



**Ein
Bilderbuch**
mit ein paar Berichten
des Schiffsjungen
Arnd

PAMIR
1955/56

Arnd B. Arnd

PAMIR

1955/56.

Ein Bilderbuch

mit ein paar

Berichten

des

Schiffsjungen

Arnd

Books on Demand



Gewidmet

den am 21. September 1957

auf See gebliebenen

Besatzungsmitgliedern der

PAMIR

Vorwort

Ursprünglich war ein reines Bilderbuch mit vielen Fotos geplant, die rund zwei Jahre vor ihrem Untergang im Nordatlantik und auch zu anderen Zeiten gemacht worden waren. Doch dann erinnerte ich mich einer mit Notizen gefüllten Kladde. Das Bilderbuch hat nun auch einige Berichte zu bieten.

Es waren zwei sehr spannende Reisen, die die PAMIR vom Juni 1955 bis Mai 1956 nach Südamerika machte. In Deutschland hatten viele, wie ich, höchst selten oder noch nie ein saftiges Rindersteak, eine gelbe Banane oder eine Apfelsine geschmeckt, geschweige denn Frankreich, Italien oder gar einen anderen Kontinent betreten. Für die Schiffsjungen, die im Juni in Hamburg an Bord kamen, war vieles ungewohnt und einiges sehr überraschend.

Ich musterte am 23. Juni 1955 an und nach zwei Reisen am 11. Mai 1956 wieder ab. So manchen Eindruck oder manches Vorkommnis schrieb ich alsbald nieder. Hier habe ich mich bemüht, die Notizen so wortgetreu wie möglich wiederzugeben, auch wenn ich heute manche Erzählung etwas abenteuerlich empfinde.

Abweichend von der Vorlage habe ich auf die Wiedergabe von Namen verzichtet bzw. ein Pseudonym verwendet. Auch die Benennung eines Rangs sollte nicht auf bestimmte Personen bezogen werden. Niemand von den damals Dabeigewesenen, ob im Himmel oder auf Erden, soll sich unfair oder zu nachsichtig behandelt fühlen.

Die 40 Berichte verlieren ihre Glaubwürdigkeit dadurch nicht. Während die Texte ausschließlich von mir stammen, gilt das für die Fotos nicht. Diese sind über die Zeit

irgendwie zusammengekommen. Eine Aufbesserung hat die Kollektion durch meine Pamir-Kollegen und guten Freunde ‚ever since‘ Sigurd Stabenow und Jürgen Wächtler erhalten, aus deren Bestand einige Fotos einbezogen wurden, wie auch weitere Pamir-Fotos von vor und nach 1955/56.

Die ausgewählten Bilder unterliegen keinerlei Motto, allenfalls: „Masse zählt, soweit der Platz reicht“. Und ihre Platzierung ist nach Gutdünken erfolgt, verbunden mit den besten Grüßen an alle der See wohl gesonnenen Leser von dem alten Schiffsjungen

Arnd

Textverzeichnis

Teil I: Ausreise Juni bis September 1955

Bericht 1: Es geht los!

Bericht 2: Erste Schritte auf See

Bericht 3: Auf zum Eisfassen

Bericht 4: Kennenlernen

Bericht 5: Die rettende Hängematte

Bericht 6: Reinheit und Ordnung in Spind und Unterkunft

Bericht 7: Segeln mit dem Passatwind

Bericht 8: Vor, am und nach dem Äquator

Bericht 9: Die Küste naht – Südamerika in Sicht

Bericht 10: Einen Fuß an Land.

Bericht 11: Brasilien - Bahn - Banane

Bericht 12: Ein Pampero ist kein Tango

Bericht 13: Don't cry for me Argentina – Unser Song von
Bahia Blanca

Teil II: Heimreise September bis November 1955

Bericht 14: Wale hoppen

Bericht 15: Segelballett vor St. Helena

Bericht 16: Benny Goodmann in Concert – Pfeifen macht's
möglich.

Bericht 17: Wasser tut Not

Bericht 18: Mit Himmelsegel im Bermudadreieck

Bericht 19: Die Royal Yacht „Britannia“ und wir

Bericht 20: Die Wahrheit durch Kartoffelsäcke

Teil III: Ausreise Dezember 1955 bis Februar 1956

Bericht 21: Seemannsgarn?

[Bericht 22: Eishose im Designerschnitt](#)
[Bericht 23: Das Blaue Band der Nordsee](#)
[Bericht 24: Luftpost](#)
[Bericht 25: Rauher Abschied von Europa und Doktor's
Ausflug](#)
[Bericht 26: Begehrt - Kontakt zur Kombüse](#)
[Bericht 27: Schrubben bis die Planken lachen](#)
[Bericht 28: Besuch zum Weihnachtsabend 1955](#)
[Bericht 29: Haifisch im Taufbecken](#)
[Bericht 30: Lernen leicht gemacht](#)

Teil IV: Heimreise Februar bis Mai 1956

[Bericht 31: Der Dank vom ‚Comandante‘ und die Flussfahrt
nach Rosario](#)
[Bericht 32: Endlich mal Gaucho, Asado und Karneval in
Buenos Aires](#)
[Bericht 33: Ein Mayday für eine Truppe Pinguine](#)
[Bericht 34: Ausguck auf der Back und über den Rahen](#)
[Bericht 35: Getreide ernährt den Mann](#)
[Bericht 36: Eine Wasserhose für den Dritten](#)
[Bericht 37: Filme auf Breitwand-Segel](#)
[Bericht 38: Sputnik im Kommen](#)
[Bericht 39: Falmouth](#)
[Bericht 40: Letzte Etappe nach Hamburg](#)

[Kurze Chronik „PAMIR“](#)
[Hinweise zu Schiff und Takelage](#)
[Bilderindex mit Erläuterungen](#)
[Erläuterung einiger Fachausdrücke](#)

Teil I & II

Juni bis November 1955



***Frachtsegelschiff „PAMIR“ ca. 1934, im 29. Jahr nach
Indienststellung***

- weiter historische Aufnahmen, Seite 172 bis 182 -

*Hat man sich nicht ringsum vom Meer
umgeben gesehen,
so hat man keinen Begriff von der Welt
und seinem Verhältnis zur Welt.*

Aus: „Italien Reise“, Reise-Tagebuch 1786
Johann Wolfgang von Goethe (1749 - 1832)

Teil I: Reise Juni bis November 1955

Bericht 1: Es geht los!



Schiffsjungenschule in Bremen 1955, „Schulschiff Deutschland“

Für Impressionen war keine Zeit. Kaum stand ich nach Anreise aus Bremen auf dem Teakholzdeck der Pamir, knurrte mich und meine mitgereisten Kollegen der alte, knorrige Bootsmann an: „Lasst eure Sachen hier liegen und tragt die Säcke unter die Back“, war die freundliche Begrüßung. Ein Dutzend Säcke lagen auf dem Rand der Ladeluke, für jeden vier. Von hier zur Back waren es gerade mal 20 Meter. Also hoppla, Sack geschultert und los - doch was für ein Gewicht!

Am liebsten hätte ich die Last gleich wieder abgeworfen, aber sollte mich der Bootsmann schon am 1. Tag für einen Schwächling halten? Nein, auf keinen Fall! So schleppte ich mein Kreuz mit zusammengebissenen Zähnen und weiß seitdem, dass schwere Säcke zu schultern nicht mein Ding ist.



Bootsmann Richard Kühn (1889 - 1957)

Der erste Tag auf der Pamir war in jeder Hinsicht überwältigend. Ein richtiger Bootsmann hatte mit uns gesprochen. Die Sonne schien prächtig im Hamburger Hafen, als wir Neuankömmlinge vom „Schulschiff Deutschland“ aus Bremen gegen 12:00 Uhr die Gangway

erklommen hatten und schnell in die hierarchische Berufswelt aufgenommen wurden. Dass es so kommen könnte, ahnte ich 24 Stunden vorher noch nicht. Gerechnet von 18. April 1955 an, hatte ich an einem „Vorausbildungslehrgang an Bord des Schulschiffes“ teilgenommen und ein Examen nach drei Monaten Ausbildung ablegen müssen. Das wäre eng geworden, denn der Stoff einiger Unterrichts-Gebiete ist mir bis heute fremd geblieben.



Doch am Mittwoch, den 22. Juni 1955, wurden plötzlich fünf von uns zum Leiter der Schiffsjungenschule beordert. „Packt eure Sachen! Ihr seid bis morgen um 11 Uhr in Hamburg auf der Pamir! Verstanden?“. In meinem Seefahrtsbuch heißt es

lapidar: „Arnd hat am Vorausbildungslehrgang 2 Monate und 8 Tage mit Erfolg teilgenommen! gez. Kapitän“. Solche Prüfungen und Leistungsergebnisse wünschte ich mir auch für die Zukunft.



An diesem Tag reisten alle Besatzungsmitglieder an. Von der Stammbesatzung, die schon die Südamerikareise vom Februar bis Juni 1955 mitgemacht hatte, kamen die Landgänger oder Kurzurlauber zurück.

Manche wussten schon seit vielen Wochen, dass sie auf der Pamir fahren würden, während für mich bis gestern eine

zwei jährige Heuer auf einem Küstenmotorschiff um Kuba herum in Aussicht gestanden hatte.

Cuba-Libre und Cha-Cha-Cha hätten mich sicherlich schnell zu einem richtigen Seemann gemacht. Ganz locker soll das Leben in Havanna sein. Die Aussicht darauf war futsch. Für einen 16jährigen war die Pamir dann doch irgendwie solider und ein großer Traum ohnehin. Bald waren die Neulinge von diversen Schiffsjungenschulen beisammen, immerhin vier Dutzend. Die übrige Besatzung summierte sich zu weiteren drei Dutzend Mann. Es wurde viel erklärt, und man verstand immer nur Bahnhof. Schließlich lag man in der Hängematte, und wenn man müde ist, schläft man auch mit krummem Kreuz ganz tief.



Die Zeit bis zum Auslaufen war hektisch. Plötzlich war man in eine der vier Wachen eingeteilt, eine Wache ein Dutzend Azubis. Je zwei Wachen wurden im Achterschiff in einen Raum auf Backbord und einem Raum auf Steuerbord untergebracht. Es waren die Schlafräume, die ohne Hängematten das Tageswohnquartier waren. Entlang der Innenwände waren Kleinstschränke angebracht, von dem man einen „für Alles“ (alle Klamotten waren darin unterzubringen) bekam, und für den



Wohnkomfort holte man Tische und Bänke (Tapeziertischdesign) von der Decke. Hier werden wir speisen. Für alles war wenig Zeit. Alle fieberten dem Auslaufen entgegen. Die Ladung war schon an Bord: Kohle nach Brasilien. Noch musste dies und das geschleppt und verstaut werden, bis es endlich hieß: „Leinen los vorne und achtern“. Lotse und Schlepper brachten uns in Sichtweite der Landungsbrücken. Von dort wurde fleißig gewunken. Wir winkten und tuteten zurück. Bis hinter Wedel ging das so. So etwas Aufregendes kann seekrank machen. Bei Glückstadt, nach gerade mal 4 Stunden Seereise auf der Elbe, kotzte ich zum Gotterbarmen unter Deck in eine stille Ecke. Mit großem Eifer beseitigte ich die Spuren in aller Eile, um vorhersehbare Kommentare der anderen zu vermeiden.

Bericht 2: Erste Schritte auf See

Die ersten Tage auf See waren die Lerntage für das Jungvolk. Zunächst wurde jeder in die 55 Meter hohen Masten geschickt, um seiner Heimat noch einmal zuzuwinken und Tschüss zu sagen. Das machten alle gerne. Trotz leichter Brise hing danach aber an Deck ein schwacher Duft zwischen den Wanten, der solchem ‚wie in die Hose gemacht‘ gleich kam.





Dann ging es an Deck los, sich mit 20 Kilometer Tau- und Drahtseilen vertraut zu machen. Dazu gab es allerlei Zubehör mit seltsamen Namen wie Nagelblöcke oder Brassen und überall waren Wanten, Stage und Pardunen, die Masten und Segel halten sollten. Zum Bedienen der Segel wurden Hände und Winschen eingesetzt. Alle Anordnungen zur Segelbedienung sollte man behalten und auf Weisung ziehen oder belegen. Gezogen wurden häufig von mehreren. Der Vorderste in der Reihe sagte: „Los“ und bestimmte den Rhythmus mit Gesang:





*„Ha-hee-ho,
das Segel muss jetzt hoch,
es ist so kurz wie ein Rock,
da arbeitet selbst ein fauler Bock,
Ha-hee-ho,
das Segel ist in Position.“*



Dann wurde das Tau auf einem Koffeenagel belegt. Pro Segel gibt es ca. acht, pro Mast ca. 50 und auf dem ganzen Schiff wohl 180 Koffeenägel, 20% davon aus Eisen für die Schoten, die anderen 80% aus Holz, für die Gaitaue, damit man sich in der Nacht besser orientieren konnte. Alle, die bis 5 zählen konnten, hatten damit keine Schwierigkeiten: Royal Rah - einmal Eisen, dreimal Holz; Oberbram Rah - einmal Eisen, dreimal Holz, usw., Unterbram, Ober Mars, Unter Mars und schließlich für die unterste Rah, die Fock-, Groß- oder Kreuz Rah je nach dem Namen des Mastes.

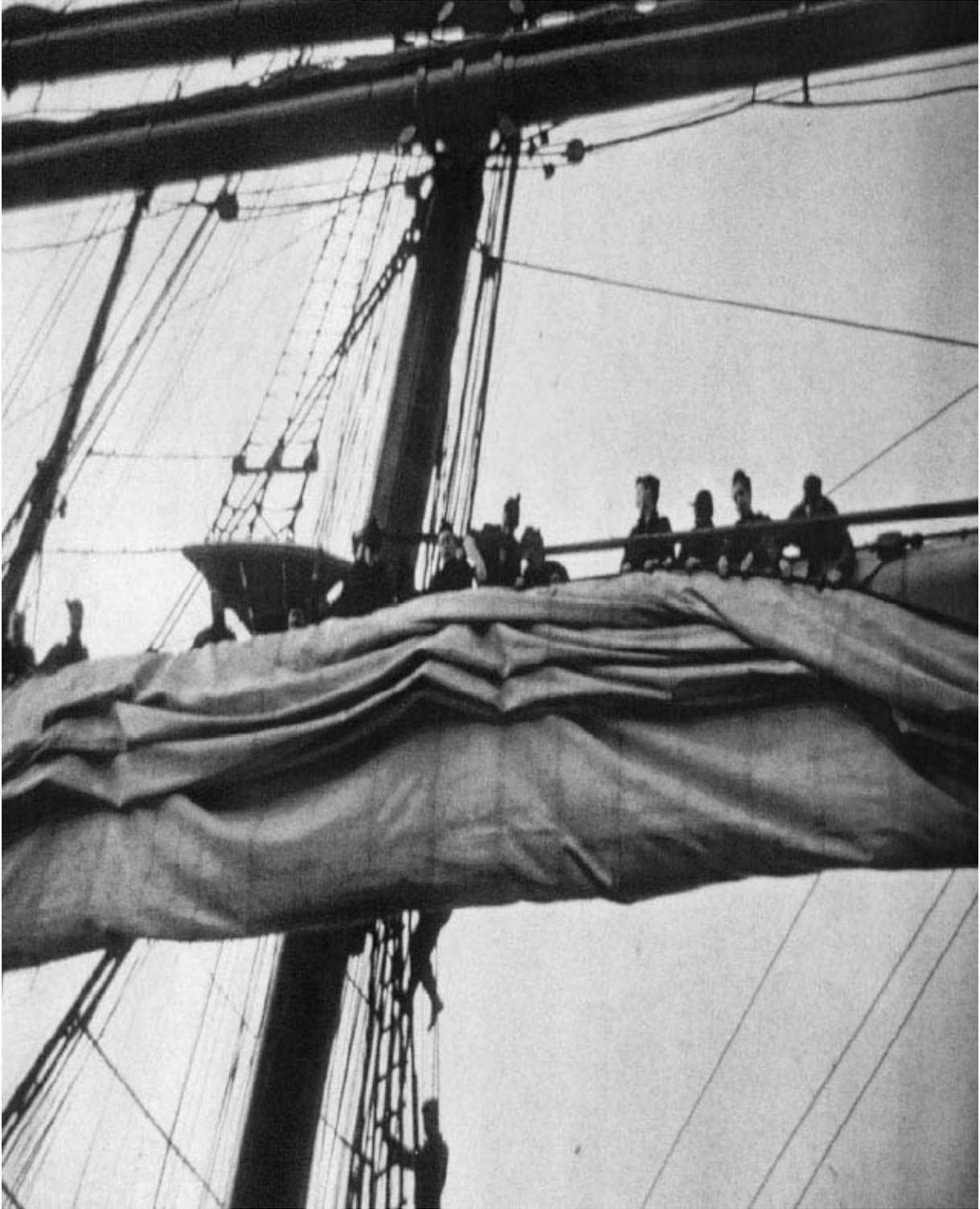
Für den Lernprozess war es besonders hilfreich, während der Nachtfahrt durch die Strasse von Dover ganz dicht an den 100 Meter hohen weißen Kreidenfelsen vorbeizufahren. Die weiße Steilküste strahlte hell durch die Nacht. Mit bloßem Auge konnte man den Unterschied zwischen einem Eisen- und Holzkoffeenagel erkennen. Außerdem waren viele Touristen auf den Klippen: Sie winkten mit Fackeln und

Lampen den vielen vorbeifahrenden Schiffen freundlich zu. Wir erwiderten diese Geste mit dem Blinken unserer Positionslampen dankend und herzlich.



Alle waren so beschäftigt, dass insbesondere die Anfänger in Aufregung gerieten, als die Pamir unter frischer Brise den Ausgang des Englischen Kanals und damit die letzte Postboje erreichte. Schnell beschaffte man sich vom Steward gegen ein geringes Entgelt Postkarte oder Briefpapier, vom Funker das Postwertzeichen und drückte das Schnellgeschriebene dem III. Offizier in die Hand, der das Briefbündel mit geübten Schwung in den großen Trichter der Posttonne werfen sollte. Alle, die zugeschaut hatten, sagten aus, dass der Wurf gelungen sei. Nur wusste keiner, ob die nächste wöchentliche Leerung von den Franzosen oder den Engländern erfolgen würde. Egal, Hauptsache, die Heimat wusste, dass man es bis in den Nordatlantik geschafft hatte. Der Poststempel würde ausweisen, ob der Brief aus Frankreich oder England gekommen war.





Bericht 3: Auf zum Eisfassen

Wir, die Decksjungen, waren gewarnt worden. Auf schnell in die Sonne kommen sollten wir uns nicht einrichten. Und in der Tat, kaum hatten wir bei Land's End den Nordatlantik erreicht, setzten wir alle Segel und fuhren WNW Richtung Hudson Bay.

Schnell wurde es ungemütlich, nass und kalt. Die Gründe für diesen Kurs wurde bald klar. Um unseren Proviant besser zu schützen, müssten wir ihn durch Eis kühlen. Das verstand jeder von uns. Drei lange Tage dauerte es, bis wir die ersten Eisberge sahen. Das Schiff ging vorsichtig an einem der Riesen, der flach wie eine Scholle war, längsseits. Dann wurde die große Gangway ausgebracht. Die Steuerbordwache ‚Alfa‘ (SW-A) besorgte die sichere Vertäuung des Schiffes mit dem Eisberg.



Die Backbordwache ‚Charly‘ (BW-C) sollte Eisstücke vom Eisberg bergen. Ich war, wie die ganze SW ‚Bravo‘, für den Transport des transportfähigen Eises zuständig, Die

Eisbrocken mussten zum Teil über etliche hundert Meter verbracht werden, was häufig nur durch Schieben gelang. Beim Eisschieben kamen wir bei der kalten Luft auch ganz schön ins Schwitzen. Das nahm ich gerne in Kauf, denn die armen Jungs der BW ‚Delta‘ mussten das Eis an Bord bis zu den Proviant- und Kühlräumen auf ihren Schultern tragen. Da waren große Brocken dabei. Die Säcke auf meiner Schulter in den ersten 15 Minuten auf den Planken dieses Schiffes waren nicht vergessen!





Das ganze Manöver dauerte knapp vier Stunden und all-
hands setzten noch gerne alle Segel auf dem bereits auf
Südkurs liegenden Schiff. Nur weg von hier und nicht ins
Wasser fallen. Etwa 1000 Seemeilen weiter westlich sank
1912 die Titanic am 12. April 1912.



Auch in einer mehr sommerlichen Zeit war ein Bad in der See nicht einladend. der See nicht einladend. Nur noch die Steuerbordwache Bravo blieb an Deck. Ich musste für die nächste Stunde Ausguck auf der Back stehen, während alle anderen, außer dem Rudergänger, den heißen Kaffee tranken, den der Kochsmaat gemacht hatte.



Bericht 4: Kennenlernen

Nach der ersten Erfahrung mit der Kälte bei der Fahrt ins Eisberg- und Eisschollengebiet und dem Eis-Einsammeln wurden die Temperaturen von Tag zu Tag angenehmer und es fand erstmals etwas Kommunikation zwischen den vier Gruppen der Mannschaft statt.

Obenan standen der Kapitän und die Schiffsoffiziere für Deck und Maschine. Dann kam die Stammbesatzung: die beiden Bootsmänner, der Segelmacher und der Koch, der gelernter Bäcker war, mit seinen Kochsmaatensowie die Matrosen und Leichtmatrosen. Letztere waren schon mehrere Monate zur See gefahren und waren keine Decksjungen mehr.

