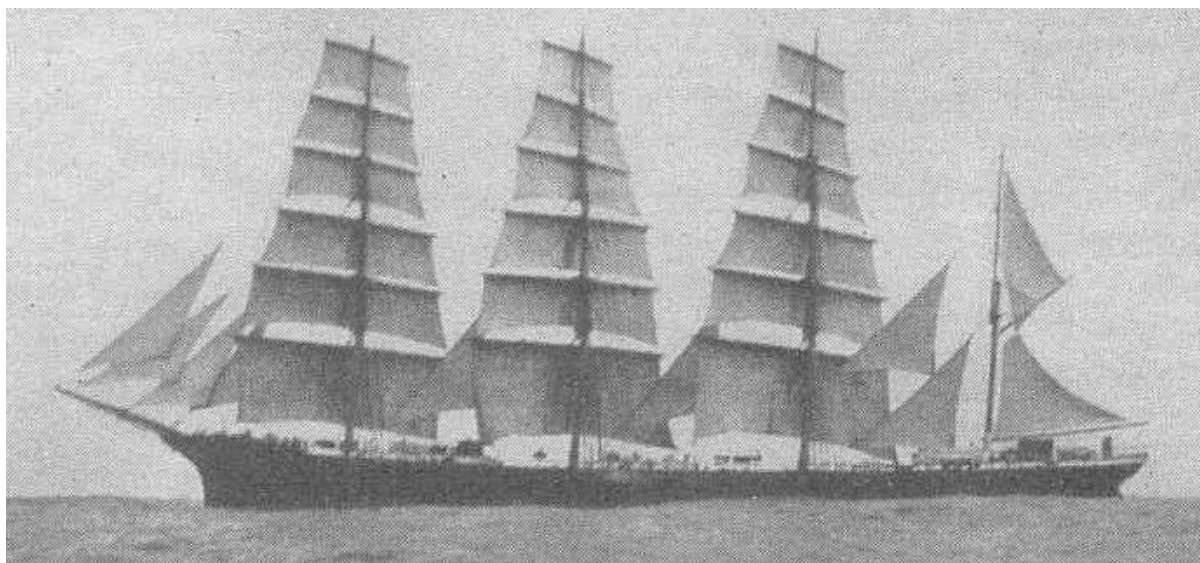


## Viermastbark PARMA ex ARROW

Die PARMA war eine der letzten und auch eine der größten jemals in Großbritannien gebauten Viermastbarken und lief 1902 unter dem Namen ARROW vom Stapel. Der Glattdecker typisch britischer Bauart wurde im Auftrag der Anglo American Oil Company für den Transport von Kistenöl gebaut. Sie beförderte dementsprechend in den ersten zehn Jahren ihrer Existenz unter den Kapitänen McDonnell und McIvor vorwiegend Öl aus den USA in den fernen Osten.

Mit dem Aufkommen von dampfgetriebenen Tankschiffen wurde die Viermastbark 1912 an die deutsche Reederei F. Laeisz mit Sitz in Hamburg verkauft. Alle ihre Schiffe führten traditionell Namen, die mit dem Buchstaben P begannen und so wurde die ARROW in PARMA umgetauft. Unter deutschem Kommando fuhr der Viermaster auf der chilenischen Route. Auslaufend trug sie Kohle oder Stückgüter nach Chile, auf dem Rückweg war sie immer voll mit Salpeter beladen. Vor dem 1. Weltkrieg führte die PARMA dann nur noch wenige Fahrten unter deutscher Flagge durch, bevor sie 1914 im chilenischen Salpeterhafen Iquique vom Kriegsausbruch überrascht wurde. Dort verblieb sie sechs Jahre im beladenen Zustand.

Daten und Fakten in Kürze	
Land:	UK / Deutschland / Finnland
Schiffstyp:	Viermastbark
Stapellauf:	12.03.1902
Indienststellung:	1902
Umbenennung:	1912 von "Arrow" in "Parma"
Bauwerft:	A. Rodger & Co, Port Glasgow, UK
Schwesterschiff:	„Eclipse“
Besatzung:	ca. 30 - 40
Verbleib:	Abgewrackt 1938
Technische Daten	
Tonnage:	Brutto: 3.090 tons Netto: 2.971 tons
Länge:	in der KWL: 98,4 m über alles: 120,0 m
Breite:	14,14 m
Tiefgang:	8,04 m
Segelfläche:	ca. 5000 qm
Kapitäne	
McDonnell, D.	1902 – ?
McIvor, C	? - 1912
Wolf, F.	1912
Nissen, H.	1913, 1922 - 1923
Wist, A.	1914
Dieckmann, K.	1920
Töpfer, H.	1924 - 1925
Holst, J.	1926 - 1928
Rohwer, J.	1928 - 1929
Brockhöft, C.M	1929 - 1930
De Cloux, R.	1931 - 1933
Karlsson, K.	1933 - 1936



Viermastbark PARMA, 1932. Aus Sea Breezes No. 154, Vol. XVI. September, 1932. A.J. Villiers. Existierende Schutzrechte sind nicht bekannt. Falls solche unwissentlich verletzt werden, bittet der Verfasser um Mitteilung.

Im Rahmen der von der Reederei Laeisz nach dem Kriege organisierten Rückholaktion brachte Kapitän Dieckmann das Schiff samt Ladung 1920 sicher nach Hause, wo die PARMA nach dem Entladen an die Engländer ausgeliefert wurde. Die wussten jedoch nichts mit dem Segelschiff anzufangen und so konnte Laeisz schon 1921 die PARMA zurückkaufen. Das Geld dazu stammte aus dem Verkauf der letzten Salpeterladung. Ab 1922 wurde das Schiff dann wieder auf der Route rund ums Kap Hoorn nach Chile eingesetzt.

1929 neigte sich mit der Weltwirtschaftskrise das Zeitalter frachttragender Segelschiffe endgültig seinem Ende entgegen. Die Reederei Laeisz fand keine Ladung mehr für ihr alterndes Schiff und legte die PARMA auf. 1931 wurde sie dann an ein Konsortium verkauft, das vom finnischen Kapitän Ruben de Cloux und dem britischen Segelenthusiasten, Schriftsteller und Fotografen Alan Villiers geführt wurde.

Unter finnischer Flagge wurde Mariehamn auf den Åland-Inseln ihr neuer Heimat-

hafen. Die PARMA segelte unter Kapitän de Cloux nun erfolgreich auf der australischen Route, auslaufend zumeist in Ballast und heimwärts voll beladen mit Weizen. Dabei wurde sie zu einem der bekanntesten Segelschiffe der Welt, dank der Veröffentlichungen von Alan Villiers, der das Schiff und seine Besatzung nebenbei auch mit hunderten von Fotos dokumentierte. Unter Kapitän de Cloux gelang auch 1933 eine Rekordreise, als die große alte Viermastbark in danach unerreichten 83 Tagen von Port Victoria in Südastralien nach Falmouth in England segelte.

Unter ihrem letzten Kapitän Karlsson kam es 1936 in Glasgow zu einer kleinen und an sich unbedeutenden Havarie. Aufgrund des mittlerweile sehr schlechten Zustands des Schiffsbodens wurde sie trotzdem nicht mehr repariert, sondern verkauft. Der neue Eigner ließ sie abtakeln und als Hulk nach Haifa im damals britischen Palästina schleppen, wo sie noch zwei Jahre als Getreidelager diente. 1938 wurde die Hulk dann abgebrochen.

## Kapitän RUBEN DE CLOUX

Ruben de Cloux, ein Finne mit belgischen Vorfahren, war einer der bekanntesten Segelschiffs-Kapitäne der 20er Jahre. Er wurde 1884 auf den Åland-Inseln geboren und fuhr schon im Alter von 10 Jahren auf einem Küstensegler zur See.

Nach der Schulzeit schiffte er sich mit 1898 als Jung-Matrose auf der Bark WOLF ein und segelte auf ihr über alle Meere. Es folgten Jahre auf der Seefahrtsschule und auf Nord- und Ostsee-Seglern, bevor er 1909 sein Steueremannspatent erhielt. Als 1. Steuermann fuhr er auf der Bark „Ocean“ bis zu ihrem Schiffbruch 1913. Nach einem kurzen Ausflug in die Fischerei bekam er 1914 das

Kommando über eine russische Barkentine, die aber mit Beginn des 1. Weltkriegs stillgelegt wurde. 1915 trat er in die Dienste der finnischen Reederei Erikson, die der letzte große Betreiber von Frachtseglern wurde. Bis 1917 war er 1. Steuermann auf der LAWHILL, die dann wegen des Krieges aufgelegt wurde.

Nach dem Krieg kommandierte er über 13 Jahre lang die Viermastbarken LAWHILL und HERZOGIN CECILIE sowie die Bark PLUS. 1931 kaufte er dann die PARMA und segelte sie 2 Jahre als Kapitän, bevor er 1933 sein aktives Berufsleben beendete. 1949 verstarb er im Alter von 65 Jahren zuhause auf den Åland-Inseln.

## Literaturempfehlungen

Alan Villiers, „Über die sieben Meere“, 2000, ISBN 3-89225-421-4. In dem groß-

formatigen Buch sind zahlreiche Fotos von Reisen auf der PARMA wiedergegeben.