



GAZETA POMORSKA

10 GR.

Nr. 31 AB

Poniedziałek, 25 lipca 1938

Rok 1

Aleksandrów Kujański, Brodnica, Bydgoszcz, Chełmno, Chełnice, Gdańsk, Gdynia, Grudziądz, Inowrocław, Kartuzy, Kościerzyna, Lipno, Nowe-Miasto, Rypin, Sępólno, Starogard, Świecie, Szubin, Tczew, Toruń, Tuchola, Wąbrzeźno, Wejherowo, Wyrzysk

Straszna katastrofa polskiego samolotu pasażerskiego w Rumunii

Piorun uderzył w SP-BMG? — 14 osób poniosło śmierć

W sobotę nad ranem nadeszły do Warszawy pierwsze wiadomości o zaginięciu polskiego samolotu komunikacyjnego, typu „Lockheed 14”, który wystartował w piątek o godz. 13 z lotniska na Okęciu do normalnego lotu do Palestyny, przez Lwów, Czerniowce, Bukareszt.

Lot do Czerniowca odbywał się ściśle według rozkładu. Załogę samolotu stanowili: pilot p. Władysław Kotarba, radiooperator Zygmunt Zarzycki i mechanik pokładowy Franciszek Panek. Poza tym na samolocie znajdował się pilot p. Olimpiusz Nartowski, który odbywał lot służbowy dla zapoznania się z trasą, ponieważ miał rozpocząć wkrótce służbę na linii Warszawa — Palestyna. Pasażerami samolotu z Warszawy byli: obywatel amerykański dziennikarz i lotnik-amator, dr. Caro, japoński attache wojskowy w Rumunii, mjr. sztabu generalnego Waka, inż. Radi Radew, szwagier posła bułgarskiego w Warszawie oraz woźny poselstwa polskiego z Aten p. Gozdowski. We Lwowie wsiadli do samolotu: p. Waliszewski i p. Gnyś. W Czerniowcach przybyło czterech pasażerów, obywateli rumuńskich: dr. Bodea, dr. Nussenbaum, inż. Ternir i lotnik rumuński kpt. Jonescu, komendant portu lotniczego w Czerniowcach.

„Lockheed 14” wystartował do dalszego lotu z Czerniowca o godz. 17 min. 25. W trzydziestu minut po starcie radiotelegrafista Zarzycki podał przez radio depeszę, przyjętą przez porty lotnicze w Czerniowcach i w Bukareszcie. Depesza komunikowała, że samolot leci na wysokości 3.000 mtr. i że odbiór jest słaby wskutek bardzo silnych wyładowań atmosferycznych. Była to ostatnia wiadomość z samolotu.

Katastrofa musiała nastąpić, według obliczeń, w dwie do czterech minut później, to jest o godz. 17,40—17,42. Wydarzyła się ona w okolicy wsi Stulnicy o 40 kilometrów na wschód od Cimpolung, w okolicy podgórskiej, w której najwyższe wzniesienia nie przekraczają 900 m.

Pierwszą wiadomość o katastrofie przyniósł na posterunek policji w Stulnicy jakiś wieśniak. O wypadku zawiadomiono natychmiast Bukareszt i Czerniowce. Zaraz po otrzymaniu tej wiadomości w piątek wieczorem poza przedstawicielami władz rumuńskich wyjechali na miejsce wypadku konsul R. P. w Czerniowcach Marlan Uzdowski i kierownik placówki P. L. L. „Lot” kpt. Daszewski.

Według wiadomości, podanych przez radio z Czerniowca, ekspedycja ratunkowa, która wyruszyła na miejsce katastrofy, dotarła do szczątków samolotu.

Według relacji chłopca, który widział cały przebieg wypadku, samolot znajdował się na dużej wysokości, przelatując przez chmury. „Lockheed 14” przeleciał przez dużą czarną chmurę i po paru chwilach wleciał w drugą. Nagle poja-

wił się błysk jak od uderzenia piorunu i rozległ się wielki huk. Samolot wynurzył się z chmury i w korkociągu spadł na las, rozbijając się na szczątki. Wszyscy pasażerowie samolotu i członkowie załogi, w liczbie 14 osób, ponieśli śmierć.

Kto zginął w katastrofie?

Pilot samolotu Władysław Kotarba, (ur. w r. 1900) latał od dłuższego czasu na linii palestyńskiej i był pilotem bardzo wytrawnym. Licencję pilota wojskowego otrzymał w r. 1919, a następnie pracował na liniach komunikacyjnych od początku istnienia PLL „Lot”.

Pilot Olimpiusz Nartowski urodził się w 1899 r. Był nawigatorem drugiej klasy i pilotem na linii Warszawa — Ryga — Helsinki. W lotnictwie komunikacyjnym pracował od r. 1922. Osierocił żonę.

Radiooperator Zygmunt Zarzycki ur. w r. 1905, służbę w P. L. L. „Lot” rozpoczął w r. 1934. Był radiooperatorem pierwszej klasy. Pozostawił żonę.

Mechanik pokładowy Franciszek Panek, ur. w 1904 r., pełnił służbę w lotnictwie komunikacyjnym od dłuższego czasu.

Dr. Lemuel Caro, dziennikarz, lekarz i lotnik z zamiłowaniem — był jednocześnie akcjonariuszem wytwory światowej

w Nowym Jorku. Odbywał on podróże lotniczą z Londynu przez Warszawę do Palestyny, Egiptu i z powrotem do Londynu. W dziedzinie lotnictwa był wybitnym fachowcem, gdyż przeleciał ponad 200.000 km. Ostatnia jego podróże wiązała się z propagandą wystawy nowojorskiej. W czasie swego pobytu w Warszawie dr. Caro przewidywał rychłe uruchomienie komunikacji lotniczej pomiędzy Nowym Jorkiem i Warszawą, określając czas przelotu na tej linii na 18—20 godzin.

Mjr. Masakatusu Waka był przez pewien czas delegatem japońskiego attache wojskowego w Warszawie na Rumunię i mieszkał stale w Bukareszcie. Dn. 26 czerwca został mianowany attache wojskowym w Bukareszcie. Przybył do Warszawy dla otrzymania oficjalnej notyfikacji i otrzymał dokumenty adresowane do rządu rumuńskiego. Równocześnie ze złożeniem noty akredytującej miał otrzymać awans na podpułkownika.

Dalsze szczegóły katastrofy

Jak kamień runął samolot w dół

CZERNIOWCE. Korespondent PAT dowiaduje się bliższych szczegółów katastrofy polskiego samolotu. Katastrofa nastąpiła w pobliżu wsi Gafneti w odległości 100 metrów od dawnej granicy austriacko - rumuńskiej w lesie zwanym Dorotea Latonica. Samolot nie jest spalony, tylko doszczętnie rozbity, skutkiem upadku ze znacznej wysokości. Padając na ziemię samolot zniszczył dużą część lasu i połamał stare drzewa. Zwłoki

wszystkich pasażerów znajdują się w rozbitym samolocie. Zegar przy sterze samolotu wskazuje godzinę 17,52 czyli jest to dokładny czas katastrofy. Ostatnią wiadomość, jaką otrzymała stacja radiotelegraficzna na lotnisku w Czerniowcach, została nadana z samolotu o godz. 17,38. Załoga donosiła wówczas, że aparat znajduje się w gęstych chmurach.

W dniu 23 lipca przybył na miejsce

ka. Wracał z Warszawy do Bukaresztu, aby objąć nowe stanowisko.

P. Radi Radew bawił w Warszawie w gościnie u posła bułgarskiego p. Trajanoffa.

Samolot „Lockheed 14”, który uległ katastrofie pod Cimpolung, był jednym z sześciu sprowadzonych niedawno przez PLL „Lot” z Ameryki. Samoloty te uchodzą obecnie za jedne z najlepszych maszyn komunikacyjnych. Na takim samym samolocie odbył mjr. Makowski lot z Kalifornii przez Amerykę środkową i południową oraz przez Atlantyk i północną Afrykę do Warszawy. Ostatnio na samolocie „Lockheed 14” dokonał rekordowego lotu dookoła świata lotnik amerykański Howard Hughes, przebywając całą trasę w niespełna cztery dni.

W sobotę o godz. 10 z Warszawy odleciała do Czerniowca specjalna komisja w składzie: inż. Eugeniusz Majewski z Ministerstwa Komunikacji, inż. Filip z Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych oraz z PLL „Lot” plk. Julian Gilewicz, kierownik wydz. nawigacji i personelu latającego, Kazimierz Dzwonkowski, referent nawigacji, Jerzy Mitz, szef-pilot, Bronisław Ratajczak, szef startu, Dżiwak, kontroler liniowy, Roman Wysocki, kontroler radiowy, Rudolf Bujak, kierownik ruchu i Józef Michalski, starszy referent.

P. Premier dokonał odsłonięcia pomnika

kaprała Korpusu Ochrony Pogranicza śp. Serafina

DZIKOWIEC. Wczoraj odbyła się w Dzikowcu uroczystość odsłonięcia pomnika kaprała Korpusu Ochrony Pogranicza śp. Stanisława Serafina, który poległ podczas pełnienia służby na pograniczu polsko-litewskim dnia 11 marca rb. na odcinku Marcinkafice. W uroczystości wzięli udział P. Premier gen. Sławoj-Składkowski.

Po powitaniu u granic wsi ubrany w białą siermięgę Józef Serafin, ojciec zmarłego kaprała, zaprosił p. Premiera do swego udekorowanego kwiatami wozu, celem udania się do wsi.

Z kościoła p. Premier udał się wśród szpalerów organizacji społecznych i przyjemnie zapachających przed pomnik, ustawiony na wzniesieniu, pośrodku placu między kościołem a domem zarządku gmin-

nego, w otoczeniu brzoź. Starosta Scherff, zagalając uroczystość, poprosił p. Premiera o dokonanie aktu odsłonięcia, po czym zabrał głos p. Premier gen. Sławoj-Składkowski i wygłosił przemówienie, zakończone okrzykiem „Niech żyje Polska”.

Bezpośrednio po tym pan Premier dokonał aktu odsłonięcia pomnika. Oczom zebranych ukazał się duży rozmiarów monolit z czerwonego trembowelskiego piaskowca z płytą z czerwonego granitu szwedzkiego, na której widnieje napis następującej treści:

„Kapralkowi Ochrony Pogranicza, urodzonemu w Dzikowcu 5. 11. 1914 r. poległemu w obronie granic Rzeczypospolitej Polskiej dnia 11. 3. 1938 r.”

katastrofy konsul polski w Czerniowcach p. Uzdowski i zabezpieczył przy pomocy oddziału żandarmerii zniszczony samolot. Konsul Uzdowski pozostał na miejscu wypadku do czasu przybycia polskiej i rumuńskiej komisji, które zjawily się na miejscu katastrofy o godzinie 22. Obie komisje przez cały dzień sobotni i w nocy z dn. 23 na 24, jak również i przez całą niedzielę badały przyczyny katastrofy. Orzeczenia komisji należy się spodziewać za kilka dni.

Świadkiem katastrofy polskiego samolotu był rumuński oficer por. Konstanty Pitu, który oświadczył, że widział samolot w chwili, gdy wytonił się nagle z chmur i zachwiało się w powietrzu. Jednocześnie dał się słyszeć neregularny dźwięk pracy motoru. Samolot powrócił jednak do normalnej pozycji, po czym chwiejnie opadł niemal prostopadle z wysokości ok. 1000 metrów.

Zwłoki amerykańskiego lotnika-amatora dr. Caro, będą przewiezione do Bukaresztu, gdzie zostaną pochowane na miejscowym cmentarzu, zwłoki obywatela bułgarskiego inż. Radewa do Czerniowca.

Zwłoki japońskiego plk. sztabu generalnego p. Waka mają pozostać na miejscu katastrofy do czasu przybycia delegata poselstwa japońskiego w Bukareszcie.

Zwłoki obywateli polskich, którzy padli ofiarą katastrofy, zostaną przewiezione do Polski.

Samoloty przepełnione

Komunikacja lotnicza na Polskich Lotniczych Liniach „Lot” odbywa się normalnie. Katastrofa nie odbiła się absolutnie na frekwencji podróźnych.

W sobotę odleciał normalnie, jak zwykle samolot do Rumunii, zawierający pełny komplet pasażerów.

