

## M/S «Celerina» rettet 48 Überlebende einer Flugzeugkatastrophe

In der Nacht vom 23. auf den 24. September spielte sich auf dem Nordatlantik eine Tragödie ab, die während Tagen die Spalten der Weltpresse füllte. Das schweizerische Hochseeschiff «Celerina» war einem Flugzeug zu Hilfe geeilt, das mit 78 Passagieren zufolge Motorendefekts auf das Wasser niedergehen musste. In einer bewundernswerten Aktion konnten 48 Passagiere gerettet werden. Die Rettungsaktion in ihrer ersten Phase gelang vor allem dank dem Einsatz des Funkers auf der «Celerina». Mit ihm konnten wir in der Zwischenzeit Verbindung aufnehmen. Georg Stöckli, dreissigjährig, ist gebürtig aus



Georg Stöckli, Funker der «Celerina»

Pfeffingen und wohnt in Aesch (Baselland). Schon als Schulentlassener absolvierte er einen Funkerkurs, konnte diesem Beruf aber wenig Begeisterung abringen! Er wurde Radioelektriker, hörte dann viel von Schweizer Schiffen auf dem Meer (was weiter nicht überrascht, ist doch der Gemeindeverwalter von Aesch, Hans Jurt, selbst ein ehemaliger Funker, der mit Schweizer Schiffen die sieben Meere befuhr) und ging schliesslich in die Bremer Schiffs-fahrtsschule. Anschliessend legte er in Bern 1956 die Funkerprüfung ab. Darauf fuhr er an Bord der «Cristallina», der «Carona» und der «Regina», die der Schweizerischen Reederei AG in Basel gehören, und schliesslich für die «St. Cergue» und «Nyon» der Suisse-Atlantique SA in Lausanne. Hierauf musterte er ab, um sich wieder in Aesch niederzulassen. Einem Rufe «seiner» Reederei Folge leistend, fuhr er als Ablöser auf der «Celerina». Georg Stöckli erzählt uns mit eigenen Worten, wie die Hiobsbotschaft auf ihn zukam und wie sich das Schiff in den darauffolgenden Stunden verhielt. Unserem Autor und der gesamten Besatzung der «Celerina» sei auch an dieser Stelle warmer Dank ausgesprochen. Das Schiff hat für die Schweizer Flagge auf hoher See grosse Ehre eingelegt.

A. B.

Es war Sonntag, den 23. September 1962. Die M/S «Celerina» befand sich mit 12 000 t Getreide auf der Rückreise von Port Churchill in Kanada nach Antwerpen. In den letzten Tagen hatten wir zwei heftige Stürme, wie sie im Nordatlantik üblich sind, erlebt, und wir freuten uns auf das uns gemeldete schöne Wetter. Ich hatte meine letzte Wache von 20.00 bis 22.00 GMT. Aus dem Empfänger tönte der gewohnte Lärm vom Funkverkehr unzähliger Schiffs- und Landstationen, und ich war eben dabei, die Lohnabrechnungen und das Inventar vorzubereiten, denn in Antwerpen wollte ich abmustern. Plötzlich, um 21.20 GMT, hörte ich das Dringlichkeitszeichen «XXX» von der irischen Küstenfunkstelle Valentiaradio. Obwohl die Zeichen gut lesbar waren, wurde die Sendung doch erheblich gestört durch den Funkverkehr anderer Stationen.

«XXX von Valentiaradio = Folgendes erhalten von Shannon Airport um 2117 GMT beginnt Alert (Alarmbereitschaft) ... Letzte Position 54.05 Nord 30.30 West um 2048 GMT ... 167 Knoten ... 76 RES ... Motoren Nr. 1 und 3 ausgefallen Ende 232117z = Repetition der Zahlen: N6923C via 54 Nord 30 West 53 Nord 20 West 5000 54.05 Nord 30.30 West Tas 167 Sob 76+.»

Aus dieser gestörten Meldung liess sich nun folgendes mit einiger Sicherheit feststellen: Die Superconstellation «Flying Tiger», von Gander in Neufundland auf dem Weg nach Europa, hat Motorendefekt und befand sich um 20.48 GMT bei 54.05 Nord 30.30 West; sie hat 76 Personen an Bord und fliegt mit einer Geschwindigkeit von 167 Knoten in 5000 Fuss Höhe und versucht nun über 54 Nord 30 West, 53 Nord 20 West zu fliegen, um vermutlich in der Nähe des Atlantik-Wetterschiffes 4YJ (Juliet) niederzugesen. Solche Meldungen sind auf dem Nordatlantik relativ häufig zu hören und haben meistens zur Folge, dass eine Anzahl Schiffe am angegebenen Unfallort tagelang suchen, um im besten Fall noch einige Ölflecken zu finden.

Nach einem Vergleich auf der Seekarte mit der jetzigen Meldung gab mir der Kapitän unsere eigene Position von 21.00 GMT an, zur Weiterleitung via Valentiaradio an Shannon Airport. Leider rief ich längere Zeit vergeblich nach Valentiaradio, denn zu dem immer noch starken Funkverkehr auf der Notfrequenz kamen noch beträchtliche atmosphärische Störungen hinzu. Nach einiger Zeit bekam ich Kontakt mit dem Wetterschiff «Juliet», das ausser dem Wetterdienst auch der Flugsicherung dient und direkte telephonische Verbindung mit Shannon Airport hatte, und gab ihm unsere Position zur Weiterleitung. Für die meisten Schiffe ist die Funkwache um 22.00 GMT zu Ende, und das Autoalarm-Gerät wird eingeschaltet. Sollte sich ein Unfall während der Zeit ereignen, da die Funkstationen nicht besetzt sind, sendet die betreffende Station oder eine andere das Alarmsignal aus, was bewirkt, dass das Autoalarm-Gerät ausgelöst wird und auf der Kommandobrücke wie auch in der Funkerkabine eine Glocke zu läuten beginnt. Damit ist man bereits informiert, dass jemand in Not ist; der Empfänger wird eingeschaltet, um die zwei Minuten nach dem Alarmsignal ausgestrahlte Meldung zu hören. In unserem Fall stand fest, dass das Flugzeug immer näher kam und die «Celerina» in einer möglichen Rettungsaktion unmittelbar einzugreifen hatte. So blieb ich am Empfänger sitzen, um auf weitere Meldungen zu hören. Um 22.18 GMT vernahm ich dann das



Alarmsignal, und zwei Minuten später wurde folgende Notmeldung von Valentiaradio ausgestrahlt:

«SOS von Valentiaradio = Folgendes von Shannon Airport um 2220 GMT beginnt Superconstellation Flying Tiger N6923C mit Vorbereitung zur Bruchlandung in Position 54 Nord 24 West um 2212 GMT ein Motor arbeitet noch Personen an Bord 76 Alle Schiffe in der Nähe bitte zur Suche vorbereiten Ende 232220 GMT+.»

(232220 GMT heisst: 23. September um 22.20 Greenwich Mean Time. Zählt man eine Stunde dazu, so erhält man Schweizer Zeit.)

Um 22.28 GMT erhielt ich vom Wetterschiff «Juliet» folgenden Funkspruch:

«Von Shannon Airport an M/S Celerina = Wollen Sie bitte nach 54.10 Nord 24.05 West fahren, wo das Flugzeug bereits notgelandet ist +.»

Diese Meldung, wie natürlich auch alle andern, brachte ich gleich dem Kapitän in den Kartenraum, und bald war festgestellt, dass wir nur 64 Seemeilen (ca. 120 km) vom Unfallort entfernt waren. Wir konnten also frühestens in fünf Stunden dort sein. Der Kapitän änderte gleich den Kurs, und so schnell wie möglich fuhren wir zur angegebenen Stelle. Ein entsprechender Funkspruch wurde auch via Wetterschiff «Juliet» an Shannon Airport für die Suchflugzeuge durchgegeben. Der Pilot der Superconstellation, Mr. John D. Murray, erzählte mir nach seiner Rettung, er habe versucht, mit zwei Motoren nach Shannon zu fliegen, zweifelte aber etwas später am Gelingen und wollte dann das Wetterschiff «Juliet», das auf halbem Wege lag, anfliegen, um in seiner Nähe niederzugehen. Erst als der dritte Motor auch zu spuken begann, blieb ihm keine andere Wahl, als sofort auf bestmögliche Weise auf das Wasser abzusetzen. Als er noch in telephonischer Verbindung mit dem Flugplatz stand, meldete sich ein anderes Flugzeug auf Gegenkurs, also von Europa nach Gander, und teilte ihm mit, dass es sofort den Kurs geändert habe, um in seine Nähe zu fliegen und die Notlandung der Superconstellation zu beobachten. Es war auch bald zur Stelle, stellte die genaue Position des gewässerten Flugzeuges fest und gab sie an Shannon Airport weiter, welcher sie wiederum via Valentiaradio und das Wetterschiff «Juliet» an die Schifffahrt weiterleitete. In der Folge kreiste das Flugzeug einige Stunden um den Unfallort, warf Leuchtbojen ab und gab rote und weisse Licht-

signale, um sich den sich nähernden Schiffen bemerkbar zu machen. Gleichzeitig starteten Suchflugzeuge von Shannon Airport, unter anderem auch ein Wasserflugzeug, um die ganze Rettungsaktion zu leiten, das Meer abzusuchen und gesichtete Rettungsboote zu markieren. Die See war noch tief aufgewühlt vom letzten Sturm und die Wellen bis sechs Meter hoch. Unter diesen Umständen hatte das Wasserflugzeug keine Chancen zum Wassern. Inzwischen meldeten sich auch andere Schiffe in der Nähe, gaben ihre Position bekannt und teilten mit, dass sie mit voller Geschwindigkeit zum Unfallort fuhren. In die Nähe gekommen, meldete sich ein englisches Schiff, die «Manchester Progress», und fragte mich an, ob ich auf der Telephonie-Frequenz 2182 Kcs mit den inzwischen eingetroffenen Suchflugzeugen Verbindung aufnehmen könne. Leider musste ich verneinen, denn es standen mir nur Mittel- und Kurzwellen-Telegraphie zur Verfügung. Der Funker der «Manchester Progress» anerbote sich sogleich, mir zu helfen, denn er verfügte über einen Telephoniesender und konnte mit den Suchflugzeugen direkte Verbindung herstellen. Die Suchflugzeuge telephonierte nun zur «Manchester Progress» und diese wiederum telegraphierte zur «Celerina» und umgekehrt.

Via «Manchester Progress» baten wir nun die Suchflugzeuge, Signallichter abzuwerfen. Dem wurde auch Folge geleistet, und um 01.15 GMT wurden drei rote und weisse Leuchtraketen gesichtet und der Schiffskurs entsprechend berichtigt. Die Suchflugzeuge wurden wiederum via «Manchester Progress» davon in Kenntnis gesetzt, und gleichzeitig gaben wir unsere momentane Position bekannt. Bald wurden wir aufgefordert, mit unserem Scheinwerfer Erkennungssignale zu geben, und nach einiger Zeit hörten wir ein Flugzeug näherkommen. Es kreiste über unserem Schiff und zeigte uns die genaue Richtung an, indem es uns vorausflog. Beinahe zur gleichen Zeit erhielten wir Meldung, dass ein Rettungsfluss mit Überlebenden gesichtet und markiert worden sei.

Um 02.55 GMT entdeckten wir die ersten Leuchtbojen und etwas später ein schwaches, sich bewegendes Licht, das oft für längere Zeit verschwand. Aber erst um 03.30 GMT konnte das schwache Lichtlein eindeutig als dasjenige des Rettungsflusses identifiziert werden. Bald erfasste auch unser Scheinwerfer das Boot, und dessen gelbe Farbe leuchtete grell aus dem Grau der Nacht und der



Während der Rettungsaktion. Die Überlebenden der Superconstellation befinden sich nun an Bord des schweizerischen Motorschiffes «Celerina», von wo die Verletzten mit Helikoptern nach dem Festland gebracht werden.  
Associated Press Photo



Wellen. 04.20 GMT lag es dann endlich neben dem Schiff, doch konnte es nicht gefasst werden und wurde wieder von Wind und Wellen abgetrieben. Immerhin war unser Scheinwerfer immer darauf gerichtet, um es nicht wieder zu verlieren. Es schien ziemlich viele Personen zu tragen, einige schrien und winkten uns zu. Erst nach einigen Manövern gelang es uns, das Rettungsfloss auf die dem Wind und den Wellen abgewandte Seite zu bekommen. Eine von unseren Matrosen zugeworfene Leine konnte festgehalten werden, und das Floss wurde zum Schiff gezogen und festgemacht. Das war um 04.40 GMT. Man kann sich vorstellen, wie den Leuten zu Mute war, nachdem sie mehr als sechs Stunden im Floss verbracht hatten, von den Wellen umhergeworfen und bis zur Brust im Salzwasser; dabei waren etliche ziemlich schwer verwundet. Das Floss war so voll mit Überlebenden, dass es unmöglich war, jemand vom Schiff hinunter zu schicken. Eine Strickleiter, ein Netz und einige Leinen mit einer Hosenboje wurden hinuntergelassen und diejenigen, die noch fähig waren, sich selbst festzuhalten, wurden schnell und sicher von kräftigen Matrosenhänden an Deck gezogen. Erst als es ein wenig Raum gab im Floss, konnten der riesenhafte Zimmermann, H. Wunderlin aus Mumpf, und der Matrose Spampinato hinuntersteigen, um den Schwachen und Schwerverletzten zu helfen. Das Schiff rollte ganz beträchtlich, und durch den hohen Seegang wurde das Floss manchmal bis zur Reeling emporgehoben, um plötzlich wieder fünf bis sechs Meter tiefer zu fallen. Es dauert beinahe eine Stunde, bis alle an Bord waren. Spontan stellte jedermann seine Kabine zur Verfügung. Kaffee wurde gekocht, Cognac ausgeschenkt und die Verwundeten behandelt. Selbst Frau und Tochter des Kapitäns D. Lugli, die sehr an Seekrankheit litten, halfen tatkräftig mit und sprangen überall ein, wo Not am Manne war. Keiner stand zurück, alle gaben von ihrer eigenen Wäsche trockenes Zeug, um die Geretteten zu kleiden. Bewunderung gebührt beiden Teilen, alle hielten sich tapfer. 51 Personen waren im Floss, drei leider schon tot. Viele Stunden später sind von anderen Schiffen noch 9 Leichen aus dem Meer gezogen worden, 16 werden vermisst und vier weitere Rettungsboote wurden leer gefunden. Beinahe alle Passagiere der Superconstellation waren junge amerikanische Soldaten, Fallschirmabspringer, doch befanden sich auch einige Frauen und eine Mutter mit zwei kleinen Kindern im Flugzeug. Unter den Überlebenden befand sich auch ein Armeearzt, der sich, selbst schwer verwundet, auf dem Schiff von Kabine zu Kabine schleppte, um fachkundige Hilfe zu leisten. Glücklicherweise waren genügend Medikamente und Verbandstoff vorhanden, um fürs Erste zu genügen. Von Shannon wurde mir mitgeteilt, dass ein kanadischer Flugzeugträger, die «Bonaventure/CGLE», unterwegs sei und im Laufe des Montagnachmittags bei uns eintreffen sollte.

Ein amerikanischer Armee-reporter, selbst unter den Überlebenden, hielt später in einem Bericht fest, was sich vom ersten Motorendefekt bis zur Rettung abspielte. Lassen wir ihn selbst erzählen:

«Vier Stunden nach unserem Abflug von Gander in Neufundland versagten zwei Motoren den Dienst. Beim Motor Nr. 1 flog der Propeller fort und Nr. 3 fing Feuer. Trotzdem das Flugzeug noch zwei Motoren hatte und so noch längere Zeit fliegen konnte, übten die Stewardessen Notlande-Drill. Die Stimmung an Bord war sehr gut und manch junger Soldat – die meisten flogen das erstmal nach Übersee – scherzte mit den Stewardessen. Es war schon

Nacht, als ein dritter Motor anfang, Funken zu sprühen. Plötzlich ein Knall, und der Motor stand still. Der Pilot, John Murray, sprach über die Bordlautsprecher zu den Passagieren und teilte ihnen mit, dass er auf dem Atlantik niedergehen müsse. Das Licht wurde ausgeschaltet, damit sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnen konnten. Man fühlte, wie das Flugzeug schnell an Höhe verlor, und schon bald hörte man aus dem Lautsprecher: «Achtung, bereit zum Aufsetzen». Gleich darauf erfolgte der harte Aufprall. Es entstand keine Panik, aber jedermann bemühte sich, so schnell wie möglich das sinkende Flugzeug zu verlassen. Ein heftiger Wind wehte, die Wellen gingen hoch und im Dunkel der Nacht war nichts zu sehen als sich abmühende Schwimmer. Nur die Rufe nach den Booten waren zu hören. Ein Rettungsfloss, das auf der linken Seite herantrieb, war im Nu voll mit erschöpften Schwimmern. (Normalerweise fasst solch ein Boot 20 Personen, jetzt waren 51 darin untergebracht.) Beinahe 6 Stunden wurde diese Menschenmasse von den Wellen umhergeworfen, oft mit Salzwasser übergossen und viele standen brusttief im Wasser. Langsam nur verging die Zeit, doch die über unseren Köpfen kreisenden Suchflugzeuge gaben uns Mut und Hoffnung auf baldige Rettung. Das Rettungsboot lag leider verkehrt im Wasser und die Notausrüstung befand sich auf der unteren Seite. Die Taschenlampe des Flugkapitäns, die er im letzten Moment noch aus dem Flugzeug geholt hatte, erwies sich als einziger lebensrettender Gegenstand.

Nur wenige konnten sich bewegen, jene in der Mitte des Bootes hatten die Köpfe über Wasser zu halten und die auf der Seite versuchten, mit Hüten und Plastiksäcken Wasser zu schöpfen. Es war aber hauptsächlich das Verdienst des Flug navigators S. Nicholson, dass das Wasser im Boot ab- und nicht zunahm. Manchmal wurde das Floss wie ein Kreisel herumgewirbelt und hoch auf den Wellenkamm getragen, um gleich wieder in ein Wellental zu versinken. Es war in jenen Augenblicken, dass das Floss zwischen zwei Wellen beinahe in der Mitte zusammengefaltet wurde und die Menschen darin zusammenpresste. Stöhnen und Schreien waren die Folge. Oft waren Rufe zu hören «Ein Schiff kommt», doch stellte sich immer wieder heraus, dass es sich um eine Leuchtboje oder einen Stern handelte. Selbst der Mond wurde zuerst als ein Schiff angesehen. Das erste Zeichen der nahenden Hilfe war das grüne Positionslicht der «Celerina». Es war nahezu eine Stunde später, als der Schiffsscheinwerfer, von der Taschenlampe des Piloten geleitet, das Rettungsfloss erfasste. Der Schiffskapitän sagte später: «Wäre die Taschenlampe nicht gewesen, wir hätten viel länger suchen müssen.»

Ein paar Stunden länger suchen hätte bedeutet, dass mehr Personen umgekommen wären. Die Wassertemperatur war um 9 bis 10 Grad Celsius. Erst als das Floss mit den Überlebenden auf dem Wasser schwamm, kam eine leichte Panikstimmung auf, doch versuchte man während der ersten Stunden die Stimmung etwas in Schwung zu bringen. Man sang, versuchte zu scherzen und zeitweise beteten alle. Von den 51 Überlebenden in dem einen Boot waren 5 Frauen und 46 Männer, drei sind ihren Verletzungen erlegen.» – Soweit der Bericht von Peter Foley.

Montag morgen meldete sich das Passagierschiff «Mauritania» und anbot seine Hilfe, die wir leider ablehnen mussten; einen Doktor hatten wir bereits an Bord, und eine Evakuierung von Schiff zu Schiff war des hohen



Seegangs wegen nicht möglich. Wir fuhren dann dem Flugzeugträger entgegen, und um 14.00 GMT kam der erste Helikopter über unser Schiff und liess Medikamente und zwei Ärzte zum Schiff hinunter. Später, als der Flugzeugträger ebenfalls neben uns lag, wurden 4 Schwerverletzte und 3 Tote mit dem Helikopter zum Flugzeugträger gebracht. Spät am Abend fuhren wir weiter Richtung Antwerpen, denn der Flugzeugträger konnte mangels Brennstoff nicht länger bleiben.

Zwei Tage später zeigte sich, dass einige der Geretteten an schweren Hautentzündungen litten. Als das Flugzeug auf dem Wasser aufprallte, wurde ihm ein Flügel abgerissen und dessen Brennstofftanks entleerten sich ins Meer. Die Kleider der Schwimmenden sogen sich gleich voll mit Salzwasser und Flugbenzin, und während der 6 Stunden im Floss mit seinen heftigen Bewegungen wurde die Haut (hauptsächlich der Beine) aufgelöst und wundgerieben. — Diese Leute bedurften sofortiger Spitalpflege und konnten nicht bis Antwerpen mitgenommen werden. Da wir inzwischen in die Nähe von Irland gekommen waren, mussten wir wiederum um Helikopter-Unterstützung bitten beim «Southern rescue cooperation center Plymouth». Treffpunkt war Cork in Südirland. Am 26. September 09.00 GMT waren wir 8 Meilen von Galley-Head in Cork und warteten auf die Helikopter, die weitere Medikamente und einige Lebensmittel brachten und weitere 17 Verletzte nach Penzance bei Landsend evakuierten. Wiederum konnten wir die grossartige Leistung der Helikopter-Mannschaft bewundern, die schnell und präzis Ki-

sten und Schachteln aufs Schiff hinunter liess und mittels eines kleinen Aufzuges an einem Drahtseil die Verletzten hochzog und sie an Land brachte, um gleich wieder zurückzufliegen. Schon am frühen Nachmittag war alles Material an Bord und die Verletzten an Land gebracht. Gegen Abend konnten wir unsere Fahrt fortsetzen. Am 28. September mittags waren wir im Hafen von Antwerpen, wo die restlichen 27 Geretteten von der amerikanischen Armeebehörde in Empfang genommen wurden. Am gleichen Abend wurde die ganze Mannschaft der «Celerina» von den Amerikanern zu einer Party ins Dock-Hotel eingeladen, wo auch eine Pressekonferenz abgehalten wurde.

Dank und Anerkennung gebührt allen, die so tatkräftig am Gelingen dieser grossartigen Rettungsaktion mitgeholfen haben; vor allem der Küstenfunkstelle Valentiaradio, dem Wetterschiff «Juliet», der «Manchester Progress», den Suchflugzeugen, den Helikopter-Mannschaften und nicht zuletzt der Besatzung der «Celerina» mit ihrem Kapitän. Zu wünschen übrig bliebe nur noch eine im allgemeinen bessere Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften und der Seeschifffahrt. Auch eine bessere Beachtung von Artikel 35 des «Internationalen Telegraphenreglements» betreffend die Priorität der Telegramme wäre sehr wünschenswert! Ein paar Stunden nach der SOS-Meldung schon setzte eine Flut von Pressetelegrammen ein von Zeitungsagenturen mit Anfragen für sensationelle Berichte. Es war dies eine unnötige Belastung der Küstenfunkstelle wie auch der Bordfunkstelle. Georg Stöckli

## Internationaler Donautag 1962

Wie bereits in der Septemhernummer von «Strom und See» kurz erwähnt, fand am 18. und 19. September in Linz ein Internationaler Donautag statt. Organisiert war die Veranstaltung durch den Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein—Main—Donau, der das Jubiläum seines zehnjährigen Bestehens feiern konnte.

Den Auftakt bildete ein Eröffnungsempfang, der am 18. September vom jubelnden Verein gegeben wurde. Der 19. September war der eigentlichen Tagung reserviert. Sie begann mit der Begrüssung durch Komm.-Rat **E. Minikus**, Präsident des Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsvereins Rhein—Main—Donau, der Verkehrsfachleute aus zwölf Ländern willkommen heissen konnte. Im Reigen der Begrüssungsansprachen fuhr Dr. **K. P. van der Mandele**, Präsident der Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes, Rotterdam, fort. Seine Worte waren an Europäer gerichtet, Donau- und Rheineuropäer: Die Verbundenheit der Rheinländer mit dem Donaoraum liege in dem gemeinschaftlichen Ursprung und in der Gegenläufigkeit der beiden Ströme bedingt, wobei man sich aber stets vor Augen halten sollte, dass «Gegenteil» in Wirklichkeit nur der andere Teil von uns selbst sei. Dr. **M. Kusu** von der Commission du Danube, Budapest, gab einen kurzen Überblick über die mannigfaltigen Aufgaben, mit denen sich die Donaukommission zu beschäftigen hat. Man denke an die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten, die ein Wasserweg eröffnet, der von Sulina am Schwarzen Meer bis nach Rotterdam an der Nordsee reicht. Es sei sicher, dass diese neue Verbindungsstrasse dereinst auch zu einer besseren Verständigung zwischen den Völkern beitragen wird. Der Nürnberger Oberbürgermeister und Präsident des Deutschen Kanal- und Schiff-

fahrtsvereins Rhein—Main—Donau e.V., Dr. **A. Urschlechter**, zeigte anhand interessanter historischer Einzelheiten aus den Anfängen der Donauschifffahrt, wie in diesem Raum schon in frühen Zeiten die ersten Gedanken über nationaler Zusammenarbeit aufgekommen waren. Heute und in der Zukunft sei in der Verwirklichung der Grossschifffahrtsstrasse in friedlicher Zusammenarbeit für Europa, den gemeinsamen Kontinent, ein Werk zu gestalten, das, einmal abgeschlossen, die bedeutendste Wirtschaftsader für die Schifffahrt des kommenden Europa sei.

Bei den Tagesreferenten machte Dipl.-Ing. **G. Beurle**, Präsident des Österreichischen Wasserwirtschaftsverbandes, Wien, den Anfang mit dem Thema «Donaustaat Österreich — Mittlerstellung und Randlage». Er führte aus, die 300 km lange österreichische Hauptstrecke der Donau, im Westen durch Passau, im Osten durch Wien begrenzt, sei die Hauptverkehrsrichtung in Österreich. Durch diese Struktur erschienen Land und Leute berufen, Westen und Osten kulturell und wirtschaftlich zu verbinden. Andererseits sei die heutige ausgesprochene Randlage Österreichs an der Grenze zweier Wirtschaftssphären mit erheblichen Problemen verbunden. Die Notwendigkeit billiger Massengüterwege zu den Seehäfen müsse deshalb unterstrichen werden. Die Fertigstellung des Rhein—Main—Donau-Kanals sei eine der dringendsten Forderungen Österreichs.

Als nächster Redner sprach der Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt, Dr. **N. Jaquet**, über «Die Aufgabe der Wasserstrassen im Rahmen europäischer Zusammenarbeit». Seine mit grosser Aufmerksamkeit verfolgten Ausführungen lassen sich am zweckmässigsten in dem von ihm aufgestellten 10-Punkte-Pro-