

Niederländische Barkentine ANTIGUA von 1957



Barkentine ANTIGUA vor und nach Verlängerung 2015/16 (Foto Klaus Intemann, 2014 und 2019)

Der 1957 in Großbritannien gebauten und heute in den Niederlanden beheimateten Barkentine ANTIGUA sieht man ihren Ursprung nicht mehr an. Das Schiff lief 1957 als Seitenfischtrawler vom Stapel, fuhr zeitweilig als Hilfsschiff für die Ölindustrie und wurde erst in den 1990er Jahren zum Segelschiff umgebaut. 2015/16 wurde sie um 8 m verlängert. Seinen Taufnamen hat das Fahrzeug während seiner ganzen Fahrzeit behalten.

Die Bauwerft der ANTIGUA war die Henry Scarr Ltd. in Hessle bei Hull, Yorkshire¹. Die zur Richard Dunston Gruppe gehörende Werft war einer der britischen Pioniere des Schweißverfahrens im Schiffbau, das leichtere Schiffskörper ermöglichte. Die Henry Scarr Ltd. baute in den 1950er Jahren neben zahlreichen Binnenschiffen und Schleppern insgesamt 19 Seitenfischtrawler, allesamt mit Dieselmotor anstelle des bis dato üblichen Dampftriebs.

Unter diesen Trawlern waren etliche Fahrzeuge für die Fischereifirma C. D. Claridge aus Lowestoft, die 1956 auch die ANTIGUA bestellte.

¹ In der deutschsprachigen Literatur und auch im Internet findet man zumeist die Angabe "gebaut von Richard Dunston Ltd., Thorne, Yorkshire, UK". Diese Angabe ist nach den Erkenntnissen des Verfassers nicht korrekt. Die Richard Dunston Ltd. aus Thorne war zwar die Muttergesellschaft der Henry Scarr Ltd., die ANTIGUA wurde aber mit der Baunummer S.750 (S= Scarr) in Hessle gebaut. Die Scarr-Werft wurde erst in den 1960er Jahren voll in die Richard Dunston Ltd. integriert.

Daten und Fakten der ANTIGUA	
Land:	Großbritannien / Niederlande
Schiffstyp:	Barkentine (Passagierschiff) (ehem. Seitentrawler)
Bauwerft:	Henry Scarr Ltd., Hessle, Yorkshire, UK
Baunummer	S.750
Stapellauf:	1957 als Trawler LT150 ANTIGUA
Umbauten:	1977 Offshore Standby Vessel 1986 erneut Fischtrawler 1993-97 Barkentine 2015 Verlängerung um 8 m
Umbauwerft zur Barkentine:	J. Ring-Andersen, Svendborg, Dänemark
Besatzung:	7-8 Mann als Barkentine
Schwesterschiffe, soweit bekannt	Bermuda (1955), Grenada (1955), Bahama (1956)
Verbleib:	aktiv
Technische Daten	
Vermessung:	204 BRT als Trawler 212 BRT als Barkentine 1997 ca. 250 BRT seit 2016 ²
Länge 1997:	42 m ü. Deck / 49,5 m ü. alles
Länge 2016:	50 m ü. Deck / 57,5 m ü. alles
Breite:	7,13 m
Tiefgang:	3,3 m
Antrieb:	Dieselmotor, eine Schraube 1957: Ruston & Hornsby, 446 PS 1993: Cummins, 400 PS 2012: Volvo Penta, 500 PS
Segelfläche:	750 qm
Geschwindigkeit	10,5 kn unter Segeln

² Im Internet finden sich zu den Maßen des Schiffs nur veraltete Angaben ohne Berücksichtigung der Verlängerung, leider auch auf den Seiten der Reederei Tall Ship Company.



Trawler LT150 Antigua (Les Jones Archives)

Der Trawler bekam die Lowestoffer Registrierung LT 150 und wurde 1957 für eine Claridge-Tochterfirma, die Clan Steam Fishing Co. aus Grimsby, in Dienst gestellt. Sie wurde wie ihre Schwester- und Halbschwesterschiffe hauptsächlich zum Heringsfang in der Nordsee bis nördlich zu den Färöern eingesetzt. 1972 kam sie dann direkt unter die Flagge von C. D. Claridge. In dieser Zeit wurde sie von David Besford geskipper. Die besten Zeiten als Fischereifahrzeug hatte der Trawler allerdings damit hinter sich. Die Seitenfangtechnik war durch die Heckfangtechnik überholt worden und die Fischbestände rund um die britischen Inseln waren durch Überfischung weitgehend kollabiert. Trotzdem fuhr die ANTIGUA noch bis 1976 in ihrem angestammten Gewerbe.

1977 fand sich ein neues Betätigungsfeld für den mittlerweile völlig veralteten Trawler. Die ANTIGUA wurde zum "Safety Standby Vessel" umgebaut. Diese Fahrzeuge sicherten die in den 1970er Jahren neu entstandenen Bohrinseln in der Nordsee. Den Bohrinseln war ein Sicherungsfahrzeug permanent zugeordnet, um in Notfällen eingreifen zu können. Das Fischfanggeschirr wurde also von Bord gegeben, Notfallausrüstung einschließlich eines Zodiac-Schlauchboots an Bord genommen und - als auffälligste Maßnahme - der Rumpf orangerot gestrichen. Neun Jahre lang war die ANTIGUA in diesem neuen Geschäft eingesetzt.

1986 lief der Chartervertrag aus, weil ein umgebauter Trawler nicht mehr den gestiegenen Anforderungen der Ölbranche genügte. Die Fa. C. D. Claridge ließ die ANTIGUA daher wieder zum Fischtrawler umbauen und verkaufte sie 1987 gemeinsam mit ihrem Halb-

Schwesterschiff "Anguilla" an die Fa. Southard Trawlers Ltd. in Milford Haven / Wales. Das Schiff bekam damit ein neues Fahrtgebiet, die irische See, behielt aber weiter seine Lowestoffer Registrierung LT 150. Sehr erfolgreich kann der Kauf für den neuen Eigner jedoch nicht gewesen sein, denn bereits 1991 wurde die ANTIGUA zusammen mit sechs weiteren Trawlern stillgelegt. 1992 soll das Schiff noch nach Irland weiterverkauft worden sein, kam aber nicht mehr als Trawler in Fahrt.

1993 wurde der Trawler von einer niederländischen Eignergemeinschaft erworben und bis 1997 auf der Werft von J. Ring-Andersen in Svendborg, Dänemark zum Großsegler für Passagierfahrten umgebaut. Das Schiff wurde als Barkentine geriggt und seitdem in Franeker in Friesland beheimatet. Im Rumpf entstanden im Bug die Quartiere für die sieben bis achtköpfige Besatzung, mittschiffs die 16 Doppelkabinen für die Passagiere und achtern eine stilvolle Kajüte. Sie war damit eines der ersten Segelschiffe, das nicht als Schulschiff, sondern von vorne herein für den Einsatz als Passagierschiff vorgesehen war.

Im Winter 2015/16 wurde die ANTIGUA auf der Werft SRF Schiffsreparatur Friesland in Urk um 8 Meter verlängert. Der Großmast befindet sich nun nicht mehr vor dem Brückenhäus, sondern in der Mitte des Mitteldecks.

Zu Beginn ihrer Großseglerzeit verbrachte die Barkentine ANTIGUA den Sommer zumeist in den europäischen Heimatgewässern und nahm an zahlreichen maritimen Events und Großseglertreffen teil. Im Winter war das Schiff häufig in der Karibik, bevor es im späten Frühjahr zurück nach Europa kam und in den Niederlanden instand gesetzt wurde.

Seit 2009 fährt die ANTIGUA im Sommer nach Spitzbergen. Ursprünglich ein Fahrgebiet des niederländischen Dreimast-Topsegelschoners "Oosterschelde", übernahm die ANTIGUA dessen Touren vorübergehend, als der Schoner wegen einer anderweitigen Charter ausfiel. Aus der Aushilfe wurde ein Erfolgsgeschichte der besonderen Art und so ist die Barkentine von Juni bis September nun regelmäßig Gast im hohen Norden.

Literaturempfehlungen

Mike Taylor: *Richard Dunston Ltd. of Thorne & Hessle, Yorkshire Shipbuilders*, Wharncliffe Books, Barnsley, UK, 2009. Taylor beschreibt in dem durchgängig bebilderten Buch die Geschichte der Fa. Dunston, wobei der Fokus auf den dort erbauten Schleppern und Binnenschiffen liegt.