LA ESTELA PERDIDA DEL "PAMIR"

Nicolás Yaksic Triantafilo
Subteniente Lt. RN

Antecedentes.

En 1874 comenzó a operar en el tráfico marítimo mundial la "Línea P", con el *Polynesia* de 1020 tons., cuyo propietario era el armador alemán R.F. Laiesz.

Alrededor del año 1880, Laiesz aumentó su flota con los primeros veleros de 1.400 tons., sumándose a esta compañía en los años siguientes, los veleros del nitrato: *Potosí*, *Pangani*, *Preussen* y el *Pamir*.

La *Preussen*, considerada la única fragata de cinco palos construida en el mundo, tenía una capacidad de carga de 8.000 tons. y por el año de 1910 cubría en 77 días la ruta Taltal-Cuxhaven (Alemania), vía cabo de Hornos. Embarcaba una tripulación de 48 hombres, los que debían maniobrar 5560 mt2 de velas.

El *Pamir*, velero cuyo trágico fin nos interesa describir por su honda repercución humana, fue construido en Hamburgo en 1905, por Bloom & Voss; tenía 96,40 mts. de eslora y 14 mts. de manga; transportó nitrato hasta el año 1914, en que la guerra paralizó su operación.

Después de la Primera Guerra Mundial los buques de la "Línea P" fueron adjudicados a diversas naciones como indemnizaciones de guerra.

A comienzos de 1920, Laiesz volvió a comprar seis de sus buques, en los que se incluía el *Pamir*, y con ellos rearmó la flota del nitrato.

En 1931, el *Pamir* fue vendido al Capitán Gustav Erickson de Mariehamn, Finlandia, pasando a formar parte de la "flota del grano", de Erickson, que navegaba entre Wellington y San Francisco.

Muchos años después del término de la Segunda Guerra Mundial, fue fletado como buque escuela para la marina mercante de Alemania Federal, actividad en la que desarrolló muchos viajes de instrucción.

El Naufragio.

En vísperas de la primavera austral de 1957, zarpaba el Pamir de Buenos Aires, señalando Alemania con su bauprés. Era un día en que los rubios muchachos, prendieron sus mejillas de rojo mientras giraban el cabrestante para izar el ancla.

Ya en el Atlántico, el blanco paño henchido al viento como los ilusionados corazones de sus jóvenes tripulantes, rompía la mar con su proa una y otra vez, quebrando el silencio de la roja tarde que se perdía en el weste. Era el *Pamir* uno de los últimos exponentes de esa mágica vida velera, que se iba a sumergir para siempre en las inmensidades de la mar y del tiempo.

Sus bodegas cargaban grano y a su bordo, aparte de los 35 tripulantes, se encontraban 51 alumnos de la marina mercante alemana.

La brisa soplaba en forma moderada. De pronto aumentó de intensidad, sin que los hombres le otorgasen ninguna importancia, pensando que serían sólo rachas. No obstante, el Comandante, Johannes Diebitsch, un viejo marino con casi cincuenta años en la mar, se lanzó a cubierta para, a viva voz, ordenar cargar todas las velas. Nadie abordo pensó en lo que terminaría dicho episodio; el *Pamir*, cual ave de las tormentas, siempre había salido airoso de cualquier temporal.

El viento continuaba hinchando la velas con tal fuerza, que el velero parecía volar; grandes olas golpeaban con violencia el casco, escorándolo fuertemente a babor; las velas empezaron a rifarse en medio de sonoros desgarros, al mismo tiempo que las jarcias más altas saltaban como cuerdas de guitarra torpemente estiradas.

¡Cargar más rápido! gritaba Diebitsch, mientras intentaba aproar el velero; pero éste ya se encontraba desmantelado y su casco iba recos-

tado sobre la mar, intentando, como ave herida, reposar sus cansadas tablas y trapos.

El oficial de guardia con voz monocorde, anunciaba la escora: "30° - 38° - 40°..."; esto hacía prever que el otrora majestuoso Pamir no se adrizaría nunca más; los hombres se miraban sin decirse palabra alguna, hasta que, finalmente, llegó el momento en que el Comandante Diebitsch, ordenó emitir un S.O.S., sacar los chalecos salvavidas y abandonar el buque.

Se distribuyó cigarrillos y algunas botellas de licor. Sin embargo, al intentar echar los botes al agua se percataron que los de babor estaban debajo de ella y a los de la otra banda no fue posible arriarlos, debido al pronunciado ángulo de escora de la nave; se disponía además de tres balsas neumáticas, pero dos de ellas no fueron ubicadas; sólo se lanzó al agua la tercera y, de inmediato, una veintena de hombres se abalanzó sobre ella.

El *Pamir* se dio vuelta de campana; cinco hombres treparon sobre su casco confiados en que éste no se hundiría, pero la pesada nave de hierro se sumergió en las aguas del Atlántico, a las 11,15 del 21 de septiembre de 1957.

Los Náufragos.

El grupo de náufragos que se mantenía en la balsa neumática, avistó, de pronto, uno de los botes del velero; se lanzaron a nado hasta darle alcance y entre todos lo adrizaron, encontrándolo absolutamente desmantelado y con sus remos perdidos; de no contar con sus compartimientos estancos, también se habría ido a pique.

Con desesperanza se constató que estaba perdida la caja con señales luminosas; pero, por fortuna, se había mantenido en la chalupa un barrilito con agua dulce.

Hacía mucho frío; algunos marineros, con la intención de aligerarse para nadar mejor, se habían quitado sus pantalones y botas; ahora estaban congelados y no podían impedir que sus dientes castañetearan.

Horas después divisaron otro bote en el que había aproximadamente veinticinco tripulantes; pero no lograron mantenerse cercanos y ambas embarcaciones se fueron alejando paulatinamente, hasta perderse de vista.

El mando del bote fue entregado de común acuerdo a Karl Dümmer, quien a bordo se desempeñaba como ayudante del panadero; a pesar de sus escasos 25 años, era el marinero más antiguo y, por otro lado, el de más edad entre los náufragos.

En el momento en que Dümmer se disponía a pasar una botella de licor entre los marineros, una gran ola se la arrebató de las manos; simultáneamente, el bote se volcaba por segunda vez. Una vez más estos tripulantes de la desdicha adrizaron su destrozado bote, sintiendo ahora más pavor, ya que este último golpe de mar les había arrebatado el barril de agua dulce, dejándolos a merced de la sed.

Ya entraba la tarde y la noche dejaba caer su gélido manto sobre los infortunados hombres.

Cercana la medianoche, avistaron las luces de un barco que pasaba a unos centenares de metros de ellos; gritaron con todas sus fuerzas, pero sus voces no se propagaron pues estaban muy bajo, apenas sobre el nivel del mar; además la oscuridad de la noche les mantenía invisibles en la inmensidad del océano.

Un marinero, Günther Schinngel, pasó esa noche, del sueño a volar con el albatros errante; Dümmer dijo una corta oración y lanzó su cadáver a la mar. Otro náufrago se adormecía sentado en la bancada, mientras su cabeza oscilaba sobre sus hombros; trataron de hacerle esperar el nuevo día pero también acompañó en el sueño eterno a su joven camarada.

Amaneció el día siguiente y el marinero Anders decidió lanzarse al agua para nadar y hacer ejercicio; prontamente fue izado por sus compañeros, quienes oportunamente avistaron un tiburón.

Por la tarde fue avistado un petrolero, acontecimiento que sólo trajo más desesperanza, pues, a pesar de los gritos y señas, siguió inmutable su curso.

En medio de un nuevo mal tiempo, el bote volvió a volcar. Después de adrizado, un marinero se alejó nadando mientras gritaba: "voy a buscar al Comandante".

Una suerte de locura colectiva empezó a apoderarse de los tripulantes, quienes comenzaron a sufrir alucinaciones: veían gente, ciudades, tierra.

Otro marinero fuera de sí se lanzó al agua para hacer ejercicio nadando, mientras se alejaba dando grandes risotadas. A su vez, Peter Frederich, quien también se había vuelto loco, se lanzó al agua a nadar mientras un tiburón estaba cerca de ellos; se perdió definitivamente en la distancia.

Al fin quedaban cinco sobrevivientes, que no acertaban a pensar si todos estos comportamientos eran parte de un suicidio colectivo, o se

trataba de accidentes, vinculados con los tiburones; prefirieron creer que era esto último.

La desdicha de estos infortunados llegó a su término cuando, alertado por los sistemas de búsqueda, un barco les avistó, acercándose a ellos; sólo en el momento que lograron distinguir sobre su puente figuras humanas que agitaban sus brazos en señal de saludo, los náufragos sintieron que estaban salvados.

El Rescate.

El llamado de auxilio emitido por el *Pamir* fue recibido a 600 millas del lugar del siniestro, en las islas Azores.

Fue alertada la 57ª escuadrilla de salvamento americana, que por las malas condiciones meteorológicas imperantes no pudo enviar, desde el puerto de Lagos (Nigeria), ningún vuelo de rebusca.

Finalmente el tiempo mejoró, pudiendo despegar el SC-54; este avión, avistó varias horas después dos botes del *Pamir*, tripulados, y los restos de una balsa, sin observar en ella ningún sobreviviente. Luego, ya escaso de combustible, optó por dirigirse a las Bermudas e informar detalladamente sobre su avistamiento.

Es así como un barco de la carrera del Atlántico tuvo la fortuna de encontrar al bote de Dümmer con sus cinco tripulantes náufragos; posteriormente, otro barco de bandera norteamericana pudo compartir la ventura del anterior al divisar el otro bote del *Pamir*, que a esta altura sólo mantenía a su bordo a Günther Haselbach, único testigo de lo sucedido a su grupo.

Durante diez días aeronaves norteamericanas continuaron sobrevolando el área señalada, no encontrando nada, ni siquiera cadáveres.

Reflexiones.

Desde un punto de vista sicológico frente a casos de supervivencia en condiciones tan extremas, vale la pena recordar algunas opiniones muy válidas.

El doctor Alain Bombard*, en una entrevista concedida a la prensa, relativa al accidente del *Pamir*, manifestó que era inadmisible que jóvenes sanos, fuertes y entrenados sucumbieran en tal proporción ante un hecho de esa naturaleza, y que ellos, más que morir de hambre o frío, habían entregado sus vidas al miedo.

Por su parte, el Capitán de Navío Héctor E. Bonzo, Comandante del ARA *General Belgrano*, torpedeado en la guerra de las Malvinas, ha comentado que los sobrevivientes de ese crucero prácticamente no consumieron agua ni las raciones de las balsas salvavidas durante los dos o tres días que esperaron el rescate.

Para el Comandante Bonzo ello se debió a que se trataba de dotaciones que estaban bien alimentadas al momento de recibir el ataque, por lo que su preocupación como náufragos se centró más bien en el problema del frío, que fue el que produjo más muertes, dado que estaban en balsas en las que se encontraron apenas tres ocupantes; también hubo problemas con tripulantes quemados incapaces de alimentarse y otros efectados por el del mareo debido al mal estado de la mar.

Entre las experiencias derivadas del naufragio del *Pamir*, vale tomar en cuenta la pérdida de los botes, que no pudieron ser arriados debido al ángulo de escora que presentaba el buque durante el naufragio. Afortunadamente hoy en día, las naves disponen de mayor cantidad de balsas salvavidas neumáticas y de accionamiento automático.

También cabe observar el poco aprovechamiento de experiencias ocurridas en otros accidentes en cuanto a la ubicación de los elementos de salvamento, como fue el que dos de las balsas neumáticas, de las tres que disponía el buque, no fueran halladas al momento del siniestro.

Asimismo, es del caso considerar la aparente falta de oportunidad con que el Comandante ordenó el abandono de la nave, considerando la juventud de los tripulantes, lo que queda en evidencia en la reacción posterior de la dotación, la mayoría de la cual pereció, sufriendo los sobrevivientes las penurias que se describen en el relato y cuyo comportamiento revela que no estaban anímicamente preparados para soportar con reciedumbre la adversidad.

Es interesante hacer notar los comentarios de Hans-Georg Wirth a la prensa; declaró que, al abandonar la nave, se encontró en el agua entre un grupo de 15 personas, los que improvisaron una suerte de balsa con sus chalecos salvavidas. Ello les posibilitó mantenerse a flote, hasta que el azar les permitió encontrarse con uno de los botes a la deriva, al que con desesperación dieron alcance y abordaron.

Además, Wirth comentó además a los periodistas "...yo no pensaba en otra cosa que en sobrevivir y mantener mi vida a toda costa". Sin duda algo absolutamente normal, pero lo nota-

ble es que, según sus declaraciones, él quería mantenerse vivo, particularmente porque le había prometido a su pequeña hermanita que regresaría sano y salvo a casa y no quería defraudarla.

Esto me trae al recuerdo un hecho reciente en el que una persona sufrió un asalto a mano armada, recibiendo una bala en el pulmón y, mientras yacía herida en el suelo y sentía brotar su sangre y un extraño ruido semejante a un globo que se desinfla, recordó que alguien, tiempo atrás, al observarle una larga línea en su mano, le había dicho que viviría por muchos años, lo que, a su juicio posterior, le había sostenido el ánimo, contribuyendo a su recuperación.

Lo rescatable de ambas experiencias, si bien una puede parecer trivial y la otra sustentada en un fuerte lazo afectivo, es que ambas permitieron a una persona en trance de muerte sacar fuerzas e intentar dar la lucha por su sobrevivencia.

Hay que enfatizar estas consideraciones, pues debemos estar conscientes de que estamos en condiciones de tomar de nuestras vidas, variados estímulos, tanto de orden espiritual como familiar, que nos puedan permitir, eventualmente, dar avante en una situación extrema; y ello, no sólo para nosotros mismos, sino que para que podamos compartir nuestra energía con los que podrían ser nuestros compañeros de infortunio y formar así un solo cuerpo para dejar atrás la adversidad.

Epílogo.

La estela perdida del *Pamir* dejó 80 muertos, la mayoría de ellos jóvenes que eran esperados para ocupar sus puestos con profesionalismo y entusiasmo en la marina mercante de Alemania.

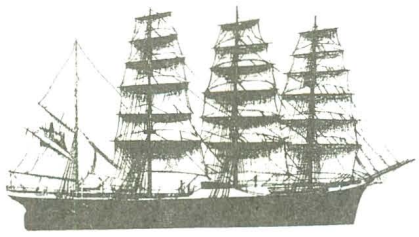
Las enseñanzas de esta tragedia son el legado que dejan sus malogradas vidas a todas las marinas del mundo.

---

* Doctor Alain Bombard; quien en la "Hérétique", balsa neumática de 4,6 mts. de eslora, y sólo premunido de arpón, señuelos, una pequeña red, decidió efectuar una travesía a fin de probar que un náufrago podría sobrevivir. Bombard practicaba incisiones en la carne de los peces para beber por succión el jugo que entregaba y, con una pequeña red de arrastre que llevaba, recogía plancton.

Zarpó en compañía de un navegante en su diminuta embarcación, desde Montecarlo a Las Palmas (Canarias).

Continuó en solitario para el cruce del Atlántico desde las Palmas el 20 de octubre de 1952, para arribar a las Barbados el 23 de diciembre del mismo año.

BIBLIOGRAFIA

1. Lourbe, Francois A.: "20 histoires Voiliers".
2. Jobé, Joseph: "Los grandes Veleros".
3.- Diario "La Segunda" de Santiago, 26 de septiembre de 1957; declaraciones a la prensa del sobreviviente Hans-Georg Wirth.