

Mit vollem Risiko ins **Verderben**

Pamir – 50 Jahre nach dem Untergang werden die Ursachen der Schiffskatastrophe neu diskutiert – Angehörige aus Malchen und Ober-Ramstadt melden sich zu Wort

VON NORBERT BARTNIK

Ein Zittern läuft durch den Rumpf. Dann ein Ruck. Die Pamir legt sich ganz auf die Seite. Gunther ahnt: Das ist das Ende! Dann springt er in die grünweißlich schäumende See zwischen Groß- und Kreuzmast. Kud-del lässt sich an einer Gording in die tosende See ab. Kurz darauf stürzt neben ihm ein Körper ins Wasser. Auf den Wellen tanzt eine weiße Schirmmütze. Gleich daneben taucht Diebitsch auf, hebt die rechte Hand aus der Gischt und brüllt mit letzter Kraft: „Weg vom Schiff! Weg...!“ Schreie durchdringen das Tosen des Orkans. Verzweifelt klammern sich Joe und seine Freunde an den Strecktauen fest. Unter ihnen der tosende, schäumende Abgrund.“

So beschreibt Johannes K. Soyener die dramatischen letzten Minuten, kurz bevor die „Pamir“ in den Fluten des Atlantik versinkt. Am 21. September 1957 war die mit Gerste beladene Viermastbark auf der Fahrt von Buenos Aires nach Hamburg etwa 600 Seemeilen südwestlich der Azoren in einen Hurrikan geraten. Von den 86 Besatzungsmitgliedern konnten nur sechs gerettet werden. Was

zunächst als nicht abwendbarer Schicksalsschlag erschien, hat in den Jahren nach der Katastrophe heftige Diskussionen ausgelöst. Vieles spricht dafür, dass das Unglück vermeidbar gewesen wäre. 50

Jahre danach liefert nun Soyener mit seinem Buch „Sturmlegende – Die letzte Fahrt der Pamir“ weitere Unterlagen.

Einer der Schiffsjungen, die bei dem Unglück ums Leben kamen, war der aus dem nordhessischen Witzenhausen stammende Manfred Gerstenberg. Sein Bruder Hans Joachim Gerstenberg, der in Ober-Ramstadt lebt, hat sich nie damit abgefunden, dass der Schiffsuntergang – wie in der Todesanzeige der Reeder – als „höhere Fügung“ dargestellt wird. Er sieht Soyeners Buch als Anlass, endlich die wahren Ursachen zu benennen. „Natürlich ist es ein Roman. Aber Soyener



Dramatische Szenen: Der „Pamir“-Untergang in dem 2006 ausgestrahlten ARD-Zweiteiler. Klaus J. Behrendt spielt darin einen Bootsmann, der in einem Rettungsboot überlebt.

FOTO: ARD

DAS BUCH

Johannes K. Soyener: „Sturmlegende. Die letzte Fahrt der Pamir“. Lübbe Verlag, 427 Seiten, 22,95 Euro.

hat für das Buch drei Jahre sorgfältig recherchiert“, betont Gerstenberg in einem Gespräch mit dem ECHO. „Ihm ist es zu verdanken, dass dieses Märchen nicht weiter aufrecht erhalten werden kann, dass die ‚Pamir‘ diesem Sturm nicht gewachsen war.“

„Verhängnisvolle Fehler des Kapitäns“

Zusammen mit Eckhard Woite, Bruder des aus Malchen stammenden Leichtmatrosen Dietrich Woite, der ebenfalls zu den Opfern gehörte, hat Gerstenberg eine Stellungnahme verfasst, in der insbesondere die Fehleinschätzungen von „Pamir“-Kapitän Johannes Diebitsch angeprangert werden: „Das Schiff ist offenbar ohne jegliche Kenntnis der Schiffsführung über den herannahenden Wirbelsturm, also völlig ahnungslos, in diesen hineingeraten. Neben der unsachgemäßen Beladung und der Nichtbeachtung der Stabilitätskriterien der dritte verhängnisvolle Fehler.“ Während unter dem vorherigen Kapitän Hermann Eggers zweimal täglich eine Wetterkarte angefertigt wurde, habe Diebitsch, der das Schiff auf dieser Reise das erste Mal kommandierte und über wenig Erfahrung mit Frachtseglern dieser Größe verfügte, diese Maßnahme nicht fortgesetzt. Dass der Hurrikan

„Carrie“ im Atlantik wütete, war seit Wochen bekannt. Die Warnungen der Küstenfunkstationen, die seit 6. September über Position und Richtung des Sturms informierten, wurden aber offenbar an Bord ignoriert. „Die Schiffsführung hatte alle Zeit der Welt, um sich gehörig darauf vorzubereiten und ein sicheres Ausweichen nach Südosten einzuleiten“, schreibt Soyener im Anhang seines Buches. „Nichts geschah. Am Ende waren nicht einmal die Segel geborgen, geschweige die Bullees verschlossen und die Schotten dichtgemacht.“

Das Seeamt nannte in seinem Spruch vom 21. Januar 1958 folgende Ursachen der Katastrophe: Noch mitten im Hurrikan hatte die „Pamir“ elf bis zwölf Segel gesetzt, die dem Winddruck nicht gewachsen waren. Die in Buenos Aires geladene Gerste, die überwiegend lose und nicht in Säcken transportiert wurde, verrutschte und beschleunigte das Kentern. Zudem wurden sogar die Tieftanks, die eigentlich für Ballastwasser vorgesehen sind, mit Gerste beladen, was zu einer Instabilität des Schiffes führte. „Bei geflutetem Tieftank (ohne Gerstenladung), bei wasserdichten Aufbauten (Verschlusszustand), bei nicht verrutschter Ladung und einer der Erfahrung entsprechenden Segelführung wäre das Schiff nicht gekentert“, heißt es

in dem Seeamtsspruch. Horst Willner, Anwalt der Reeder, machte dagegen vornehmlich die Stärke des Sturmes für die Katastrophe verantwortlich und sprach von „höherer Gewalt“. Seine Argumente sammelte er noch einmal in dem 1991 erschienenen Buch „Pamir:



Manfred Gerstenberg, Schiffsjunge auf der „Pamir“, kam bei der Katastrophe ums Leben. Sein Bruder, der heute in Ober-Ramstadt lebt, glaubt nicht an eine „höhere Fügung“.

FOTO: PRIVAT

IMPRESSUM

Sonntags-Echo

Beilage von Darmstädter Echo, Groß-Gerauer Echo, Rüsselsheimer Echo, Ried Echo, Starkenburger Echo, Odenwälder Echo.

Verlag: Echo Zeitungen GmbH, Holzhofallee 25 – 31, 64295 Darmstadt, Telefon 06151 387-1.

Druck: Echo Druck und Service GmbH.

Titelbild: Pamir, Archivfoto: dpa