

# 20 MEILEN WESTLICH ÎLE D'QUESSANT



Autor: Knut Strauch, Sylt  
Redaktion, Reproduktionen, Satz und Layout: Klaus Flug, Sylt  
Kontakt: kapefl [at] t-online.de

Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung des Autors  
bereits erschienen in der »MUNKMARSCHER TONNE«  
Clubheft des SYLTER SEGLER-CLUB e.V., Munkmarsch/Sylt  
<http://www.sylter-segler-club.de>

Der Autor behält sich alle Rechte vor. Kopien, auch auszugsweise, ob digital oder analog  
nur mit schriftlichem Einverständnis des Autors.

# **20 MEILEN WESTLICH ÎLE D'QUESSANT**

**DER UNTERGANG DER »MS PALMYRA«  
VON KNUT STRAUCH**

## MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY ...

So klang es am 27. März 1962 nachts um halb Drei am Eingang des Englischen Kanals durch den Äther.

Mein Schiff, die »PALMYRA«, ein kleiner Stückgutfrachter von 1759 BRT auf dem ich als Schiffszimmermann fuhr, war querab vor der »Île de Quessant« nachts um 02:30 Uhr gerammt worden.

Ich lag nach der 08-12-Wache in meiner Koje und schlief, als mich ein



MS Palmyra (2), 1.794 BRT, Baujahr 1944, ex „Baltic-Oak“, 1957 von United Baltic Corp gekauft, wieder umbenannt in Palmyra. 1962 vor Ouessant in Kollision mit dem britischen Tanker „BRITISH MARINER“ gesunken.

gewaltiger Knall, ein Knirschen und Bersten aus der Koje schüttelte. Ich raste an Deck, wo sich schon ein Teil der Mannschaft eingefunden hatte und ungläubig auf den riesigen Steven starrte, der an unserem Schiff hing, langsam nach Achtern wegscherte und dort noch das Backbord-Rettungsboot zertrümmerte. Es war der Tanker »Britisch Mariner« mit 8576 BRT, der schon bei 7 Seemeilen in Sicht gekommen war und uns durch ein falsches Ausweichmanöver gerammt hatte. Die sofort angesetzte Schadenaufnahme ergab dann, dass ein ca. 8 Meter breites Loch Mittschiffs in der »PALMYRA« klaffte. Wasser drang in großen Mengen in den Maschinenraum ein. Da unser Schiff ein

Dampfschiff war, mussten wegen der Explosionsgefahr schon bald die Kessel abgeblasen werden und nichts ging mehr!



Mitschiffs an Backbordseite klafft ein riesiges Loch

Es herrschte ein wildes Durcheinander an Bord. Klamotten anziehen, Schwimmwesten anlegen, Steuerbord-Rettungsboot klar machen, Mannschaft durchzählen.

Ich als Schiffszimmermann bekam Order, die Bilgen im Vorschiff zu peilen um fest zu stellen, wie schnell unser Schiff im Vorschiff Wasser machte. Es war stockdunkel und ich versuchte die Peilstützen zu finden. Um mich herum zischten die Dampfrohre und das Wasser drang unaufhaltsam ein in den Maschinenraum und die geborstenen Schweröltanks. Die Geräusche der berstenden Schotten, das Gurgeln des eindringenden Wassers, der Gestank von auslaufendem Öl, ich werde es nie vergessen.



Gespannt verfolgt unser Käpt'n den Untergang...



und nimmt seine Mütze ab in Trauer um die »PALMYRA«

Als die Order vom Kapitän kam »alle Mann von Bord« musste ich noch mit dem ersten Offizier durch die Kammern der Besatzung, um zu kontrollieren, dass ja niemand vergessen wurde. Dabei gelang es mir, meine Kamera zu fassen und ich konnte so noch die Aufnahmen

vom Untergang der »PALMYRA« machen.

Die »PALMYRA« hielt sich bis zum Morgen tapfer an der Wasseroberfläche. Wir waren inzwischen alle von Bord gegangen. Der



Auf dem Schlepper nach Brest (Knut Strauch Mitte rechts im Kreis)

Telegramm		Deutsche Bundespost		Telegraphen- nummer
44 HAMBURG TELEX 12 27 1042 =				
Datum	Uhrzeit	Empfänger		Ort
27 II 62	10 50	GERHARD STRAUCH ELISABETHSTR 17 WESTERLAND/SYLT =		1053
Flur	Telegraphen- Nummernzeichen	Telegraphen- nummer		Telegraphen- nummer
15c: <b>Westerland</b>		21111J HAMB D		
KOLLISION PALMYRABESATZUNG UEBERNOMMEN UND WOHLAUF = LEVANTE				
+ COL 17 +				
Deutsche Briefmarken		Schlüsselnummer: 23 080 Eindeutigkeit: 1, 62		1 (187) 100 A 5 (187) 20 800 vll. 2. Aufl. 41. 10. 1962

Das erlösende Telex an die Angehörigen zu Hause

# A 20 milles d'Ouessant un cargo allemand est éperonné par un pétrolier anglais *L'équipage est sauf*

(Lire notre information en page régionale)



Après avoir quitté le « Poulaille », l'équipage du « Palmera » attend sur le quai le service de remorquage. Voici un groupe de marins.

## Une motion de l'Association des parents d'élèves du lycée de Brest

Dans sa séance du 23 mars, le conseil de l'Association a voté la motion ci-après, en concordance avec la position prise par le conseil d'administration.

« L'Association des parents d'élèves du lycée de Brest, dans l'intérêt de nos enfants, propose que l'enseignement secondaire soit particulièrement développé dans les classes du premier cycle et en créant une classe spéciale expérimentale pour le troisième et le quatrième.

« Sa plus délicate tâche, dans une telle situation de détresse temporaire, sera d'organiser la distribution de l'enseignement secondaire obligatoire à tous les élèves.

« Elle prie le C.E.C. de vouloir bien s'occuper de cette situation sans la laisser s'aggraver et d'adopter les propositions ci-dessus.

« Elle prie le C.E.C. de vouloir bien s'occuper de cette situation sans la laisser s'aggraver et d'adopter les propositions ci-dessus.

(COMMISSAIRE)



LE COMMANDANT DU « PALMERA ».

Die Nachricht in der französischen Presse



**Hamburger Frachter „Palmyra“ sank im Kanal**

# Alles indie Boote



„Palmyra“-Kapitän Heiler Schacht



Motorschiff „Palmyra“ im Hamburger Hafen

**Am Ausgang des englischen Kanals ist gestern mittig das Hamburger Motorschiff „Palmyra“ (173 BRT) südwestlich von Quessant an der französischen Küste nach einem Zusammenstoß gesunken. Kurz nach 2.30 Uhr war die „Palmyra“ von dem britischen Tanker „British Navigator“ (5316 BRT) in Höhe des Maschinenraumes gesenkt worden. Die gesamte Besatzung wurde gerettet.**

Wie es zu der schrecklichen Katastrophe kam ist noch unklar. Kurz nach 2.30 Uhr liefen die Rettungsversuche der „British Navigator“ an. Um 3.15 Uhr wurde die „Palmyra“ von der Hamburg-SD und übergeben nach Brest. Am 1. März wurde die „Palmyra“ in Brest Wasserstrich im Maschinenraum unter Kapitän auf Besatzung des Hamburger Motorschiffes der Reederei Busch, Schlichter & Co. in die Boote zerlegt.

Die Besatzung wurde gerettet. Aus den Rettungsbooten wurden die Mann von der „British Navigator“.

Kapitän Schacht und vier Besatzungsmitglieder verstarben nach dem Untergang. Die Leichen wurden in Brest gefunden. Die Leichen der Kapitän, vier Besatzungsmitglieder von der „Cap San Antonio“ an Bord des „British Navigator“ wurden in Brest gefunden.



„Cap San Antonio“ stößt der „Palmyra“ vor. Die Katastrophe ereignete sich um 2.30 Uhr. Die Rettungsversuche scheiterten.



Hier sank das Hamburger Motorschiff



WALT DISNEY WUNDERLAND  
SPIELEREIEN:  
DAS LEBEN IN DER WELT IST NIEMAL NUR GRAU  
FRÜHE SPÄTEN / GUTES SCHLAFEN

Auch das Hamburger Abendblatt berichtet vom Untergang

Frachter »HELIOS« von der Neptun-Reederei hatte uns alle aufgenommen und wir wurden fürstlich bewirtet.

Als die Abschleppversuche von der zu Hilfe geeilten »Cap San Antonio« und dem aus Brest hinzu gekommenen Schlepper scheiterten und die Situation immer kritischer wurde, gab man die »PALMYRA« auf.

Wir kamen dann auf den Schlepper, der uns nach Brest bringen sollte und beobachteten nun vom Schlepper aus, wie unser Schiff in den Tiefen des Atlantik versank. Von Brest über Paris ging es nun mit dem

Zug nach Hause. Dort hatte man sich schon große Sorgen gemacht. Mein Bruder Gerd hatte in den 7 Uhr-Nachrichten von dem Ramming gehört und die Familie in Aufruhrversetzt.



Der Tanker »Britisch Mariner«

**Informationen entnommen aus:**

Einer Website über „Scottish Build Ships“  
entnommen unter dem Link  
<http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=g224>

**Ship-Name:**

BRITISH MARINER

**BUILDER:**

Harland & Wolff Ltd, Govan Scotland

**Year build:**

1948

**Subsequent owner and registration history:**

1956 BP Tanker Co. Ltd., London

**Vessel history:**

27/03/1962 damaged by collision with  
West German mv PALMYRA 18 miles off Ushant,  
taken to the Tyne and beyond economical repair

Vier Wochen später bekam ich mein nächstes Schiff, die »GALATA«, die ebenfalls im Levantendienst fuhr. Und Später, mit einem neuen Schiff, mit dem Frachter »CAP BONAVIDA« ging es auf große Fahrt. Staaten - Südamerika - Kanada - New-Zealand. Eine tolle Zeit! Nach zweieinhalb Jahren hatte ich dann aber genug von der Seefahrt. Ich musterte in Rio ab und es ging mit dem nächsten Schiff Richtung Heimat. Aber ich wollte meine Fahrzeit nie vermissen.



