primar din județ ca să plece cu ambulanța sanitară a județului în comuna Rișculița, luând și pe cei doi medici chirurghi de la Spitalul din Deva.

- Am dat ordin telefonic primarului din comuna Brad, să ceară de la Direcția societății „Mica” ambulanța sanitară și să plece cu 2 medici din Brad la locul accidentului.

- Am dat ordin pretorului din Baia de Criș să plece cu medicul de circumscripție din Baia de Criș și din Vața de Jos la locul accidentului.

- Am cerut M. U., din Deva să ne dea o ambulanță sanitară, care a sosit la timp la locul de îmbarcare al răniților.

După ce am luat aceste măsuri care s-au executat prompt, am plecat la comuna Rișculița, luând cu mine pe procurorul de serviciu, judecătorul de instrucție și grefierul parchetului – unde sosind circa la ora 13,30, am constatat că avionul se prăbușise pe înălțimile împădurite de la estul văii Cioarei, distanță de 3 ½ ore cu piciorul de la satul Rișculița. Pe această vale neputând pătrunde ambulanțele, am dispus ca procurorul și judecătorul de instrucție să suie sus la creastă, iar eu m-am dus la satul Dobroț, situat pe versantul opus, unde accesul ambulanțelor era întrucâtva mai ușor pentru a organiza evacuarea răniților.

Cercetările s-au făcut de către Parchet, care și-a înaintat raportul către Parchetul General Cluj.

Din cele constatate de mine care am fost tot timpul (4 zile) în acele locuri: Dobroț, Rișculița, Baia de Criș și Brad, rezultă că:

- Avionul este al societății L.A.R.E.S – avion de pasageri – marca „Dauglas”.

- Plecat în dimineața zilei de 23 august, orele 7,45, în cursa București – Arad – Viena, cu un echipaj de 3 – personalul navigant (pilot, mecanic, radio telegrafist) și 17 pasageri, în total 20 persoane.

- Din cauză că în traseu a întâmpinat timp foarte rău (furtună) a deviat de la direcție. La un moment dat nu a mai avut legătura radio telegrafică nici cu aeroportul Băneasa și nici cu

²⁶ SJHAN, FPBC, Dosar 14/1940, f. 114. Vezi Anexa XII.

²⁷ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Nenumerotat.

aeroportul Arad. Din această cauză în munții din jurul muntelui Găina (Apuseni) întâmpinând și o ceață groasă și ploaie, pilotul văzând că are peste 2 ore de când a plecat din București, și-ar fi făcut calculul că trebuie să fie în șesul Aradului și a coborât din înălțime spre a putea zări pământul. Această coborâre i-a fost fatală, deoarece s-a găsit la un moment dat imediat deasupra pădurilor din acești munți și cu toate că ar fi încercat o ridicare bruscă în înălțime, nu a putut s-o mai obțină și atunci s-a prăbușit în plină viteză, retezând arbori și izbindu-se în plin de arbori mai groși, s-a rupt, provocând distrugerea aparatului.

Din acest accident au rezultat 11 morți și 9 răniți. Am redat aici așa cum am dedus din informațiuni ce s-a întâmplat, rămâne însă să se vadă rezultatul anchetei tehnice, care s-a făcut în ziua de 26 august de către delegații Societății L.A.R.E.S., împreună cu delegații Aerului și Marinei.

Evacuarea răniților s-a făcut în ziua de 23 august (ziua accidentului), la orele 15,30. A durat adunarea răniților în satul Dobroț până la ora 21, fiind și depărtare mare și locuri rele. A mai îngreunat aducerea lor și ploaia care a continuat toată ziua și toată noaptea. Am dispus evacuarea răniților la spitalul din Brad. Din satul Dobroț evacuarea cu ambulanțele auto, a început la orele 19 și s-a terminat la 1 noaptea. La spital li s-a dat toate îngrijirile necesare, care au durat până la 4 dimineața, de către doctorul Simion Moșoigo, directorul spitalului din Deva, ajutat de doctorul Cosma, secundarul său și d-rul Costina Cornel, medic auxiliar la Spitalul Casei Cercuale din Brad.

Transportul morților nu s-a putut face în aceeași zi, rămânând sub paza jandarmilor în munte pentru timpul nopții, evacuarea lor și a bagajelor făcându-se a doua zi (sâmbătă 24 august), evacuare pentru care am dat dispozițiuni să se facă la spitalul din Baia de Criș, unde s-a amenajat camera mortuară cu multă îngrijire (paturi curate, cearceafuri idem, flori), fapt ce l-a impresionat în bine și pe consulul german de la Timișoara și familiile unora dintre morți de naționalitate germană. Evacuarea morților la spitalul Baia de Criș s-a terminat în ziua de 24 august, orele 16.

Ancheta sus în munte s-a făcut de către d-l procuror Fișescu și dl judecător de instrucție Dumitrescu, asistați de secretarul parchetului dl. Bărbieru, care împreună cu șeful secției de jandarmi din Baia de Criș au procedat la identificarea morților, când au ridicat de asupra lor și obiectele și oare cari bani ce au găsit cum și poșta avionului, pe care le-au predat delegatului societății L.A.R.E.S., cu toate formele legale, iar poșta conform dispozițiilor numitei societăți, a predat-o dirigintelui Oficiului poștal Deva, de asemenea cu proces verbal.

Bagajele identificate și care s-au găsit s-au adunat de către șeful secției de jandarmi Baia de Criș, care le-a adus odată cu transportul morților și li s-a predat în primirea răniților, cele care au fost ale lor, iar ale morților s-au dat familiilor ce au venit, iar altele s-au dat delegatului L.A.R.E.S. (dl. col. rez. Negulescu). Pentru toate s-au făcut inventare în regulă și s-a semnat de primirea lor. Aceste inventare sunt în păstrarea șefului de secție Baia de Criș. Bagajele răniților și morților germani (care erau din străinătate) au fost luate în primire de către dl. consul al Germaniei din Timișoara. Pentru un mort nu s-au găsit nici un bagaj.

Sâmbătă 24 august a sosit în Brad și dl ministru Radu Budișteanu, împreună cu dl. dr. Câmpeanu din Brașov care a revizuit pe toți răniții.

Din acest accident sunt răniți:

1. Alexandru Tutoveanu, ziarist București.
2. Miron Olteanu, referent al Camerei de Comerț Româno - Germană, Berlin.
3. Adrian Corbu, director Of. Național Turism București.
4. Alexandru Petrovici, ziarist București.
5. Horia Oprescu, funcționar, Primăria Municipiului București.
6. Carol Stehr, șef birou Essen, Germania.
7. Carol Hebart, Berlin.
8. Helmut Bruchl, Berlin.
9. Dr. Bening Mihai, București.

Din acești grav sunt Alexandru Tutoveanu și Horia Oprescu care au fractura bazei craniului. Au fost evacuați cu trenul la București, Spitalul Colțea: Miron Olteanu și Adrian

Corbu, în ziua de 24 august, a.c. și Petrovici Alex. în seara zilei de 26 august. Carol Hebart în ziua de 26 august evacuat în Germania cu o rudă a sa. Carol Stehr și Helmut Bruchl cu ambulanța sanitară a Societății „Mica”, la spitalul din Sibiu, în ziua de 26 august. Restul sunt în tratamentul Spitalului din Brad.

Morți:

1. Helmut Fabrițius, comerciant București.
2. Walter Guggenberger, comerciant București.
3. Dumitru Zaharescu, ziarist București.
4. Dr. Gero Lindau, chimist Dresda Germania.
5. Virgil Cherciu, ziarist București.
6. George Irimescu, mecanic avion București.
7. Othmar von Weiss-Ulog, director de bancă București.
8. George Dodani, pilot avion București.
9. Dumitru Ianculescu, radio telegrafistul avionului, București.
10. Heinrich Göing, comerciant Hanovra, Germania.
11. Petre Feld, industriaș București

Din cei morți, evacuați prin familiile lor: Helmut Fabrițius cu autocamion la Sebeș Alba; Walter Guggenberger, idem, la Mediaș; Dumitru Zaharescu și Virgil Cherciu, idem, București; George Irimescu, George Dodani, Dumitru Ianculescu, Petre Feld, prin societatea L.A.R.E.S., cu trenul la București în ziua de 26 august 1940; Dr. Gero Lindau, Othmar von Weiss Ulog, Heinrich Göing, cu trenul prin legația germană la Viena în ziua de 26 august 1940.

La toți li s-au întocmit actele necesare. La cei trei care au fost expediați la Viena li s-a întocmit pașapoartele mortuare de către Consulul Germaniei din Timișoara. Toți au avut sicriele așa cum prevăd ordinele în vigoare și au fost îmbălsămați de medici la spitalul din Baia de Criș.

În această nenorocire relev devotamentul cu care au lucrat medicii:

Dr. Popa Avram, medic spitalul din Baia de Criș.

Dr. Dorca Ion, medicul circumscripției Ribița.

Dr. Costina Traian medic circumscripție Vața de Jos.

Dr. Costina Cornel, medic auxiliar la Spitalul Casei Cercuale Brad care au fost din primul moment sus în munte, la locul accidentului, dând ajutoarele necesare răniților. Cu același devotament au lucrat la Spitalul din Brad, D-rul Simion Moșoigo, Dr. Cosma și Drul Stănilă, medicul primar al județului

În același timp pe lângă o datorie, dar am o mulțumire sufletească de a releva modul cum s-au purtat locuitorii din comuna Dobroț și, în special femeile, care au pus la dispoziția noastră scoarțe cu care s-au improvisat târgile la coborârea răniților din munte, perini, plapome etc., cu cari am învelit răniții în evacuarea lor până la Spitalul din Brad.

În ceea ce privește versiunea că morții ar fi fost jefuiți, nu pot să mă pronunț. Nu știu ce s-a putut întâmpla de la căderea avionului și până la sosirea primelor autorități. În munte se găseau 20-30 muncitori din comuna Hălmagiu (Jud. Arad) la lucru în pădure unde tăiau lemne și făceau metri steri. Aceștia au fost primii la locul accidentului și până au venit să dea de știre în comuna Rișculița și până au sosit primele ajutoare cu autoritățile au trecut cel puțin 4-5 ore. Nu știu dacă s-a putut întâmpla așa ceva, mai ales că nici un rănit și doar am stat de vorbă cu ei, nu mi-au spus relativ la aceasta nimic.

Totuși am dispus pretorului respectiv să facă o cercetare minuțioasă, care a și început. Avem la îndemână pe șeful lucrătorilor din pădure și deci o bază de plecare și când cercetările vor fi gata, voi raporta. De altfel, azi a sosit și dl general Milicescu Aurel din Corpul Jandarmilor care are delegație să cerceteze această chestiune.

Prefectul județului Hunedoara,

Colonel C. Bengliu ss indescifrabil.

D-lui

Ministru de Interne, Cabinet București.

IIROMÂNIA²⁸

Ținutul Timiș

Prefectura județului Hunedoara

Serviciul Cabinetul Prefectului

Nr. 591/1940

Deva, la 27/VIII 1940

Privește: Prăbușirea unui avion de pasageri
în munții din jurul comunei Rîșculița în
ziua de 23 august 1940

EXCELENȚĂ

Avem onoare a Vă înainta, alăturat, spre cunoștința Excelenței Voastre, copia raportului nostru nr. 591/1940 din 27 august 1940, înaintat Ministerului de Interne, în cauza accidentului avionului de pasageri, care în ziua de 23 august 1940, în drum, de la București – Viena s-a prăbușit în munții din jurul comunei Rîșculița.

Prefect

Colonel: C. Bengliu

Ss indescifrabil

Excelenței Sale

Șef de cabinet

Dr Amos Gligor

ss indescifrabil

Domnului rezident regal al Ținutului Timiș, Timișoara.

IIITABLOU²⁹

Cu persoanele moarte în accidentul de aviație din 23 august 1940

Nr. crt.	Numele și prenumele	Ocupațiunea	Domiciliul
1	Helmut Fabritius	Comerciant	București, str. Regală, nr. 20
2	Walter Guggenberg	Comerciant	București, str. Regală, nr. 20
3	Dumitru I. Zaharescu	Ziarist	București, str. Eduard Quinet
4	Dr. Gero Lindau	Chimist	Dresda – Germania
5	Virgil Kerciu	Avocat-ziarist	București
6	George Irimescu	Mecanic	București
7	Othmar von Weise-Ulog	Director de bancă	București, Hotel Atene Palace
8	George Dodani	Pilot aviator	București
9	Dumitru Ianculescu	Radio telegrafist	București
10	Heinrich Göing	Comerciant	Hanovra – Germania
11	Petre Feld	Industriaș	București
Râniți			
1	Alexabru G. Tutoveanu	Ziarist	București
2	Miron Olteanu	Referent, Camera	Berlin
3	Adrian Corbu	Comerț	București
4	Alexandru Petrovici	Director Of. Naț.	București
5	Horia Oprescu	Turism	București
6	Carol Stehr	Ziarist	Essen – Germania
7	Carol Hebart	Funcț. Primăria	Berlin
8	Helmut Bruchl	București	Berlin
9	Dr. Bening Mihai	Șef birou	București

²⁸ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.²⁹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

IV

Pasageri scăpați cu viață în accidentul de avion³⁰
din ziua de 23 august 1940, întâmplat în hotarul com[unei].
Rișculița – Dobroț, jud. Hunedoara.

1. Corbu Adrian, Director oficiul Național al Propagandei București.
2. Olteanu Miron din București.
3. Alexandru Tutoveanu, ziarist București.
4. Bruchl Helmut din Berlin.
5. Hebarth Carol, curier la Societatea Aviație Germană Luft Hanssa din Berlin
6. Petrovici Alexandru ziarist București.
7. Steher Carol din Essen.
8. Horia Oprescu, director la Primăria Capitalei din București,
9. Mihail Benninf, funcționar particular.

Pasageri morți și identificați

în accidentul de avion din ziua de 23 august 1940

1. Dodoni Gheorghe, pilot București.
2. Zaharescu Dumitru, secretar general de redacție la „Curentul” București.
3. Fabritius Helnicit, comerciant născut Sebeș, jud. Alba.
4. Göing Heinrich din Hannover – Schellingstr 17/
5. Othmar Adolf Berlin.
6. Peter F. Feld, industriaș, supus român, domiciliat Calea 13 septembrie 23, București.
7. Lindau Paul Emil, doctor chimist, născut Berlin, reșed. Hotel Ambasador.
8. Virgil Cherciu, directorul ziarului Ordinea București.

Restul morților nu s-a putut identifica, fiind sub sfărâmăturile avionului, doi morți au fost văzuți de noi sub dărâmături dar nu s-au putut identifica neputând fi scoși.

V

Herbert Cornitius³¹

Deutsche Bank

Reprezentanța București

D-lui Prefect

Colonel C. Bengliu Deva

Subsemnatul sunt succesorul D-lui director Othmar von Weiss – Ulog de la Deutsche Bank, Berlin, decedat în accidentul de avion de pe muntele Găina la 23 august 1940 și am fost rugat de văduva acestuia, d-na Paulina von Weiss-Ulog, să mă interesez de verigheta de platină, care o purta decedatul.

De la delegatul nostru, d-l director H. Hintz care a vizitat locul accidentului, am aflat că unele obiecte de valoare aparținând decedaților ar fi fost predate d-lui Pretor sau d-lui Comisar al orașului Deva, spre a fi înaintate Consulatului german, care la rândul său urma să le predea persoanelor în drept.

Interesându-mă la Legațiunea Germană din București, mi s-a răspuns că încă nu s-au primit obiectele acestea. Din această cauză îmi permit a mă adresa Dvs. rugându-vă respectuos să-mi dați lămuriri în această chestiune. În cazul că obiectele sus amintite s-ar mai afla la Deva, vă rog să binevoiți a dispune expedierea lor pe cale oficială la adresa:

Legațiunea Germană, str. Vasile Lascăr 41, de unde vor fi expediate familiilor respective.

Primiți vă rog, Domnule Prefect, asigurarea deosebitei mele stime și considerațiuni.

ss. Aribert Cornitius

Pentru conformitate

Ss indescifrabil

³⁰ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

³¹ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940. Vezi Anexa V.

VIȚinutul Timiș³²Prefectura județului Hunedoara
Serviciul Cabinetul Prefectului

Nr. 663 Deva,

16 septembrie 1940

Confidențial

DOMNULE PRIM PROCUROR

Avem onoare a Vă înainta alăturat în copie adresa d-lui Aribert Cornitius de la Deutsche Bank din București, rugându-vă să binevoiți a ne comunica dacă s-a găsit verigheta de platină asupra decedatului director Othmar von Weiss-Ulog de la Deutsche Bank, Berlin, decedat în accidentul de avion de pe muntele Găina la 23 august 1940

Prefect,
ss indescifrabil

Șef de cabinet
ss indescifrabil

Parchetului Tribunalului Hunedoara, Deva.

VII

România³³
Parchetul Tribunalului
Hunedoara
Dos. Nr. 3952/940

Domnule Prefect,

La nr. 663 din 16 septembrie 1940, Confidențial, am onoare a vă încunoștința că nu s-a ridicat nici o verighetă de platină de la cadavrele celor morți în accidentul de avion din 23 august 1940 de pe muntele Găina. Toate obiectele ridicate de la acele cadavre între care și una verighetă de aur neidentificată, s-au preluat cu inventar în regulă pilotului Mihai Radu, din serviciul Societății L.A.R.E.S. din București, în ziua de 24 august 1940, conform dispozițiilor d-lui Colonel Negulescu.

Asupra cadavrului lui Otthmar von Weiss-Ulog nu s-a găsit decât o adeverință eliberată de prefectura din Berlin care de asemenea s-a predat delegatului Soc. L.A.R.E.S.

Prim procuror,
Ss Fițescu

Secretar
Ss Barbieru

Pentru conformitate,
Ss indescifrabil

VIIIȚinutul Timiș³⁴Prefectura județului Hunedoara
Serviciul Cabinetul Prefectului

Nr. 663 Deva,

21 septembrie 1940

DOMNULE.

În referire la adresa Domniei Voastre din 10 sept. 1940, adresată d-lui prefect Colonel C. Bengliu, am onoare a vă înainta, în copie, adresa Parchetului Tribunalului Hunedoara Deva, nr. 8940 din 20 sept. 1940, spre știință.

Șef de cabinet,

³² SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

³³ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

³⁴ SJHAN, FPJH, Dosar 221/1940.

Dr. Amos Gligor
D-sale

Domnului Aribert Cornitius București.
Legiunea jandarmi Hunedoara
secția jand. Baia de Criș
Dosar³⁵

De rezultatul cercetărilor referitor la unele haine
pierdute ce au fost ridicate de autorități de la diferiți locuitori cu ocazia accidentului de avion
din ziua de 23 august 1940

IX

Pretura Plasei Avram Iancu³⁶
Nr. 1815/1940

Domnului notar,

Am onoare a vă ruga să binevoiți a da de urgență ordin prin batere de tobă în comunele administrate de D-voastră ca toți aceia care au găsit obiecte provenite din accidentul de avion din ziua de 23 august a. c. întâmplat în comuna Dobroț, să se prezinte de bună voie cu ele la notariatul din comună pentru predare.

Cei care nu le vor preda de bună voie și ulterior se vor afla la ei sau chiar înstrăinate, vor fi dați în judecată și aspru pedepsiți.

Baia de Criș la 27 august 1940
Pretor, ss indescifrabil

X

ROMÂNIA³⁷

JUDEȚUL HUNEDOARA
Pretura Plășii Avram Iancu

Nr. 1890/1940
Către

Baia de Criș la 12 septembrie 1940

CURTEA MARȚIALĂ A CAPITALEI
Cabinetul e Inst. București

La telegrama D-voastră cu nr. 45.461/1940, anexat avem onoare a Vă înainta extrasul de moarte al pilotului aviator Gheorghe Dodani.

Pretor,
Ss indescifrabil

XI

PROCES VERBAL³⁸

Astăzi paisprezece septembrie anul una mie nouă sute patru zeci în localul Preturei plasei Baia de Criș. Noi pretorul plasei Avram Iancu, cu sediul în Baia de Criș, Nicolae Turucu, în unire cu șeful Secției de jandarmi Baia de Criș, plutonierul major Brezoiu Ioan.

Constatăm prin prezentul proces verbal că azi data de mai sus s-a prezentat la oficiul Preturii femeia Indrieș Nasta, Banciu Saveta, Banciu Maria din comuna Dobroț, văduva Rișcuța Ana, Rișcuța Sabin din comuna Rișculița, avocat Aiban Bela din comuna Baia de Criș, care ne declară că, cu ocazia accidentului de avion, întâmplat în ziua de 23 august 1940, au dat mai multe obiecte ca cearceafuri, ștergare, pături etc., cu care au fost transportați răniții de la locul accidentului la spitalul din Brad și de prezent nu se mai găsesc și pentru care obiecte cer să li se plătească costul lor de către Soc. de avioane L.A.R.E.S. București.

³⁵ SJHAN, FPBC, Dosar 14/1940, f. 109.

³⁶ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 119.

³⁷ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 121.

³⁸ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 110-112.

Noi pe baza celor de mai sus am dispus interogarea părților și rezultatul este după cum urmează:

1. Mă numesc **Indrieș Nasta** de ani 47, română, domiciliată în comuna Dobroț, jud. Hunedoara asupra celor întrebate declară: În ziua de 23 aug. 1940, s-au adus mai mulți răniți la mine acasă în comuna Dobroț, de unde au fost transportați la spitalul din Brad și cum timpul era foarte rău, ploios, am dat pentru acoperirea răniților, o haină în valoare de 600 lei, 1 cămașă în valoare de 100 lei, 2 ștergare în valoare de 100 lei, cu care au fost înveliți răniții când s-au trimis la spitalul din Brad și care obiecte nu mi s-au mai restituit.

Cer ca să se intervie la Societatea L.A.R.E.S. pentru a ni se plăti prețul lor.

Aceasta este declarația pe care o dau și semnez prin punere de deget.

2. Mă numesc **Banciu Saveta** de ani 42, română, domiciliată în comuna Dobroț, jud. Hunedoara asupra celor întrebate ne declară: În ziua de 23 aug. 1940, s-au adus la mine în casă mai mulți răniți de la accidentul de avion unde ni s-au luat de către autorități obiectele, 2 cămăși, 3 ștergare, 3 cearceafuri, în valoare de 1.800 lei cu care au fost transportați la spitalul din Brad pe care nu ni s-au mai restituit până în prezent.

Rog a se interveni la Societatea L.A.R.E.S. din București ca să-mi plătească costul lor.

Atât declar și semnez.

3. Mă numesc **Banciu Maria** de ani 61, română, născută și domiciliată în comuna Dobroț, jud. Hunedoara asupra celor întrebate declară: În ziua de 23 aug. 1940, ni s-au luat de către autorități 1 cearșaf cu care au fost înveliți răniți din comuna Dobroț până la spitalul din Brad, pe care nu l-am mai găsit.

Rog a se interveni la Societatea L.A.R.E.S. din București pentru a-mi plăti costul lui în valoare de 180 lei. Atât declar și semnez prin punerea de deget.

4. Mă numesc vād. **Rișcuța Ana** de 52 ani, română din comuna Rișculița, jud. Hunedoara, asupra celor întrebate ne declară: În ziua de 23 aug. 1940 când s-au transportat la locul accidentului de avion mi s-au luat de către autorități 2 cearceafuri din care s-au făcut târgi la transportarea răniților pe care mi s-au restituit însă rupte și pe care nu le mai pot folosi. Rog a se interveni la Societatea L.A.R.E.S. pentru a-mi plăti costul acestor cearceafuri cu suma de lei 1.000. Atât declar și semnez, prin punerea de deget.

5. Mă numesc **Rișcuța Sabin** de 28 ani român din comuna Rișculița, jud. Hunedoara, asupra celor întrebate ne declară: În ziua de 23 aug. 1940 mi s-a luat un cearșaf în valoare de 500 lei de către autorități din care s-au făcut târgi necesare la transportul răniților pe care l-am primit rupt și care nu-l mai pot folosi. Rog a se interveni la Soc. L.A.R.E.S. pentru a-mi plăti costul lui de lei 500.

Atât declar și semnez. Sabin Rișcuța.

6. Mă numesc avocat Aiban Bela de origine maghiară de ani 46 din comuna Baia de Criș, jud. Hunedoara, asupra celor întrebate ne prezintă o declarație scrisă în legătură cu una pătură ce i s-a luat cu care a fost înveliți răniții când s-au transportat la spitalul Brad și care pătură nu s-a mai găsit pentru care cere suma de lei 1000. Atât declar și semnez, ss indescifrabil.

7. Mă numesc medic Costina Cornel de la spitalul din Brad în legătură cu cearceafurile, ștergarele cu care au fost înveliți răniții când s-au transportat la spitalul din Brad ne prezintă o declarație scrisă.

Drept pentru care am încheiat prezentul proces verbal spre cele legale.

Pretor,
Nicolae Turucu

Șeful secției
Brezoiu Ioan

XII DECLARAȚIE³⁹

Subsemnatul Dr. Cornel Costina medicul secundar al spitalului Brad, adeveresc prin prezenta că toate lucrurile (lenjerie, obiecte de orice fel) cu care au fost transportați la acest spital bolnavii accidentați de avion de la locul accidentului, au fost ridicate în aceiași zi, de

³⁹ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 111.

aceleași persoane (adică de locuitorii comunelor din jurul accidentului), care le-au adus, fără ca să rămână la spital vreun obiect de al locuitorilor care le-au împrumutat atunci pentru a fi transportați accidentații.

Drept pentru care dau prezenta dovadă.
Brad la 15 septembrie 1940.

Ss, Dr. Costina Cornel

Prezenta copie fiind conform cu originalul, se certifică de noi.
Șeful Secției
Ss indescifrabil

XIII

ONOR.

DIRECȚIUNEA SOC. AERONAUTICĂ LARES

BUCUREȘTI⁴⁰

Subsemnații văd. Rișcuța Ana și Rișcuța Sabin, domiciliați în comuna Rișculița, județul Hunedoara, cu ocaziunea accidentului de avion din apropierea comunei Rișculița am împrumutat autorităților locale din Rișculița trei cearceafuri noi pentru transportarea răniților, pe care după întrebuințare le-am primit rupte, inutilizabile. Costul lor pe bucată este 500 lei, în total lei 1.500.

Respectuos vă rugăm să binevoiți a dispune achitarea acestei despăgubiri pentru cearceafurile deteriorate.

Primiți vă rog adresarea profundei noastre stime.
Rișculița la 29 august 1940.

Văd. Rișcuța Ana
Sabin Rișcuța

Subsemnații declarăm că avem cunoștință de întrebuințarea cearceafurilor mai sus amintite. Rișculița la 29 august 1940

Notar: David Gola
Medic de circumscriptie,
Ss Dorca Nicolae.

Prezenta copie fiind conform cu originalul se certifică de noi.
L.S. ss indescifrabil

XIV

Domnule șef de secție⁴¹,

Cu ocaziunea nenorocirii din Dobroț, din partea jandarmeriei mi s-a recvirat o pocroviță de lână, calitate bună pe care nu mai am primit-o restituită.

Vă rog că să binevoiți a dispune restituirea acestui obiect sau a ordona să mi se plătească contravaloarea.

Cu toată stima,
Dr. avocat Abelino Aiben
Baia de Criș

Prezenta copie fiind conform cu originalul se certifică de noi,
L.S.

Plutonier Major, ss indescifrabil

XV

L.A.R.E.S⁴²

Liniile aeriene române exploatată cu statul

⁴⁰ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 114.

⁴¹ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 115.

⁴² SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 118.

Societate anonimă

București 8 sept.1940

Nr. 3425

Domniei Sale

D-lui Prim Pretor

Baia de Criș

Domnule Prim Pretor,

Cu toată apăsarea durerii provocate de năprasnicul accident de la 23 august a.c. societatea LARES a fost viu impresionată de bunăvoința acordată pentru transportul și îngrijirea accidentaților, deși condițiile locale erau atât de neprielnice.

Pentru măsurile luate și ordinele date, controlate personal de Dv., vă rugăm a primi cele mai pline de recunoștință mulțumiri, ca și pentru sprijinul dat delegatului nostru, d-lui inspector Colonel Corneliu Negulescu, însărcinat cu transportarea celor decedați.

Primiți, vă rugăm, Domnule Prim Pretor, asigurarea deosebitei noastre considerațiuni.

„L.A.R.E.S”.

Societate Anonimă

Ss indescifrabil, Ion M. Popa

Ss indescifrabil, Andrei Popovici.

XVI**TELEGRAMĂ**⁴³

Rugăm înaintați până la 10 sept. 1940 actul de deces privitor pe pilotul Gh. Dodani mort cu accidentul de avion de pe muntele Găina.

Procuror Instructor Milit.

Maior Magistrat Pavel Corneliu

XVII**ROMÂNIA**

Județul Hunedoara

Pretura Plășii Avram Iancu

Nr. 1890/1940

Baia de Criș la 12 septembrie 1940

Către

Curtea Marțială a Capitalei

Cabinetul 2 Inst. București⁴⁴

La telegrama D-voastră cu nr. 45.461/1940, anexat avem onoare a vă înainta extrasul de moarte al pilotului aviator Gheorghe Dodani.

Pretor,

Ss indescifrabil.

XVIIIPretura plasei Avram Iancu⁴⁵

Nr. 2033/1940

Baia de Criș la 1 oct.1940

Privește extrasele de deces a celor decedați în accidentul de avion la comuna Dobroț.

F.F. Urgent! Azi 1 X 1940

Domnule Notar – Tomești

Urmare notei telefonice primită azi 1 oct. a.c. de la Parchetul Tribunalului județului Hunedoara-Deva, prin care ni se comunică că D-voastre nici până în ziua de azi nu ați înaintat la București cele două extrase de deces ale lui Walter Guggenberger și ortacul.

⁴³ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 120.⁴⁴ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 121.⁴⁵ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 124.

Vă invităm ca încă azi să înaintați direct la București cele două extrase de deces, iar nouă ne veți raporta de executare pentru ca să putem și noi raporta executarea la Parchetul din Deva.

Veți cunoaște că veți fi amendat pentru refuz de serviciu.

PRETOR,
Ss indescifrabil.

XIX LEGIUNEA JANDARMI HUNEDOARA⁴⁶

Urmare la raportul nostru nr. /1940 actele dresate referitor la unele haine ce au fost luate de la diferiți locuitori cu ocazia accidentului de avion din 23 august 1940 cu care au fost transportați răniții de la locul accidentului la Spitalul din Brad.

Am întreprins cercetări necesare la aflarea lor pentru a fi predate locuitorilor, însă nu s-au mai putut găsi, o parte din ele, iar unele din acestea s-au distrus și s-au folosit la facerea târgilor când s-au transportat răniții de la locul accidentului la spitalul din Brad.

Am întocmit următoarele tabele de lucrurile ce s-au pierdut de la locuitorii din comunele Dobroț, Rișculița, Baia de Criș, care vor să fie plătite de Societatea de avioane L.A.R.E.S., din București.

1. Tabel de lucrurile pierdute de la locuitorii din Dobroț.....	lei 2.780.
2. Tabel de lucrurile pierdute de la locuitorii din Baia de Criș.....	lei 1.000.
3. Un tabel de lucrurile distruse din care s-au construit târgi De la locuitorii din Rișculița.....	lei 1.500.
4. Un tabel de oamenii care au fost angajați la scoaterea avionului.....	lei 4.000.
5. Un tabel cu oamenii care au transportat cu carele rămășițele avionului lei	
6. Un tabel cu oamenii care au fost folosiți la transportarea avionului.....	lei 6.400.
Total.....	lei 24.140.

Astfel că se prezintă rămășițele s-au transportat la București.

Rugându-vă să interveniți la Societatea de avioane L.A.R.E.S. din București pentru a trimite sumele cerute de acești locuitori.

Șeful secției, ss indescifrabil.

Abrevieri

SJHAN, FPJH	– Serviciul Județean Hunedoara al Arhivelor Naționale, Fond Prefectura Județului Hunedoara.
SJHAN, FPBC	– Serviciul Județean Hunedoara al Arhivelor Naționale, Fond Pretura Baia de Criș.

Bibliografie

Ionaș 2013	– V. Ionaș, <i>Cel mai vechi accident aviatic pe teritoriul județului Hunedoara</i> , în <i>Perspective istorice</i> , 7, 2013, p. 124-128.
------------	---

⁴⁶ SJHAN, FPBC, Dosar 221/1940, f. 127.

Das Flugunfall aus dem Bereich der Găina Gebirge
23 August 1940
Zusammenfassung

Nach den territorialen Berichte die gegen Rumänien von seine Nachbarn, die Sovietische Union, Ungarien und Bulgarien, gerichtet wurden, suchten die Herrscher Rumäniens die Unterkunft des Schildes einer großen Macht, damit auch andere ungewünschte Ereignisse vermieden werden. So kommt es, dass nach 1940 eine Befestigung der Beziehungen Rumäniens zu Deutschland stattgefunden ist. Da beginnen einige gemeinschaftliche Tätigkeiten zwischen der zivilen rumänischen und deutschen Flugkraft, Tätigkeiten die in Geheim auch Wehrzwecke hatten. Eine Mannschaft von rumänische junge Piloten werden nach Deutschland gesendet, für die Erhöhung der Qualifizierung, und insbesondere damit diese sich mit der modernen Flugzeuge gewöhnen. Die Rumänisch-Deutsche Zusammenarbeit intensivierte sich schon seit dem Jahr 1939, nach der Eindringung der ersten deutschen Mannschaften in Rumänien.

Eine gemeinsame Aktion, deren Zweck unerklärt bleibt, findet am 23 August 1940 statt. Am Morgen dieses Tages ist der Flugzeug DC-3 mit Amtliches Kennzeichen YR-PAF von dem Flughafen Băneasa am 7,45 abgeflogen, in dem Flug Bukarest- Arad-Wien, mit einer Besatzung die aus drei Personen gebildet war. (Pilot George Dodani, Bordmechaniker George Irimescu und der Radio-Telegrafist Dumitru Ianculescu), und die Anzahl von 17 Passagiere. Zwischen denen waren deutsche und rumänische Staatsbürger.

Wegen dem ungünstigen Wetter (Verlieren der Sichtbarkeit und Radioverbindung) hat sich dieser Flugzeug gegen der Verzweigungen des Găina Gebirges, infolge dem Unfall sind 11 Personen gestorben und 9 waren verwundet. Sowie die gemeinschaftliche Behörden, als auch die Behörden des ganzen Kreises haben im Notfall behandelt, damit die verwundeten gerettet werden und die Körper der Verstorbenen abgehoben werden. Weil die Umgebung des Unfalls schwer erreichbar war, haben sich die Retter 20 km zu Fuß bewegt. Ein außergewöhnlicher Beitrag zu der Rettung und Transport der verwundeten bis an den Fahrzeugen hatte der Barrentransport, und der Transport mit Ochsenkarren.

Im Unfall sind gestorben: Dodani Gheorghe, Zaharescu Dumitru, Fabritius Helmut, Göing Heinrich, Othmar von Weis Ulog, Peter P. Feld, Lindau Gero, Virgil Cherciu, Walter Guggenberger, George Irimescu și Dumitru Ianculescu. Die Verwundeten waren: Alexandru Tutoveanu, Miron Olteanu, Adrian Corbu, Alexandru Petrovici, Horia Oprescu, Carol Stehr, Carol Hebart, Helmut Bruchl, Dr. Bening Mihai. Die Verwundeten in die Krankenhäuser aus Brad und Baia de Criș behandelt.

Der Flugunfall aus dem 23 August 1940 war einer der tragischsten, und wurde im Einzelnen in der internationalen Presse besprochen.