

## Die Viermastbark 'Pamir', ein Frachtsegler des 20. Jahrhunderts

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1978). Die Viermastbark 'Pamir', ein Frachtsegler des 20. Jahrhunderts. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 2, 61-84. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49756-6>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# DIE VIERMASTBARK *PAMIR*, EIN FRACHTSEGLER DES 20. JAHRHUNDERTS

VON HEINZ BURMESTER

Die Kauffahrtei unter Segel endete nach einer mehrtausendjährigen Geschichte in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts. Die Viermastbark *Pamir*, die 1905 auf der Werft von Blohm & Voss entstand, repräsentiert das Endresultat in der langen Entwicklung der Windschiffe, die mit ihrer ach so unzuverlässigen Antriebskraft möglichst viel Ladung mit möglichst geringen Kosten möglichst schnell über See transportieren sollten. Der Faktor Geschwindigkeit, der beim Bau der Klipper in der Mitte des vorigen Jahrhunderts an erster Stelle stand, hatte beim Bau der letzten Frachtsegler nicht mehr die alles überragende Bedeutung; denn die Passagiere und die Güter, die es ilig hatten, wurden schon längst von den Maschinenschiffen befördert.

Die *Pamir* war ein robustes Schiff und hat ein ungewöhnlich langes Leben gehabt. 52 Jahre war sie alt, als sie vor 20 Jahren im Nordatlantik verlorenging und 80 Mann ihrer Besatzung mit in die Tiefe nahm. Es wurden Filme auf der *Pamir* gedreht und Bücher über sie geschrieben; sie ist eines der am meisten dargestellten und beschriebenen Segelschiffe. Während eines halben Jahrhunderts haben viele junge Seeleute verschiedener Nationalität auf der *Pamir* gesegelt und sind dabei erzogen worden, durch die Anforderungen, die das Schiff an seine Mannschaft stellte. Manche von ihnen sind noch am Leben und fühlen sich über die Grenzen hinweg kameradschaftlich verbunden. Auch ich gehöre dazu, auch mir ist das Schiff „ans Herz gewachsen“. Denn die Bindung der Segelschiffsleute an ihr Schiff, das sie mit eigener Kraft und Ausdauer um Kap Horn segelten, war und ist viel enger als heute die Beziehung zwischen den Maschinenschiffen und ihren Mannschaften. „Segelschiffsleute sind oft fröhlich ohne jeden Grund“, schrieb einst ein Mann, der als Passagier mit einem Segelschiff fuhr. Anscheinend konnte er nicht nachempfinden, welche Freude es jungen Menschen macht, sich in Situationen zu bewähren, die ihren ganzen Mut und ihre ganze Kraft erfordern. Und er konnte wohl auch nicht erkennen, daß es bei dem spartanischen Leben der Mannschaft nur kleiner Lichtblicke bedurfte, um ihr Grund zur Fröhlichkeit zu geben.

Aber genug der Sentimentalitäten. Ich habe die Geschichte der *Pamir* vom Anfang bis zum bitteren Ende mit allen ihren Aspekten aufgezeichnet und will hier einige schiffbauliche, ökonomische und personelle Gegebenheiten festhalten, bevor das Material verlorenght und die *Pamir* nur noch als Objekt romantischer oder nostalgischer Bewunderung weiterlebt.

Die *Pamir* verdankte ihre Entstehung der Hamburger Reederei F. Laeisz, die seit 1878 Segler im regelmäßigen Dienst nach der Westküste Südamerikas expedierte, nachdem sie bereits 1840 ins Schiffahrtsgeschäft eingestiegen war. Der wachsende deutsche Export nach Chile und der zunehmende Verbrauch von Chilesalpeter in Europa ermöglichten der Reederei, ihre Flotte in den 80er Jahren durch den Bau eiserner und stähler Segelschiffe zu vergrößern und leistungsfähiger zu machen. Die günstige Entwicklung setzte sich in den 90er Jahren fort; Tragfähigkeit und Segelfähigkeit der Schiffe wuchsen weiter. 1895 stellte die Reederei die Fünfmastbark *Potosi* mit 6300 t Tragfähigkeit in Dienst, der 1902 das Fünfmastvollschiff *Preussen* mit 8000 t folgte.



Abb. 1 Die Begegnung mit einem Großsegler war schon in den 20er Jahren eine Sensation. – Laeisz-Segler Peking, von der Cap Arcona aus gesehen, 7. 6. 1928 (Foto Sammlung Burmester)

Reederei F. LAEISZ  
G. m. b. H.  
Hamburg

Dienstzeugnis

für den Jürgen H. Burmester  
an Bord des Schiffes „Pauis“

Dienstantritt am 28. Aug. 1928  
 Entlassung am 29. 03. 1927  
 Dienstzeit: ..... Mt. .... Tage  
 Diensttätigkeit: Sehr gut — gut — genügend.  
 Nüchternheit: Stets — nicht ohne Fadel.  
 Betragen: Sehr gut — gut — nicht gut.  
 Entlassungsgrund: Wende der Reise

Hamburg, den ..... 192.....

R. Althoff  
(Unterschrift des Kapitäns.)

Abb. 2 Dienstzeugnis des Verfassers

Aber diese beiden Fünfmaster blieben die Ausnahmen; mit der *Preussen* war man bis an die Grenze des Möglichen vorgestoßen, was die Handhabung eines Segelschiffes anbelangt. Als optimal für die Fahrt nach Chile, mit gemischten Ladungen ausgehend und Salpeter heimkehrend, erwies sich der Typ der Viermastbark mit einer Tragfähigkeit um 4500 t, wie ihn die Reederei erstmalig 1892 bei der Tecklenborg Werft in Geestemünde hatte bauen lassen.

Zu diesem Typ gehörte auch die *Pamir*, die Ende 1904 bei der Werft von Blohm & Voss bestellt wurde. Sie sollte die kleinen Barken *Pestalozzi* und *Paposo* ersetzen, die damals verkauft wurden, weil sie das Alter von 20 Jahren und damit die Altersgrenze erreicht hatten, die sich die Reederei Laeisz für ihre Schiffe gesetzt hatte, aus versicherungstechnischen Gründen, wie es im Kontor hieß. Der Ersatz zweier kleiner Barken von je 1600 t Tragfähigkeit durch eine Viermastbark von 4500 t Tragfähigkeit ergab außerdem einen Rationalisierungseffekt, denn die beiden Barken hatten zusammengerechnet 34 Mann Besatzung gebraucht, um 3200 t Salpeter zu befördern, die *Pamir* dagegen transportierte mit der gleichen Besatzungszahl 4500 t.

Die Werft von Blohm & Voss, die die *Pamir* im Oktober 1905 an die Reederei ablieferte, war damals schon ein bedeutendes Schiffbauunternehmen, für das der Bau von Segelschiffen nur eine untergeordnete Rolle spielte. Von 1892 bis 1902 hatte die Werft gar keine Segelschiffe mehr gebaut, erst 1903 lief wieder eine Viermastbark vom Stapel, die den Namen *Petschili* erhielt. Ihr folgte die *Pamir* mit leicht geänderten Maßen und Formen. Sie war die elfte Viermastbark, die in Deutschland entstand, während in Großbritannien bis 1905 mehr als 300 viermastige Rahsegler vom Stapel gelaufen waren. Gleichwohl hatte der deutsche Schiffbau schon um die Jahrhundertwende einen hohen Leistungsstand erreicht und produzierte Schnelldampfer, die den Briten das „Blaue Band“ streitig machten. Zur gleichen Zeit, als bei Blohm & Voss der Rumpf der *Pamir* mit dröhnenden Hammerschlägen genietet wurde, entstanden auf den benachbarten Helgen der Große Kreuzer *Scharnhorst* für die Kaiserliche Marine und der Reichspostdampfer *Admiral* für die Deutsche Ostafrika-Linie.

Der Stapellauf der *Pamir* am 29. Juli 1905 wurde in der Öffentlichkeit kaum beachtet. Segelschiffe waren im Hamburger Hafen noch etwas Alltägliches. Das Publikum zeigte mehr Interesse für die neuen Dampfer, die immer größer und schneller wurden. Der Segelschiffbau dagegen stagnierte: In der Konstruktion unterschied sich die *Pamir* nur wenig von den ersten Viermastbarken der Reederei Laeisz, die schon 1892 mit dem typischen Brückenhaus gebaut wurden, das die volle Breite des Schiffes einnahm. Im Bauvertrag hatte man für die *Pamir* folgende Grundmaße vereinbart: Länge zwischen den Loten (in der Ladewasserlinie) 310 Fuß (94,48 m), Breite über Spanten 46 Fuß (14,02 m), Seitenhöhe des Rumpfes (auf halber Länge) 27  $\frac{1}{2}$  Fuß (8,48 m).

Mit diesen Maßen und der vorgegebenen Tragfähigkeit von 4500 t konnte der Konstrukteur keinen scharfgebauten Klipper entwerfen. Der Völligkeitsgrad der *Pamir*, genauer gesagt der Displacements-Koeffizient, wurde zu 0,70 errechnet, das heißt bei beladenem Schiff war das Volumen des Unterwasserschiffes gleich  $0,70 \times$  Volumen des umschriebenen Kastens mit den Maßen Länge  $\times$  Breite  $\times$  Tiefgang. Bei den Klipperschiffen des vorigen Jahrhunderts hatte dieser Koeffizient nur 0,5 betragen. Wie bei allen Seglern von Blohm & Voss war *Pamirs* Boden verhältnismäßig stark aufgekimmmt,  $7 \frac{1}{2}^\circ$  betrug die Steigung des Bodens im Bereich des Hauptspants, der Hauptspant-Koeffizient errechnete sich zu 0,91. Die starke Aufkimmung gab dem Segler gute „Am-Wind-Eigenschaften“. Zur Verringerung der seitlichen Abtrift erhielt die *Pamir* außerdem den bei Segelschiffen üblichen Balkenkiel, eine eiserne Schiene von 7 cm Breite und 28 cm Höhe<sup>1</sup>.

Die starke Aufkimmung des Bodens ging auf Kosten der Zuschärfung des Rumpfes nach vorn und achtern; sie war verhältnismäßig gering, mit anderen Worten, die *Pamir* war etwas plump an den Enden und gehörte infolgedessen nicht zu den schnellsten Seglern der Laeisz-Flotte. Der angesehene Kapitän Miethe, der die *Pamir* und auch andere große Laeisz-Segler geführt hatte, schrieb später über die *Pamir*: „Dieses Schiff war wohl etwas zu voll gebaut und daher schwer durch das Wasser zu prügeln.“<sup>2</sup> Die *Pamir* war andererseits ein besonders stark gebautes Schiff mit guter Stabilität und gutem Seeverhalten, ein Schiff, das „nicht zu tot zu kriegen war“, so-

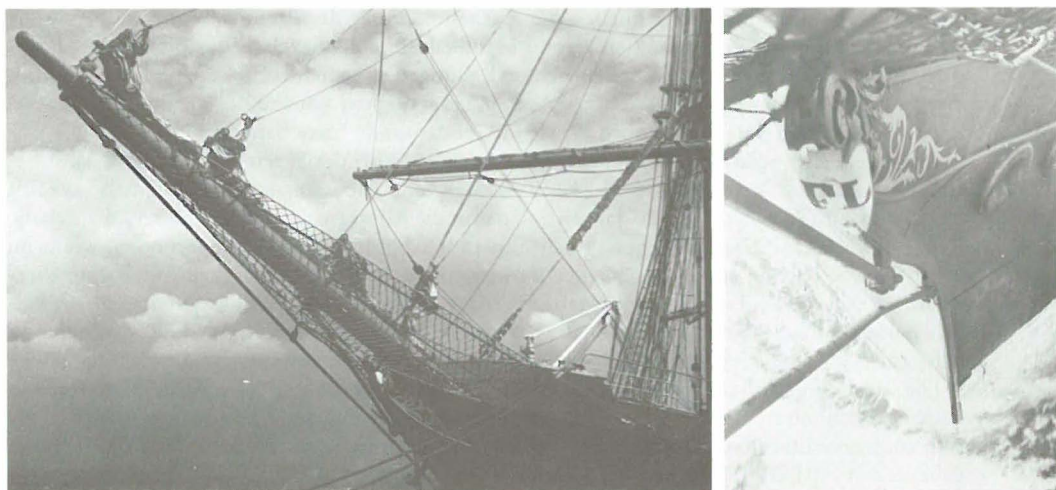


Abb. 3 und 4 Bugansicht der Pamir mit Klüverbaum (links) und mit Galionskrulle (rechts) (Fotos Burmeister)

lange es gut geführt und richtig beladen wurde. Der Freibord der *Pamir* wurde auf 1,72 m festgesetzt, das entsprach einem Tiefgang von 7,15 m. Bei diesem Tiefgang betrug die Verdrängung in Seewasser um 6575 t, das leere Schiff wog etwa 2040 t.

Beim Bau der *Pamir* hatte bereits die nüchterne Zweckmäßigkeit unseres Jahrhunderts gewaltet; für Verzierungen hatte man nicht mehr viel übrig. Es gab keine schön geschnitzte Galionsfigur mehr; an der entsprechenden Stelle war ein einfacher Wappenschild angebracht, der auf weißem Grund die roten Buchstaben F L trug, das Kennzeichen der Reederei Ferdinand Laeisz. Darüber endete der Vorsteven in einer schlichten holzgeschnitzten „Galionsskrulle“. Das Galion selbst war an beiden Seiten mit einigen ornamentalen Schnörkeln in goldgelber Farbe bemalt. Auf Namensbretter am Galion hatte man verzichtet; der Schiffsname wurde nur am Bug und Heck aufgemalt, wie es der Vorschrift entsprach, mit der gelben Farbe, die auf Hamburger Schiffen für diesen Zweck bevorzugt wurde. Alle drei rahgetakelten Masten hatten die gleiche Höhe von  $52 \frac{1}{2}$  m über der Ladewasserlinie; der Großmast war nicht mehr der größte. Neigung und Fächerung der Masten, vor der Jahrhundertwende noch typisch für die Silhouette der großen Segler, waren auf der *Pamir* so gering, daß sie kaum noch ins Auge fielen. Von  $1 \frac{1}{2}^\circ$  beim Fockmast nahm die Neigung nur bis  $3^\circ$  beim Besanmast zu. Trotz ihrer Nüchternheit war die *Pamir* ein schönes Schiff; ihre Schönheit lag in der Harmonie ihrer Maße und der Zweckmäßigkeit ihrer Formen, sie war das Endprodukt einer langen Entwicklung.

Der Anstrich der *Pamir* entsprach den Regeln der Reederei für die einheitliche Farbgebung ihrer Schiffe. Gegen den schwarzen Rumpf waren die Aufbauten weiß abgesetzt; die Verschanzung des Brückendecks war außenbords braun. Eine weiße Spezialfarbe deckte den Rumpf „zwischen Wind und Wasser“ in einer Breite von etwa 3 m. Das Unterswasserschiff wurde mit einer roten Bodenfarbe gestrichen, deren „anti-fouling“-Effekt den fahrhemmenden Bewuchs mit Muscheln und Algen verhindern sollte. Masten und Rahen waren nach Hamburger Brauch hellgelb gestrichen, Stagen und Pardunen grau. An Deck dominierten die Farben weiß, braun und grün. Die braunen Schotten oder Querwände des Brückenhauses und der Poop wurden zusätzlich mit einer dunkelbraunen Farbe „gemasert“. Es gelang nur unvollkommen, damit den Eindruck edlen Holzes hervorzurufen, aber der Anstrich war zweckmäßig. Die grüne Farbe war den technischen Einrichtungen vorbehalten, den Braß-, Fall- und Relingswinden, den Gangspills sowie den Pumpen und den beiden Decksmotoren. Diese 10 und 6 PS leistenden Petroleummotoren waren beim Laden und Löschen und beim Hieven der Anker eine große Hilfe. Sie waren recht zuverlässig, wenn sie von einem tüchtigen Meister betreut wurden. Meister



Abb. 5 Die salpeterbeladene Pamir vor dem Ärmelkanal, 1930 (Foto Slg. Grönstrand, Abo)

wurde der Schmied genannt, der auf den Segelschiffen aus Eisen und Stahl ein wichtiger Mann war, weil er mit seiner Feldschmiede kleine Reparaturen ausführen konnte. Nicht nur der Rumpf der *Pamir* war aus Stahl, auch die Masten, Stengen und Rahen bestanden aus genieteten Stahlrohren, lediglich die beiden Gaffeln am Besanmast waren aus Holz.

Von der Bauwerft wurde die *Pamir* mit 32 Segeln getakelt. Die um „rasche Reisen“ besorgten Kapitäne haben der *Pamir* später noch drei weitere Stagesegel geschneidert, mit denen sich die Segelfläche auf etwa 3800 m<sup>2</sup> erhöhte, davon entfielen 2575 m<sup>2</sup> auf die 18 Rahsegel. Das auf den Laeisz-Schiffen verwendete Segeltuch trug die Bezeichnung „Delius Kern“ und war aus Flachs gewebt, in verschiedenen Stärken, die durch die Ziffern 0 bis 6 gekennzeichnet waren. Nr. 0 war das stärkste Tuch, das pro Quadratmeter 1,02 kg wog. Auf der *Pamir* waren die Fock, die Unter-Marssegel und je ein Stagesegel vorn und achtern aus dem stärksten Tuch gefertigt. Für die Royals und die Royalstagesegel, die in der Regel bei Windstärke 6/7 geborgen wurden, genügte das Tuch Nr. 4.

Der Segelmacher an Bord, dem auf manchen Reisen noch ein zweiter Segelmacher zur Seite stand, oder saß, war nicht nur mit Reparaturen beschäftigt, sondern stellte auch neue Segel her. Bramsegel und Royals sowie alle Schratsegel wurden an Bord genäht. Beim Zuschneiden wirkte der Kapitän mit. Leichtmatrosen und Jungmänner, die dem Segelmacher zugeteilt wurden, halfen bei der „zweiten Naht“; denn es mußte alles noch mit der Hand genäht werden.

Mit der Führung der neuen *Pamir* hatte die Reederei ihren bewährten Kapitän Carl Matthias Prützmann betraut, der bereits seit 1894 das Patent als „Schiffer auf großer Fahrt“ besaß und vorher die Bark *Paposo*, das Vollschiff *Pampa* und die neue *Petschili* geführt hatte. Die Reederei, die eine sehr sorgfältige Personalpolitik betrieb, schätzte ihn als einen besonders tüchtigen und ehrgeizigen Kapitän.

Nach Fertigstellung übernahm die *Pamir* sogleich ihre Rolle im Liniendienst nach Valparaiso, für den die Reederei damals mindestens monatliche Abfahrten von Hamburg und zweimonatliche von Antwerpen angesetzt hatte. Ähnlich wie die Dampfer im Linienverkehr nahmen die Laeisz-Segler ausgehend gemischte Ladungen, die zum großen Teil aus Stückgut bestanden, das heißt in Kisten verpackten Industrieerzeugnissen, dazu kamen Zement, Eisen, Koks und ande-

res mehr. *Pamir* nahm auf ihrer ersten Reise 4806 m<sup>3</sup> Maßgut und 908 t andere Güter, deren Fracht nach Gewicht berechnet wurde. Das Gesamtgewicht dieser Ladung betrug rund 3000 t. Unter der Ladung waren 480 t Sandballast liegengelassen. Er wurde für die Zwischenreise von Valparaiso nach dem Salpeterhafen benötigt; die Segler nahmen ihn oft schon von Hamburg mit, da er in Valparaiso viel teurer war. Die ausgehende Ladung ging damals größtenteils nach Valparaiso, nur gelegentlich hatten die Segler Teilladungen für andere chilenische Häfen an Bord, oder sie nahmen von Valparaiso kleine Partien sogenannter Küstenladung nach dem Salpeterhafen mit. Meistens war das Iquique hoch im Norden Chiles auf etwa 20° Südbreite.

Für die erste Reise nach Valparaiso brauchte die *Pamir* 79 Tage von Hamburg oder 70 Tage von Lizard Head am Ausgang des Ärmelkanals, von wo man die Seglerreisen zu Vergleichszwecken zu rechnen pflegte. Das war ein gutes Resultat. Die Heimreise mit 4473 t Salpeter von Iquique nach Hamburg dauerte ebenfalls 79 Tage, und das war noch besser, weil der Weg länger und das Schiff tiefer beladen war. Trotzdem war Kapitän Prützmann mit den Segeleigenschaften des neuen Schiffes nicht ganz zufrieden. Sie ist nur ein 13-sm-Schiff, soll er geäußert haben und wollte damit sagen, daß das beladene Schiff auch unter den günstigsten Umständen nicht mehr als 13 Seemeilen in der Stunde laufen könne. Bei einem Segler ist der Unterschied zwischen Höchstgeschwindigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeit sehr groß, letztere errechnet sich für *Pamirs* sämtliche Chilereisen zu 5,1 sm/h. *Pamirs* erste Rundreise von Hamburg bis Hamburg erforderte 210 Tage; rechnet man die Zeit des Ladens und Löschens in Hamburg hinzu, kommt man auf mindestens acht Monate, die das Schiff brauchte, um bestenfalls 9000 t Ladung zu befördern. Im Vergleich zu den heutigen Massengutfrachtern war die Transportleistung minimal, aber dafür war das Segelschiff umweltfreundlicher und verbrauchte nicht die Energievorräte der Erde.

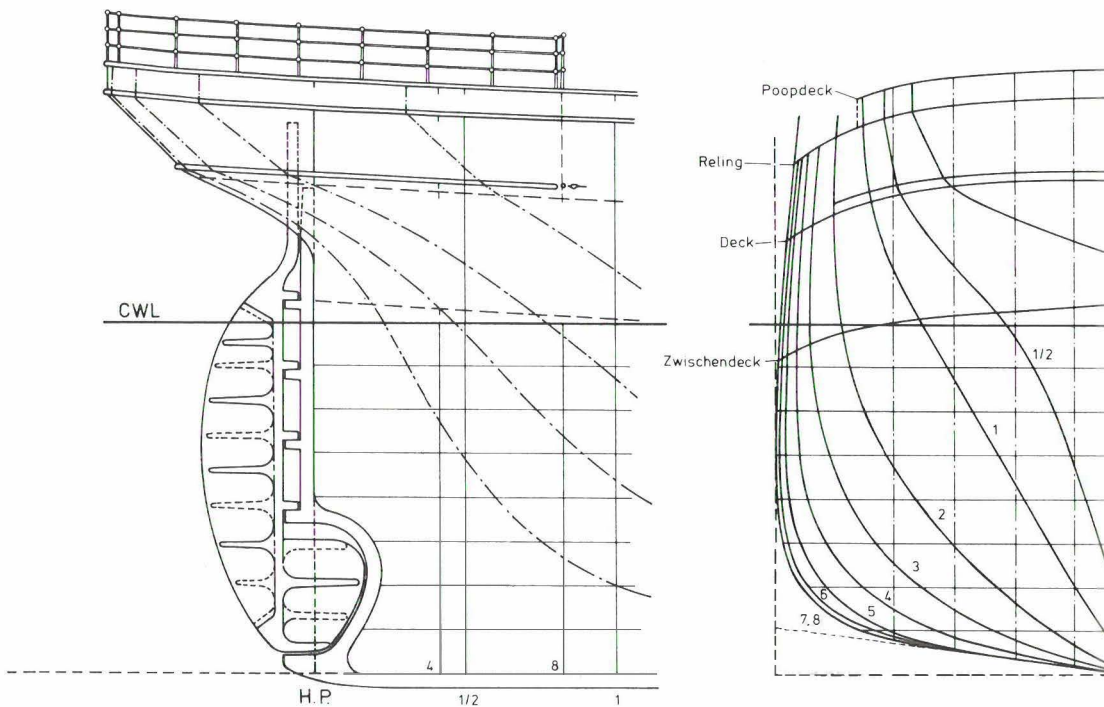
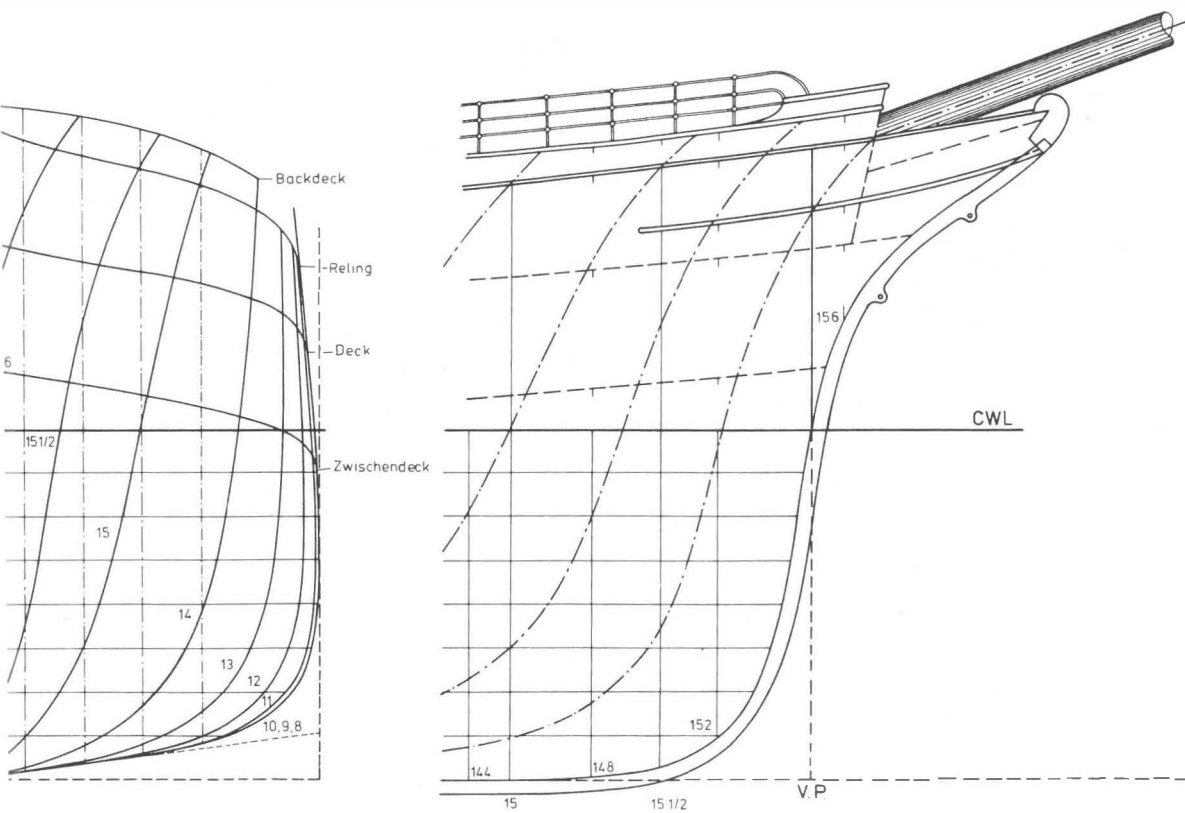




Abb. 6 Die Glocke der Pamir in Mariehamn (Foto  
Ålands Sjöfartsmuseum, Mariehamn)

Abb. 7 Linien der Pamir (nach Zeichnungen von  
Blohm & Voss)





Die folgenden Reisen der *Pamir* bis 1914 verliefen alle nach demselben Muster: Von Hamburg oder Antwerpen mit gemischter Ladung nach Valparaiso, wobei gelegentlich kleinere Teilladungen für Iquique mitgenommen wurden, und dann mit Salpeter heimwärts nach Hamburg oder Antwerpen. 1908 zwang eine schwere Schifffahrtskrise auch die *Pamir* zu achtmonatiger Untätigkeit im Hamburger Hafen. Danach übernahm Kapitän H. Horn die Führung des Schiffes für die folgenden drei Reisen, auf denen das Schiff die seglerischen Leistungen der ersten drei Reisen nicht ganz erreichte. Auf der Heimreise 1909 wurde die *Pamir* nicht nur von der großen *Potosi* überholt, sondern auch von der kleinen Viermastbark *Hera*, die ihr bis zum Eingang des Englischen Kanals volle 17 Tage abgewann.

Die gesamte Besatzung der *Pamir* – in der Regel waren es 34 Mann – war im Brückenhaus untergebracht. Die Art der Unterbringung erscheint uns heute spartanisch oder primitiv, doch war sie damals besser als die Norm, denn bei der Reederei Laeisz hielt man nichts von der Knauserie auf Kosten der Besatzung. Die in zwei Wachen eingeteilte Mannschaft wohnte in zwei großen Logisräumen von je 26 m<sup>2</sup> Grundfläche, die am vorderen Ende des Brückenhauses beiderseits der Kombüse lagen. Jedes Logis hatte zwölf Kojen, je zwei übereinander. Licht und Luft gab ein großes Skylight, das bei schlechtem Wetter auch als Ein- und Ausstieg dienen konnte, außerdem gab es mehrere Bullaugen in der Bordwand. Ein langer Tisch, an Bord „Back“ genannt, nahm die Mitte des Raumes ein, während an der von Kojen freien Wand Spinde eingebaut waren, je eines für jeden Logisbewohner und noch eins für das emaillierte Eßgeschirr.

Die vier „Unteroffiziere“ oder Handwerker, d. h. der Bootsmann, Segelmacher, Schmied und Zimmermann, bewohnten zusammen einen eigenen Raum, ebenso der Koch und Steward. Auch der Zweite und Dritte Offizier mußten sich eine Kammer teilen. In der Mitte des Brückenhauses lag die Segelkoje. Der „Salon“, am hinteren Ende des Brückenhauses, war geräumig und repräsentativ. Er gehörte zum Reich des Kapitäns, der dort im Hafen seine Besucher empfing, Amtspersonen, Geschäftsleute oder geladene Gäste. Zu erwähnen ist noch eine 4-Mann-



Abb. 8 Der Segelmacher bei der Arbeit (Foto Moodie, Vancouver)

Kammer, die abgesondert unter der Poop lag, gegenüber vom Hospital. Sie war für die „Pilotinis“ bestimmt, chilenische Kadetten, die gelegentlich von der chilenischen Kriegsmarine auf eine Segelschiffsreise geschickt wurden, zur seemännischen Ausbildung und zur Härtung ihres Charakters.

Unter der Back, dem vorderen Aufbau des Schiffes, befanden sich zwei Lampenspinde, Kammern für das Werkzeug von Schmied und Zimmermann, Waschräume und Toiletten für die Mannschaft sowie, als Zeichen des Fortschritts, ein Baderaum mit weiß emaillierter Wanne. Mangelnde Benutzung hatte allerdings zur Folge, daß aus der schönen Badewanne später ein Behälter für Bootsmannsgut wurde. Der mangelnde Zuspruch, den die Badewanne gefunden hatte, erklärt sich aus der Abneigung der Segelschiffsleute gegen Seewasser, mit dem sie zu oft und zu eng in Berührung kamen, wenn das Schiff „Wasser über Deck und Luken“ nahm. Die Frischwassertanks der *Pamir* faßten insgesamt 45 m<sup>3</sup>. Täglich wurden etwa 250 Liter ausgegeben, davon ging der größte Teil zum Koch in die Kombüse.

Die Jahre von 1911 bis 1914 brachten der Schifffahrt eine gute Konjunktur, von der auch die *Pamir* profitierte. Da von ihren Reisen keine Kostenrechnungen mehr erhalten sind, folgt hier eine von der *Passat*, die eine Halbschwester der *Pamir* war und fast die gleichen Bilanzen aufwies:

Ausgaben		Einnahmen	
Hamburg			
Dock- und Reparaturkosten	3 930 M.	Fracht Ausreise	70 809 M.
Ausrüstung, Farben, Segel	7 570 M.	Fracht Küstenladung	4 360 M.
Proviand	7 280 M.	Fracht Heimreise	111 961 M.
Ballast	—	Erlös Salpeterwasser	300 M.
Hafenkosten auslaufend	6 910 M.	Passagier	600 M.
Hafenkosten einlaufend	7 180 M.		
Heuer für 33 Mann	14 070 M.	Einnahmen insgesamt	188 030 M.
Kapitän	4 800 M.		
Versicherung (Kasko, Fracht)	16 130 M.		
Valparaiso			
Hafenkosten	5 830 M.		
Proviand	900 M.		
Ladungsschäden	90 M.		
Arbeiter	1 150 M.		
Iquique			
Hafenkosten	2 650 M.	Einnahmen	188 030 M.
Proviand	250 M.	Ausgaben	83 030 M.
Ladungsschäden	60 M.		
Arbeiter	1 080 M.		
Unkostenkonto	3 150 M.		
		Überschuß	105 000 M.
Ausgaben insgesamt	83 030 M.		

Das war das finanzielle Ergebnis der dritten Reise der *Passat*, die vom 19. Juni 1913 bis zum 27. Januar 1914 genau 222 Tage dauerte. Ähnlich gute Ergebnisse erzielten damals auch die anderen Laeisz-Segler, so daß sich die Reederei veranlaßt sah, im Januar 1914 noch einmal drei Viermastbarken ihres Standardtyps bei Blohm & Voss zu bestellen. Schon vorher aber hatte sie sich mit ihren Gewinnen maßgeblich an der Afrikanischen Frucht Compagnie G.m.b.H. beteiligt, die in Kamerun Bananenplantagen anlegte und für den Transport der Bananen zwei Spezialdampfer bestellte.

Der Bauauftrag für drei Rahsegler im Januar 1914 fiel völlig aus dem Rahmen, denn nirgendwo in der Welt waren nach 1905 noch solche Schiffe gebaut worden, von den Laeisz-Seglern abgesehen. Auch in der deutschen Schifffahrt war man sich schon 1912/13 darüber im klaren, daß die kommerzielle Segelschifffahrt einem schnellen Ende entgegenging, weil die vorhan-



Abb. 9 und 10 Mannschaften von Laeisz-Seglern, 1914 (oben) und 1924 (unten) (Fotos Slg. Burmester)

denen Schiffe in zehn bis zwanzig Jahren aufgebraucht sein würden. Diese Einsicht aber beschleunigte den Niedergang der Segelschifffahrt. Die britischen Reeder hatten schon bald nach der Jahrhundertwende mit dem Ausverkauf ihrer vielen Segler begonnen. Sie fanden keine zuverlässigen Mannschaften mehr; Disziplinlosigkeiten und Desertionen häuften sich auf ihren Segelschiffen. Auf den deutschen Seglern war die Situation noch etwas besser, weil die Ausbildungsvorschriften für Schiffsoffiziere den Nachweis einer einjährigen Segelschiffsfahrtzeit als

Vollmatrose forderten. Dadurch hatten die meisten Segelschiffe noch einen Kern zuverlässiger Leute im Mannschaftslogis. Ungünstiger sah es schon mit Steuerleuten aus; die jungen Schiffsoffiziere drängten – auch wenn sie die Segelschiffe mochten – doch zu den Dampferreedereien, die ihnen eine berufliche Zukunft bieten konnten. Selbst die renommierte Reederei Laeisz hatte schon vor dem Ersten Krieg Schwierigkeiten, ihre 17 Segler mit tüchtigen jungen Schiffsoffizieren zu besetzen. Und manch guten Kapitän verlor die Reederei an die Lotsenbrüderschaften.

Wie es auf der *Pamir* 1912 zugeht, machen die Berichte deutlich, die Kapitän Becker von der achten Reise des Schiffes an seinen Reeder schickte; sie werden auszugsweise wiedergegeben<sup>3</sup>. Kapitän Becker war am 5. April 1912 mit dem Vollschiiff *Parchim* in Hamburg eingetroffen und wurde eine Woche später nach Antwerpen geschickt, um die dort liegende *Pamir* zu übernehmen. Über seine Barauslagen in Hamburg und Antwerpen schickte er seinem Reeder folgende Abrechnung:

#### Abrechnung 6.–20. April 1912

Kostgeld für mich vom 6.4.–11.4. in Hamburg	12,85 M.
Fahrgeld für mich vom 6.4.–11.4. in Hamburg	5,75 M.
1 Barkasse, nachts an Bord gefahren, weil es schwer wehte	3,00 M.
Reisekosten nach Antwerpen mit 1 Kiste und 1 Kleidersack	55,60 M.
Gepäck per Dampfer <i>Hernia</i>	16,- M.
Transportunkosten in Hamburg	9,- M.
Desgl. in Antwerpen	15,75 M.
Abrechnung 1. Offizier Holzmann	
An Mannschaft	42,75 Francs
Reisekosten I. Offizier Hans (1 Beleg)	65,- Francs
Zeugtransport für 8 Leichtmatrosen	50,84 Francs
12 Hühner, selber gekauft a 3,30 Francs	32,- Francs
Spesen und kleine Ausgaben	39,60 Francs
Fahrgeld für mich	34,50 Francs
Schiffswäsche	13,50 Francs
Gratifikationen (an Hafenschlepper, Wasser- und Kranleute)	12,75 Francs
	23,- Francs
Antwerpen, 20. April 1912	(gez.:) G. Becker

Die Zahlung von Gratifikationen, wie sie in der vorstehenden Abrechnung erscheinen, war



Abb. 11 Offiziere eines Laeisz-Seglers (Parma), 1924 (Foto Slg. Burmester)

schon damals in der Schifffahrt ein allgemein üblicher Brauch; niemand brauchte dafür so peinliche Wörter wie „Trinkgelder“ oder „Schmiergelder“.

Nach Ankunft in Valparaiso schrieb Kapitän Becker folgenden Bericht:

Valparaiso, 31. Juli 1912

Herrn

F. Laeisz

Nach einer Reise von 97 Tagen erreichte ich mit *Pamir* am 26. Juli Valparaiso. Passierte Vlissingen am 21. April 1 Uhr morgens bei totaler Windstille und Dover um 4 Uhr nachmittags bei sehr leichtem NO-lichem Zug. Hier selbst warf ich den Schlepper los. Den NO-Passat erhielt ich auf 32° N. Selbiger wehte frisch und beständig. Die Linie wurde in 22° W geschnitten. Reisedauer ab Antwerpen 32 Tage. Leider läßt *Pamir*, was Schnelligkeit anbelangt, zu wünschen übrig. Mit *Parchim* ist *Pamir* nicht zu vergleichen, nur kann ich mit *Pamir* mehr Segel fahren. . . . Bei Windstärke NW 8, Kurs SW, alle Segel bei, läuft *Pamir* nicht mehr wie 12 Knoten, obgleich die Rahen aufgebraßt waren. . . .

Der SO-Passat war auch gut und erzielte ich befriedigenden Fortgang. Von 32° S an wurde ich sehr zurückgehalten, durch andauernd harten, stürmischen WSW-SW-Wind. Von der Linie bis 50° Süd, welches ich am 26. Juni überschritt, brauchte *Pamir* volle 35 Tage. Die Mannschaft litt sehr an entzündeten Händen. Der I. Steuermann war 14 Tage dienstunfähig, der III. acht Tage. Von 50°-50° gebrauchte ich wieder 22 Tage, zurückgehalten durch andauernd stürmisches Wetter. Endlich auf 51° Süd und 84° West erhielt ich gute Gelegenheit, womit ich schnell nach Norden laufen konnte. In flauer Brise läuft *Pamir* sehr schlecht und wird von jedem Schiff überholt. Nur durch starke Segelführung in schlechtem Wetter war es mir möglich, anderen Schiffen vorbei zu laufen. Sobald es wieder flauer wurde, kamen dieselben wieder aufgelaufen. Die Schiffe *Jersbek* und *Luna* habe ich öfters gesehen, obgleich ich dieselben immer achteraus aus Sicht verlor. . . .

Mit meinem I. und III. Steuermann bin ich nicht zufrieden. Der I. Steuermann ist ein williger, ruhiger Mann, leider zu ruhig. Selbiger hat absolut kein Kommando und ist nicht energisch genug. Beim Segellos- oder -festmachen ist der I. Steuermann garnicht zu hören, alles geht im Flüsterton, man hört gar kein Kommando. Mit jeder Arbeit, die die Leute machen, ist der Steuermann zufrieden, und wenn die Arbeit auch noch so schlecht ist. Der III. Steuermann hat überhaupt kein Interesse am Schiff. Mit dem II. Steuermann bin ich sehr zufrieden, selbiger ist ein tüchtiger, zuverlässiger Mann. Der Bootsmann ist nicht zu gebrauchen und hat die ganze Reise Segel genäht. . . . Der Mann kann nicht gut hören und noch schlechter sehen. Habe 3 Mann im Hospital liegen, selbige waren seit Cap Horn krank, entzündete Hände.

Arbeiten tue ich mit 5 Gängen, 3 eigene Mannschaft und 2 von Land. 500 tons Koks muß ich einsacken, der Rest, 600 tons, wird so in Leichter geworfen. Ich hoffe, wenn das Wetter gut bleibt, in 17-18 Tagen die Reise nach Norden fortzusetzen.

2 Einlagen

Hochachtungsvoll  
(gez.:) G. Becker

Am 8. August berichtete Kapitän Becker über einen nächtlichen Einbruch-Diebstahl, der von chilenischen Räubern auf der Reede begangen wurde. Es wurde Kleidung aus dem Warenlager des Kapitäns gestohlen, außerdem Proviant, darunter 137 Pfund „Kajütsbutter“. Der Dritte Offizier, der während des Diebstahls die Nachtwache hatte und an Deck sein sollte, wurde vom Kapitän beschuldigt, geschlafen zu haben.

Den nächsten Bericht an die Reederei schrieb Kapitän Becker am 22. August 1912 von Valparaiso:

Gestern nachmittag habe ich den Rest der Ladung gelöscht. Letztere war vollständig, bis auf 4 Fässer Cement und 5 Glaskisten, welche ins Wasser gefallen sind. Die Entlöschung wurde am 8., 10., 12. und 15. August durch steife nördliche Winde vollständig unterbrochen. . . .

Mit meinem I. Steuermann bin ich auch während der ganzen Zeit im Hafen nicht zufrieden gewesen. Selbiger hat keine Übersicht und ist nicht energisch, um die Leute und Arbeiter etwas anzutreiben. . . .

Den III. Steuermann sowie den Jungen, der seit dem Diebstahl nachts mit Wache geht, habe ich am 18. August schlafend vorgefunden. Der III. Steuermann besitzt die Frechheit, den Jungen so zu instruieren, daß, wenn ich an Deck komme und den III. Steuermann nicht vorfinde, derselbe aussagen muß, daß

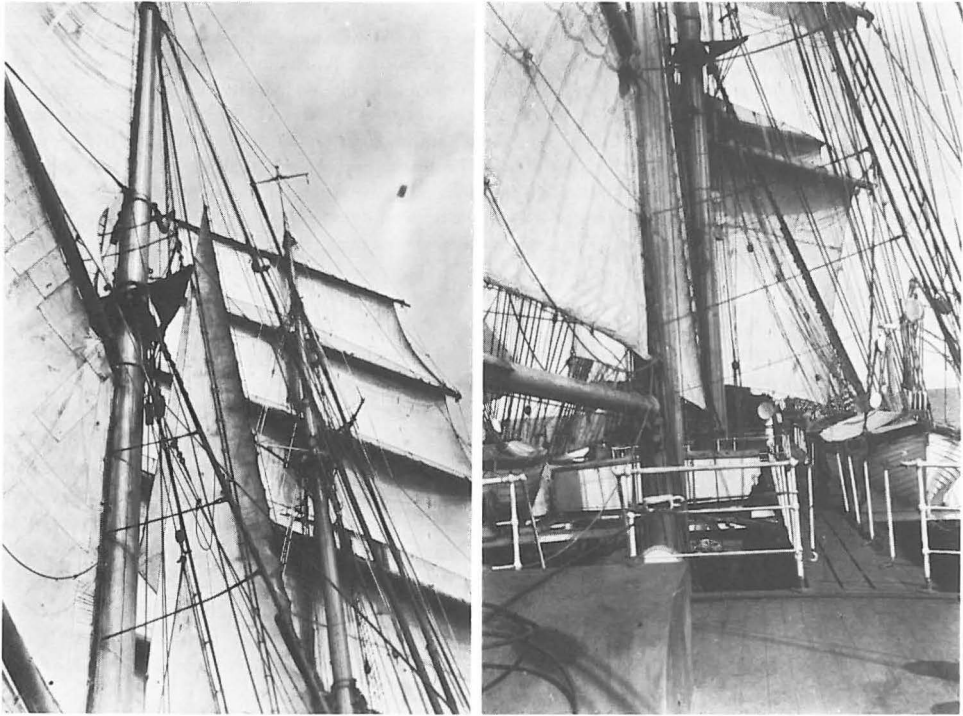


Abb. 12 und 13 *Auf der Pamir*, 1929 (Fotos Burmester)

der Steuermann soeben ausgetreten ist. Werde gegen von Fischer-Benzon in Iquique Strafantrag stellen. Ich habe noch nie in meinem Leben einen solchen gleichgültigen, oberflächlichen und obendrein noch dummen Steuermann getroffen wie der III. Steuermann ist. Derselbe hält durchaus zur Mannschaft und zeigt offenkundig seine sozialdemokratischen Neigungen. Am 13. August, als ich demselben Vorhaltungen machte über Proviant, sagte von Fischer-Benzon zu mir: Was er mit dem Proviant zu tun habe, als III. Offizier wäre er an Bord gekommen und nicht als Proviantverwalter. . . .

Es sind hier 6 Mann desertiert. Ersatz ist hier augenblicklich nicht zu bekommen. Werde die fehlenden Leute wenn möglich in Iquique ergänzen. Hierselbst werde ich zwei Pilotinis bekommen, welche von Valparaiso nachgeschickt werden. Der Leichtmatrose Klevenow ist krank zurückgelassen, demselben wurde der rechte Zeigefinger amputiert. In 14 Tagen bis 3 Wochen wird Klevenow wieder arbeitsfähig sein, und habe ich Herrn Weber & Co. gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß derselbe mit *Pelikan* die Heimreise macht, um die Kosten für die Heimbeförderung zu sparen.

Den nächsten Bericht ihres Kapitäns Becker erhielt die Reederei von Iquique, er wurde am 9. September 1912 geschrieben:

Nach einer Reise von 6 Tagen bin ich am 29. August 12 Uhr mittags hier angelangt. . . . In Valparaiso kamen im letzten Augenblick noch zwei Matrosen an Bord, welche hier 4 Tage nach Ankunft desertierten. Ebenfalls desertierte am 2. September der III. Steuermann von Fischer-Benzon. Selbiger bat, den Konsul sprechen zu dürfen, und kehrte nicht wieder an Bord zurück. Mit der Entlöschung und Beladung sieht es sehr traurig aus. Es liegen hier zur Zeit 35–40 Schiffe, und mangelt es sehr an Leichtern. . . . Ich glaube kaum, daß ich vor den Feiertagen<sup>4</sup> fertig werde, werde aber alles in Bewegung setzen, um womöglich doch noch fortzukommen. Von Valparaiso habe ich einen Pilotini nachgeschickt bekommen.

Nachdem das Schiff in Iquique mit 4507 t Salpeter beladen wurde, geht am 15. September folgender Bericht des Kapitäns an die Reederei ab:

Habe gestern den Rest der Ladung erhalten und war um 5 ½ Uhr Nm. beladen. Die Abfertigung des Schiffes ist unter den obwaltenden Umständen, wo hier 30–35 Schiffe liegen, als recht gut zu bezeichnen. Leider mußte ich einen Claim der Ladungsempfänger bezahlen. . . . Auch hier in Iquique bin ich nicht mit meinem I. Steuermann zufrieden gewesen. Da ich 8 Mann zu kurz bin, so habe ich hier 6 Leute zu genommen. Die Heuer ist ziemlich hoch, zur Zeit 5 £. Es liegen hier zwei Schiffe, welche keine Leute bekommen können. Während der Reise nach hier habe ich genauen Bestand des Proviantes aufgenommen. Hierbei stellte sich heraus, daß der III. Steuermann bedeutend mehr Proviant verbraucht hat, als im Proviantbuch steht, welches ich jeden Sonntagmorgen nachsehe. Sehe mich leider gezwungen, da ich nicht genügend habe, die fehlenden notwendigen Sachen zu ergänzen. Auch habe ich von dem Schiffe *Ulrich* 3 tons Kohle bekommen. An genanntes Schiff habe ich 2 ½ Trossen Manilatauwerk abgegeben.

Die Berichte des Kapitäns zeigen, daß auch die „gute, alte Zeit“ nicht ohne Schwierigkeiten für die Führungskräfte war; aber sie wurden damit fertig. Die Qualität der Kapitäne bürgte auf den Laeizs-Seglern für die notwendige Disziplin.

*Pamirs* zehnte Reise, die infolge des Kriegausbruchs bei den Kanarischen Inseln ein vorläufiges Ende fand, begann am 1. März 1914 in Hamburg. Die Führung hatte der 32jährige Kapitän Jürs, der im Jahr zuvor mit dem kleinen Vollschiff *Pirna* die *Pamir* um volle 16 Tage ausgesegelt hatte. Wie üblich bestand die Besatzung aus 33 Mann, den Kapitän nicht mitgezählt. Es fehlte ein Dritter Offizier, weil keiner zu finden war. Den 33 Mann hatte die Reederei monatlich insgesamt 1888 Mark an Heuern zu zahlen. Der I. Offizier stand mit 180,- Mark an der Spitze der Heuerliste. Zimmermann, Bootsmann, Segelmacher und Schmied hatten für Heuern zwischen 80 und 100 Mark gemustert, der Koch für 110,- Mark. Die erfahrenen Matrosen erhielten 68,- Mark, die frischgebackenen nur 50,- Mark; sie wurden von den alten Kämpfern „50-Mark-Jungs“ genannt. Die zehn Leichtmatrosen bekamen je nach Fahrzeit und Körpergröße 15–35 Mark, die beiden Schiffsjungen je 6,- Mark monatlich.

Die Reise fing schlecht an; in der Nordsee und im Ärmelkanal gab es viel Gegenwind, und in der Biscaya verlor man zwei Mann. Sie wurden über Bord gespült, als das Schiff in zwei schwere vorliche Seen einsetzte, während die Wache auf dem Vordeck mit dem Bergen des Vor-Obermarssegels beschäftigt war. Die Rettungsversuche blieben erfolglos. In Valparaiso, das am 30. Mai erreicht wurde, desertierte ein Matrose, während ein Leichtmatrose in den Laderaum fiel und ins Hospital gebracht werden mußte. Angemustert wurden in Valparaiso der Dritte Offizier Paul Peschkau und ein Matrose, der aber schon nach 14 Tagen wieder entwich. Am 30. Juni traf die *Pamir* in Taltal ein, um Salpeter zu laden. Dort hörte Kapitän Jürs von der Ermordung des österreichischen Thronfolgerpaares in Sarajewo, deren Folgen auch er noch nicht übersehen konnte. Mit 98288 Quintals<sup>5</sup> Salpeter an Bord verließ er den Hafen am 17. Juli, nachdem er noch einen Matrosen hatte anmustern können, dem er 80,- Mark Monatsheuer zahlen mußte.

Als in Europa der Krieg losbrach, passierte die *Pamir* Kap Horn. Funkempfänger gab es auf den Frachtseglern noch nicht, also konnte die Besatzung nur wahrnehmen, was in optischer und akustischer Reichweite lag, und das hatte nichts mit dem Krieg zu tun. Das Schiff marschierte flott voran und erreichte den Äquator nach 45 Tagen von Taltal. In dem Flautengebiet nördlich des Äquators begegnete die *Pamir* einem französischen Segler, der südwärts steuerte und bei dem üblichen Austausch von Flaggensignalen ein Code-Signal heißt, das „Kriegszustand“ bedeutete. Natürlich war das eine aufregende Nachricht für die 32 *Pamir*-Leute; aber solange Kapitän Jürs nichts Näheres erfahren konnte, setzte er seinen Weg nach Norden fort.

Am 15. September sichtete die *Pamir* auf 27° N, 32° W einen holländischen Dampfer namens *Sommelsdijk*, der sich ihr näherte und als der getarnte Hapag-Dampfer *Macedonia* zu erkennen gab; er sollte den Hilfskreuzer *Kronprinz Wilhelm* versorgen. Der Erste Offizier der *Pamir* begab sich auf die *Macedonia* und erhielt dort ausführliche Informationen über die Kriegslage. Kapitän Jürs entnahm daraus, daß die *Pamir* ihren Bestimmungshafen Hamburg nicht würde erreichen können, und beschloß, die Kanarischen Inseln anzusteuern. Gegen leichte östliche Winde aufkreuzend, brauchte er noch 16 Tage für die 800 sm lange Strecke bis La Palma und



Abb. 14 Großsegler in Mariehamn, ganz links die Pamir (Foto Slg. Grönstrand, Abo)

Abb. 15 Nach Wellington einlaufend, August 1948 (Foto Slg. Burmester)

war froh, daß ihn kein englischer Kreuzer entdeckte. Am 1. Oktober 1914 ließ er vor dem kleinen Hafen von Santa Cruz de La Palma die Anker fallen.

Niemand auf der *Pamir* rechnete im Oktober 1914 damit, daß das Schiff bis 1920 auf seinem Ankerplatz verbleiben würde. Es lag als einziges deutsches Schiff dort, während vor Santa Cruz de Tenerife acht deutsche Dampfer gemeinschaftlich auf das Ende des Krieges warteten. Herr Ernst Groth, der damals Kaiserlicher Konsul auf den Kanarischen Inseln war, erinnerte sich 1960 in einem Brief<sup>6</sup>, daß die junge Mannschaft der *Pamir* viel Ärger gemacht hätte, weil die meisten von ihnen unbedingt nach Deutschland wollten, um gegen die Feinde des Vaterlandes zu kämpfen. Sie hofften auf ein deutsches U-Boot, das sie holen würde, und erwarteten vom Konsul, daß er das arrangieren könne. Aber nichts dergleichen geschah. Kapitän Jürs war be-



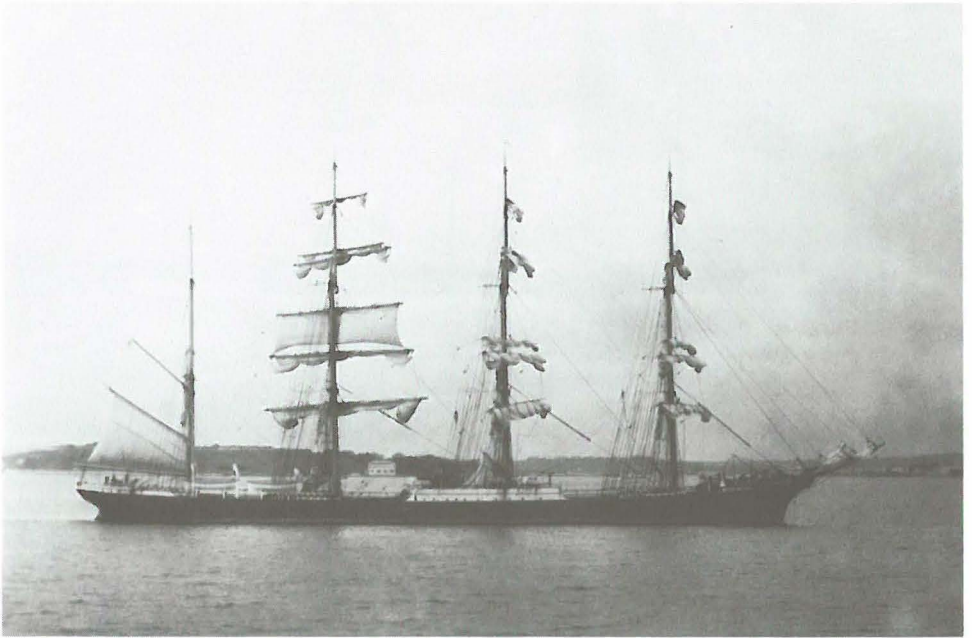


Abb. 16 Pamir auf Queens-  
town-Reede, 1936 (Foto  
Bernice Bishop Museum,  
Honolulu)



Abb. 17 Pamir in Vancouver,  
1945; Blick in die Take-  
lage (Foto Moodie, Van-  
couver)



Abb. 18 Pamir vor der Skyline von Vancouver, 1945 (Foto Moodie, Vancouver)

strebt, seine Mannschaft für alle Fälle vollzählig zu halten, aber im Laufe der Jahre mußte er doch einige Abgänge hinnehmen. Als erster ging schon im Januar 1915 der Zweite Offizier Rottmann von Bord.

Die Besatzung litt unter dem langen, hoffnungslosen Warten ebenso wie Tausende anderer deutscher Seeleute, die fern der Heimat vom Kriegsausbruch überrascht worden waren. Die Leute brauchten regelmäßige Arbeit und sinnvolle Freizeitbeschäftigungen. Man hielt das Schiff instand, soweit die materiellen Mittel reichten, aber das füllte die meist jungen Männer nicht aus. Die Offiziere veranstalteten Lehrgänge, um die Seeleute auf die Steuermannsprüfung vorzubereiten. In der Freizeit beschäftigte man sich mit Bastelarbeiten, legte Matten und Zierknoten oder baute „Buddelschiffe“ und Modelle. Leute mit weniger Geduld und handwerklichem Können widmeten sich dem Fischfang oder verlegten ihre Aktivitäten an Land, jedoch bot die kleine Stadt Santa Cruz mit ihren 7500 Einwohnern nicht allzu viele Möglichkeiten.

Zwei sehr schöne Modelle, die damals auf der *Pamir* von der *Pamir* gebaut wurden, sind heute noch erhalten. Eines steht im Abstellkeller des Altonaer Museums, es wurde vom Dritten Offizier Paul Peschkau im Maßstab 1:100 mit viel Liebe und Akribie gefertigt. Ein anderes steht in Santa Cruz de Tenerife im Büro der Firma Ahlers y Rahn. Herr Ahlers sagt dazu, daß es 1920 der Vertretung der Reederei Laeisz von Kapitän Jürs zum Geschenk gemacht wurde<sup>7</sup>. Beide Modelle führen eine übergroße schwarz-weiß-rote Flagge; sie legen Zeugnis ab von einem Abschnitt deutscher Schifffahrtsgeschichte, der zwar ohne Glanz und Ruhm war und darum bald vergessen wurde, der aber das Schicksal vieler deutscher Seeleute nachhaltig beeinflusst hat. Auf den Kanarischen Inseln war die *Pamir* noch jahrzehntelang nach dem Ersten Weltkrieg ein Begriff, sagt Herr Ahlers, und er weiß von einem Gerücht, daß noch heute auf La Palma der illegitime Sohn eines *Pamir*-Mannes leben soll.

Zur Mannschaft des Schiffes während des kanarischen Exils gehörten auch die Matrosen Schuberg und Diebitsch, die im März 1918 gemeinsam entwichen und Arbeit an Land aufnahmen. Karl Schuberg kehrte 1919 auf die *Pamir* zurück und segelte sie 1920 mit nach Hamburg. Er blieb der Reederei Laeisz treu, die ihn schon 1926 mit der Führung ihrer neuen Viermastbark



Abb. 19 und 20 *Das Deck der Pamir. Links Blick von der Poop, 1945, rechts Blick von der Back, 1951 (Fotos Moodie, Vancouver, und Rühl, Hamburg)*

*Padua* betraute. Johannes Diebitsch erreichte die Heimat bereits 1919 und ging sogleich auf die Steuermannschule. Er war jener unglückliche Mann, der erst im Alter von 61 Jahren Kapitän der *Pamir* wurde und mit ihr im Nordatlantik unterging.

Gemäß dem Versailler Vertrag war auch die *Pamir* an die Siegermächte abzuliefern, aber sie durfte vorher die Salpeterladung nach Hamburg bringen. Als dieser Bescheid Anfang 1920 eintraf, war die Besatzung auf 17 Mann zusammengeschrumpft und mußte ergänzt werden. In Santa Cruz de La Palma wurden vier Eingeborene angemustert, bevor das Schiff am 3. März 1920 nach Santa Cruz de Tenerife geschleppt wurde. Dort wurde es ausgerüstet und nahm noch einen Spanier, fünf Matrosen mit skandinavischen Namen und einen deutschen Schmied an Bord. Nach 31-tägiger Reise traf die *Pamir* am 10. April nach mehr als sechsjähriger Abwesenheit in Hamburg ein. Es war ihre letzte Reise unter der alten schwarz-weiß-roten Flagge. Ernste Störungen der Borddisziplin, wie sie auf manchen deutschen Seglern bei der Rückführung 1920 vorkamen, hat es auf der *Pamir* nicht gegeben. Nur drei Matrosen, die 1914 als Leichtmatrosen an Bord gekommen waren, bezeichnete Kapitän Jürs in seinem Bericht an die Reederei als „Stänker“, deren Wiedereinstellung nicht empfehlenswert sei.

Die Italiener, denen die *Pamir* zugesprochen war, übernahmen sie im März 1921 im Hamburger Hafen. Die italienische Flagge wurde geheißt, und der Heimathafen Roma auf das Heck gemalt. Im Sommer brachte Kapitän Ambrogi das Schiff mit einer Kohlenladung von Rotterdam nach Neapel, anschließend wurde es aufgelegt. Man hatte keine Verwendung mehr für die *Pamir*; die Zeit der großen Frachtsegler ging ihrem Ende entgegen.

Hamburgs Reederei Laeisz jedoch gab noch nicht auf. Sie nutzte ihre Erfahrungen, ihre Geschäftsverbindungen und ihren Stamm tüchtiger Kapitäne, um mit einigen zurückgekauften Seglern wieder einen bescheidenen Liniendienst nach Chile aufzubauen. In den ersten Nachkriegsjahren gab es zwar Schwierigkeiten durch disziplinelose Mannschaften und viele Desertionen im Ausland, aber die Leistungsbereitschaft besserte sich wieder, nachdem die große Inflation überwunden war und sich die Spreu vom Weizen sonderte. Im Januar 1924 kaufte die Ree-

derer auch ihre *Pamir* für 7000 £ zurück. Der 61jährige Kapitän Hinrich Nissen, der einst die *Potosi* und die *Preussen* geführt hatte, übernahm das Schiff in Genua und segelte es nach Hamburg, wo es grundüberholt und mit einer Funkstation ausgerüstet wurde.

So konnte die *Pamir* nach zehnjähriger Unterbrechung im Mai 1924 ihre gewohnten Reisen nach Chile wieder aufnehmen, mit gemischten Ladungen ausgehend und mit Salpeter heimkehrend. Im Gegensatz zur Vorkriegszeit löschte sie jedoch ihre Ladung jetzt in mehreren Häfen Südchiles, und brachte den Salpeter nicht mehr nach Hamburg, sondern nach belgischen und holländischen Häfen. Um das Schiff immer gut auszulasten, mußte die Reederei oft Stapelgüter auf eigene Rechnung kaufen und verschiffen; sie wurden dann erst kurz vor Ankunft des Schiffes verkauft. Es handelte sich meistens um Zement und Koks für die Ausreise und manchmal um ganze Salpeterladungen für die Heimreise. Solche Salpeterladungen wurden mit Wechseln von 90tägiger Laufzeit bezahlt, die mit der Briefpost etwa 30 Tage unterwegs waren, so daß sie erst 120 Tage nach Ausstellung einzulösen waren. Innerhalb dieser Frist hatte auch die *Pamir* normalerweise ihre Ladung abgeliefert, so daß die Reederei kein eigenes Kapital einzusetzen brauchte.

Trotz allem waren die Gewinne, die die Laeisz-Segler in den zwanziger Jahren noch einfahren konnten, recht bescheiden. Durch die Eröffnung des Panama-Kanals war der Weg nach Chile für die Dampfer wesentlich kürzer geworden, und dementsprechend die Frachtraten niedriger. Andererseits stiegen die Betriebskosten der Segler ständig, vor allem die Personalkosten, die 1928 etwa doppelt so hoch waren wie 1913/14. Auf der 16. Reise 1928/29 betrug die Frachteinnahmen der *Pamir* ausgehend 75 000 Reichsmark, heimkehrend 101 000 RM, zusammen also 176 000 RM. Dem gegenüber standen Betriebskosten von rund 145 000 RM, so daß trotz der guten Salpeterfracht von 22 ½ Schilling nur ein Überschuß von 31 000 RM blieb, während die *Passat* 1913/14 einen Überschuß von 105 000 Mark ersegelt hatte (s. S. 69).

Während das Verpflegungsgeld für die Besatzung von 1,15 Mark pro Mann und Tag im Jahre 1913/14 auf etwa 2 RM im Jahre 1928 stieg, entwickelten sich die Heuern auf der *Pamir* und den übrigen Laeisz-Seglern wie folgt:

	1914	1924	1928
I. Offizier	180 Mark	240 RM	330 RM
Bootsmann	90 Mark	92 RM	132 RM
Matrose	68 Mark	75 RM	115 RM
Leichtmatrose	15–35 Mark	42 RM	58 RM
Jungmann	—	29 RM	38 RM
Junge	6 Mark	22 RM	28 RM
33 Mann insges.	pro Monat 1888 Mark	2376 RM	3578 RM

Die Einkünfte des Kapitäns, die sich aus Gage und Kaplaken (Frachtanteil) zusammensetzten, waren von rund 600 Mark in 1913/14 nur auf etwa 750 RM im Jahre 1928 gestiegen.

Die Mannschaftsstärke auf der *Pamir* blieb die gleiche wie in der Vorkriegszeit, denn trotz des 1919 auch auf See eingeführten Achtstundentages durften die Segelschiffe das Zweiwachensystem beibehalten, das von der Mannschaft einen 12stündigen Dienst forderte. Schiffsjungen und Leichtmatrosen boten sich immer noch in großer Zahl an, aber erfahrene Segelschiffsmatrosen – von denen die *Pamir* zwölf benötigte – wurden knapp, nachdem 1923 die für den Erwerb des Steuermannspatentes geforderte Segelschiffs-Fahrzeit reduziert worden war. Der Mangel an jüngeren Offizieren wurde in Notfällen durch Leihgaben der großen Hamburger Reedereien behoben. Sie stützten wohlwollend den Segelschiffsbetrieb der Reederei Laeisz, weil er ihnen gute Seeleute lieferte. Die erzieherische Wirkung, die die Segelschiffe auf ihre jungen Besatzungen ausübten, war auf den reinen Frachtseglern mindestens ebenso groß, wie auf den oft überfüllten Schulschiffen.

Noch ein Wort zur Funkstation, die die *Pamir* 1924 erhielt, um während der langen Reisen



Abb. 21 *Die Pamir um 1952*  
(Foto Bode, Bergedorf)

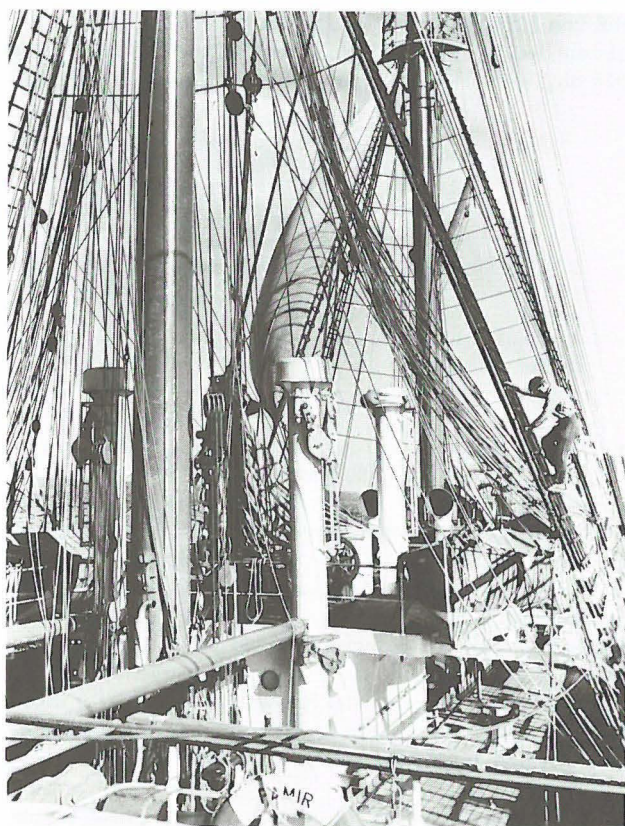


Abb. 22 *Auf dem Schulschiff  
Pamir, 1956* (Foto San  
Francisco Maritime Mu-  
seum, Dunker  
Collection)

nicht ganz ohne Kontakt zur Außenwelt zu sein. Sie diente in erster Linie zum Empfang von Order-Telegrammen und Wetterberichten. Der kleine Löschfunksender hatte bei Tage nur eine Reichweite von etwa 300 sm, erwies sich aber schon auf der ersten Reise als nützlich. Der Erste Offizier Stammerjohann war 14 Tage nach Abfahrt von Hamburg an der Grippe gestorben; Kapitän Nissen sandte eine Funknachricht an die Reederei, die daraufhin einen Ersatzmann mit einem ihrer Dampfer nach Chile schickte.

Die *Pamir* blieb unter der Laeisz-Flagge ein reines Frachtschiff, auf dem die gesamte Besatzung die tarifliche Heuer einschließlich Überstundenbezahlung erhielt. Mit der gewohnten Zuverlässigkeit machte sie bis zu ihrem Verkauf im Jahre 1931 noch neun Rundreisen nach Chile. Sie wurde in diesen Jahren genau so hart gesegelt wie in der Vorkriegszeit. Die mittlere Reisedauer vom Ärmelkanal bis Valparaiso betrug in der Weimarer Zeit 78 Tage gegenüber 79 Tagen in der Kaiserzeit. Fünf tödliche Unfälle waren von 1924 bis 1931 auf der *Pamir* zu beklagen, vor dem Krieg waren es drei gewesen. Das Leben an Bord im Jahre 1929 habe ich in dem Buch „Mit der Pamir um Kap Horn“ geschildert<sup>8</sup>. Die Ausreise im Jahr 1930, auf der es besonders viele Widrigkeiten und Unfälle gab, ist von dem Schriftsteller Heinrich Hauser sehr eindrucksvoll in seinem Buch „Die letzten Segelschiffe“ beschrieben worden<sup>9</sup>. Er war als Passagier an Bord und hat mit einer kleinen Kamera einen Film gedreht, der dokumentarischen Wert besitzt und noch heute gelegentlich gezeigt wird. Kennzeichnend für die damaligen Verhältnisse an Bord ist auch ein Brief, den ein Matrose der *Pamir* am Ende dieser Reise an einen früheren Bordkameraden – den Verfasser – schrieb; er lautet wie folgt:

Schleswig, 12. 10. 1930

Lieber alter Fahrtgenosse!

. . .

Na, und etwas von der letzten Reise. Schön war sie nicht, in keiner Weise. . . . Der Alte glaubte sich von Gottesgnaden Kapitän nennen zu dürfen und hat danach gehandelt. Der I. Leutnant war ein Kind. Als Schulschiffsoffizier konnte er sich nicht daran gewöhnen, mit wenig Menschen viel zu beschicken, was natürlich den Zorn unseres allgewaltigen Schiffsoberhauptes herausforderte, und so haben die beiden hohen Herren die ganze Reise wie Katz und Maus gelebt. D. h. bis die Maus sich in ihr Loch zurückzog und nicht an Deck erschien, das war die ganze Heimreise mit ein paar Tagen Unterbrechung. . . .

Die Ausreise verlief, ich weiß ja leider nicht, wie weit Du unterrichtet bist, eigentlich recht schlecht. Es muß irgend ein Jonas an Bord gewesen sein. Vielleicht der Filmonkel. Davon weißt Du ja sicher schon mehr wie wir. Der Alte hat seine 100 % Seemannschaft in meinen Augen verloren, als er der schwere Sturm im Kanal packte. Es war am 12. Januar, und hat sich im Verlaufe der ganzen Ausreise jedesmal zwischen dem 12. bis 14. ein Unglück ereignet. Ehrlich gesagt, ich war niemals abergläubisch, aber ich habe mit geheimer Angst in den Tagen gelebt, und so ist es jedem ergangen. Jeder hat sich darauf vorbereitet, daß er der nächste sein sollte, und als der Filmonkel von Bord war, war alles wieder glatt.

Die Küstenzeit war besonders lang. Wir haben ein paar Mal die Sonntagsarbeit verweigert gegen einfache Überstunden. Wir wollten doppelte, der Alte zahlte nicht, folglich haben wir nicht gearbeitet. Na, da hat er uns ins Journal geschrieben und hoffte uns in Hamburg eine Monatsheuer abziehen lassen zu können. Aber die haben nur gefragt, ob der Alte ganz bei sich wäre, von Leuten, die eine so lange Reise gehabt hätten ohne Sonntag, auch im Hafen noch am Sonntag zu arbeiten, das wäre doch wohl zu viel verlangt.

Die Heimreise war, wie alle Heimreisen, gemütlich und faul. Schönes Wetter und Eis an der Horn, einen mächtigen Dobbas hatten wir. Etwas besonderes war da, das waren die chilenischen Kadetten; acht Kadetten und ein Kapitän-Major. Böses Volk, noch fauler als ich und an Land noch verrückter. . . .

Nun herzliche Grüße, auf baldiges Wiedersehen  
(gez.:) Jürgen Brodersen

Der Matrose Brodersen, der die Seefahrt 1927 als Schiffsjunge auf der *Pamir* begonnen hatte, machte die folgende Reise 1930/31 als Bootsmann der *Pamir* und wurde später Kapitän bei der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G.

Im Herbst 1931, während der großen Wirtschaftskrise, sah sich die Reederei Laeisz gezwungen, die *Pamir* zu verkaufen; mit ihr verlor die deutsche Handelsflotte ihren letzten reinrassigen Frachtsegler, der keinen Hilfsantrieb besaß und nicht als Schulschiff eingerichtet war. Es gab nur noch zwei oder drei Dutzend solcher Segler in der Welthandelsflotte. Sie wirkten damals

schon anachronistisch; denn den Seeverkehr besorgten die Dampf- und Motorschiffe, und der transatlantische Flugverkehr begann bereits, den Passagierdampfern Konkurrenz zu machen. Trotzdem war es der *Pamir* bestimmt, noch viele Jahre als einer der letzten großen Frachtsegler die Meere zu pflügen.

Der finnische Reeder Gustaf Erikson, der die 26jährige *Pamir* für den Schrottpreis gekauft hatte, reihte sie in seine Flotte großer Segler ein, die in Mariehamn auf den Åland-Inseln beheimatet war. Er konnte die alten Schiffe noch nutzbringend verwenden, weil ihm auf den Åland-Inseln und dem finnischen Festland noch genügsame und tüchtige Steuerleute und Matrosen zur Verfügung standen und seefahrtsbegeisterte Jungen auch aus anderen Ländern ihm Prämien zahlten, um auf seinen Schiffen als Junge und Leichtmatrose die vorgeschriebene Segelschiffsfahrzeit abzudienen. Mit einigen jungen Deutschen in ihrer 30köpfigen Besatzung verließ die *Pamir* im November 1931 den Hamburger Hafen und segelte in Ballast nach Australien. Während der nächsten zehn Jahre transportierte sie vornehmlich Weizen von Australien nach England, nahm eine Holzladung von Finnland nach Südafrika, brachte Guano von den Seychellen nach Neuseeland und Nickelerz von Neukaledonien nach Nordenham.

Als sie im August 1941 mit einer Guanoladung in Wellington eintraf, wurde sie von den neuseeländischen Behörden als Prise beschlagnahmt, weil Finnland an deutscher Seite gegen die Sowjetunion Krieg führte. Der Tonnagemangel der Alliierten und die Möglichkeit, auf der *Pamir* junge Neuseeländer zu Seeleuten auszubilden und zu erziehen, veranlaßte die Regierung, das Schiff nach Instandsetzung und Modernisierung wieder in Fahrt zu bringen. Die Union Steamship Company of New Zealand übernahm die Bereederung der *Pamir* und beschäftigte sie in der Frachtfahrt zwischen Neuseeland und der Westküste Nordamerikas. Mit etwa 40 Mann besetzt, transportierte sie Wolle und Talg, gemischte Ladungen sowie Getreide und Kohle in 50 bis 80tägigen Passagen über den Pazifik. Die Neuseeländer handhabten das Schiff mit großer Vorsicht und blieben infolgedessen von ersten Unfällen verschont. Im Laufe der Jahre wurde die *Pamir* bei den Antipoden populär, sie waren stolz auf ihren „windbag“ und behielten sie über das Kriegsende hinaus in Fahrt. Voller Stolz schickten sie sie 1948 mit einer Ladung Wolle und Talg nach London, um dem Mutterland zu zeigen, was sie noch konnten. In London fand der „Windjammer“ viel Beachtung, die Zeitungen schrieben über das Schiff, Kronprinzessin Elisabeth und Prinz Philipp machten einen Besuch an Bord. Finanziell war die Reise jedoch kein Erfolg, trotz Rückladung von London und Antwerpen ergab sich ein Verlust von 10 000 £. Da keiner die ständig wachsenden Verluste mehr decken wollte, beschloß die Regierung im September 1948, das Schiff an die Reederei Erikson zurückzugeben, obgleich Finnland im Friedensvertrag auf die Rückgabe seiner beschlagnahmten Schiffe hatte verzichten müssen.

Kapitän Björkfelt, dem man das Schiff 1941 genommen hatte, konnte es am 12. November 1948 in Wellington wieder übernehmen. Er hatte zwölf Seeleute von den Åland-Inseln mitgebracht, dazu die Ehefrauen der beiden Steuerleute, die ihre Männer auf der gefährlichen Reise um Kap Horn nicht allein lassen wollten. Neuseeländer vervollständigten die Mannschaft, mit der die *Pamir* nach Südaustralien und von dort mit 60 000 Sack Gerste nach England segelte. Am 28. Mai 1949 verließ sie Port Victoria, am 10. Juli passierte sie Kap Horn, zum 48sten und letzten Mal. Nach ihr kam kein Frachtsegler mehr dieses Weges; öde und verlassen blieben die sturmgepeitschten Gewässer zurück, in denen noch zu Anfang unseres Jahrhunderts jeden Monat Dutzende großer Segler sich mühsam und zäh den Weg westwärts in den Pazifik erkämpfen mußten.

127 Tage brauchte die *Pamir* bis Falmouth; es war die längste Reise, die sie je gemacht hat. Die Ladung wurde in Barry gelöscht. 1950 blieb das Schiff dort liegen, im März 1951 schleppte man es zum Abwracken nach Belgien, zusammen mit der Viermastbark *Passat*. Segelschiffsfreunde in aller Welt bedauerten, daß die beiden Veteranen der Kap-Horn-Fahrt unter den Schneidbrennern der Schrotthändler enden sollten.

Aber Kapitän Helmut Grubbe in Lübeck, 1929 als Matrose auf der *Pamir* gefahren, gab die Hoffnung nicht auf, die großen Frachtsegler für Ausbildungszwecke erhalten zu können. Mit fanatischem Eifer gelang es ihm, den Lübecker Reeder Heinz Schliwen, der den Erziehungs-



Abb. 23 Die Pamir in den 50er Jahren auf der Elbe (Foto Clausen, Wedel)

wert der Segelschiffe kannte, zum Kauf der beiden alten Segler zu überreden. Was dann kam, ist noch vielen in Erinnerung. Schlepper brachten *Pamir* und *Passat* im Juni 1951 nach Travemünde, die schiffahrtinteressierte Öffentlichkeit war begeistert. Trotz einiger weniger warnender Stimmen wurden beide Schiffe in den nächsten Monaten mit großem Kostenaufwand von den Howaldtswerken in Kiel für ihre neue Aufgabe umgebaut. *Pamir*'s Poop wurde verlängert, um eine Gesamtbesatzung von etwa 100 Mann unterbringen zu können. Außerdem erhielt das Schiff einen Dieselmotor von 900 PS als Hilfsantrieb, Tanks für 750 t Wasserballast und eine Unterteilung des Laderaums durch wasserdichte Querschotten. Es war nicht mehr die alte *Pamir*, die im Dezember auf Probefahrt ging, mit Bundespräsident Heuß an Bord.

Im Januar 1952 verließ das Schulschiff *Pamir* den Hamburger Hafen zu seiner ersten Reise mit einer Gesamtbesatzung von 91 Mann, darunter 46 Kadetten. Es war mit einer Ladung Zement nach Rio de Janeiro bestimmt; man hatte beschlossen, die Schulschiffe nicht mehr um Kap Horn und in das südliche Weltmeer zu schicken, in dem 1938 das Schulschiff *Admiral Karpfanger* verschollen war. Als die *Pamir* Ende 1952 von ihrer zweiten Reise zurückkehrte, wurde sie an die Kette gelegt, weil die Reederei Schliwen zahlungsunfähig war. Zwei Jahre lagen die *Pamir* und die *Passat* untätig im Hafen. Im Januar 1954 hatte man vergeblich versucht, die *Pamir* der chilenischen Regierung für 600 000 Dollar zu verkaufen. Schließlich fanden sich 40 deutsche Reedereien zur Beteiligung an einem Schulschiffunternehmen bereit, das als „Stiftung Pamir und Passat“ in das Lübecker Handelsregister eingetragen wurde. 1955 nahmen die beiden Schiffe ihre Reisen nach Brasilien und Argentinien wieder auf, von denen sie regelmäßig mit Getreide vom La Plata zurückkehrten. Sie luden das Getreide als Schüttladung wie die Dampfer und Motorschiffe, nicht mehr in Säcken wie früher.

Im September 1957 schlug das Schicksal zu. Mit 3780 t Gerste in den Laderäumen und Ballasttanks kenterte die *Pamir* im Sturmfeld eines Hurrikans 600 Seemeilen südwestlich von den Azoren, nachdem die Ladung verrutscht war. Die Notrufe des Funkoffiziers lösten eine große



Such- und Rettungsaktion aus, die von der amerikanischen Coast Guard mustergültig geleitet wurde; trotzdem konnten nur 6 Mann der 86köpfigen Besatzung gerettet werden. Nach dieser Erfahrung gab man auch in Deutschland den Schulschiffsbetrieb mit ladungsfahrenden Seglern auf; die *Passat* wurde angebunden.

Das Seeamt in Lübeck stellte nach dem Verlust der *Pamir* fest, daß es sich um einen Stabilitätsunfall gehandelt habe, Rumpf und Riggen hätten bis zum Untergang des Schiffes keine ersten Schäden gezeigt<sup>10</sup>. Damit wurde bestätigt, was die Seeleute schon früher wußten: Sie war ein stark gebautes Schiff, auf das die Bauwerft stolz sein konnte. 52 Jahre hat die *Pamir* ihren Dienst getan, unter drei deutschen und drei fremden Flaggen, rund 900 000 Seemeilen hat sie auf allen Meeren absegelt und rund 300 000 t Ladung transportiert. Sie war ein weltweit bekanntes Schiff geworden, dessen langes Leben den Glanz und auch das Elend der letzten Großsegler widerspiegelt. Der ehemals stolze Laeisz-Segler endete tragisch, als seine Zeit schon längst vorbei war.

#### Anmerkungen:

Außer den in den nachstehenden Anmerkungen genannten Quellen haben Archivunterlagen, Aufzeichnungen und Auskünfte folgender Institutionen benutzt werden können: Reederei F. Laeisz, Hamburg; Seewetteramt, Hamburg; Reederei Gustaf Erikson, Mariehamn; Ålands Sjöfartsmuseum, Mariehamn (Kapt. Kahre); Maritime Museum, Neuseeland (Capt. Jack Churchouse).

- 1 Nach Zeichnungen und einer Stammrolle im Archiv der Werft Blohm & Voss, Hamburg.
- 2 Kapt. Hans Blöss, Glanz und Schicksal der *Potosi* und *Preussen*, Kiel 1960.
- 3 Die Berichte Kapt. Beckers sind handschriftlich in einem „Durchschreibebuch“ des Kapitäns erhalten, das im Deutschen Schiffahrtsmuseum aufbewahrt wird.
- 4 Chilenische Unabhängigkeitsfeiern, die sich über drei Tage erstrecken.
- 5 1 Quintal = 46 kg.
- 6 Brief an den Segelschiffsforscher Harold D. Huycke, Seattle/USA, vom 10. 11. 1960.
- 7 Auskunft an Herrn Dr. med. Hellmann.
- 8 Heinz Burmester, Mit der *Pamir* um Kap Horn, Oldenburg 1974.
- 9 Heinrich Hauser, Die letzten Segelschiffe, Berlin 1930 (Nachdruck Herford 1976).
- 10 Der Untergang des Segelschiffes „*Pamir*“, in: Entscheidungen des Bundesoberseeamtes und der Seeämter der Bundesrepublik Deutschland, hrsg. vom Bundesminister für Verkehr, Band 5, Heft 1-5, 1958 (Nachdruck Kassel 1973).