

# Historisches Kalenderblatt 9/2022

## Vor 65 Jahren:

Untergang des Segelschulschiffes PAMIR

*Hans Karr*



Die PAMIR unter finnischer Flagge  
laufend mit voller Besegelung

Foto: Archiv hkr

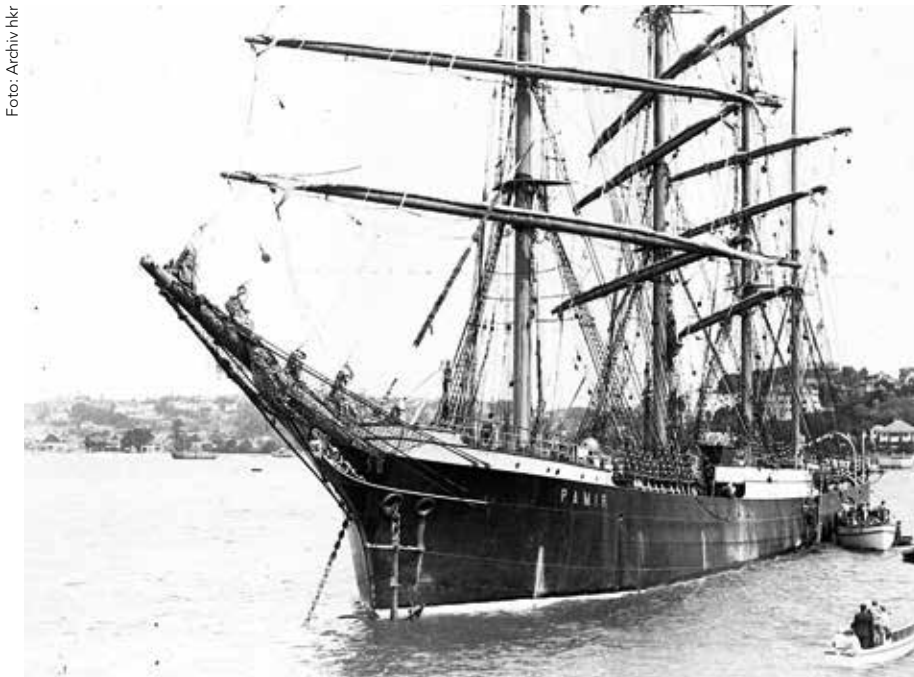
Die Viermastbark PAMIR, ein frachtfahrendes Segelschulschiff, ist am 21. September 1957 gegen 16 Uhr MGZ im Atlantik auf Position 35° 57' N und 40° 20' W etwa 600 Seemeilen west-südwestlich der Azoren, bei schwerem Nord-nordoststurm im Sturmfeld eines tropischen Orkans gekentert und gesunken.“ So nüchtern fasste das Seeamt Lübeck in seinem Spruch im Januar 1958 den Untergang der Viermastbark PAMIR zusammen. Die Experten nannten vier Ursachen für den Verlust des Schiffes: falsche Segelführung, nicht geflutete Tieftanks, über-

gehende Ladung und starke Wassereinbrüche in den Aufbauten.

Die Notrufe der in Seenot geratenen Viermastbark lösten damals eine der umfangreichsten Rettungsaktionen der Seefahrtsgeschichte aus. Über 60 Schiffe aus 13 Nationen beteiligten sich an der Suche nach Überlebenden. Am 23. September fand der amerikanische Dampfer SAXON fünf Seeleute in einem schwer beschädigten Rettungsboot. Einen Tag später barg der US Coast Guard Cutter ABSECON einen weiteren Überlebenden. Die übrigen 80 Mann der Besatzung kamen ums Leben.

1921 an Italien ausgeliefert werden. Es gelang jedoch der Reederei, die PAMIR 1924 wieder zurückzukaufen und unter eigener Flagge erneut zur südamerikanischen Westküste in Fahrt zu bringen. Doch die Zeit der Segelschiffe war vorüber. Das Schiff rechnete sich bald nicht mehr und wurde 1931 an den finnischen Reeder Gustaf Erikson verkauft. Dieser betrieb immer noch ausschließlich Segelschiffe und setzte diese in der Weizenfahrt von Australien nach Europa ein. Im Jahre 1940 verließ die PAMIR Göteborg in Richtung Australien. Nach dem Kriegseintritt von Finnland auf Seiten des Deutschen Reichs wurde das Schiff in Neuseeland beschlagnahmt und in Folge unter neuseeländischer Flagge im Pazifik zu Transportaufgaben eingesetzt. Alliiertes Schiffsraum war nämlich knapp geworden, sodass auch ein Segelschiff wieder gefragt war. Am 27. September 1948 gab Neuseeland die Viermastbark PAMIR an ihren finnischen Eigentümer zurück. Der Reederei gelang es noch einmal, einen Auftrag für Getreideladungen nach Europa zu bekommen. In dem daraufhin mit weiteren Segelschiffen ausgetragenen Weizenrennen, das letzte in der Geschichte der australischen Weizenfahrt, umrundete im Sommer 1949 mit der mit 60 000 Sack Weizen beladenen PAMIR zum letzten Mal ein Frachtsegler das berühmt berüchtigte Kap Hoorn. Nach dieser Getreidefahrt verkaufte die Reederei Erikson die Viermastbark an eine belgische Abwrackwerft. Im März 1951 wurde sie nach Antwerpen geschleppt. Doch das Schicksal meinte es noch einmal gut mit dem Großsegler.

Der Lübecker Reeder Heinz Schliwen konnte ihn zusammen mit der Viermastbark PASSAT noch kurz vor dem Abwracken kaufen. Bis Ende 1951 wurde der Flying P-Liner zum Schulschiff umgebaut, erhielt dabei auch einen Hilfsmotor und machte 1952 seine erste Reise als frachtfahrendes Segelschulschiff. Die Reederei ging jedoch in die Insolvenz. Die PAMIR wurde gepfändet. Ein Konsortium von 40 Reedern gründete daraufhin die „Stiftung PAMIR und PASSAT“ und betrieb beide Segler als Schulschiffe in der Südamerikafahrt, allerdings ohne Kap Hoorn-Umrundungen. Mit dem oben geschilderten tragischen Ende der Viermastbark PAMIR auf ihrer sechsten Reise unter der Eignerschaft der Stiftung endete in Deutschland der Versuch, weiterhin Großsegler für die Ausbildung von Seeleuten der Handelsmarine zu betreiben. ▲



Die Viermastbark PAMIR im Jahre 1947 im Hafen von Sydney

Technische Daten	
Schiffsname	PAMIR
Schiffstyp	Viermastbark
Flaggenstaat	Deutschland
Bauwerft	Blohm & Voss, Hamburg
Stapellauf	29. Juli 1905
Vermessung	3020 BRT
Länge x Breite x Tiefgang	114,00 m x 14,04 m x 7,26 m
Besatzung	28 – 33 (Frachtschiff), 86 (Schulschiff)
Segelanzahl/ Segelfläche	34/3800 m <sup>2</sup>
Antrieb/ Antriebsleistung	1 x Dieselmotor/1 x 900 PS
Geschwindigkeit	16 kn (Segel), 6 kn (Motor)

Gebaut wurde die Viermastbark PAMIR auf der Werft Blohm & Voss in Hamburg, wo sie am 29. Juli 1905 vom Stapel lief. Schon am 18. Oktober verließ der Segler mit 4800 m<sup>3</sup> Stückgut und 900 t sonstiger Ladung unter der Flagge der Hamburger Reederei F. Laeisz Hamburg in Richtung Chile. Auf der Rückreise transportierte der Flying P-Liner, wie damals bei den Segelschiffen allgemein üblich, Salpeter.

Bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs blieb die PAMIR in diesem Fahrtgebiet tätig. Auf ihrer Rückreise im September 1914 erfuhr das Schiff vom Kriegsausbruch und blieb bis 1920 auf den Kanarischen Inseln auf Reede liegen. Als Kriegsbeute musste die Vier-