

Die Geschichte der Banjaard

Text: Françoise Bärnreuther

Der Schoner Banjaard wurde 1913 als Frachtsegler erbaut. Bis 1990 hat die Banjaard auf der Ostsee Fracht transportiert. 1992 wurde die Banjaard zu einem Topsegelschoner umgebaut, um als Segelcharterschiff zu fahren. Die Banjaard ist seither mit Passagieren die ganze Saison von März bis November unterwegs. Auch heute noch segelt die Banjaard größtenteils in der Ostsee.

Geburtsstunde 1913

Man schreibt das Jahr 1910. Die grossen Segelschiffe verschwinden immer schneller von den Weltmeeren. Unter dem Einfluss des Dampfschiffes und den gerade erst erfundenen Dieselmotoren verändert sich auch die Binnenfahrt schnell. Wobei die seetüchtige Fischerei und die Küstfahrt noch beinahe komplett vom Wind abhängig sind. Sie sind zu klein, um Dampfmaschinen einzubauen, und Dieselmotoren sind noch nicht zuverlässig genug.

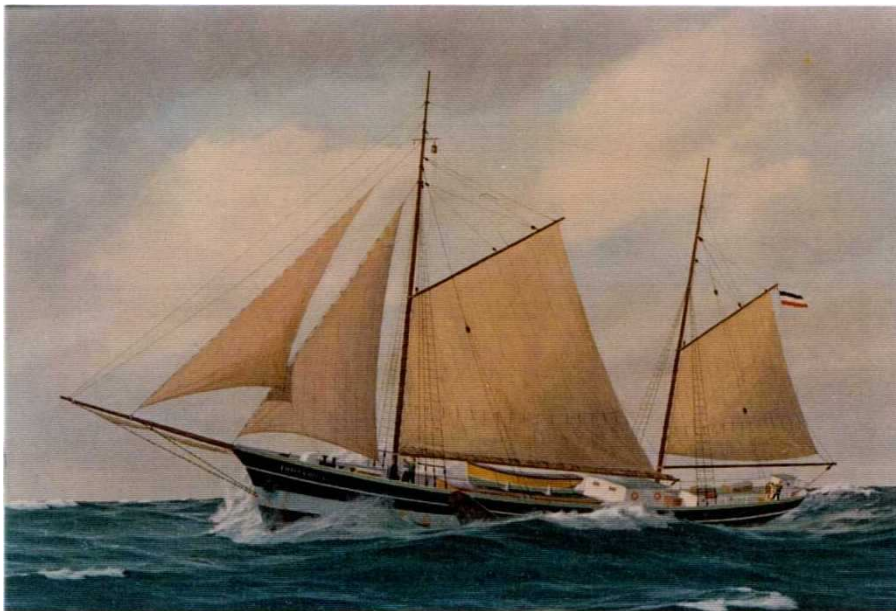


Abbildung 1: unbekannter Künstler, Zeichnung des Segelschiffs Emma und Willy

Der Hamburger Kapitän-Eigner, der 1913 sein neugebautes Heckschiff in Hoogezand (Niederlande) abholte, war bestimmt kein altmodischer Mann. Anstatt einer Tjalk oder einem Ewer hatte er ein kleines, aber modernes Küstenschiff gekauft. Der Schiffstyp war besonders geeignet, in deutschen Küstengebieten und auf der gesamten Ostsee zu fahren. Das Schiff konnte trockenfallen, in kleine seichte Häfen einlaufen und war seetüchtig. Ausserdem war es aus Stahl, wodurch das Schiff von Befrachtern gegenüber Holzschiffen aus Skandinavien und Deutschland vorgezogen wurde.

Dann kommt der Krieg. Alle technischen Entwicklungen gehen schneller. Nach dem Ersten Weltkrieg ist die grosse Segelfahrt nur noch eine Randerscheinung. Die niederländische Küstfahrt - ein gefürchteter Konkurrent - ist auf einmal stark am Motorisieren. Die Dänen fahren stur mit ihren hölzernen Segelschiffen weiter.

Modernisierungen

Das Heckschiff wurde Ende der zwanziger Jahre mit einem Hilfsmotor ausgerüstet. Was müssen die Leute froh gewesen sein, als sie damit zum ersten Mal auf der Elbe fuhren! Viel mühsame, schwere und zeitraubende Arbeit gehörte endgültig der Vergangenheit an. Das Schiff hatte noch die komplette Takelage. Wahrscheinlich ist man, um Kosten zu sparen, so viel wie möglich gesegelt. Die schwerste und gefährlichste Arbeit wurde allerdings durch den Motor überflüssig gemacht. Nie mehr muss man von einem Schlepper abhängig sein, um in die Häfen rein und raus zu kommen und nie mehr soll wenig Wind oder Gegenwind ein unüberwindliches Problem sein!

Es kommt die Wirtschaftskrise und danach der Krieg. Viele Möglichkeiten für weitere Modernisierungen gab es nicht. Nach dem Krieg, im Jahre 1948, verändert sich das Schiff. Es wächst, und zwar wird es um 5 Meter verlängert, wodurch es mehr Ladekapazität bekommt und sich wirtschaftlich besser rentiert. Der Motor und die Takelage bleiben noch bis 1950 bestehen. Dann wird eingreifend umgebaut. Das Roof mit Achterpiek, der Motor sowie die Takelage werden entfernt. Dafür kommt ein stärkerer Motor an Bord, der so weit wie möglich nach hinten gesetzt wurde, um den Laderaum so gross wie möglich zu halten. Die neue Wohnung kommt über die Maschinenkammer. Dafür wird das Achterschiff erhöht zu einer sogenannten Campagne. Vor die Campagne kommt ein kleines Steuerhaus, sodass die Besatzung gemütlich im Trockenen steuern konnte, da nicht mehr gesegelt wurde. Das Schiff kann sich jetzt wieder mächtig ins Zeug legen!

Ehepaar Umland

15 Jahre später kauft das Ehepaar Umland aus Neustadt das inzwischen betagte Schiff. Entgegen dem Zeitgeist suchten sie ein Schiff wie dieses. Ihre Gründe? Es ging ihnen ans Herz, dass all die ehemaligen Segelfrachtschiffe mit ihren schönen Linien verschrottet werden sollen und sie hatten so die Möglichkeit, unabhängig von Personal zu sein. Sie konnten das Schiff zu zweit fahren. Später, als es schwierig wurde, Personal zu finden, waren einige Kollegen ganz schön eifersüchtig!



Abbildung 2: das Küstenmotorschiff "Marie-Gisela"

Das Ehepaar Umland hat das Schiff besonders gut gepflegt. Dadurch konnten sie die Ausgaben niedrig halten und hielten es lang so aus. Sogar so lang, dass das Schiff als letztes seiner Art unter deutscher Flagge fuhr und schliesslich der kleinste Kümo in Deutschland wurde. Im Winter fuhren sie nicht viel, um sich und das Schiff zu schonen. Sie sind bis 1990 mit dem Schiff gefahren. Zu

dieser Zeit war schon lange klar, dass das Schiff, obwohl es in besonders gutem Zustand war, zu klein wurde. Ausserdem wurden sie langsam zu alt für diese Arbeit. Das Schiff musste also verkauft werden. Aber es war für sie ausgeschlossen, es zum Verschrotten zu bringen. Also fuhren sie erst noch weiter. Schliesslich brachte ein Niederländer die Erlösung. Er wollte das Schiff gerne kaufen, um wieder ein Segelschiff daraus zu machen! In den Niederlanden wurde inzwischen eine grosse Flotte ehemaliger Frachtschiffe wieder mit Segel versehen, um mit Passagieren zu segeln.

Rückkehr in die Niederlande

Der Verkauf war schnell geregelt und so kam das Schiff zurück in das Land, in dem es gebaut wurde. Durch den tiefgreifendsten Umbau in ihrem bisherigen Bestehen wurde die Banjaard, wie das Schiff inzwischen hiess, perfekt für ihre neue Bestimmung ausgerüstet. Über den Frachtraum kam ein Aufbau, in den Frachtraum schöne geräumige Kabinen und ein gemütlicher Aufenthaltsraum, Küche, Toiletten und Duschen. Es kamen 2 Masten an Deck, einer davon mit Rahen, um gut segeln zu können. Der Maschinenraum wurde komplett erneuert. Zum Glück durfte das Steuerhaus, das Merkmal eines Motorfrachtschiffes, bleiben! Wir stehen selbst nämlich auch lieber warm und trocken, wenn es regnet.



Abbildung 3: Die "Banjaard" wieder als Segelschiff

Benannt ist die Banjaard nach einer Sandbank an der Nordseeküste vor West Schouwen. Diese Sandbank ist dafür bekannt, daß sie im Lauf der Gezeiten umherwandert - wie es ein Segelschiff eben auch tut. Nach vielen Monaten des Umbauens fuhr die Banjaard wieder in ihr altes Fahrgebiet, die Ostsee, wo uns das Schiff schnell auffiel. Die Banjaard wurde 1998 erneut zum Verkauf angeboten. Wir konnten es uns damals nicht verkneifen, uns das Schiff mal näher anzuschauen. Auch wenn wir zu dem Zeitpunkt nicht damit gerechnet haben, sie auch wirklich kaufen zu können, da der Preis nicht gerade niedrig war. Das Schiff gefiel uns aber so gut, dass wir uns auf eine Zwischenlösung geeinigt haben. 1999 haben wir die Banjaard daher erst mal gepachtet, bevor wir sie schliesslich im Dezember 1999 endgültig gekauft haben. Die längste Reise der Banjaard war bis jetzt unsere Tour nach Brest im Jahr 2000. In der Zukunft wollen wir auch gerne mal nach St. Petersburg. Im Winter arbeiten wir viel am Schiff: Einbau moderner Navigationsapparate in dem antiken Steuerhaus, Verschönern der Passagiersunterkünfte, Verbessern der Takelage und vor allem streichen, streichen, streichen...