



Nr.: Reg. 38/07 vom: 03.12.2007

## „STURMLEGENDE – DIE LETZTE FAHRT DER PAMIR“

**Vortrag und Lesung von Johannes K. Soyener am 11. Dezember 2007 im DSM**

Johannes K. Soyener, Autor des kürzlich erschienenen dokumentarischen Romans „Sturmlegende – Die letzte Fahrt der Pamir“ wird am Dienstag, dem 11. Dezember 2007, um 19.00 Uhr im Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseums sein Buch vorstellen. Durch seine umfangreichen Recherchen entdeckte Soyener im Bremer Staatsarchiv Dokumente aus dem Nachlass der Stiftung „Pamir und Passat“ und der Hamburger Reederei Zerssen & Co., die belegen, dass das deutsche Segelschulschiff „Pamir“ am 1. Juni 1957 niemals hätte auslaufen dürfen.

„Fahr wohl, du stolzes Schiff Pamir“, hieß es im Taufspruch anlässlich des Stapellaufes des Schiffes bei Blohm & Voss im Jahre 1905. Die „Pamir“ war eine 114 Meter lange Viermastbark aus Stahl und gehörte zu den berühmten Flying-P-Linern der Hamburger Reederei Laeisz. Sie fuhr unter deutscher, finnischer und britischer Flagge und hat 1949 als letzter Großsegler Kap Hoorn ohne Motor umsegelt.

Zur Ausbildung des dringend benötigten nautischen Nachwuchses gründeten 41 deutsche Reedereien Mitte der 1950er Jahre die Stiftung „Pamir und Passat“, die vom Bund und den Ländern Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein finanziell unterstützt wurde. Fünf Ausbildungsreisen mit je 50 Kadetten hatte die „Pamir“ bereits hinter sich, als sie im Juni 1957 mit insgesamt 86 Besatzungsmitgliedern, 1000 Tonnen Ballastsand und 760 Tonnen Ballastwasser von Hamburg nach Buenos Aires in See stach.

Reederei und Stiftung schickten ein Schiff auf die sechste Ausbildungsreise, das sich in einem maroden Zustand befand. Dokumentiert sind gravierende Rostschäden sowie Lecks der Mittschiffs-Aufbauten und massiver Rostbefall in den Laderäumen, die als „Werftarbeiten“ gelten und vor dieser Reise dringend hätten beseitigt werden müssen. Aber die Stiftung schrieb tiefrote Zahlen und hatte große finanzielle Probleme, als das Land Bremen 1956 den jährlichen Zuschuss in Höhe von 65.000 DM verweigerte und im Juni 1957 elf der 41 Stiftungsreedereien ihre Mitgliedschaft kündigten.

Auf der letzten Fahrt der „Pamir“ bestand die Schiffsführung aus einem neuen Kapitän, der zwar ein erfahrener Nautiker war, aber keine Erfahrung mit Großseglern hatte, und aus unerfahrenen nautischen Offizieren. Die Stammbesatzung war zum Teil überaltert und krank und an Bord fehlten gut ausgebildete Matrosen. Der ehemalige Stammkapitän konnte diese Reise aus gesundheitlichen Gründen nicht antreten und war froh, als er in Portsmouth von Bord gehen konnte. Er berichtete u.a., dass in den vergangenen Jahren immer wieder rostige Stahlplatten am Rumpf der „Pamir“

ausgetauscht oder Rostlöcher durch Aufschweißen aufgefüllt werden mussten. Aber der Germanische und der Britische Lloyd hatten die höchste Klassifizierung des Schiffes trotz notwendiger Reparaturen um vier Jahre verlängert.

Obwohl auf dem Atlantik Sturmsaison herrschte, verzichtete der 61-jährige Bremer Kapitän u.a. darauf, täglich Wetterkarten zeichnen zu lassen und regelmäßig den Funkverkehr abzuhören. Immerhin hatte es 62 Warnmeldungen über den seit ca. 14 Tagen über dem Atlantik tobenden Hurrikan „Carrie“ gegeben, von denen keine auf der „Pamir“ registriert wurde. Auch zwei deutsche Schiffe hatten versucht, die „Pamir“ vor dem herannahenden tropischen Wirbelsturm zu warnen, aber keinen Funkkontakt erhalten. Deshalb ist die „Pamir“ völlig unvorbereitet in die Zugbahn des Hurrikans hineingesegelt.

Als der Funker dann am Morgen des 21. September 1957 Alarm schlug, kam die Mannschaft noch in Freizeitkleidung an Deck, waren zahlreiche Segel noch gesetzt, strömte Wasser durch offene Bullaugen, Luken und das marode Hochdeck ins Innere. Und bei Seitenlage des Seglers floss Gerste, die aufgrund des Hafenarbeiterstreiks in Buenos Aires von der Besatzung unsachgemäß in die Laderäume getrimmt worden war, nach Backbord. Auch die zur Stabilisierung des Schiffes dienenden Tieftanks waren mit loser Gerste gefüllt und konnten nicht – wie normalerweise bei Sturm üblich – mit Ballastwasser gefüllt werden.

Nur wenige Stunden nach dem Alarmruf des Funkers ist die „Pamir“ am diesem 21. September gegen 13.30 Uhr etwa 600 Seemeilen westsüdwestlich der Azoren gekentert. Nur sechs von 86 Besatzungsmitgliedern konnten in einer beispiellosen Rettungsaktion der internationalen Schifffahrt ca. 72 Stunden später gerettet werden. Aber schon kurz nach dem Unglück, das die junge Bundesrepublik Deutschland tief erschütterte, titelten zahlreiche große Zeitschriften: „Die Pamir musste nicht kentern“, und erst nach 50 Jahren gibt es dank der umfassenden Recherchen von Johannes K. Soyener Klarheit darüber, warum das Unglück hätte vermieden werden können.

#### Achtung, Redaktionen!

Zu dem Vortrag mit Lesung **„Sturmlegende – Die letzte Fahrt der Pamir“** von Johannes K. Soyener

**am Dienstag, dem 11. Dezember 2007, um 19.00 Uhr  
im Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseums,  
Hans-Scharoun-Platz 1, Bremerhaven,**

sind die Medien sehr herzlich mit der Bitte um Ankündigung im redaktionellen Teil und Berichterstattung eingeladen. Der Eintritt zu der Veranstaltung ist frei.