



Bark „Alexander von Humboldt“ – Die Geschichte

Die heutige Bark „Alexander von Humboldt“ wurde 1906 auf der Bremer Werft AG „Weser“ nach dem Vorbild der renommierten und schnellen Bark „Fürst Bismarck“ gebaut. Diese wurde von Friedrich Middendorf, dem damaliger Direktor des Germanischen Lloyd, konstruiert. Middendorf war einer der bedeutendsten Schiffbauer seiner Zeit, der auch die Entwürfe für die legendäre „Preußen“, dem einzigen Fünfmastvollschiff der Seefahrtgeschichte, geliefert hatte.

Die „Alexander von Humboldt“ wurde ursprünglich jedoch nicht als Segelschiff, sondern als Reservefeuerschiff gebaut. Sie trug zunächst den Namen „Reserve. Sonderburg“. Der Name bezog sich auf ihre Funktion als Reservefeuerschiff, welches in Sonderburg auf der Insel Alsen, die damals noch zum Deutschen Kaiserreich gehörte, beheimatet war. Mit Laternenmast und Leuchtfener ausgerüstet diente das Schiff an wechselnden Positionen als schwimmendes Seezeichen für die Schifffahrt. Als Reservefeuerschiff wurde es immer dort eingesetzt, wo andere Feuerschiffe ihre Stammposition zur Wartung oder Überholung vorübergehend verlassen mussten.

Nach wechselnden Einsätzen vor Rügen, Fehmarn, der baltischen Küste und in der Nordsee bekam das Schiff einen festen Platz vor der Einfahrt zur Kieler Bucht und dem Nordostseekanal. Unter dem Namen „Kiel“ ging sie dort für zwei Jahrzehnte vor Anker.

Nachdem im Jahr 1967 der feste Leuchtturm Kiel errichtet worden war, setzte sie ihr unstetes Leben als Reservefeuerschiff fort. Im Oktober 1983 bekam sie ihren zweiten Stammpfad in der Deutschen Bucht. Der Heimathafen war nun Wilhelmshaven.

Die Besatzung bestand damals aus dem Kapitän, einem Bootsmann, vier bis fünf Matrosen, einem Maschinenmeister, ein bis zwei Motorenwärtern und Funkern, einem Elektriker und dem Koch. Vierzehn Tage blieb die Besatzung gemeinsam an Bord. Anschließend folgten 14 Tage Urlaub. Eine zweite Mannschaft übernahm während dieser Zeit den Dienst an Bord.

In den 80er Jahren ging die Zeit der bemannten Feuerschiffe zu Ende. Die Position „Weser“ war die letzte Station als Feuerschiff, bevor das Schiff außer Dienst gestellt wurde.

Mit der Außerdienststellung als Feuerschiff begann ihre zweite große Karriere als Sail Training Schiff „Alexander von Humboldt“.

Manfred Hövener, Kapitän und damaliger Repräsentant der „Sail Training Association Germany“ (S.T.A.G.)¹, war zu dieser Zeit auf der Suche nach einem Schiff, das er zu einem Windjammer umbauen konnte. Das Feuerschiff mit dem Segelschiffsrumpf, das außer Dienst gestellt werden sollte, schien ideal!

¹ Die Sail Training Association (S.T.A.) wurde 1956 in London mit dem Ziel gegründet, die damals noch vorhandenen Tiefwassersegler in Fahrt zu halten, und zu einer der Völkerverständigung und Jugenderziehung dienenden Unternehmung zu vereinen.



Bark „Alexander von Humboldt“ – Die Geschichte

Mit Hilfe der großen Sponsoren Brauerei Beck & Co., sowie dem Bremer Reeder und Autospediteur Egon Harms, konnte die Idee umgesetzt werden. Gemeinsam gründeten die beiden Parteien zusammen mit der S.T.A.G. die Deutsche Stiftung Sail Training (DSST), und sicherten durch das eingebrachte Kapital den Umbau vom Feuerschiff zum Windjammer für die Jugend.

Die Umbauphase zum Jugendsegler begann im Jahr 1986 nach den Plänen des berühmten Segelschiffbauers Zygumt Choren. Statt der bisherigen Aufbauten und dem Laternenmast wurden bei den Motorenwerken Bremerhaven Fock-, Groß- und Besanmast aufgestellt, Rahen angebracht und Segel angeschlagen. Unter Deck wurde Platz für die Mannschaft geschaffen. Im navigatorischen und technischen Bereich wurde das Schiff mit zusätzlicher Ausrüstung nach dem neusten Stand der Technik ausgerüstet. Damit wurde eine bestmögliche Sicherheit für Schiff und Besatzung gewährleistet.

An dem Projekt waren neben Kapitänen, Lotsen, Ingenieuren, Schiffbauern, Handwerkern und pensionierten Seeleuten viele begeisterte junge Leute beteiligt, die in tausenden Arbeitsstunden das Schiff mit aufgebaut haben.

Am 20. Mai 1988 wurde die „Alexander von Humboldt“ nach dem berühmten Naturforscher und Weltreisenden in Bremerhaven getauft.

Als Windjammer für die Jugend ermöglichte die „Alexander von Humboldt“ von 1988 bis 2011 unzähligen jungen Menschen ein einzigartiges Erlebnis auf See. Es bot die Möglichkeit, traditionelle Seemannschaft zu erlernen, Teil eines Teams zu sein, Verantwortung für sich selbst, für andere, und für das Schiff zu übernehmen.

In den 25 Jahren unter der Flagge der DSST war das Schiff in den Sommermonaten hauptsächlich in der Nord- und Ostsee, im Winter vor allem auf den Kanarischen Inseln unterwegs. Auch Abstecher ins Mittelmeer, in die Karibik und zu den Kapverdischen Inseln standen auf dem Programm. Besondere Höhepunkte waren die beiden Reisen nach Südamerika. Im Winter 2002/2003 segelte sie zum Gedenken an Alexander von Humboldts Südamerika-Expedition, die sich zum 200. Mal jährte, nach Südamerika und in die Karibik. Drei Jahre später, im Herbst 2005, startete sie zur 100-Jahr-Feier der Indienststellung des Feuerschiffes erneut zu einer großen Tour: der Umrundung des Südamerikanischen Kontinentes. Vom Heimathafen Bremerhaven ging es via St. Malo, Lissabon, den Kanarischen und Kapverdischen Inseln über den Atlantik nach Rio de Janeiro. Kurs Süd folgte Buenos Aires, um dann in Ushuaia, der südlichsten Stadt der Welt, festzumachen. Nach geglückter Umrundung des berühmten Kap Hoorns ging es durch die chilenischen Fjorde nordwärts nach Valparaíso. Von Lima über Guayaquil in Ecuador segelte sie entlang des Äquators zu den Galapagos-Inseln. Zurück in Panama folgten die Passage durch den Panamakanal und ein Besuch in Havanna, bevor das Schiff über die Bermudas, Azoren und St. Malo wieder Kurs auf Bremerhaven nahm.

Mit der Umrundung Kap Hoorns war die „Alexander von Humboldt“ der erste Großsegler unter deutscher Flagge, der seit 1949 das Kap umrundet hat. Im Januar 2011 folgte ihm die „Gorch Fock“.

Jährliche Höhepunkte waren neben den großen Reisen auch die Teilnahmen an den internationalen Windjammer-Regatten der „Sail Training International“ (STI), zu denen Segler aus allen seefahrenden Nationen zusammen kamen.

Am 09. Oktober 2011 wurde das Schiff in seiner Funktion als Windjammer für die Jugend außer Dienst gestellt.



Bark „Alexander von Humboldt“ – Die Geschichte

Bereits im Dezember des gleichen Jahres wurde das Schiff an einen neuen Eigner verkauft, der es im Januar 2012 zu den Bahamas überführen ließ, um es dort für Tagestörns einzusetzen.

Bereits nach einem Jahr kehrte die „Alexander von Humboldt“ wieder zurück. Zuerst zur Überholung ins Mittelmeer, dann in ihren alten Heimathafen Bremerhaven, wo ihr dritter großer Lebensabschnitt mit dem Umbau zu einem Hotel- und Gastronomieschiff begann.

Auf dem Gelände der Bremerhavener BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen GmbH wurde das Schiff komplett entkernt und von alten Leitungen und Rohren befreit. Die Holzvertäfelungen im Inneren des Schiffes konnten zum Teil erhalten bleiben, manche Teile wurden saniert, andere neu gestaltet. Aus den großen 8er-Kammern, den sog. „Pumakäfigen“, sind komfortable Vierbettkabinen mit eigenem Bad (inkl. Waschbecken, Dusche, WC und Handtuchheizung), TV und Internetanschluss geworden. Die meisten 4er-Kammern sind komfortablen Doppelkabinen gewichen. Insgesamt sind 17 neue Kabinen mit insgesamt 44 Kojen entstanden. Die Messen und der Betriebsgang strahlen in einem freundlichen Weiß, das sich mit dem dunklen Holz der Inneneinrichtung und der Wandverkleidungen zu einem harmonischen Ganzen ergeben.

Die „Blaue Lagune“, das Reich des Kapitäns und gleichzeitig das Herzstück der alten „Alex“, wurde im ursprünglichen Stil erhalten.

Ab April 2015 steht die „Alexander von Humboldt“ der Öffentlichkeit für Übernachtungen, Veranstaltungen und als Gastronomiebetrieb zur Verfügung. Vorläufig wird das Schiff im Bremer Europahafen festmachen. Für den Frühsommer 2016 ist eine Verlegung an die Bremer Schlachte geplant.