

# Ein Seelenverkäufer als Ausbildungsschiff

19. Januar 2008

## **Erschienen in der Berliner Zeitung**

Am Untergang der Pamir war nicht nur der Kapitän schuld. Dokumente belegen: Der Viermaster war seeuntüchtig

Lübeck, am 20. Januar 1958. Der Vorsitzende des Seeamtes, Amtsgerichtsrat Luhmann, fällt mit seinem Gremium ein Urteil, das den Hinterbliebenen der achtzig ertrunkenen Seeleute wie eine Ohrfeige vorkommen muss: Die Pamir sei einem Sturm zum Opfer gefallen, den sie hätte überstehen müssen, wenn die Ladung unverrutschbar fest gelegen hätte, der Tieftank geflutet gewesen wäre, kleinste Orkansegel gestanden hätten und die Aufbauten wirksam gegen das Eindringen von Wasser gesichert gewesen wären.

Falsch beladen, Tieftank nicht geflutet, falsche Segel gesetzt - ein vernichtendes Zeugnis für den Kapitän, der selbst ums Leben kam. Doch heute, genau fünfzig Jahre nach der Verhandlung über das größte See-Unglück der Bundesrepublik, ist klar: Es ging um mehr als nur menschliches Versagen.

Der Historiker und Journalist Johannes K. Soyener stieß bei seinen Recherchen über die Ursachen des Untergangs auf Akten aus der Anwaltskanzlei der Rechtsvertreter der verantwortlichen Reedereien. Die erdrückenden Beweise lagen seit 1998 unbeachtet im Staatsarchiv Bremen. Bei der Verhandlung im Januar 1958 wurden sie dem Seeamt allerdings vorenthalten.

Die Unterlagen belegen, wie marode das Schiff war. Die Pamir hätte niemals auslaufen dürfen, sondern hätte als seeuntüchtig eingestuft werden müssen. Wären die Schriftstücke damals bekannt gewesen, hätte es nicht nur eine Seeamts-Untersuchung geben müssen, sondern ein Staatsanwalt hätte Anklage erhoben. Darin wäre die Verantwortung nicht nur bei einem toten Kapitän gesucht worden, sondern vor allem bei den Betreibern des Segelschulschiffes - der Korrespondentreederei Zerssen aus Rendsburg und der Stiftung Pamir und Passat, hinter der 41 namhafte deutsche Reedereien standen. Darunter finden sich Namen wie der Norddeutsche Lloyd aus Bremen und die Hamburg-Amerika-Linie. Deren künftige Kapitäne sollten auf den zwei alten Großseglern Pamir und Passat das traditionelle Segelhandwerk lernen, auch wenn die Zeit der Windjammer längst passé war.

In den Akten findet Soyener ein Protokoll, das der Reedereiinspektor Fritz Dominik ein halbes Jahr vor dem Untergang der Pamir an den Vorstand der Stiftung und der Reederei schrieb. Darin mahnt Dominik dringend erforderliche Reparaturen an. Seine Beschreibung des Zustands des Viermasters liest sich wie die Bauanleitung für einen Seelenverkäufer: "Das Hochdeck leckt an verschiedenen 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, sodass durch Einziehen einzelner neuer Planken und durch Kalfatern (das Abdichten der Spalten zwischen den Planken, d. Red.) das Deck nicht mehr dicht zu bekommen ist." Gut sieben Monate später kentert die Pamir, unter anderem durch einen Wassereintritt im Hochdeck.

Es ist der 21. September 1957. 300 Seemeilen südwestlich der Azoren segelt die Pamir durch den Atlantik. Sie befindet sich schon im Bereich der äußeren Windbahnen des nahenden Hurrikans "Carrie". Das Schiff trägt viel zu viel Segelfläche, als das Zentrum des Wirbelsturms unaufhaltsam näher kommt. Die gemessene Spitzengeschwindigkeit beträgt gut 140 Kilometer pro Stunde. Auf der Pamir werden nachweislich keine Vorkehrungen zum Schutz des Schiffes und ihrer Besatzung getroffen. Warum Kapitän Johannes Diebitsch direkt in den Wirbelsturm segelt, bleibt ein Rätsel. Seit zwei Wochen melden alle relevanten Funkstellen rund um den Nordatlantik die Zugrichtung des Hurrikans. Unverständlich bleibt auch, warum die Reederei nichts davon gehört haben will. Wirbelstürme sind in dieser Jahreszeit üblich auf dem Nordatlantik.

Mit voller Wucht pressen die Orkanböen von rechts auf die zu große Segelfläche. Die losen Gerstenkörner im Bauch der Pamir rieseln unaufhaltsam nach links, dem Schwerpunkt entgegen. Das Schiff neigt sich weiter auf die linke Seite. Die meisten Segel fliegen in Fetzen davon. Viel zu spät versucht die Mannschaft, den verbliebenen Rest der Segel abzuschneiden. Schon bald hat der Viermaster 35 Grad Schräglage. Und sie wird immer extremer.

Nicht nur das Schiff droht zu sinken. Auch die Stiftung der Pamir steht zu dieser Zeit kurz vor dem Ruin. Am 1. August 1957, acht Wochen vor dem Untergang des Schiffes, schickt die Reederei Zerssen, die das Schiff betreibt, einen Brandbrief an die Stiftung. Es gebe Verbindlichkeiten in Höhe von 408 000 Mark: "Wir wissen nicht, wie wir die einzelnen Lieferanten hinhalten sollen. Wir bekommen täglich Telefonanrufe und schriftliche Mahnungen." Am Schluss des Briefes bittet die Reederei eindringlich um Geld: "Wir wissen sonst nicht mehr, wie wir den an uns gestellten Anforderungen gerecht werden sollen."

Die erste Aufgabe eines Schulschiffs ist die Ausbildung. Aber statt Unterricht an Bord zu erhalten, müssen die jungen Seeleute viel Zeit in Tätigkeiten investieren, die als reine Werftarbeiten gelten. Das Bundesland Bremen verweigert 1957 bereits seinen jährlichen Zuschuss an die Stiftung in Höhe von 65 000 Mark und hält das in einem Protokoll und Kapitänsbrief fest: "Die Jungens lernen nur Rostklopfen auf Pamir und Passat!" Es scheint zu dieser Zeit eine Frage von Monaten zu sein, dass auch Hamburg, Schleswig-Holstein und der Bund ihre Zahlung von zusammen 350 000 Mark einstellen. Dann spätestens wäre der verschleppte Bankrott der Stiftung nicht mehr zu verheimlichen. Doch auch von der desolaten Finanzlage der Schulschiffe wird bei der Verhandlung nichts publik. Es scheint, als habe man die marode Pamir auf Teufel komm raus noch einmal für einen Frachttransport über den Atlantik treiben wollen, um die Verluste in Grenzen zu halten.

Vor ihrer letzten Fahrt liegt die Pamir im Hafen von Buenos Aires, um Gerste zu laden. Weil die Hafendarbeiter streiken, lässt Kapitän Diebitsch seine Auszubildenden das Getreide selber in die Ladeluken schütten. Das senkt die Kosten - schließlich schlägt jeder Betriebstag für die Stiftung mit 3 000 Mark zu Buche. Dabei weiß bis in die Dreißigerjahre hinein jeder Windjammerkapitän, dass Gerste eine sehr hohe Fließgeschwindigkeit hat und schon bei einer Schiffsneigung von nur 28 Grad zur Seite rutscht. Deshalb stapelten sie das Getreide nur in Säcken.

Als Tage später der Hurrikan die Pamir überrollt, verstärkt die rutschende Gerste die Schiefele des Schiffes. Wasser dringt in das marode Hochdeck ein, der letzte Auftrieb geht verloren. Die Pamir läuft voll und kentert. Achtzig Seeleute ertrinken, nur sechs können gerettet werden. Bei der Verhandlung in Lübeck macht der Anwalt der Stiftung, Horst Willner, ausschließlich höhere Gewalt geltend: Der Hurrikan habe die Pamir überrascht, infolgedessen sei das Unterwasserschiff Leck geschlagen. Über die undichten Stellen am

Hochdeck verliert er kein Wort. So bleibt die Verantwortung des Untergangs am Kapitän Johannes Diebitsch hängen.

Für den Historiker Soyener ist das aber nur ein Teil der Wahrheit. Nach dem Fund der entlarvenden Dokumente kommt er zu dem Schluss: "Die inkompetente Schiffsführung segelte mit einer unerfahrenen Kadettencrew die marode und falsch beladene Pamir konsequent in den Hurrikan." Das Desaster der Kenterung sei daher der Endpunkt von Fehlern, die allesamt im Vorfeld hätten vermieden werden können.

Für Konsequenzen ist es heute zu spät. Die Stiftung Pamir und Passat und die Korrespondentreederei Zerssen wurden liquidiert. Einen Rechtsnachfolger gibt es nicht, den die Angehörigen der Toten für die Fahrlässigkeiten und den Dilettantismus zur Verantwortung ziehen könnten.

Buchtip: Johannes K. Soyener: Sturmlegende - Die letzte Fahrt der Pamir, Gustav Lübke Verlag, Bergisch Gladbach 2007, 22,95 Euro.

[www.pamir-sturmlegende.de](http://www.pamir-sturmlegende.de)