

KATASTROPHEN

Die Seelenverkäufer

Wer ist schuld am Untergang der „Pamir“? Vor genau 50 Jahren lief das deutsche Segelschulschiff zu seiner letzten Reise aus. Das Unglück, bei dem 80 Seeleute starben, gilt bis heute als Schicksalsschlag. Jetzt aufgetauchte interne Unterlagen belasten Eigner und Reeder schwer. *Von Hauke Goos*



Deutscher Viermast-Windjammer „Pamir“ (1952)

Der Mann, der die „Pamir“ überlebt hat, sitzt in seiner Wohnstube, auf der Holzbank vor dem Fenster, und wartet. Karl-Otto Dummer hat weiße Haare, einen weißen Bart und muskulöse Arme, man sieht ihm die Kraft an, die er mal hatte.

Über dem Sofa hängt ein großes Ölgemälde. Auf dem Bild ist die „Pamir“ zu sehen, unter vollen Segeln. Dummer wuchtet sich hoch, er steht jetzt ganz dicht vor der Viermastbark. Hinten, am Heck des Schiffs, regnet es, vorn scheint die Sonne. „Großartig“, sagt Dummer. Das Schiff ist sein Leben, bis heute.

Seit 50 Jahren stellt sich Karl-Otto Dummer dieselben Fragen. Warum, sagt er heiser, ging die „Pamir“ 1957 unter? Warum legte sie sich im Sturm auf die Seite, immer weiter, bis sie schließlich nicht mehr hochkam? Warum sank sie so schnell? Wie konnte es kommen, dass die Mannschaft von dem Orkan überrascht wurde?

Er lässt sich wieder auf die Bank fallen. Auf dem Tisch vor ihm liegt ein DIN-A4-Ordner. Briefe sind darin, Sitzungsprotokolle, Aktennotizen. Interne Unterlagen, nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Viele tragen den Vermerk „vertraulich“.

Dummer ahnt, dass zwischen den Briefen und Aktennotizen womöglich die Antworten auf seine Fragen stecken.

Bis heute gilt der Untergang der Viermastbark als „höhere Fügung“. Ihr Schicksal gehört zu den Gründungsmythen der Bundesrepublik, das negative Spiegelbild zum „Wunder von Bern“.

Tatsächlich hat die Katastrophe mit „höherer Fügung“ nichts zu tun. Eher schon mit grober Fahrlässigkeit, mit einer verhängnisvollen Mischung aus Verantwortungslosigkeit, Gleichgültigkeit, Inkompetenz und Leichtsinn.

1957 ist ein Wirtschaftswunderjahr. Deutschland berauscht sich am Wiederaufbau. Im Frühjahr werden in Rom die Verträge für die Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unterzeichnet, im Herbst gewinnt Konrad Adenauers CDU bei der Bundestagswahl die absolute Mehrheit. Deutschland ist immer noch Fußballweltmeister.

Die Viermastbark, 1905 gebaut, ist in diesem Jahr schon ein Anachronismus. Sie sollte eigentlich 1950 verschrottet werden. Weil man aber den Stolz der deutschen Segelschiffahrt nicht einfach zum Abwracker schleppen wollte, erklärten sich deutsche Reeder bereit, die „Pamir“ ebenso wie die nahezu baugleiche „Passat“ als Schulschiffe zu nutzen. Die Arbeit auf einem Segelschiff, hieß es, sei eine „Härteprobe“ für Charakter und Disziplin, die Ausbildung sei ausdrücklich als „Bestauslese“ gedacht.

Die Idee mit dem Schulschiff ist eine sentimentale Geste. Sie soll sich allerdings auch rechnen.

Es ist die Tragik der „Pamir“ und der 80 Mann, die mit ihr auf See bleiben, dass sie

in diesen Konflikt zwischen nostalgischer Seefahrtromantik und Rentabilitätsdenken geraten.

Das Seeamtsgericht Lübeck wird Anfang 1958 zu dem Ergebnis kommen, das Schiff sei in einwandfreiem Zustand gewesen. „Es sind keine Anhaltspunkte für die Annahme gegeben, dass der Erhaltungszustand des Schiffskörpers bei dem Untergang eine nachteilige Rolle gespielt hätte“, heißt es im Abschlussbericht.

Das ist, wie sich jetzt belegen lässt, ein Irrtum.

nen sinnlosen, vermeidbaren Tod starben. Der „Schicksalsschlag“ war in Wirklichkeit ein Unglück, das sich leicht hätte verhindern lassen. Das Schiff hätte niemals auslaufen dürfen.

Karl-Otto Dummer, der Überlebende, sitzt noch immer auf der Bank in seinem Wohnzimmer. Draußen setzt jetzt Regen ein, sacht fallen die Kirschblüten zu Boden. Er hat noch Wäsche auf der Leine, aber er rührt sich nicht.

Dummer war 24, als er den Untergang überlebte. Er trieb auf dem offenen Ozean,



Überlebender Schiffskoch Dummer: „Den Untergang in Kauf genommen“

Dem Bremer Schriftsteller Johannes K. Soyener ist es zu verdanken, dass es zum Untergang der „Pamir“ neue, überraschende Antworten gibt. Soyener, 61, ist selbst Hochseesegler, dreimal hat er den Atlantik überquert. Mitte der achtziger Jahre entdeckte er in einer Buchhandlung den Bericht des Seeamts Lübeck, 327 Seiten stark. Von Anfang an hatte er das Gefühl, dass der Bericht mehr Fragen aufwirft, als er beantwortet, dass irgendetwas nicht stimmt.

Soyener fand heraus, dass die Akten der Eignerin, der Stiftung „Pamir und Passat“, im Bremer Staatsarchiv lagern, 13 Archivkartons, insgesamt 61 Verzeichnungseinheiten. Durch Zufall waren sie dort gelandet, nachdem der Anwalt der Stiftung gestorben war. Auf Grundlage dieser Dokumente hat Soyener einen Roman geschrieben („Sturmlegende. Die letzte Fahrt der Pamir“, erschienen im Gustav Lübbe Verlag), und wenn man die Unterlagen sichtet, kann man eine Dokumentation erstellen, die belegt, dass die 80 Männer ei-

litt Durst, sah Kameraden sterben. Nach drei Tagen fischten ihn Retter aus dem Wasser. Jetzt ist er 74. Vor ein paar Jahren haben die Ärzte bei ihm Kehlkopfkrebs diagnostiziert. „Ich habe nicht mehr viel Zeit“, sagt er. Er will wissen, was damals wirklich geschah.

Im März 1957 treffen sich in Hamburg 23 Männer, um über die Zukunft der „Pamir“ zu reden. John T. Essberger ist dabei, der nach dem Krieg seine Tankerreederei wieder aufgebaut hat, Dr. Otto Wachs, der Vorsitzende der Stiftung „Pamir und Passat“, Fritz Dominik, der für die Segelschiffe zuständige Inspektor, dazu hohe Beamte aus dem Bundesverkehrsministerium. Und Harald Schuldt, Generalbevollmächtigter der Reederei Zerssen & Co.

Die Männer haben Sorgen. Sorgen um die beiden Schiffe – und Sorgen um ihr Geld. Die Zukunft der Stiftung, die sie für die „Pamir“ und die „Passat“ gegründet haben, ist unsicher, kaum anderthalb Jahre nach ihrer Gründung. Die Stiftung hat



Reeder Schuldt

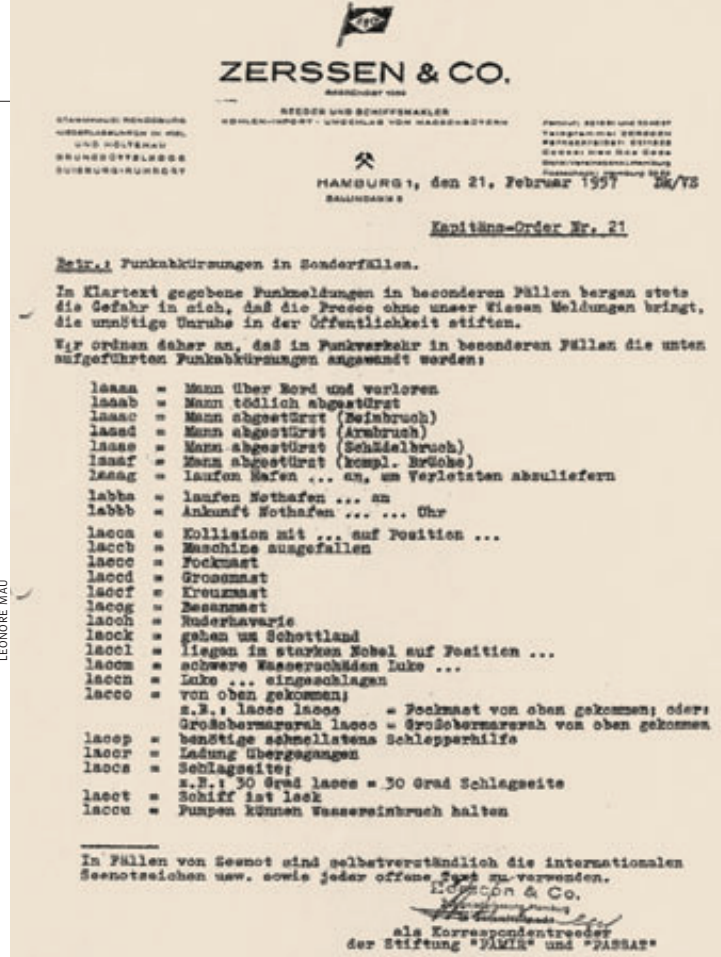
Beunruhigt wegen steigender Kosten

41 Mitglieder. Namhafte Reedereien sind darunter, die Hamburg-Amerika Linie etwa oder der Norddeutsche Lloyd aus Bremen. Ein Name fehlt: die Hamburger Reederei Laeisz, die das Schiff 1905 hatte bauen lassen. Bei Laeisz bezweifelt man, dass sich mit frachtfahrenden Segelschiffen Mitte der fünfziger Jahre noch Geld verdienen lässt.

Die Reeder waren vorsichtig. Sie knüpften ihre Teilnahme an dem Projekt an die Bedingung, dass Bund und Länder sich an der Finanzierung beteiligen. Tatsächlich tauchen bereits im ersten Jahr Probleme auf. Das Land Bremen gibt die bereits zugesagten 65 000 Mark nicht frei.

Auch in Hamburg wird darüber debattiert, ob man weiterhin 100 000 Mark im Jahr an die Stiftung überweisen soll.

Man will sich mit diesen Schiffen schmücken. Aber zahlen will man nicht.



Anweisung der Reederei Zerssen (Ausschnitt), Ex-Kapitän Eggers (2. v. l.), Stiftungsvorsitzender Wachs

Harald Schuldt ist verantwortlich für den Betrieb der „Pamir“ und der „Passat“. Er sorgt für die Fracht, er achtet darauf, dass Rechnungen bezahlt und Reparaturaufträge ausgeführt werden, er kümmert sich um den Kleinkram. Schuldt ist beunruhigt über die ständig steigenden Kosten.

Vier Reisen haben die beiden Schiffe im zurückliegenden Geschäftsjahr absolviert. Alle Reisen waren, trotz gesteigener Getreiderate, Verlustreisen.

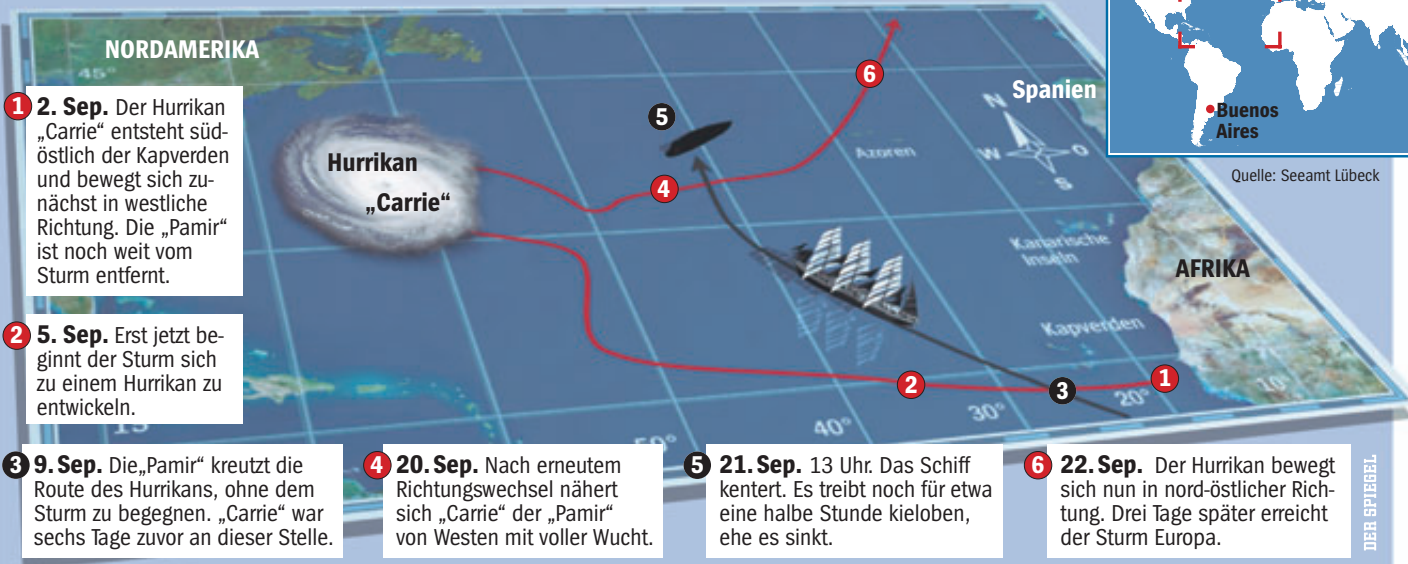
Es wird also künftig mehr noch als bisher darauf ankommen, Kosten zu sparen.

Um 13.15 Uhr ist die Sitzung beendet. Klar ist: Am liebsten wäre man die „Pamir“ los. Nur sagen will das niemand, zumindest nicht so offen. Man ist sich einig, dass es ein Abgang in Ehren sein muss.

Ihre sechste Reise im Eigentum der Stiftung beginnt der Segler an einem Spätschneefesttag in Hamburg: 1. Juni 1957, 17 Grad, Wolken. Aus Nordwest weht eine

Auf Unglückskurs

Die letzte Fahrt der „Pamir“ beginnt am 10. August 1957 in Buenos Aires. Das Segelschulschiff hat 3780 Tonnen Gerste geladen. Der Zielhafen ist Hamburg.





(2. v. r.), Schiffsinspektor Dominik (r.): „Zum Verzweifeln ist es mit unserem Hochdeck“

schwache Brise, Stärke 3 – die mächtige Viermastbark, rund 3600 Quadratmeter Segelfläche, startet ihre Reise, die in einem Orkan enden wird, mit Hilfsmotor, bei leichtem Gegenwind.

Obwohl die „Pamir“ ein Frachtsegler ist, fährt sie auch auf dieser Reise leer. Der Firma Zerssen, die das Schiff bereedert, ist es nicht gelungen, für die Fahrt nach Buenos Aires Ladung aufzutreiben, und so hat sie in Hamburg Wasser und Sand als Ballast an Bord genommen – 1000 Tonnen wertlosen Sand, den die Besatzung am Ende der Hinreise ins Meer schaufeln wird.

Für die meisten der Schiffsjungen an Bord ist es die erste Fahrt auf der „Pamir“. Die Kadetten sind jung, 17, 18 Jahre, der jüngste wird auf der Überfahrt nach Buenos Aires seinen 16. Geburtstag feiern.

Karl-Otto Dummer, als Kochsmaat gemustert, bekommt vom Abschiednehmen wenig mit. Während das Schiff die Elbe hinuntergeschleppt wird, verstaubt der 24-Jährige unter Deck den Proviant. Unter anderem quittiert er 60000 Chesterfield-Zigaretten, 70 Kartons Elbschloss-Bier, 48 Flaschen Dujardin Imperial und 60 Flaschen Whisky King George IV.

In der Kombüse soll Dummer, zusammen mit dem Schlachter und dem Koch, für drei warme Mahlzeiten am Tag sorgen. Ein Schiff mit 86 Mann zu verpflegen,

das bedeutet: Gemüse legieren, Brötchen backen, Unmengen Kartoffeln schälen, Spiegeleier auch bei deutlicher Schräglage braten. Zum Nachtisch gibt es kalifornische Pfirsiche aus der Dose.

Die Bark ist 115 Meter lang, der Rumpf aus Stahl, genietet, das oberste Deck mit kanadischer Sumpfkiefer beplankt, die Segel in sechs Stockwerken übereinander.

Das Kommando auf dieser Reise führt, in tadelloser Uniform, Johannes Diebitsch. Er ist 60 Jahre alt, es ist seine erste Reise als Kapitän der „Pamir“. Er hatte zuletzt beim Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses gearbeitet, ein Bürojob. Er hat noch nie das Kommando auf einem Rahsegler dieser Größe gehabt.

Er quittiert 60000 Chesterfield-Zigaretten, 70 Kartons Elbschloss-Bier, 60 Flaschen Whisky King George IV.

Diebitsch weiß, dass es Klagen gibt. Klagen darüber, dass die Kadetten vor allem zum Rostklopfen eingesetzt werden. Seine Berufung ist eine politische Entscheidung. Offenbar soll er beweisen, dass Frachtfahrten und Ausbildung gleichzeitig zu schaffen sind – und vielleicht gelingt es ihm ja sogar, das Land Bremen in den Pool der Financiers zurückzuholen.

Diebitsch weiß auch, dass die Probleme des Schiffes mit Rostklopfen allein nicht zu beheben sind. Von der fünften Reise hatte sich sein Vorgänger, Kapitän Hermann Eg-

gers, mit einem Brief von der „Pamir“ gemeldet. Darin schrieb er, unter anderem: 6. Sorgen machen mir unsere Laderäume, es wird Zeit, dass sie unter Farbe kommen, hätten wir Pikeisen bekommen, wäre dies geschehen.

7. Zum Verzweifeln ist es mit unserem Hochdeck, was B. u. V. (Blohm & Voss-Red.) gemacht hat, lasse ich wieder rausreißen. Ich befürchte bei Regenwetter immer, dass ein Offz. ankommt mit verdorbenen Sachen, gibt es dafür eine Versicherung gegen Effektschäden?

„Pikeisen“, das heißt Rost. „Verdorbenes Sachen unter dem Hochdeck“, das heißt: Es leckt bei Regen. Oder bei überkommender See. Mit anderen Worten: Das Schiff nimmt Wasser.

Fritz Dominik, der zuständige Inspektor bei der Reederei Zerssen, erkannte die Brisanz des Briefes sofort. Er schrieb eine Stellungnahme an den Vorstand der Stiftung. Diese Stellungnahme enthüllt, dass Reederei und Stiftung über den tatsächlichen Zustand der Viermastbark detailliert Bescheid wussten – und, wegen der hohen Kosten, nichts unternahmen.

Zu Punkt 6 schrieb Dominik: Die Laderäume „Pamir“ müssen entrostet und konserviert werden. (...) Der Einsatz einer Firma in Hamburg oder Bremen ist außerordentlich teuer. (...) Falls die Räume nicht gemacht werden, laufen wir Gefahr, dass die Behörden in Argentinien, die vor Übernahme der Getreideladung die Räume besichtigen und abnehmen, das Schiff ablehnen. Es sind bereits Beanstandungen gewesen.

Zu 7: Das Hochdeck leckt an den verschiedensten Stellen stark. Teilweise gehen die Decksplanken bei Regen direkt hoch. Grund: Das unter dem Holzdeck liegende Stahldeck ist sehr stark korrodiert, und das Holzdeck selbst ist von unten wegen der stets unter dem Holz stehenden Feuchtigkeit stark angegangen, so dass durch Einziehen einzelner neuer Planken und durch Kalfatern das Deck nicht mehr dichtzubekommen ist.

Das Hochdeck ist das Dach des Mittschiffs, hier befinden sich das Kartenhaus und der Ruderstand.

Wegen der sehr hohen Kosten wurde bei den Klassearbeiten von der Erneuerung des Hochdecks Abstand genommen. Wie der Bericht des Kapitäns zeigt, wird diese Arbeit jetzt aber anscheinend akut.

Die „Pamir“ ist ein verrosteter Mythos. Der Brief an die Stiftung datiert vom 21. Februar 1957. Konsequenzen hat er keine. Außer einer: Noch am selben Tag ergeht von der Reederei Zerssen die „Kapitäns-Order Nr. 21, Betr.: „Funkabkürzungen in Sonderfällen“:

Im Klartext gegebene Funkmeldungen in besonderen Fällen bergen stets die Gefahr in sich, dass die Presse ohne unser

* Auf einer Pressekonferenz am 29. September 1957.

Wissen Meldungen bringt, die unnötige Unruhe in der Öffentlichkeit stiften.

Wir ordnen daher an, dass im Funkverkehr in besonderen Fällen die unten aufgeführten Funkabkürzungen angewandt werden:

laaaa = Mann über Bord und verloren

laaab = Mann tödlich abgestürzt

laccr = Ladung übergegangen

lacct = Schiff ist leck

laccu = Pumpen können Wassereinbruch halten

In Fällen von Seenot, heißt es am Ende, seien selbstverständlich die internationalen Seenotzeichen sowie jeder offene Text zu verwenden. Aber das ist nicht mehr als eine salvatorische Klausel.

Die Stiftung hat noch ein weiteres Problem: Sie hat Mühe, geeignete Offiziere zu finden. In einem Brief an die Stiftung beschreibt der zuständige Inspektor Fritz Dominik am 13. August – die „Pamir“ ist längst wieder auf hoher See –, wie angespannt die Lage tatsächlich ist.

Die großen Schwierigkeiten anlässlich der Besetzung der Schiffe auf den letzten Reisen haben gezeigt, dass wir z. Zt. froh sind, wenn wir überhaupt die vorgeschriebene Anzahl Patentinhaber an Bord haben, um die Schiffe auf die Reise zu schicken. Wir haben keinen Schritt unversucht gelassen. Ein dringender Appell an 41 Stifterreedereien, einen Offizier zu stellen, blieb ohne jeglichen Erfolg. Wir haben versuchen müssen, über Zeitungsannoncen einen „Offizier“ zu finden, was gleichbedeutend damit ist, dass wir uns die Offiziere „von der Straße“ aufsuchen müssen.



Kapitän Diebitsch (r.): Keinerlei Erfahrung

Die „Pamir“ hat ein beträchtliches Personalproblem. Kapitän Diebitsch hat keinerlei Erfahrung mit dem Führen eines großen Rahseglers.

Rolf-Dieter Köhler ist 1. Offizier, die wichtigste Stütze eigentlich für einen Kapitän. Aber Köhler ist erst 29 Jahre alt. Als Schiffsjunge ist er ein paar Wochen auf dem Segelschulschiff „Kommodore Johnsen“ gefahren und hat ansonsten seine Matrosenzeit auf Motorschiffen und Dampfern absolviert. Aus Buenos Aires schreibt er nach Hause:

Ich werde hier auf dieser Reise seelisch und nervlich sehr beansprucht und werde immer schmaler vor Aerger. Ich freue mich nur noch auf die Heimreise und werde dann abmustern. Ich bitte noch von hier um Ablösung. Eigentlich wollte ich noch eine Reise mitmachen, aber keinesfalls unter diesen Zuständen.

Der andere 1. Offizier Alfred Schmidt ist als Erzieher und Ausbilder ungeeignet und altersmäßig auf einem Schulschiff für längere Zeit nicht tragbar, der 2. Offizier Johannes Buscher ist nur für diese eine Reise ausgeliehen und muss danach zur Bundesmarine zurück.

Günther Buschmann, ebenfalls 2. Offizier, hatte bereits vor der Reise gekündigt und ist nur auf äußerstes Drängen für diese Reise an Bord geblieben.

Es bleibt Richard Kühl, der Bootsmann, der Wichtigste für die Mannschaft. Über ihn schreibt Kapitän Diebitsch aus Buenos Aires an Inspektor Dominik:

Unser guter alter und hervorragender Bootsmann Kühl ist leider sehr stark von Rheumatismus angefallen und nur noch ein Schatten seiner selbst.

Kühl ist zu diesem Zeitpunkt 67 Jahre alt.

Bevor sie den Atlantik überquert, liegt der Segler fünf Tage vor Portsmouth. Diebitsch selbst hat, vor seiner ersten Atlantiküberquerung als Kapitän einer großen Viermastbark, noch einen privaten Termin: Er fährt zum deutschen Konsulat. Bevor die Bark ausläuft, macht er sein Testament.

Während das Schiff Kurs Richtung Süden nimmt, berichtet die Stiftung in Hamburg über das Geschäftsjahr, das am 31. März 1957 zu Ende gegangen ist. Auch das zweite Geschäftsjahr sei mit einem Verlust beendet worden, mit über 245 000 Mark steht die Stiftung im Minus.

Der Verlust muss von den Mitgliedsreedereien übernommen werden, so steht es in der Haftungserklärung, die alle unterschrieben haben.

Beinahe gleichzeitig erreicht die Stiftung eine neue Schreckensnachricht: Zehn Reedereien kündigen, teils vorsorglich, teils endgültig, zum 19. Juni ihre Mitgliedschaft.

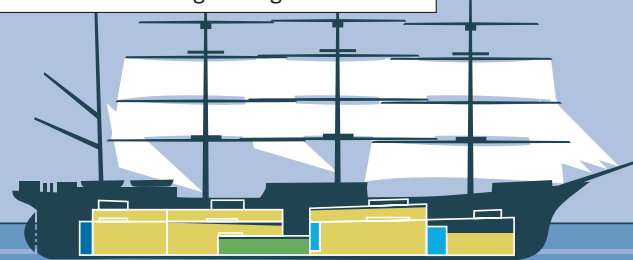
Am 1. Juli überquert die „Pamir“ den Äquator. Eine Woche später schickt der Zerssen-Generalbevollmächtigte Harald Schuldt der Stiftung einen aktualisierten Finanzstatus für „Pamir“ und „Passat“.

Wir gestatten uns, Ihnen in der Anlage einen Finanzstatus zu überreichen, der per Ende Juni aufgemacht ist und woraus hervorgeht, dass nach Bezahlung der dringenden Rechnungen in Höhe von DM 188 620,07 insgesamt noch weitere Verbindlichkeiten in Höhe von DM 391 033,20 bestehen. Hierunter befinden sich Rechnungen für Proviant

* Mit einem britischen Matrosen, 1955.

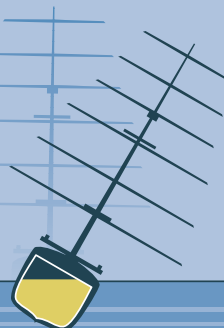
Der Untergang der „Pamir“ Umstände, die zu der Katastrophe geführt haben

Das Schiff begegnet dem Sturm mit zu viel Segelfläche und wird auf die Seite gedrückt. Durch offene Bullaugen dringt Wasser ein.



Die geladene Gerste ist unfachmännisch gestaut. Statt in Säcken liegt sie lose in den Laderäumen. Aufgrund der Schlagseite „fließt“ sie Richtung Backbord. Auch der Tieftank (grün) ist mit Gerste gefüllt; Ballastwasser hätte die Stabilität erhöht.

Das Schiff verliert alle Segel, bekommt aber wegen der verrutschten Ladung und des eindringenden Wassers noch mehr Schlagseite und kentert.



vom Januar d. J. sowie die Prämienrechnung für Versicherung seit 1.1.1957, und Sie werden zugeben, dass diese Rechnungen unbedingt beglichen werden müssen. P.S. Wir schreiben Ihnen bereits am 6.6. in dieser Angelegenheit, stellen jedoch fest, dass eine Antwort bisher noch nicht eingegangen ist.

Unterdessen versucht Kapitän Diebitsch seine mangelnde Erfahrung durch Härte zu überspielen. Er ordnet an, dass die Männer vorschriftsmäßig gekleidet sein müssen, selbst unter der heißen Äquator-

Lifebündel um, damit wir keine Scherereien mit der Seeberufsgenossenschaft haben. Wenn er gleich weg ist, haben wir wenigstens keine Scherereien mit ihm.“

Am 12. Juli, die „Pamir“ nimmt bereits Kurs auf Buenos Aires, treffen sich in Hamburg die Vorstände der Stiftung „Pamir und Passat“ und des „Deutschen Schulschiff-Vereins“. Einziger Tagesordnungspunkt: der Zustand der „Pamir“.

Vielleicht, so die Überlegung, kann man die „Pamir“ durch die „Deutschland“ ersetzen, die dem Schulschiff-Verein gehört.

Wir überreichen Ihnen in der Anlage einen neuen Status, woraus Sie ersehen, dass per Ende Juli 1957 Verbindlichkeiten in Höhe von DM 408010,75 bestehen. An Frachten haben wir mit dem Gegenwert der Getreidefracht für SS „Pamir“ mit Eingang per ca. Mitte September zu rechnen. Wir wissen aber wirklich nicht, wie wir die einzelnen Lieferanten in der Zwischenzeit hinhalten sollen. Wir bekommen täglich Telefonanrufe und schriftliche Mahnungen, und Sie werden zugeben, dass wir auf die Dauer die einzelnen Firmen nicht immer abweisen können.

Unterdessen kommen die Ladearbeiten in Buenos Aires zum Erliegen. Acht Tage sind es jetzt noch bis zum Auslaufen – acht Tage, in denen Diebitsch vier schwere Fehler macht.

Als die argentinische Regierung am 5. August den Streik für illegal erklärt und die Reedereien und Agenturen auffordert, mit eigenen Mannschaften oder angeforderten Soldaten zu laden, fasst Diebitsch einen fatalen Entschluss. „Das Schiff“, schreibt er im Ladebericht, „stellte daraufhin 43 Mann der Besatzung zum Trimmen.“

Das ist Fehler Nummer eins. Das Trimmen ist eine äußerst wichtige Arbeit auf einem Segelschiff. Die Ladung muss gleichmäßig in den Laderäumen verteilt werden, so dass sie bei schwerem Seegang nicht verrutschen kann.

Die Matrosen haben das Trimmen aber nicht gelernt. Fachgerechtes Trimmen ist über-



Bergung eines Überlebenden*: Die meisten sterben in den ersten drei Tagen nach dem Untergang

sonne, er kontrolliert die Fingernägel, er kritisiert den Haarschnitt der jungen Leute. Alle Befehle müssen von jetzt an nachgesprochen werden.

„Wir hatten viel Unterricht, und der neue Kapitän hielt alle in Atem durch ständige schikanöse Neuerungen“, notiert ein Schiffsjunge.

„Kurz nachdem wir England verließen, fing für uns das Roststechen in den Luken an“, schreibt ein anderer nach Hause.

„So schön uns allen die vorige Reise gefallen hat, unter dem neuen Kapitän (der alte macht Urlaub) herrschen hier an Bord jetzt grauenhafte Zustände“, schreibt ein dritter an seine Eltern. „Der alte arrogante Hund macht Äußerungen, von denen ich einige schildern möchte: ‚Koch, die Hauptsache ist, dass das Essen für die Offiziere warm gehalten wird. Die Kadetten können ruhig kalt fressen.‘ – ‚Wenn so ein Pffannkuchen vom Mast fällt, ist es mir ganz gleich. Die Hauptsache ist, er hat ein

Bezüglich des Zeitpunktes eines Austausches beider Schulschiffe wurde festgestellt, dass jedenfalls die Dauer der jetzt laufenden Klasse der „Pamir“ (bis Sommer 1960) kein Grund sei, den Austausch nicht baldmöglichst vorzunehmen, und dass manches dafür spräche, diesen schon für etwa Anfang 1958, also im Anschluss an die übernächste Reise der „Pamir“, ins Auge zu fassen.

Plötzlich muss alles ganz schnell gehen. Am 22. Juli, kurz vor elf Uhr, erreicht die Viermastbark das Recalada-Feuerschiff, in der Mündung des Rio de la Plata.

Vier Tage später beginnen die Hafenarbeiter in Buenos Aires damit, das deutsche Schiff mit Gerste zu beladen. Aber die Stauer arbeiten „a desgano“, sie planen einen Streik – während Diebitsch ungeduldig darauf wartet, dass sich die Laderäume endlich füllen. Jeder Tag im Hafen vergrößert den Verlust, der durch diese Reise anfallen wird, um 3000 Mark.

Am 1. August schickt Korrespondenzreeder Schuldt einen neuen Finanzstatus an die Stiftung „Pamir und Passat“.

lebensnotwendig, wenn das Getreide nicht in Säcken an Bord kommt, sondern als Schüttgut, wie in diesem Fall – Fehler Nummer zwei.

Gerste fließt. Und Gerste sackt nach, oft noch Tage nach dem Beladen. In den Laderäumen entsteht durch das Nachsacken ein Freiraum – bei Seegang kann das Getreide hin- und herrutschen, was die Gefahr erhöht, dass bei längerer Schräglage eine Schlagseite entsteht.

Während die Besatzung versucht, die Gerste zu trimmen, mit Schaufeln und bloßen Händen, weil geeignete Gerätschaften fehlen, stehen Agenten der Reederei an den Luken und passen auf, dass keiner aufhört zu schaufeln.

Diebitsch macht Fehler Nummer drei. Er lässt den Tieftank, der für die Stabilität des Schiffs von großer Bedeutung ist, statt mit Ballastwasser ebenfalls mit Gerste füllen. Das Seeamt wird später feststellen, dass die „Pamir“ den Sturm wahrscheinlich überstanden hätte, „wenn die Ladung unverrutschbar festgelegt (und) der Tieftank geflutet gewesen wäre“.

* An Bord eines Schiffs der US-Küstenwache am 24. September 1957.

In Hamburg wendet sich Schuldt am 6. August noch einmal persönlich an Otto Wachs, den Stiftungsvorsitzenden. Wachs solle einen Kredit aufnehmen, verlangt Schuldt, damit zumindest die Versicherung bezahlt werden kann.

Am 9. August ist das Laden endlich beendet. Das Schiff hat jetzt 3780 Tonnen Gerste an Bord. Vor dem Auslaufen lässt der 2. Offizier Günther Buschmann noch einmal die Rollperiode messen. Die Besatzung bringt dabei die „Pamir“ zum Rollen, indem sie auf Kommando von einer Seite des Schiffes auf die andere läuft.

Aus der Länge der Rollperiode lässt sich berechnen, bei welcher Neigung ein Schiff kentert.

17 Sekunden, wird Diebitschs Vorgänger, Kapitän Hermann Eggers, später vor dem Seeamtsgericht aussagen, 17 Sekunden sei für Gerste ein akzeptabler Wert.

Buschmann misst 20 Sekunden. „Die Kurve ist schlecht“, sagt er einem der später Geretteten vor der Abreise. „Ein Dampferkapitän würde damit nicht losfahren.“ Offenbar spricht Buschmann vor dem Auslaufen mit Diebitsch über die Länge der Rollperiode, möglicherweise gibt es zwischen den beiden sogar einen Streit – darauf deutet jedenfalls der Umstand hin, dass Buschmann seine Messung ins Schiffstagebuch einklebt.

Am 10. August läuft die Bark in Buenos Aires aus, trotz der gefährlich langen Rollperiode. Das ist Fehler Nummer vier.

Neben Diebitsch gibt es auf der „Pamir“ noch einen weiteren Neuling: Wilhelm Siemers, den Funkoffizier. Es soll nicht nur den Funkdienst übernehmen, er soll nebenbei auch noch den Job des Zahlmeisters erledigen: Heuerabrechnungen, Urlaubsansprüche – aufwendige, zeitraubende Arbeit. So, glaubt die Reederei, lasse sich Geld sparen.

Zwischen dem 30. August und dem 2. September 1957 kreuzt das Schiff erneut

Es sind noch acht Tage bis zum Auslaufen – acht Tage, in denen der Kapitän vier schwere Fehler macht.

die Äquatorlinie. Ihr bleiben noch 19 Tage. Am 2. September melden Verkehrsflugzeuge der brasilianischen Gesellschaft Panair, dass sich vor der afrikanischen Küste, südwestlich der Kapverdischen Inseln, ein weit gedehnter Luftwirbel bilde. Der Wirbel, so die Piloten, deute auf eine zyklonale tropische Störung hin. Im Klartext: Vor der Küste Afrikas entsteht gerade ein Hurrikan.

Überraschend ist das nicht. Der September gilt als Hurrikan-Monat, auf den Schiffen, die auf dem Atlantik unterwegs sind, gilt erhöhte Wachsamkeit.

Bis zum 5. September dauert es, dann hat sich aus der tropischen Störung vor den Kapverden ein Hurrikan gebildet, er wird später den Namen „Carrie“ erhalten. Am 6. September gibt die Warnzentrale San Juan auf Puerto Rico eine erste Alarmmeldung heraus.

Hört der Funker, der zugleich Zahlmeister sein soll, diese Warnung? Und wenn er die Meldung aus Puerto Rico nicht hört – fängt er dann wenigstens Warnungen aus Miami auf? Oder aus Washington? Allein das U. S. Weather Bureau sendet über diese drei Stationen bis zum Zeitpunkt des Untergangs 62 Warnungen.

Offenbar hört Siemers keine einzige der zahlreichen Funkwarnungen. Und offenbar zeichnet er auch keine Wetterkarten.

Am 18. September, der „Pamir“ bleiben jetzt noch drei Tage, läuft das Schiff, unterstützt durch den Dieselmotor, auf Nordkurs. Der Himmel ist tiefblau und wolkenlos, die Besatzung hofft auf Wind.

Gegen 13.30 Uhr Bordzeit begegnet das Segelschiff dem deutschen Tanker „Esso Bolivar“. Der hat die Hurrikan-Warnung aus Washington empfangen, der Funker des Tankers versucht, Kontakt zur „Pamir“ aufzunehmen. Ohne Erfolg.

Am Abend schreibt der Kapitän des deutschen Frachters „Griesheim“, ebenfalls auf dem Atlantik unterwegs, ins Logbuch:

„Außergewöhnlich gute Sicht, streifige, zerzauste Zirruswolken, langsam fallendes Barometer, Herumgehen des Windes von Nord nach Südost und Süd, nachmittags dann Einsetzen von Regenschauern und Böen, drohend strahlende Sonne!“

Am nächsten Tag passiert der Frachter „Brandenstein“ die „Pamir“, wieder wird versucht, Funkkontakt aufzunehmen, wieder kommt keine Antwort.

An der Funkanlage liegt das nicht.

Noch am 20. September, als sich der Hurrikan bereits unausweichlich auf die „Pa-

ne die Nachricht, die „Pamir“ laufe gerade in einen Hurrikan. Zwölf Segel stehen zu diesem Zeitpunkt noch; die Gewalt des Orkans drückt das Schiff auf die Seite.

Viel Zeit bleibt jetzt nicht mehr.

Denn inzwischen laufen die Kammern hinten im Schiff, wo sich die Mannschaftsräume befinden, mit Wasser voll. Niemand hatte daran gedacht, die Bullaugen zu schließen.

Um 9.30 Uhr wird die Viermastbark zum ersten Mal von der Wucht einer schweren Orkanböe getroffen.

lich SOS. „Here german fourmastbark pamir at position 35.57 n 40.20 w – all sails lost – lopside 35 degrees – still gaining – ships in vicinity please communicate – master ...“

35 Grad Schlagseite also. Es ist wahrscheinlich, dass die Gerste in den Laderäumen längst auf die Backbordseite hinüberfließt.

Dann geht alles sehr schnell. 11.54 Uhr: „... SOS – SOS – SOS – rush rush to us – german fourmastbark broken – pamir danger of sinking – master ...“

Zu dieser Zeit etwa stellt Karl-Otto Dummer einen Wassereinbruch im Kühlraum fest. Er hört es brodeln und glucksen, es klingt so dumpf, als dränge ein Gebräu aus einem tiefen Schacht zu ihm hinauf. „Wie kommt hier Wasser her?“

Mit den Lüftern allein oder mit den offenen Bullaugen lässt sich das Wasser im Proviantraum nicht erklären. Möglicherweise, vermutet Dummer, haben sich Platten in der Außenhaut gelockert. Vielleicht sind sie sogar gerissen, wie 1952 schon einmal.

Um 11.57 Uhr funkt Siemers „an alle“: „now speed – ship is making water – danger of sinking ...“ Schwimmwesten werden angelegt, die Schlauchboote aus den Halterungen gelöst. Die Männer rauchen Zigaretten. Eine Ginflasche kreist. Um 12.03 Uhr der letzte Funkspruch, verstümmelt, unverständlich.

Gegen 13 Uhr legt sich die „Pamir“ vollständig auf die

Seite, eine gute halbe Stunde treibt das Schiff danach noch kieloben auf dem Wasser, dann versinkt es, den Bug voran, im Ozean.

Viele der 86 Männer an Bord retten sich zunächst in die Boote. Aber die Boote sind beim Runterlassen beschädigt worden und die Wellen 12, 14 Meter hoch. Die meisten sterben in den drei Tagen, die es dauert, bis das erste Rettungsschiff zur Stelle ist.

In der Heimat, wo die Nachricht vom Untergang für Entsetzen sorgt, wird später das Seeamt in Lübeck die Katastrophe untersuchen. Das Amt sucht nicht nach einem Schuldigen, das ist nicht seine Aufgabe. Es geht um die Lehren, die man aus dem Unglück für die Zukunft ziehen kann. Von der bedrohlichen Finanzlage der Stiftung weiß das Seeamt nichts.

Am 8. Dezember 1957 findet in der Hamburger Kirche St. Katharinen die Trauerfeier für die Toten der „Pamir“ statt. Karl-Otto Dummer wird an diesem Tag 25 Jahre alt. Die Jungen, sagt Landesbischof Hertrich in seiner Predigt, „haben diesen Weg der Ausbildung auf dem Schiff gewählt, weil sie es wussten oder instinktiv empfanden, dass hier das Schöne und We-



Überlebende der „Pamir“*: „Wagnis, Mut, Kühnheit und Vertrauen“

mir“ zuwältzt, sendet Siemers von Bord heitere Funksprüche nach Hause.

Um 14.40 Uhr schreibt er: „Bin trotz Hitze gesund und munter. Lebt ihr noch? Zustand Bethel. Herzlichst Dein Willy.“

Nach quälenden Tagen der Flaute frischt der Wind auf. Die Männer an Bord sind erleichtert. Sie können endlich Segel setzen, das Schiff macht jetzt Fahrt.

Dann kommt der 21. September. Um 0.35 Uhr funkt Washington-NSS die erste „Carrie“-Warnung des beginnenden Tages, gegen 1 Uhr nachts dreht der Wind von Südost auf Ost; er bläst jetzt mit Stärke 8. Das Barometer fällt, ein deutliches Warnsignal.

Um 4 Uhr wird Karl-Otto Dummer geweckt, der Koch. Er kann sich nicht mehr freistehend anziehen.

Um 8 Uhr hat der Sturm Stärke 10 erreicht. Aber die Männer, die jetzt zum Wachwechsel an Deck kommen, haben noch nicht einmal Ölzeug an. Noch immer ahnen sie nichts. Um 8.30 Uhr endlich überbringt jemand aus der Funkkabi-

Jetzt endlich ertönt die elektrische Schnarre: drei lange Töne, siebenmal wiederholt, das heißt: „Alle Mann an Deck“. Der Verschlusszustand soll endlich hergestellt, das heißt: Türen, Luken und Bullaugen wasserdicht verriegelt werden.

Zu spät, wie sich herausstellt. Karl-Otto Dummer hört, dass Wasser eindringt, durch die Lüfter, vermutet er. Wo es tatsächlich herkommt, weiß niemand. Sie bilden eine Eimerkette, aber der Wassereindrang ist so stark, dass sie das Schöpfen bald wieder aufgeben. Die Mittschiffskammern der Offiziere stehen unter Wasser.

Um 10.36 Uhr, das Schiff hat inzwischen alle Segel verloren, der Sturm wütet jetzt mit Stärke 13, sendet Siemers eine erste Meldung, dass die „Pamir“ Probleme hat: „... XXX – fourmastbark pamir drifting in heavy hurricane without sails 35.57 n 40.20 w – please ships in vicinity give position – answer 480 khz ...“

Schiffe, die sich in der Nähe befinden, sollen sich melden, heißt das. Mehr nicht. Warum Diebitsch in dieser bereits hoffnungslosen Lage kein SOS funken lässt, bleibt sein Geheimnis. Um 11 Uhr, 24 kostbare Minuten später, funkt Siemers end-

* Klaus Fredrichs, Karl-Otto Dummer, Karl-Heinz Kraaz, Folkert Anders, Hans-Georg Wirth am 28. September 1957.

sentliche ihres Berufes in einer besonderen Weise auf sie zukam, all das, was beschlossen ist in den Worten: Wagnis, Mut, Kühnheit und Vertrauen“.

Helfer tragen 34 riesige Kränze in die Kirche, der Chor des Sängerbunds stimmt das Lied „Über den Sternen“ an.

Ein paar Wochen zuvor, am 7. Oktober, hatte der Vorstand der Stiftung über die Auszahlung des Sterbegelds für die Angehörigen der auf See gebliebenen Matrosen entschieden. Die Reederei sei verpflichtet, für die verheirateten Versicherten ein Sterbegeld durch Zahlung der Heuerbezüge für die Zeit vom 22.9.1957 bis 30.11.1957 zu zahlen.

Schiffsinspektor Dominik hat an den Rand handschriftlich ein „ja“ vermerkt. Weiter heißt es: *Es wird vorgeschlagen, aus Gerechtigkeitsgründen nicht nur für die Verheirateten die Heuerbezüge für den Sterbemonat und die zwei darauffolgenden Monate weiterzuzahlen, sondern die gesamte Besatzung in den Genuss dieser Vergünstigung kommen zu lassen.*

Handschriftliche Anmerkung Dominiks am Rand: „abgelehnt!“

Am 25. Februar 1958 schreibt die Versicherung an die Stiftung „Pamir und Passat“: *Wir unterrichten Sie davon, dass die beteiligten Versicherer ohne Präjudiz dafür,*

dass im vorliegenden Fall die Begründung zum Seeamtsspruch noch nicht vorliegt, beschlossen haben, Totalverlust anzuerkennen und als Zahltag den 7. März 1958 festzusetzen.

Insgesamt zahlen die Versicherungen 2,4 Millionen Mark aus.

Im Protokoll über die Sitzung der an der Stiftung beteiligten Reedereien vom 18. März 1958 heißt es:

Da die Versicherungssumme mit 2 Millionen DM für Kasko und 200000 DM für Interesse voll zur Auszahlung kommen

Die letzte Schulschiffreise der „Pamir“ ist die erste, die mit einem Gewinn abgeschlossen wird.

werde, werde es nicht erforderlich sein, für das Geschäftsjahr 1957/58 die Reeder aus der Haftungserklärung zur Verlustdeckung heranzuziehen. Es sei vielmehr damit zu rechnen, dass ein nicht unbeträchtlicher Buchgewinn verbleiben werde.

So ist die letzte Schulschiffreise der „Pamir“ am Ende die erste, die mit einem Gewinn abgeschlossen wird.

Karl-Otto Dummer, der Überlebende, sitzt immer noch in seinem Wohnzimmer vor dem Fenster. Draußen hat es aufgehört zu regnen, die Kirschbäume leuchten in der Sonne.

Dummer hat der „Pamir“ nach der Rettung sein Leben gewidmet. In seiner kleinen Wohnung führt er ein Bildarchiv und das „Pamir Archiv Dummer“, er sammelt Zeitungsausschnitte und Bücher über das Schiff, zwei hat er selbst geschrieben. Obwohl er später Jobs an Land hatte, ist das sein eigentlicher Beruf geblieben: Überlebender.

Dummer stemmt sich hoch, läuft zum Kleiderschrank. Auf einem Bügel hängt noch immer die Jacke seiner alten Ausgehuniform, dunkelblau, goldene Knöpfe, ein bisschen stockig nach all der Zeit. Am Ärmel ein königsblaues Band mit der Aufschrift „Pamir“.

Von dem bedrohlichen Zustand des Schiffes habe er nichts gewusst, sagt Dummer. Nichts über die verzweifelte finanzielle Lage, nichts über den Brief des Vorgänger-Kapitäns, nichts über Dominiks entlarvende Antwort auf diesen Brief. Nichts von den verräterischen Funkabkürzungen, von den Plänen, das Schiff schon 1958 aus dem Verkehr zu ziehen, von den Personalproblemen.

Und die Rolle der Reederei? Die Verantwortung der Stiftung?

„Man hat den Eindruck“, sagt Karl-Otto Dummer nach einer Pause, „dass die den Untergang in Kauf genommen haben.“

Mehr zum Thema: www.spiegel.de/pamir