

## Bark EUROPA

Die niederländische Bark EUROPA wurde 1911 ursprünglich als Feuerschiff gebaut und auf den Namen SENATOR BROCKES getauft. Nach langer Dienst- und Reservezeit als Feuerschiff wurde das Schiff in der 70er Jahren zuerst an einen deutschen Schiffsfan und 1986 weiter an einen holländischen Reeder verkauft, der das alte, heruntergekommene Schiff zur schönen Bark EUROPA um bauen ließ. Seit 1994 segelt die EUROPA mit zahlenden Gästen auf allen Weltmeeren.

Das Schiff wurde von der Hamburger Stülcken-Werft gebaut, die damals für ihren Segelschiffsbau renommiert war. Es war kein Zufall, dass eine Segelschiffswerft ein Feuerschiff baute: Anfang des 20. Jahrhunderts steckte die Entwicklung von Motoren noch in den Kinderschuhen und die zwar zuverlässigen Dampfmaschinen brauchten eine lange Vorlaufzeit, um betriebsbereit zu sein. Zu lange für einen Notfall wie den Bruch der Ankerkette im Sturm! So erhielten Feuerschiffe damals üblicherweise einen Segelschiffsrumpf und Stummelmasten mit Notbesegelung. Bis zu 12 Mann Besatzung waren an Bord, die das Schiff im Notfall so in einen Hafen bringen konnten.



Die Bark EUROPA ankerte in frostigen Gewässern. Alle Fotos Copyright K. Intemann 2005.

### Daten und Fakten in Kürze

Land:	Niederlande
Schiffstyp:	Bark (mit Hilfsmotor)
Baujahr	1911
Bauwerft:	H.C. Stülcken, Hamburg
Baumaterial:	Stahl
Besatzung:	14 (Stamm) + 40 (Trainees)
Verbleib:	Aktives Traditionsschiff

### Technische Daten

Verdrängung:	303 ts
Länge:	56,00 m über alles
Breite:	7,45 m
Tiefgang:	3,90 m
Masthöhe:	36,00 m
Segelfläche:	1250 qm
Geschwindigkeit:	ca. 10 kn max.
Hilfsmotor:	2 x 365 PS

Bis in die 50er Jahre tat die SENATOR BROCKES als Feuerschiff auf den Stationen ELBE 2, 3 und 4 und zeitweise auch als schwimmende Lotsenstation unermüdlich ihren Dienst in der Elbemündung. Danach wurde sie in die Reserve versetzt und nur noch genutzt, wenn eines der regulären, moderneren Feuerschiffe aus Wartungsgründen kurzzeitig außer Betrieb genommen werden musste. 1977 kam mit dem Aufkommen unbemannter, automatischer Leuchfeuer das Ende auch als Reserve-Feuerschiff.

Das Schiff lag bis in die 80er Jahre auf und wurde dann an einen Hamburger Interessenten verkauft, der das Schiff zum Großsegler umbauen wollte. Die Pläne scheiterten an den hohen Kosten und so wechselte das ehemalige Feuerschiff 1986 schon wieder den Besitzer. Käufer war der Holländer Harry Smit, der im Laufe der nächsten 7 Jahre über fünf Millionen Gulden in den Umbau zur stolzen Bark EUROPA investierte.

## SEGELTÖRN AUF DER „EUROPA

Seit 1994 segelt die liebevoll restaurierte Bark EUROPA nun durch alle Weltmeere. Ein besonderes Highlight sind dabei die jährlichen Reisen in die Antarktis und ums Kap Hoorn. 2005 hatte der Autor die Gelegenheit, einen solchen dreiwöchigen



Die EUROPA vor imposanter Gletscherkulisse.

Törn mitzumachen. Diese Fahrt hatte alles zu bieten von sonnigen Segeltagen, turmhohen Eisbergen, vor dem Bug spielenden Walen bis hin zu einer Umsegelung des Kap Hoorn in der Weihnachtsnacht bei Windstärke 9.



Im dichten Eis im Neumayer-Kanal.



Ankern vor Trinity Island.



Rasmus kommt südlich Kap Hoorn an Bord.

## LITERATUR und KONTAKT

**Literatur:** „Cold – Sailing to Antarctica“ von Thijs Heslenfeld. Der Fotograf Heslenfeld machte mehrere Reisen auf der EUROPA mit. Sein hervorragend bebildertes, englischsprachiges Buch ist beziehbar unter [www.cold-the-book.com](http://www.cold-the-book.com).

**Kontakt zur Bark EUROPA:** [www.barkeuropa.com](http://www.barkeuropa.com), e-mail: [info@barkeuropa.com](mailto:info@barkeuropa.com)