

LE PAMIR

**Il était une fois, 8 frères,
tous étaient grésés en quatre mâts barque.**

Le PAMIR faisait partie des derniers grands voiliers de commerce. Il était un de ce qu'on appelait les Flying P-Liners, les grands voiliers de la compagnie maritime allemande - Ferdinand LAEISZ - basée à Hambourg. Pour la petite histoire, cette compagnie existe toujours.

La compagnie fit construire ses derniers grands voiliers que l'on nomma *les huit frères de la Flying P-Liner*. Comme tous les navires de cette compagnie, ils avaient tous un nom commençant par la lettre P. Ils mesuraient près de 100 mètres de long et pouvaient transporter 3000 tonnes de marchandises.

Le PANGANI construit en 1903 (coulé suite à une collision en 1913)

Le PETSCHILI construit en 1903 (victime d'un échouage à Valparaiso en 1919)

Le PAMIR construit en 1905 (disparu suite à un naufrage en 1957)

Le PASSAT construit en 1911 (actuellement bateau musée à Lubeck en Allemagne)

Le PEKING construit en 1911 (termine sa carrière en 1975 et est maintenant bateau musée à Hambourg)

Le POLA construit en 1916 (détruit par un incendie à Baltimore en 1927)

Le PRIWALL construit en 1917 (détruit par un incendie en 1945)

Le PADOUA construit en 1926 (navigue toujours comme bateau école russe sous le nom de Krusenstern)

Le PAMIR



Le PAMIR était un quatre mâts barque construit aux chantiers navals Blohm et Voss de Hambourg. Il est lancé le 29 juillet 1905 et entre en service le 18 octobre de la même année. Il possède une coque en acier.

Sa description

Longueur hors tout : 114,5m

Maitre-bau (plus grande largeur) : 14m

Tirant d'eau : 7,25m

Hauteur des mâts : 51,20m

Surface de voiles : 3800 m²

Tonneaux : 2 777

Port en lourd : 3020 tonnes

Vitesse : de croisière 13 nœuds, vitesse maxi 16 nœuds

Equipage : 86 marins.

Sa carrière

Il est le troisième de la série des Huit Frères, il entre en service le 18 octobre 1905 et est affecté au transport de nitrate sud-américain. Il effectue 8 voyages entre Hambourg et Valparaiso ou bien Iquique, avant que la première guerre mondiale ne commence. Durée des voyages aller – retour de l'ordre de 60 – 70 jours. Pendant la guerre, il est désarmé aux Canaries puis après l'armistice, il est donné à l'Italie au titre de dommages de guerre.

En 1924, il est racheté par la compagnie F. Laeisz et transporté à nouveau du nitrate.

En 1931, il est vendu à une compagnie finlandaise Gustaf Erikson et est affecté au transport de blé australien.

Arrive la seconde guerre mondiale qui voit le Pamir saisi comme prise de guerre par la Nouvelle Zélande le 3 août 1941. Il va assurer une dizaine de liaisons entre la Nouvelle Zélande San Francisco et Vancouver puis une liaison vers l'Europe en 1947-48.

A cette époque, il est rendu à la compagnie finlandaise. Il assure un dernier voyage depuis l'Australie. Il sera le dernier grand voilier de commerce à franchir le Cap Horn en 1949.

En 1950, il est condamné à la démolition mais est sauvé par un armateur allemand Heinz Schliewen. Avec son frère jumeau le PASSAT, ils sont tous deux modernisés, notamment avec l'installation d'un moteur auxiliaire. Ils deviennent navire école pour le transport de marchandises sur une destination vers l'Argentine.

Suite au dépôt de bilan de la compagnie, les navires sont proposés à la vente. Ils sont rachetés en 1954 par un groupe d'armateurs allemands dans le cadre d'une Association nommée « Pamir et Passat ». Ils assurèrent encore quelques voyages mais devenus non rentables, leur désarmement est programmé après un dernier voyage en 1957.

La fin du PAMIR

Le 10 août 1957, le PAMIR appareille de Buenos Aires pour Hambourg. A son bord : 86 marins dont 52 cadets. Le navire, commandé par le capitaine DIEBITSCH, emporte 3 780 tonnes d'orge. Cette cargaison est répartie dans ses cales et aussi dans ses ballasts. Les ballasts permettaient d'équilibrer le navire par remplissage d'eau de mer en cas de gite et lorsqu'il naviguait à vide. Le chargement de ces voiliers était pris en compte pour calculer le lest

L'orge, contrairement à toutes les règles de sécurité, est stocké en vrac pour une grande partie, seules 255 tonnes conditionnées en sacs sont disposés sur le grain pour le stabiliser. Pour l'histoire, le jour du chargement, les dockers sont en grève. Chaque jour passé à quai étant une dépense importante pour les armateurs. Le chargement celui-ci est, ce jour-là, effectué par un personnel non qualifié. Cette cargaison instable sera un des facteurs contribuant à la perte du navire.

Le 21 septembre 1957, le navire navigue toute voiles dehors lorsqu'il croise la route de l'ouragan Carrie. Celui-ci après de nombreux changements de direction se dirige très rapidement sur la route du navire. L'équipage pris au dépourvu, n'a pas le temps de réduire la voilure, celle-ci ne résiste pas aux assauts du vent. Le navire, privé de propulsion, se retrouve vite désemparé et suite à la violence des vagues, la cargaison instable se déplace. Le navire prend alors une gite de 30 degrés sur bâbord, puis 45 degrés. Les entrées d'eau rendent le naufrage inévitable. Le navire chavire rapidement et sombre en moins de 30 minutes.

Les membres d'équipage projetés à la mer tentent de se maintenir accrochés aux quelques canots disloqués et maintenu à flot par leur caissons étanches. Un SOS a bien été lancé mais l'imprécision du lieu du naufrage va retarder de façon significative l'arrivée des secours, aggravant de ce fait le nombre de victimes (rappelons-nous que nous sommes en 1957 et que les moyens de localisation actuels n'existaient pas).

De nombreux navires et avions furent mobilisés pour participer aux recherches. Seuls 6 hommes d'équipage dont deux cadets furent retrouvés.

Cette tragédie marqua les esprits et contribua à améliorer la sécurité à bord des grands voiliers navires écoles : Obligation d'un lest fixe (interdiction de cargaison en vrac), remplacement des canots en bois par des canots de survie auto-gonflables.

En souvenir

Une chapelle de l'église Saint Jacques de Lubeck consacrée depuis 2007 aux victimes du PAMIR abrite un canot de sauvetage du navire.

Quelques photos



Pour le groupe de chants-marins, *Mâles de Mer*, **Thierry Klein**
[D'autres articles sont consultables dans les docs du captain :](https://www.males-de-mer.com/mdm-5-46)
<https://www.males-de-mer.com/mdm-5-46>