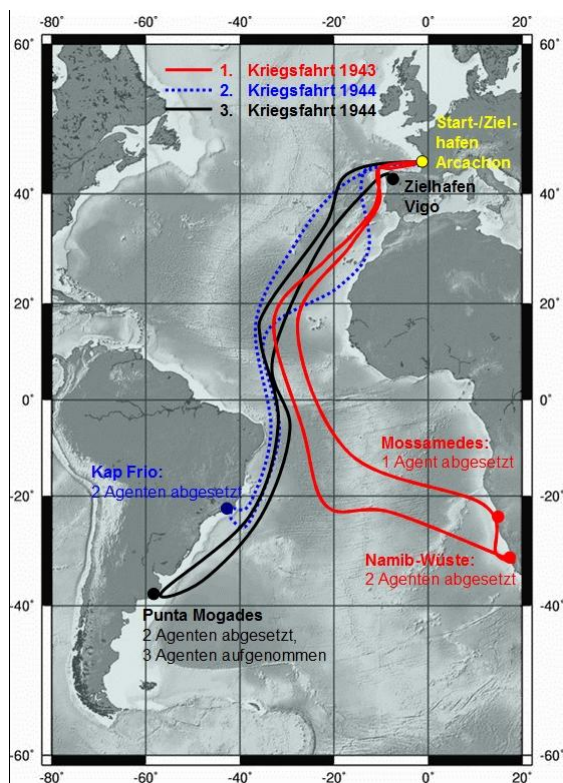


## Thunfischfänger und „Geistersegler“ PASSIM

Wie zahlreiche ähnlicher Schiffe wurde die nur 30 BRT große PASSIM zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Concarneau in der Bretagne gebaut. Außergewöhnlich ist ihr Schicksal während des 2. Weltkriegs: Mit einer deutschen Besatzung unter Leutnant Heinrich Garbers segelte das kleine Schiff 1943 und 1944 dreimal durch den gesamten Atlantik und setzte Agenten in Süden Afrikas und in Südamerika ab.

Über die Fahrten der PASSIM vor dem 2. Weltkrieg ist wenig bekannt. Um 1930 wurde der Segler mit einem Hilfsmotor ausgestattet. 1943 lag das Schiff jedenfalls in der Bucht von Brest vor Anker, als sie Leutnant Heinrich (genannt Hein) Garbers ins Auge fiel. Garbers war bereits an einer Transportfahrt mit Seglern in Dienste deutscher Geheimdienste beteiligt gewesen und als Kommandant weiterer Unternehmungen vorgesehen. Er kaufte die PASSIM ihren französischen Besitzern ab und überführte das Schiff nach Arcachon, wo sie unter strenger Geheimhaltung für die neue Aufgabe ausgerüstet wurde.



Kriegsfahrten der PASSIM 1943 - 1944

Daten und Fakten in Kürze	
Land:	Frankreich /Deutschland / evtl. Spanien
Schiffstyp:	Ketsch
Baujahr	1912
Besatzung:	8 (unter deutscher Flagge) einschließlich Kommandant Leutnant Heinrich Garbers
Nutzung:	1922 – 1943: Fischerei ab 1943: Spionageschiff
Verbleib:	Übergeben an Spanien in November 1944, weiteres Schicksal unbekannt
Technische Daten	
Verdrängung:	30 BRT
Länge:	KWL: 15,90m über alles: 35,30 m
Breite:	4,5 m
Tiefgang:	2,4 m
Segelfläche:	ca. 140 qm
Hilfsmotor:	16 PS (ab ca. 1930)
Geschwindigkeit:	ca. 9 kn max.

**Erste Kriegsfahrt:** Am 2. August 1943 lief die PASSIM aus und erreichte unbemerkt die hohe See. An Bord waren 8 Mann Besatzung und 3 Agenten, die im südlichen Afrika abgesetzt werden sollten. Am 12. September wurde der Äquator passiert und am 5. Oktober erreichte die PASSIM die namibische Küste an der vorgesehenen Stelle. Angesichts der Wüste und gegen den Rat von Garbers bestanden die zwei für die dortige Anlandung vorgesehenen Agenten auf die Ausbootung. Die gelang zwar unter Verlust eines Teils der vorgesehenen Ausrüstung, aber das war das letzte, was je von den beiden Männern gesehen wurde. Sie verschwanden spurlos in der erbarmungslosen Hitze der Namib. Der dritte Agent wurde einige Tage später in der Bucht von Mossamedes im heutigen Angola abgesetzt (und wurde schon wenig später gefasst und für Kriegsdauer von den Portugiesen interniert). Die PASSIM ging wieder auf Nordkurs und erreichte am 1.1.1944 nach 14.000 Seemeilen glücklich Südfrankreich, nachdem sie in der Biskaya noch mal einen 7-tägigen schweren Sturm überstanden hatte.

**Zweite Kriegsfahrt:** Die PASSIM wurde nach ihrer Rückkehr umgehend instand gesetzt und lief schon Anfang Februar 1944 wieder aus. Ziel war diesmal Cabo Frio in Brasilien, das nach 46 Tagen sicher erreicht wurde, obwohl man eines Nachts mitten durch einen britischen Konvoi segelte. In Brasilien wurden zwei Agenten abgesetzt, die allerdings auch diesmal nach kurzer Zeit gefasst wurden. Der PASSIM erging es besser: Nach 11.000 Seemeilen und vier Monaten auf See lief sie Anfang Mai 1944 wieder in Arcachon ein.

**Dritte Kriegsfahrt:** Viel Zeit im Hafen verblieb auch diesmal nicht. Anfang Juni 1944 lief die PASSIM schwer beladen mit dem Ziel Argentinien wieder aus. Diesmal waren neben zwei Agenten und einer verschweißten Stahlkassette auch tonnenweise

Medikamente an Bord. Am 11. August wurde Punta Mogades südlich des Rio de La Plata erreicht und die Ladung sowie die Agenten erfolgreich ausgeschifft. Außerdem nahm man drei enttarnte Agenten auf. Die Rückreise verlief zunächst problemlos, doch dann gingen die französischen Häfen für Deutschland verloren. So lief man Anfang November nach weiteren 13.000 Seemeilen im spanischen Vigo ein, nachdem zuvor die kompromittierenden Passagiere heimlich abgesetzt wurden.

Die Besatzung kehrte nach einigen Querelen nach Deutschland zurück. Die PASSIM verblieb in Vigo. Über ihr weiteres Schicksal ist nichts bekannt, auch wenn man vermuten darf, dass sie noch einige Jahre unter spanischer Flagge Thunfische gefangen hat.

## Heinrich Garbers – Sportsegler und Ritterkreuzträger



Hein Garbers wurde 1909 in Altona geboren. In den 20er Jahren machte er eine Ausbildung zum Schiffsbauer und besaß schon bald eine Rennjolle.

Während der Hungerjahre der Weltwirtschaftskrise segelte er mit dem offenen Boot mehrmals nach Helgoland und kehrte mit Schmuggelware zurück. 1934 baute er sein erstes Boot, die 9,80 lange Jacht „Windspiel III“. Mit dieser gewann er mehrere Regatten und segelte 1938 in der Rekordzeit von 58 Tagen einhand nach New York.

Dann kam der Krieg und Garbers erhielt eine besondere Aufgabe. Er sollte im Auftrag deutscher Geheimdienste mit Segelbooten Agenten an fernen Küsten absetzen. Der unmilitärische Sportsegler wurde zum Leutnant ernannt und segelte auf der Jacht KYLOE und später als Kommandant der PASSIM insgesamt 545 Tage und 54.000 Seemeilen unentdeckt durch den Atlantik. Ende 1944 erhielt er für diese Leistungen das Ritterkreuz.

Nach dem Krieg machte Garbers dort weiter, wo er vor dem Krieg aufgehört hatte: er baute Segeljachten. Von 1948 bis 1951 erschuf er mit seinen eigenen Händen sieben stählerne Boote, die bis heute legendäre "Windspiel IV"-Klasse. 1953 ersteigerte er die ehemalige Hansa-Werft und baute Spezialschiffe für den Hamburger Hafen. Leider verstarb er schon 1963 im Alter von nur 54 Jahren.

## Literaturempfehlungen

Saint-Loup „Die Geisterschiffe Hitlers – Segler im Dienste der Abwehr“; Bastei-Lübbe, 1978: Eines der wenigen Bücher zu diesem weitgehend unbekanntem Stück Seefahrtsgeschichte.