

## BERGUNG EINER SUPER-CONSTELLATION IM NORDATLANTIK, 1962

Damals war ich ein junger Leichtmatrose auf der MS Celerina, einem schweizerischen Frachtschiff von 150m Länge und 19m Breite, unter dem Kommando von Kapitän Domenico Lugli.



Die MV Celerina, im Aermelkanal

In jenem Sommer waren die Wetterverhältnisse schon seit Beginn unserer Abfahrt von Port Churchill, in der Hudson Bay im Norden Kanadas, ziemlich schlecht. Das voll mit 12'000 T Getreide beladene Schiff mit Kap auf Europa schlingerte schwer.

An jenem 23. September hatte ich meinen Eltern von heftigen Windböen geschrieben, die mit 8 bis 9 Beaufort schon an einen Sturm grenzten. 10m hohe Wellen überspülten andauernd das Deck. Ich hatte tagsüber die Szene mit einer 8mm Kamera festgehalten, und ihre Betrachtung ruft auch heute noch die Erinnerung an ein Inferno in mir wach. Das Bullauge meiner Kabine war durch einen Deckel gewappnet, eine Art innerer Metallrolladen, der dem Schutz der Oeffnung vor Kanonenschuss ähnlichen Flutwellen diente. Zum Schlafen musste man die Kojen in "V"-Stellung bringen und Kissen und Rettungswesten unter der Matratze verstauen. Dadurch war das Risiko geringer, durch ein plötzliches Schlingern herausgeworfen zu werden, wie es an jenem Tag bis zu 30° betragen konnte.

An jenem Sonntagabend befand ich mich in der Kabine meines Freundes, des Chefstewards Jean Unghy, und wir unterhielten uns wie gewöhnlich. Die Celerina kämpfte sich durchs Meer mit nur etwa 7 Knoten, während sie bei ruhigem Wetter mit mehr als 15 Knoten fuhr, dank der 7'200 PS ihres Sulzer 8SAD72 Motors.

Es war 21h50 GMT, d.h. 20h20 Bordzeit, als wir von dem Notruf erfuhren, den unser Funkoffizier aufgefangen hatte : ein Flugzeug war im Begriff, eine Notwasserung zu versuchen, in der Position 54°05'N und 30°30'W.

Es handelte sich um den Flug Nr. 923 der Flying Tiger Linie, einer 4-motorigen Super-Constellation, gebaut von Lockheed und gechartert von der amerikanischen Armee. Wir waren wahrscheinlich das nächstgelegene Schiff.

Etwa eine Stunde später sendete die ozeanische Schiffstation "Juliet" folgende Botschaft :

*"Die Flying Tiger N 6923C bereitet sich auf eine Wasserlandung vor. Letzte Position 54.19N, 30.00W um 21h10 GMT. Schiffe, die sich in diesem Sektor aufhalten, werden gebeten, Ihre Position anzugeben."*

Sofort meldete die Celerina ihre Position von 21h GMT, 53.21N, 23.53W.

Die ozeanische Schiffstation "Juliet" bat die Celerina, sich an die von der Super-Constellation gemeldete Position zu begeben. Unser Funker bestätigte um 21h, dass wir in 5 Stunden an Ort zu sein hofften. Wir befanden uns in ca 65 Meilen Entfernung von der gemeldeten Position des Flugzeugs.

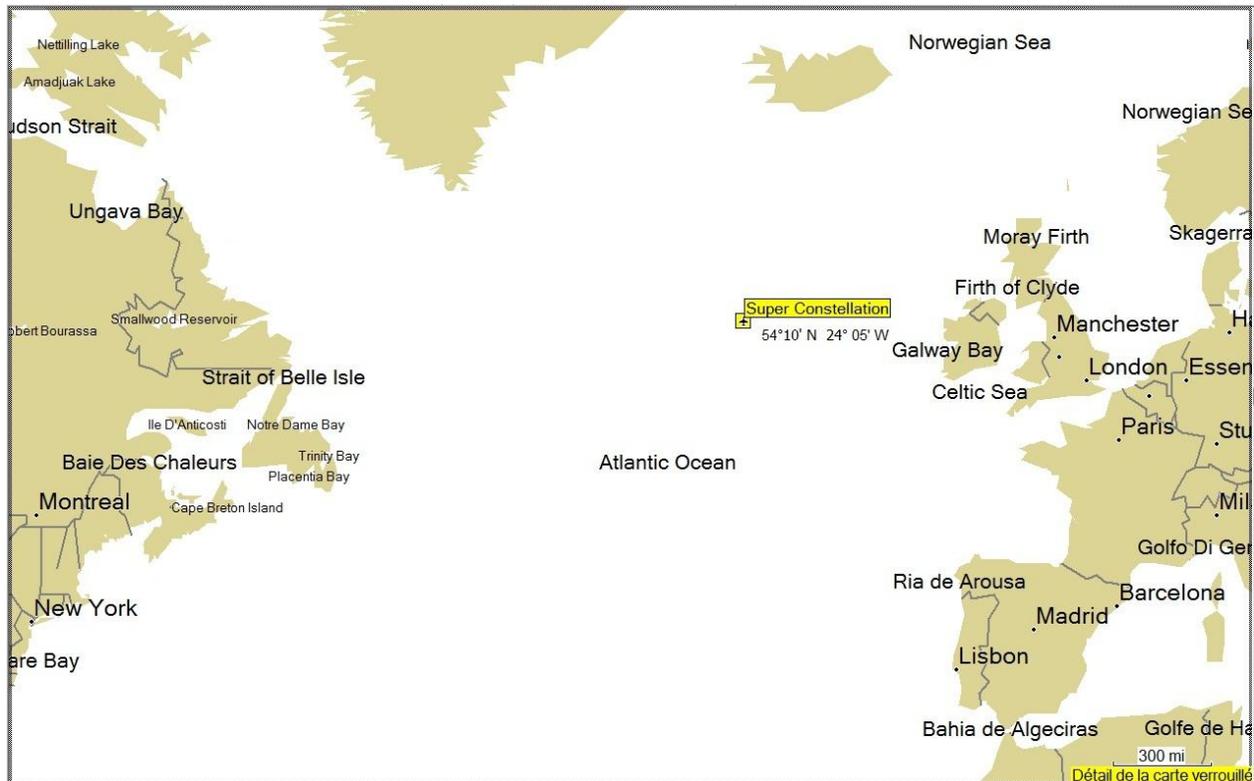
Mit völliger Ruhe kamen die Befehle, alles vorzubereiten um etwaige Ueberlebende zu bergen. Die Küche wurde wieder geöffnet, Stewards suchten Decken, Mechaniker brachten das Motor-Rettungsboot in Fahrbereitschaft, die Schutzhüllen der Scheinwerfer wurden entfernt. Unsere Fahrgeschwindigkeit wurde auf ein Maximum erhöht, welches noch die nötige Sicherheit bot unter den gegebenen Umständen. Unser Funker war selbstverständlich auf seinem Posten und in ständigem Kontakt mit den an der Bergung beteiligten Stationen. Damals gab es keine UKW und alles wurde mit Morsezeichen gesendet. Die übrige Mannschaft organisierte Decken und Kleider. Der Bootsmann bereitete Leitern, Netze und Seile vor, die den Bergungsarbeiten dienen sollten. Unser Bordspital, eine kleine Kammer mit einer Erste-Hilfe Ausstattung, wurde vorbereitet. Der Zweite Steuermann war für diese Aufgabe verantwortlich und ich wurde ihm als Hilfe zugeteilt.

Auf der Brücke war alles ruhig, aber wir alle hatten es eilig, an Ort und Stelle anzukommen, um den Ueberlebenden so schnell wie möglich helfen zu können. Von den Maschinisten wussten wir, dass die Wassertemperatur nur 7°C betrug. Dazu kam dieser Wind, und wir stellen uns den Horror der Verunfallten vor, selbst wenn sie sich im Schutze aufblasbarer Flosse befanden. Nach Stunden beruhigten sich Wind und Meer ein wenig, ein Geschenk des Himmels, aber die Wellen blieben sehr hoch. Der Steuermann hielt das Schiff fest auf Kurs 330, genau gegen Wind und Seegang.

Das C-118 (DC6) "Flaming Five Zero", ein US Air Force Flugzeug, welches die Notrufe aufgefangen hatte, flog ebenfalls zur angegebenen Stelle. Es konnte die Ueberlebenden

orten dank der Taschenlampe, welche der Kapitän geistesgegenwärtig eingesteckt hatte bevor er aus dem gewässerten Flugzeug sprang.

Jeder Funkverkehr lief über die "Manchester Progress", ein britisches Schiff, welches sowohl Sprach- als auch Morsemeldungen empfangen und senden konnte. Es übertrug daher den gesamten Notrufverkehr von den an dem Abenteuer beteiligten Stationen hinüber zur Celerina.



Die Wartezeit war lang, und wir sahen erst gegen 1 Uhr morgens an Steuerbord das Blitzen der Lichtraketen, welche das C-118 Flugzeug gezündet hatte; auf Verlangen unseres Kapitäns zündete es auch schwimmende Feuer und markierte so die betroffene Zone mit Lichtern, die uns Orientierung gaben in der schwarzen Nacht.

Unser Elektriker war für den grossen Suchscheinwerfer verantwortlich. Erst später erfuhren wir von den Ueberlebenden, dass sie dank ihm neue Hoffnung auf nahende Rettung schöpften.

Plötzlich blitzte der Lichtstrahl von der Taschenlampe des Flugkapitäns der Super-Constellation vor uns auf. Dann entdeckte der Elektriker ein Rettungsfloss in seinem Scheinwerfer. Zunächst konnten wir nur das schillernde Gelb des Flosses erspähen, dann sahen wir eine Gruppe von Gestalten, die wie aneinandergekettet schienen. Wieviele konnten es sein? Viele, sehr viele stellte sich bald heraus, als wir die von den Scheinwerfern geblendeten Gesichter ausmachten, die uns suchten im Dunkeln. Es war fast 2 Uhr morgens, der Westwind wehte noch mit etwa 30 Knoten.

Die Annäherung sollte sich schwierig gestalten bei diesem Seegang. Unmöglich, ein Boot auf das Wasser zu lassen. Ausserdem konnte die Celerina nicht einfach mit Mindestgeschwindigkeit manövrieren. Auch musste das Floss unter den Wind gesetzt werden, um es so weit wie möglich vor Böen und Wellen zu schützen, die beide weiterhin sehr stark waren.

Ich sehe die Szene auch heute noch deutlich vor mir : das Floss stieg bis auf die Höhe unserer Brücke, um Sekunden später 5 bis 8 Meter tief zu fallen.

Zum Anfang war das Floss zu weit entfernt, als dass wir ihm eine Leine zuwerfen konnten. Es galt, unter diesen schwierigen Umständen zu manövrieren, ohne das Floss, welches in den Wellentälern verschwand, aus den Augen zu verlieren. Der Chefsteward, ein ausgezeichnete Schwimmer, wollte sogar mit einem Stück Leine über Bord springen und bis zum Floss schwimmen. Glücklicherweise konnte ich ihn von dieser Idee abbringen.

Schliesslich gelang die zweite Annäherung. Es war gegen 3 Uhr morgens. Eine Brücke war errichtet dank dem Mut und der Waghalsigkeit unseres Zimmermanns Walter Wunderlin und des Matrosen Spampinato, die nicht zögerten, auf das Floss zu springen, um es zu sichern.

Jakobsleitern und Netze wurden sodann rasch durch den Bootsmann und die Matrosen der Schiffsflanke entlang ausgelegt.

Während Brücke und Maschine die Celerina in Position hielten, begann die lange Bergung der Ueberlebenden. Einige konnten aus eigener Kraft an Bord klettern, Anderen musste geholfen werden. Viele wurden hochgehievt, erstarrt vor Kälte oder gelähmt vor Angst, völlig unfähig zu einer solchen Kraftanstrengung. Drei von ihnen hatten leider die lange Wartezeit nicht überlebt und wurden auf dem Boden des Rettungsbootes gefunden, ertrunken.

Um 4h02 Lokalzeit war die Bergungsaktion beendet. Die Celerina begab sich sofort auf die Suche nach weiteren Rettungsbooten oder möglichen Ueberlebenden.

Bei Tagesanbruch hatten wir keinen einzigen weiteren Fund zu verzeichnen.

Auf dem für 25 Passagiere gebauten Rettungsfloss hatten 51 Personen Zuflucht gefunden. Wir erfuhren erst später, dass sich das Floss verkehrt herum aufgeblasen hatte und dass das Wetterstationsschiff "Juliet" noch auf ein weiteres gestossen war, in dem ein Toter lag. Die übrigen Rettungsflosse konnten gar nicht zum Einsatz gekommen, da sie im bei der Wasserung gebrochenenen Flügel verstaubt gewesen waren. Das Flugzeug war danach sehr schnell gesunken.

Endlich an Bord der Celerina wurden die Ueberlebenden nach innen gebracht, wo wir sie mit glühend heissen Getränken etwas zu wärmen versuchten. Viele konnten gleich heiss duschen, bekamen trockene Kleider und wurden in unsere eigenen Kojen gebracht.

Und dann waren da die Verletzten. Es gab Knochenbrüche und offene Wunden, meistens jedoch Verbrennungen, die durch Reibung der Kleider in dem mit Kerosen

gemischtem Meerwasser entstanden waren. Das Bordspital war voll ausgelastet und unser Zweite Steuermann erbrachte wahre Wunder in Anbetracht der vorhandenen Mittel.

Ich selbst pflegte ein geborgenes Crewmitglied mit einer Kopfverletzung. Bald gab er sich mir als der Pilot zu erkennen und er wünschte so schnell wie möglich unseren Kapitän zu sprechen. Nach einer summarischen Pflege und einer verordneten Ruhepause ging ich mit ihm auf die Brücke. Es bedarf keiner Worte : Der Händedruck der beiden Paschas war ein sehr berührender Moment, und beider Gedanken waren leicht zu erraten.

Auf mich wartete eine neue Mission. Vom Kapitän hatte ich erfahren, dass sich unter den Toten die Frau eines der Ueberlebenden befand. Er befahl mir, mich zu vergewissern, ob es sich dabei um eine Rootharige mit einer Zahnspange handelte. Wir hatten die Toten im kleinen Salon des Backs aufgebahrt. Ich schaute also nach und kam mit der traurigen Nachricht zurück : Die Tote war wirklich die Ehefrau eines Ueberlebenden.

Neben der Frau lagen zwei Männer. Den jüngeren hatten wir lange vergeblich zu reanimieren versucht. Die Toten wurden in Leichentücher gewickelt und später per Helikopter auf einen kanadischen Flugzeugträger gebracht, welcher besser für ihre Aufbewahrung ausgerüstet war als wir.

Die Gattin unseres Kapitäns und seine Tochter befanden sich ebenfalls an Bord der Celerina. Die zwei Frauen nahmen weitgehend an der Pflege der Verletzten teil, welche sich wohl lange an die tröstliche Gegenwart dieser beiden schönen Italienerinnen, die keine Mühe gescheut hatten, erinnern werden.

Am nächsten Tag fuhr der kanadische Flugzeugträger "Bonaventure", eine halbe Meile Leeweg auf Backbord. Das Meer hatte sich beruhigt. Wir fuhren langsam, um die Bordwechsel unter Beibehaltung unserer Richtung vorzunehmen. Ein Luftballet setzte ein und per Helikopter wurden uns zwei Aerzte gebracht, sowie Erste Hilfe Material. Die drei Leichen wurden von den Helikoptern abgeholt, die Schwerverletzten auf ihren Bahren durch die Luft ins Spital und in die ärztlichen Hände des Kriegsschiffs transportiert.

Die Celerina nahm sodann mit den anderen Ueberlebenden ihre Route Richtung Cork in Irland wieder auf.

Unser Funkoffizier, Georg Stoekli, war etwa 80 Stunden andauernd auf Posten geblieben und hatte hunderte von Mitteilungen gesendet und empfangen. Er bekam dafür den wohlverdienten, vom Reeder persönlich überbrachten Dank am Ende der ganzen Rettungsaktion, d.h. für ihn bei unserer Ankunft in Antwerpen.

Es war selbstverständlich, dass wir unsere Kojen und Sitzbänke, sowie auch unsere Kleider mit den Geretteten teilten, alle fanden sich damit ab und die Stimmung war heiter. Bei den meisten handelte es sich um sehr junge Soldaten der 92. Division der

US-Luftwaffe. Sie brachten uns die Grundlagen des Fallschirmspringens bei. Keiner von ihnen würde zögern erneut in ein Flugzeug zu steigen oder abzuspringen. Später erfuhren wir, dass der Schatten des Vietnamkrieges bereits über ihnen lag. Wir waren alle ungefähr gleich alt, einige sogar erst 17.

Mein persönlicher Kontak mit dem damals 44-jährigen Piloten der Super-Constellation war sehr positiv. Wir unterhielten uns über die schwerwiegenden Entscheidungen, die er zu fällen gehabt hatte, insbesondere ob er mit oder gegen die Wellen wassern sollte. Auf dem Rücken der Wellen aufzusetzen, schien vorteilhafter, dabei aber trug der Wind nicht mehr und das Flugzeug drohte zu abrupt zu "fallen". Schliesslich hatte der Pilot intuitiv die richtige Lösung gewählt und beim Aufprall den ganzen Auftrieb behalten. Und wenn er die Aktion wiederholen könnte ? fragte ich ihn. Ich würde versuchen, in der Nähe eines Schiffes aufzusetzen, falls ich dessen Position bekommen könnte. Dieses Gespräch blieb mir stets in Erinnerung, auch wenn sich heute die Kommunikations- und Rettungsmittel Luft-Boden-Meer sehr stark weiter entwickelt haben.



Links der Kapitän Murray. Bei der Frau in der Mitte handelt es um die Stewardesse Carol Gould.

Die Celerina kam am 26 September in Südirland an, etwa 15 Seemeilen südwestlich von Cork. Etwa 20 Leichtverletzte, die noch bei uns an Bord geblieben waren, wurden von Helikoptern abgeholt. Diese brachten uns auch Pakete, die wir mit einem gespannten Tuch auffingen. In meiner Erinnerung handelte es sich dabei neben Nahrungsmitteln auch um Zigaretten und Zahnbürsten.

Die Presse kam in einem kleinen Boot an, welches um unser Schiff tanzte, gespannt auf Bilder und Aussagen. Es war aber keinem von uns auch nur eine Sekunde lang in den Sinn gekommen, Photos von der Rettungsaktion zu machen. Menschenleben gehen vor, und ich bin auch heute noch von der Richtigkeit überzeugt, dass wir Wichtigerem den Vorzug gegeben hatten.

Später erfuhr ich, dass die Schiffsgesellschaft ein von Gil Patric von der amerikanischen OSE unterzeichnetes Telegramm erhalten hatte mit folgendem Inhalt :

*« Please relay to the Captain and crew of the MS Celerina the gratitude of the United States Armed Forces for their heroism in the rescue efforts in the north Atlantic this week. They have earned our admiration and the american people will not forget the seamen of the Celerina and their dedication in the finest tradition of the sea. »*

Wir nahmen unsere Route mit den übrigen Geretteten wieder auf liefeb am 27. September in den Aermelkanal ein . Das Meer war endlich ruhig, sehr zum Wohlgefallen unserer Fallschirmspringer.

Die Gezeitenverhältnisse erlaubten es nicht, rechtzeitig die Nachtschleuse zu erreichen, und wir ankerten für die Nacht vor dem Hafen von Antwerpen.

Früh am nächsten Nachmittag fuhren wir in die Schleuse von Krisschans ein. Ich war auf meinem Posten auf Vorderdeck zusammen mit dem ersten Offizier. Am Kai wartete eine Menge Neugieriger und wir wurden von zahlreichen Photographen mit ihren Blitzlichtern empfangen. Die Celerina legte an und wartete auf die Flutung des Beckens.

Jemand fragte, ob wir Französisch sprachen. Ich war der einzige dieser Sprache auf der Vorderback und wurde sofort von Radio- Fernseh- und Zeitungsjournalisten mit Fragen überhäuft. Sie wurden leider alle enttäuscht, da wir Order hatten, unsere Erklärungen für später zu behalten und der warnende Blick des verantwortlichen Offiziers mahnte mich freundlich aber bestimmt daran.

Es war 16h00 Uhr als die Celerina am Posten 123 im Hafen von Antwerpen anlegte. Das Manoeuver fand vor mehr als 300 Personen statt, die auf unser Schiff gewartet hatten. Darunter viele Uniformierte und Offizielle sowie Journalisten, aber keine Schaulustigen. Da wir vom Ausland kamen, befanden wir uns selbstverständlich in der Grenz- und Zollzone.

Bei unsererAnkunft in Antwerpen befanden sich also noch etwas mehr als 20 Gerettete an Bord der Celerina. Sie wurden von Bussen erwartet. Wir erfuhren, dass wir am Abend zu einer Konferenz und einem Dinner geladen waren.

Letzteres fand im Dock-Hotel statt und die amerikanische Armee hatte sich grösste Mühe gegeben, dem Anlass gerecht zu werden. Wir assen und tranken bis zum Umfallen, Matrosen und Soldaten gemeinsam, wir lachten und sangen, tauschten unsere Adressen und Mützen aus und schworen einander, uns wieder zu sehen, einander niemals zu vergessen.

Was wir erlebt hatten, blieb lange die grösste Rettungsaktion innerhalb des Nordatlantiks in der Folge der Notwasserung eines Flugzeuges. Nie zuvor hatte es so zahlreiche Gerettete gegeben. Vergessen wir dabei jedoch nicht, dass trotz aller Anstrengungen von den 68 Passagieren und 8 Crewmitgliedern des Flugzeugs doch beinahe 30 Menschen den Tod fanden, Männer, Frauen, Mannschaft, Zivilisten, Soldaten und leider auch alle Kinder.

Auf einer der Webseiten mit Protokollen von Flugzeugabstürzen kann man die Geschichte der Wasserung dieser Super- Constellation nachlesen. Aus der Zusammenfassung geht hervor, dass im Motor Nr. 3 ein Feuer entstanden war, welches zwar gelöscht werden konnte, aber der Motor war danach ausser Betrieb. Später fiel der Motor Nr. 2 aus wegen einer Fehlhandlung des Mechanikers. Zuletzt verlor der Motor Nr. 2 an Kraft, dann fiel auch er aus und der Pilot war zur Notwasserung gezwungen. Beim Aufprall auf das Meer brach der linke Flügel und die Kabine füllte sich sehr rasch mit Wasser. Die Maschine sank innerhalb von 10 Minuten, mit der Nase voran.

Nachdem wir unsere Lieferung ausgeladen hatten, setzten wir Kap auf Louisiana, Lake Charles. Von diesem kleinen amerikanischen Hafen aus hatten wir eine Ladung Korn nach Indien zu bringen. Dabei mussten wir nahe an Kuba vorbei, es war die Zeit der Krisenspannung zwischen diesem Staat, seinem grossen Verbündeten und den USA. Wie auch während des letzten Weltkriegs errichteten wir am Heck der Celerina eine grosse Holztafel, bemalt mit einer riesigen Schweizer Flagge. Nachts war das Symbol unserer Neutralität beleuchtet da wie Gefahr liefen, von der einen oder anderen der streitenden Parteien versenkt zu werden.

Wir behielten die Flagge aufrecht bis zu unserer Ankunft in Madras (heute Chennai), da mittlerweile auch eine Krise zwischen Indien und China ausgebrochen war.

Am 20. Dezember 1962 übergab General Royal Hatch im Namen der US Air Force unserem Kapitän Domenico Lugli eine Gedenkplaquette sowie eine weitere Gedenktafel der US Army mit allen Namen unserer Mannschaft.

Der amerikanische Generalkonsul überbrachte seinerseits jedem von uns einen Dankbrief der US Army und der US Air Force, sowie einen Scheck. Die Höhe desselben war je nach Rang ausgestellt, und ich selbst erhielt US\$ 10.-, was damals etwa CHF 45.- entsprach. Damit konnte man zu jener Zeit in Indien ein rauschendes Fest feiern. Den schönsten Dank aber hatten wir schon lange vorher in den Augen der Menschen gefunden, die wir dem Meer entreissen konnten.

Fast 50 Jahre später stelle ich fest, dass jeder von uns seiner Wege gegangen ist, und dass das Sprichwort "aus den Augen aus dem Sinn" wieder einmal bewahrheitet. Sicher war Vietnam dazwischen gekommen, wie schon erwähnt, und einige sind wohl dort geblieben, aber nicht alle...

Tatsächlich bin ich dank Internet zufällig auf den Auszug eines Buches gestossen, welches einer der Geretteten mit Namen Fred Caruso veröffentlicht hat, und ich habe

mich durch die angegebene e-mail Adresse an ihn gewandt. Er hatte seinerseits nie zuvor mit einem Mitglied der Mannschaft der Celerina Kontakt gehabt.

Fred's Text (siehe [www.bornagainirish.com](http://www.bornagainirish.com)) ist sehr ergreifend. Er gibt uns die ausserordentliche Gelegenheit, nachzulesen was in Kopf und Körper eines Verunfallten vorgeht, der im Eiswasser des Nordatlantiks auf Rettung wartet und hofft.

Das 276-seitige Buch trägt den Titel "Born again Irish", ISBN 978-0-9785471-0-3, und sein Inhalt wäre wohl zu einer Verfilmung geeignet.

P-A.Reymond ©  
31. Oktober 2011