

Ahnungslos ins Verderben

Der Bremer Schriftsteller Johannes K. Soyener verarbeitet in seinem Tatsachenroman neue Erkenntnisse zum Untergang der „Pamir“

Im September ist es 50 Jahre her, dass das Segelschulschiff „Pamir“ in einem Hurrikan versank. Das schlimmste Schiffsunglück der deutschen Nachkriegsgeschichte kostete 80 Menschenleben. Lange ging man davon aus, dass allein Fehler des Kapitäns zu dem Unglück führten. Neue Hinweise nähren nun einen weiteren Verdacht: Die Viermast-Bark war offenbar alles andere als seetüchtig.

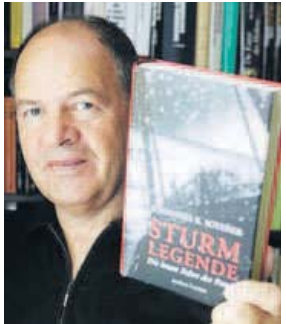
Von Krischan Förster

Die Borduhr zeigt 10.36 Uhr. In seiner Funckerkabine muss Wilhelm Siemers eilig einen Notruf in den Äther. „Treiben in schwerem Hurrikan ohne Segel. Schiffe in der Nähe bitte Position geben. Antworten auf 480 Kilohertz.“ Draußen an Deck brüllt der Sturm.

Die deutsche Viermastbark „Pamir“ treibt mit 30 Grad Schlagseite durch die tobenende See südwestlich der Azoren. Orkanböen fetzen die letzten Segel von den Rahen, schwere Brecher fegen über das Deck. Das Schiff ist dem Untergang geweiht. Es ist der 21. September 1957, der verzweifelt um ihr Leben kämpfenden Besatzung bleiben nur noch wenige Stunden. Eine ganze Nation bangt vier Tage und Nächte lang an den Radios und verfällt, nachdem die „Pamir“ verloren ist, in kollektive Trauer. Sogar der Papst kondoliert.

Der bildgewaltige Untergang des Segelschulschiffes „Pamir“ bescherte der ARD zur besten Sendezeit hervorragende Einschaltquoten. Gut fünf Millionen Zuschauer versammelten sich im November vergangenen Jahres vor ihren TV-Geräten. Spätestens seit der Ausstrahlung des Zweiteilers sind die dramatischen Ereignisse an einem Septembertag vor 50 Jahren schlagartig zurück im öffentlichen Bewusstsein.

Den ARD-Programmgehaltigen war bewusst, welch erfolgsträchtiger Stoff sich da bot. Und die Quote erfüllte ihre Erwartungen. Regisseur und Drehbuch hatten den Untergang sogar halbwegs realistisch in millionenteuren Kulissen in Szene gesetzt. Das geschulte Auge allerdings konnte etliche Unstimmigkeiten oder sogar Fehler entdecken, auch die handelnden Personen waren der Wirklichkeit weit entfremdet. „Reine Effekthascherei“, winkt deshalb Johannes K. Soyener ab. Der 61-jährige Wahlbremer dürfte es wissen.



Johannes K. Soyener hat nach monatelanger Recherche neue Erkenntnisse zum Untergang der „Pamir“ verarbeitet. FOTO: KOCH

Pünktlich zum 50. Jubiläum hat der Erfolgsautor, der bereits fünf Romane geschrieben hat und dessen Erstling „Der Meister der sieben Siegel“ demnächst verfilmt werden soll, sein druckfrisches, 420 Seiten starkes Werk über den Untergang der „Pamir“ vorgelegt. Er ist beileibe nicht der Erste, der versucht, die Tragödie und ihre Ursachen zu beschreiben. Doch Soyener, der seine monatelangen Recherchen in sechs dicken Aktenordnern gebündelt hat, verspricht neue, unumlegbare Fakten. „Die Geschichte muss umgeschrieben werden“, behauptet er.

„Sturmlegende – Die letzte Fahrt der Pamir“ heißt dieser sechste Roman Soyeners, der die bisher gängigen „Legenden“ und Erklärungsversuche in Frage stellt. In den Erzählstrang sind Fakten eingespießt, die für Furore sorgen könnten. „Es war keine höhere Gewalt im Spiel“, sagt der Autor.

Immer weiter neigt sich das Schiff zur Seite. In den Mittschiffsängen steht bereits so viel Wasser, dass eine Eimerkette nichts mehr aussuchen kann. Jetzt morst der Funker SOS: „35 Grad Schlagseite, Schiff macht Wasser. Gefahr des Sinkens.“

Der Notruf wurde zwar gehört, doch kein Schiff war nahe genug. Wenig später kenterte die Pamir, trieb noch eine halbe Stunde kieloben und sackte dann für immer in die Tiefen des Atlantiks. Einige Männer nahmen sie mit, andere kletterten sich an Wrackteilen fest. Trotz der größten Suchaktion aller Zeiten, an der rund 75 Schiffe beteiligt waren, wurden nur sechs Mann lebend aus zwei beschädigten Rettungsbooten geborgen, darunter der Schiffsjunge Folkert



Nach dem Untergang der „Pamir“ wurden etliche Wrackteile in Bremerhaven gelagert. Darunter auch die Überreste dieses Rettungsbootes, das heute in der Dauerausstellung des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu sehen ist. Als man es in der stürmischen See fand, trieb es leer auf den Wellen. FOTO: DEUTSCHES SCHIFFFAHRTMUSEUM

Anders aus Bremen. Die 80 anderen – tot. Jeder zweite blutig, viele älter als 18 Jahre.

Vieles ist seit Jahrzehnten bekannt und unstrittig. Die „Pamir“ transportiert knapp 3800 Tonnen Getreide in ihren Laderäumen, die wegen eines Streiks der Hafenarbeiter in Buenos Aires von der Besatzung schlecht gestaut wurden und im Sturm ins Rutschen gerieten. Kapitän Johannes Diebitsch, kurzfristig eingespungen, war mit 61 Jahren zwar ein erfahrener Nautiker, hatte aber als Kapitän mit Großseglern keine Erfahrung, unterschätzte die Gefahr und beging zudem haarsträubende Fehler. „Der Sturm allein hätte das Schiff nicht versenkt“, behauptet Soyener.

Die stählerne Viermastbark, die zu den berühmten Flying-P-Linern gehörte und 1949 als letztes Segelschiff ohne Motorkraft das berühmte Kap Horn passierte, galt als robustes Schiff. Gemeinsam mit ihrer Halbschwester „Passat“ ging sie als Segelschulschiff Mitte der 50er-Jahre in den Besitz einer Stiftung über, die sie fortan zur Ausbildung des nautischen Nachwuchses nutzte. Der Bund, die Länder Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein sowie 41 deutsche Reedereien, die händelndes Seeleute suchten, sorgten für das Stiftungskapital in Höhe von 415.000 Mark. Die laufenden Kosten sollten unter anderem mit Frachtreisen nach Südamerika verdient werden.

Neue Quelle in Bremen

Fünf solcher Ausbildungsreisen hatte die 114 Meter lange Bark mit jeweils gut 50 Kadetten an Bord bereits erfolgreich absolviert, als sie am 1. Juni 1957 in Hamburg wieder die Leinen loswarf. Zu ihrer letzten, der Todes-Fahrt, die von Anfang an unter keinem glücklichen Stern stand. „Auf dieser Reise verketteten sich viele unglückliche Umstände“, berichtet Soyener.

Schon früh ist der gebürtige Oberbayer und passionierte Hochseesegler, der vor seiner Selbstständigkeit als Schriftsteller mehr als drei Jahrzehnte im Vertrieb eines großen Pharmakonzerns gearbeitet hatte, von „Pamir“-Virus infiziert und hat alle Veröffentlichungen verschlungen. Wie viele andere zieht er das Urteil des Seeamtes Lübeck, das 1958 vor allem ein Versagen des Kapitäns festgestellt hatte, in Zweifel. „Auch wenn es lange her ist, für die Wahrheit ist es nie zu spät.“ Hartnäckig hat Soyener deshalb über viele Monate in Archiven geforscht, nach neuen Hinweisen gesucht, Zeitzeugen gesprochen. Informationen wie Puzzleteile gesammelt und Stück um Stück an der Computertastatur in einer Oberneulander Stadtvilla wieder zusammengesetzt. Einiges Neue hatte er bereits herausgefunden, für einen spannenden Roman, so glaubt er, langt es allemal. Drei Viertel des Romans sind bereits fertig, da stößt Soyener durch Zufall auf eine sensationelle Quelle – im Bremer Staatsarchiv, wo der Nachlass der Stiftung aufbewahrt wird.

Plötzlich bekommt Soyener Zugang zu Briefen, Berichten und vertraulichen Unterlagen. Ein Berg von Akten, bislang unbekannt und ungefaltet. Sie lassen den Untergang des Schulschiffes in ganz anderem Licht erscheinen. Menschliches Versagen und Fahrlassigkeit spielten offenbar eine entscheidende Rolle. Vor allem aber, und das ist der stärkste Tobak im Buch, „hat die Stiftung ein seuntüchtiges Schiff losgeschickt“.

Die „Pamir“, die nach dem Krieg schon verschrottet werden sollte, hätte dringend



Die Viermastbark „Pamir“ fuhr nur zwei Jahre lang als Segelschulschiff, bevor sie 1957 in einem Hurrikan sank. Das obere Bild zeigt fünf der sechs Überlebenden (v.l.): Klaus Friedrichs, Karl-Otto Dummer, Karl-Heinz Kraaz, Folkert Anders und Hans-Georg Wirth. FOTOS: GRUNWALD-DE

in die Werft gemusst. Die genieteten Stahlplatten marode, das Eisen unter den Planen der Aufbauten verrottet, die Laderäume in jämmerlichem Zustand. Bei hohem Seegang und Regen drang Wasser durch undichte Stellen ins Innere. „Und die Kadetten beklagten sich, dass sie auf den Fahrten nur noch Rost klopfen müssen“, berichtet Soyener. Weil die Ausbildung der Kadetten an Bord praktisch nicht mehr stattfand, verweigerte das Land Bremen schon 1956 seinen Zuschuss in Höhe von 65.000 Mark. Für die dringend erforderlichen Reparaturen fehlte damit das Geld. Ohnehin schrieb die Stiftung „Pamir und Passat“ tiefrote Zahlen und war im August 1957 de facto zahlungsunfähig. Zehn Stiftungssreeder stiegen zusätzlich aus, als die Pamir sich auf der Rückreise von Buenos Aires befand.

Warnungen verhallen ungehört

Das Schiff fuhr dennoch los. Trotz seines katastrophalen Zustandes und unter dem Kommando unerfahrener Offiziere. Sie ließen in Buenos Aires die Gerste lose in die Laderäume schütten, befüllten sogar die Tiefs tanks. Mitten in der Sturm-Saison verzichtete Kapitän Diebitsch darauf, täglich Wetterkarten zeichnen zu lassen. Nicht einmal der Funk wurde regelmäßig abgehört. Der 68-jährige Bootsmann, wichtigster Mann an Deck, lag sich in seiner Kojette.

Völlig ahnungslos steuerte die „Pamir“ dem Hurrikan „Carrie“ entgegen, der sich seit 14 Tagen über dem Atlantik zusammenbraute. „Es hat 62 Warmmeldungen gegeben, nur wurden sie auf dem Schiff allesamt nicht registriert“, so Soyener. Stattdessen freute sich die Besatzung, dass das Schiff nach langer Flaute im aufreizenden Wind rauschende Fahrt macht. 24 Stunden vor ihrem Tode ließen Offiziere noch freudige Telegramme in die Heimat senden. Darin kein einziges Wort von dem nahenden Hurrikan. Zwei deutsche Schiffe versuchten die „Pamir“ noch zu warnen, doch die war über Funk nicht zu erreichen.

Erst am Morgen des 21. September schlug Funker Siemers Alarm. Doch da war es längst zu spät. „Carrie“ lag schon seit Tagen auf „Kollisionskurs“ mit der Pamir. Nun hatte das Sturmfeld des Hurrikans den Viermastmast erfasst. Die Urgewalt traf auf das Schiff, das auf den Sturm gar nicht vorbereitet war. Als die ersten schweren Böen einschlugen, waren viele Segel noch gesetzt, die Luken offen, die überraschte Besatzung kletterte in Freizeitlekklammern statt in Schlechtwetterzeug auf Deck. Als sich der Großsegler auf die Seite legte, floss die Gerste unaufhörlich nach Backbord, durch das marode Hochdeck strömte Wasser.

Immer bedrohlicher neigen sich die Rahenden jetzt dem Wasser entgegen, immer größer wird die Schräglage. Klätschend fällt die Takelage auf Wasser. Als das Knattern der hängengebliebenen Segelnetze aufhört, heult nur noch der Sturm. Als die „Pamir“ kentert und sinkt, fallen die Männer ins Wasser und kämpfen zwischen Wrackteilen und meterhohen Wellen ums Überleben.

Auch das „Kiezrudel“, fünf Kadetten, die Soyener in den Mittelpunkt seines Romans stellt, schaffen es nicht. Sie retten sich in ein Schlauchboot. Das hatte es tatsächlich auf der „Pamir“ gegeben. Doch als man es damals fand, dümpelte es leer im Atlantik.

> Seine Recherche-Ergebnisse will Johannes K. Soyener demnächst im Internet unter www.pamir-sturmlegende.de veröffentlichen.