

„Artemis“

- die Auferstehung einer Göttin

von Bernd Cordes

Der erste Auftritt der Kreuzeryacht „Artemis“ in unseren Gewässern liegt über 100 Jahre zurück – sie segelte während der Kieler Woche 1900 gegen so bekannte Yachten wie die „Meteor II“ des Kaisers, den Schoner „Iduna“ der Kaiserin und die „L'Esperance“ von Kronprinz Heinrich, wie „Artemis“ eine Yawl von Summers & Payne.

In diesem Jahr wird „Artemis“ nun wieder in altem Glanz auf der Kieler Förde erscheinen und die Blicke auf sich ziehen. Und vielleicht Ende Juni wieder an einer Regatta der Kieler Woche teil-

nehmen, dem „Rendezvous der Klassiker“, wo sie sich mit den anderen Perlen der Klassikerszene messen kann.

Zwischen diesen beiden Auftritten liegen 108 Jahre eines wechselvollen Yachtdaseins, die „Artemis“ hat in dieser Zeit nicht nur als Regatta- und Fahrtenschiff gedient. Während des Zweiten Weltkrieges soll sie eines der „Ballonschiffe“ gewesen sein. Sie ankerten auf der Themse, auf ihnen wurden zur Abschreckung Fesselballons an langen Stahlseilen befestigt, denn die Themse diente den deutschen Flugzeu-

gen zur Orientierung und als Einflugschneise nach London.

Das war fast das Ende des maritimen Daseins der „Artemis“ – ab 1947, nahezu fünfzig Jahre, lag sie in West Mersea auf dem Blackwater River, nahe der Themsemündung. Ohne Kiel und Takelage, fest im Schlick liegend, inmitten von weiteren Hausbooten. Als Wochenenddomizil und Ferienwohnung wurde sie gepflegt so gut es ging.

Gezeichnet hat die Yawl „Artemis“ Arthur E. Payne im Jahr 1900.

Gebaut wurde sie im gleichen Jahr bei Summers & Payne in Southampton, einer um die Jahrhundertwende renommierten Bootswerft, die 1913 in der berühmten Werft Camper & Nicholson aufging. Diese wiederum wurde 2001 von Nautor übernommen, der Rest ist bekannt. Southampton, wie das Segel-Mekka Cowes am Solent gelegen, war schon damals eines der Zentren des Yachtsports. Hier entstanden viele schöne Yachten, von denen heute nur noch sehr wenige existieren. Auftraggeber und erster Eigner der „Artemis“ war Landschaftsarchitekt Pearson (unter anderem für William Waldorf Astor). Er benannte die Kreuzeryacht nach Artemis, der Göttin der Jagd aus der griechischen Mythologie.

„Artemis“ wurde komplett aus Holz gebaut, in einem Verbund aus Teakholzplanken auf Eichenspannen, die Planken wurden mit Bronzebolzen befestigt. Die Länge der Yawl ist beachtliche 36,02m (LüA) – der Großmast (mit Stenge) ist 33 m hoch und trägt die gewaltige Segelfläche von 207 qm. Selbst der Besanmast mit 11,5 m Höhe trägt immerhin noch ein Segel von 34 qm – die gesamte Fläche aller sechs Segel beträgt 476 qm.

Maschinelle Hilfe gab es nicht: Die riesigen Segel wurden von Hand gesetzt und bedient, ebenso der Ankerspill. Zum Freischleppen der Yacht bei Flaute und zum Übersetzen auf der Reede gab es eine „Steam Launch“, ein kleines dampfgetriebenes Boot, das bei längeren Reisen an Davits an Deck gehievt wurde.

Noch im selben Jahr schickte der Eigner seine neue Yacht mit einer neunköpfigen Besatzung (darunter ein Koch und ein Steward) auf Reisen. Die Teilnahme an den ersten Regatten auf der Themse und im Kanal war leider ohne Erfolg, Schiff und Segeleigenschaften wurden in der einschlägigen Presse gelobt, die Schiffsführung jedoch kritisiert. Dann nahm die „Artemis“ am „Heligoland Cup Race“ teil, einer Zubringerregatta zur Kieler Woche von Dover nach Heligoland. Anschließend ging es zu mehreren Regatten der Kieler Woche.

Kieler Woche - Ergebnisse

22.06.1900 Regatta des KYC

Klasse I. Kreuzeryachten über 16 SL

1. Nordwest 4:45:00 7:41:17

3. Artemis 5:02:58 7:46:48

26.06. Kiel – Eckernförde

Klasse I. Kreuzeryachten über 16 SL

1. Lasca 8:31:45 12:09:16

5. Artemis 9:28:36 12:50:49

27.06. Eckernförde – Kiel

Handicap-Regatta

1. Lasca 12:38:36 11:46:36

5. Meteor 12:19:27 12:19:27

8. Artemis 14:24:26 13:19:26

1904 wechselte die „Artemis“ den Besitzer: Colonel W. G. Nicholson aus London war der neue Eigner, er blieb es bis 1938. Über die seglerischen Aktivitäten von Colonel Nicholson ist nichts bekannt außer der Tatsache, dass er Mitglied der Royal Yacht Squadron gewesen ist, später wurde er ein Member of Parliament. 1938 erwarb William Bentley die Yacht, die zu dieser Zeit noch segelklar gewesen sein soll. Mr. Bentley war Inhaber eines gutgehenden Londoner Austernkellers. Die letzte Mrs. Bentley, inzwischen längst Witwe, wollte Anfang der 90er Jahre das Schiff nach der jahrzehntelangen Nutzung als Hausboot verkaufen.

Eine Gruppe von Enthusiasten in Hamburg war seit Jahren europaweit auf der Suche nach einem geeigneten Restaurationsprojekt – die Vision war, eines Tages eine Reihe von klassischen Yachten wieder auf der Elbe in einer Regatta vereint zu sehen. Als Projekt von „Jugend in Arbeit“ waren die Restaurationsarbeiten an dem „Landrath Küster“, einem Segelfischerfahrzeug, gebaut 1889 auf der Werft Hinrich Sietas

Technische Daten:

Baujahr: 1900

Konstrukteur: A. E. Payne

Werft: Summers & Payne

Southampton (GB)

Material: Teak auf Eiche

Rumpflänge: 29,19 m

LüA: 36,02 m

Traditionsschiffslänge: 23,96 m

Breite: 5,03 m // Tiefgang: 3,60 m

Vermessung: 60 BRT/54 NRT

Segelfläche: 478 qm

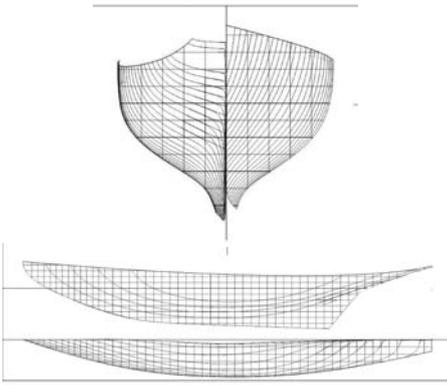
in Hamburg, nahezu beendet. Diese Form eines Projektes hatte sich bewährt und nun war man auf der Suche nach einem neuen Restaurierungs-Objekt. Es sollte eine Yacht aus der Blütezeit des Yachtbaus zwischen der Wende zum 20. Jahrhundert und Erstem Weltkrieg sein.

Die Suche erwies sich als schwierig. Die wenigen deutschen Yachten aus dieser Zeit, die nach Ende des Zweiten Weltkrieges noch existierten hatten, waren von den Alliierten requiriert worden und gingen im Laufe der folgenden Jahre infolge mangelnder Pflege den Weg alles Irdischen. Wie gern hätte man zum Beispiel eine der fünf „Meteoren“ des Kaisers gehabt, aber trotz intensiver Recherchen waren weder diese noch eine andere geeignete deutsche Yacht zu finden.

Die Nachricht, dass „Artemis“ zu kaufen war, liess die Hamburger aufhorchen. Es gab da so etwas wie eine Beziehung zur heimischen Szene, denn die Yacht hatte immerhin an einer Regatta des NRV teilgenommen, der seinen Sitz in Hamburg hat. Also wurde Joachim Kaiser, als Kapitän und Sachverständiger optimal für diese Aufgabe geeignet, mit genügend Geld und dem Auftrag, die „Artemis“ zu erwerben, versehen und nach England delegiert.

Dies war der Beginn eines Dramas, über dessen einzelne Akte der Protagonist Joachim Kaiser auf dem Wintertreffen des Freundeskreises im Februar dieses Jahres dem staunenden Publikum berichtete. Dabei war sich niemand sicher, ob es sich nun um eine Komödie oder eine Tragödie handelt. Nachfolgend eine Kurzdarstellung des Schauspielers - wir befinden uns im Jahr 1994, Ort West Mersea am Black Water River in der Nähe der Themsemündung:

PROLOG: Der Verkauf der „Artemis“ soll aus kaum verständlichen Gründen nicht an einen Deutschen erfolgen. Also werden komplizierte Umwege nötig: Ein englischer Strohmann, der als Filmregisseur sein Brot verdient, tritt auf. Er gibt vor, die „Artemis“ für einen geplanten Film zu verwenden und aus diesem Anlass restaurieren zu wollen.



Sein beauftragter Experte hierfür ist: Joachim Kaiser. So können alle notwendigen Verkaufspapiere unterzeichnet und die „Artemis“ erworben werden.

1. AKT: Die „Artemis“ soll nun abtransportiert werden, aber so einfach ist das natürlich nicht: Sie liegt seit vielen Jahren fest im Schlick, der Weg zum Fahrwasser ist mehr als 50 Meter. Also muss erstmal kräftig gearbeitet werden, eine „Gang“ von Engländern geht an das dreckige Werk, bis ein ausgeprägter Weg ins tiefere Wasser gebahnt ist.



Summers & Payne, Southampton

2. AKT: Was ist mit den wertvollen „Innereien“ der Yacht? Es wäre keine Überraschung, wenn während des Transportes Dinge abhanden kommen, die praktisch unersetzlich sind. Selbst wenn sie so nicht mehr verwendbar sind, sie können immer noch als Vorlage für einen Nachbau dienen. Also wird ein Container bestellt, Joachim Kaiser und sein Bruder entleeren in mühseliger Arbeit die Yacht soweit wie möglich, der Container geht schon mal auf die Reise nach Hamburg.



In der Mitte das Hausboot „Artemis“

3. AKT: Die Yacht kann, wie erwartet, nicht auf eigenem (nur noch zum Teil vorhandenen) Kiel nach Hamburg kommen, denn das Rigg existiert nicht mehr, und eine Maschine hat es nie gegeben. Im Schlepp von der Themse in die Elbe, das ist Joachim Kaiser zu gefährlich, die gesamte Struktur der Yacht könnte dabei zerstört werden. Und Kranen, um die Yacht an Deck eines grösseren Schiffes zu nehmen, das geht schon gar nicht. Als einzige Lösung bleibt ein Dockschiff – aber Dockschiffe sind knapp und extrem teuer. Die zündende Idee: Zum Jahresende, genauer gesagt zwischen Weihnachten und Neujahr, wird auf den Ölbohrinseln in der Nordsee nicht gearbeitet, dann kann man ein Dockschiff einigermaßen günstig chartern. Reinhard Wolf, im Alltag Syndikus der Handelskammer Hamburg, heute Vorstand der Stiftung Hamburg Maritim, lässt seine exzellenten Beziehungen spielen und organisiert ein Dockschiff. Aber darauf folgt:



„Artemis“ noch im Schlick



„Artemis“ läuft ins Dockschiff ein

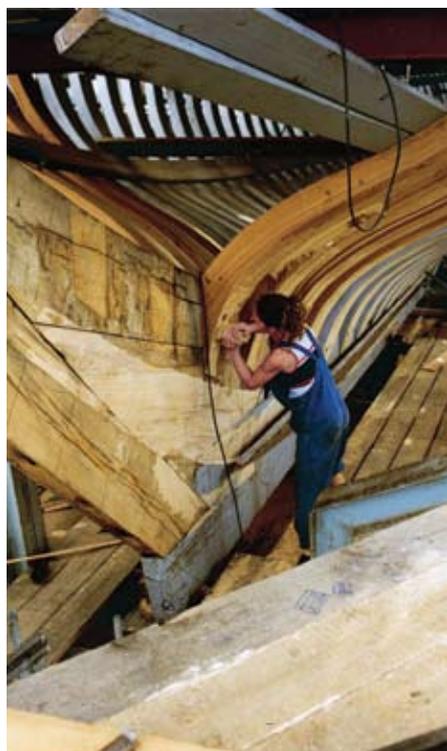
4. AKT: Der Black Water River hat an

der Stelle, an der die „Artemis“ liegen wird, wenn sie aus dem Schlick heraus ist, normalerweise nicht genug Wassertiefe für das Dockschiff. Also wird ein ganz wichtiger Zeitpunkt abgewartet – die nächste Springflut, die reicht so gerade eben. Das Dockschiff kann in den Black Water River einlaufen, aber jetzt gibt es ein weiteres Problem: Um die „Artemis“ an Bord zu nehmen, braucht das Dockschiff zusätzlich Wasser unter dem Kiel, denn es muss vorher geflutet werden. Nach längerer Suche findet sich eine Stelle im Fluss, die tief genug ist und man kann die „Artemis“ an Bord nehmen.

5. AKT: Nun kann die Reise Richtung Elbe beginnen. Leider verheisst der Wetterbericht nichts Gutes: Ein Orkan wird angesagt. Aber was nützt es, Zeit ist jetzt wirklich Geld, es muss losgehen. Wegen des Wetters ist mit erheblichem Seegang zu rechnen, die „Artemis“ sollte also gut gelascht sein. Aber wo sollen Gurte am Rumpf befestigt werden? Das ist natürlich sehr heikel, auch so kann man Alles zerstören. Wieder ist Improvisation gefragt: Der Rumpf der „Artemis“ wird nahe an die Backbordwand des Dockschiffes gestellt und durch Fender geschützt. Das Dockschiff wird auf dieser Seite weniger gelenzt, so liegt es schief im Wasser und „Artemis“ wird durch die Schräglage und das eigene Gewicht an der Seitenwand stabilisiert. Trotzdem wird der Rumpf noch, so gut es geht, festgelascht.

VORHANG - es folgen keine weiteren Akte mehr: das Wetter ist nicht so schlimm wie befürchtet und die Überfahrt gelingt ohne Schäden. Mit Stationen in Brunsbüttelkoog und Glückstadt erreicht die „Artemis“ schließlich die Werft in Tollerort, und alle Beteiligten und Mitwisser können aufatmen.

In den folgenden Monaten, „Artemis“ liegt unangetastet an Land, beginnt eine umfangreiche und von Leidenschaft geprägte „Meinungsbildung“, was die weitere Vorgehensweise betrifft. Grob gesagt gibt es dabei drei verschiedene Fraktionen: von „Gar nicht anfangen, hat überhaupt keinen Sinn“ über „Die



Arbeit an den Spanten



Kupferhaut



Grossschotruckdämpfer

Fotos: Archiv SHM, B. Hauer, J. Kaiser, B. Cordes

Yacht hinstellen und parallel nachbauen“ bis „Kann restauriert werden, dauert aber – und kostet“. Letzten Endes gewinnt die Restaurierungs-Fraktion, unterstützt durch ein Gutachten von Uwe Baykowski, die Schlacht. Das nötige Geld wird bereitgestellt und auf der Werft in Tollerort beginnt im Jahr 1996 endlich die Arbeit.

Die vielen Probleme, die die Restaurierung mit sich gebracht hat, können hier nicht geschildert werden, das ergibt sich schon aus der Dauer der Maßnahme: Inzwischen sind es 12 Jahre. Im Laufe dieser Zeit wurden 15 Bootsbaulehrlinge ausgebildet, mit der Restaurierung waren im Projekt ständig zwischen 15 und 25 Leute beschäftigt, an Bord der „Artemis“ bis zu 10. Die Werft „Jugend in Arbeit“ hat dadurch eine enorme Expertise in Sachen „Holz im Schiffsbau“ erworben, deshalb wird sie zunehmend im Rahmen von Fremdprojekten in Anspruch genommen.

Als Resümee kann gesagt werden: Die Yacht ist praktisch neu gebaut worden, bis auf wenige intakte Teile (z.B. Balkweger und Kimmweger aus Teakholz) wurde alles Stück für Stück ausge-

tauscht. Der Rumpf wurde komplett neu aufgeplankt und anschließend, wie früher, mit einer Bekupferung versehen. Diese Arbeiten dauerten bis ins Jahr 2000. Da musste die Werft in Tollerort geräumt werden, weil der Container-Hafen ausgeweitet werden sollte, die „Artemis“ wurde per Schwimmkran in den Harburger Hafen verlegt.

Im Jahr 2001 brach urplötzlich die öffentliche Förderung von Projekten dieser Art zusammen, guter Rat war extrem teuer. Als Ergebnis wurde die Stiftung Hamburg Maritim durch die HSH Nordbank gegründet, die Initiative hierzu kam von der Handelskammer Hamburg. Im nächsten Schritt wurde das Eigentum an den Schiffen, die durch „Jugend in Arbeit“ restauriert worden waren, auf die Stiftung übertragen. So entstand die Möglichkeit, die Maßnahmen weiterzuführen und die Schiffe nach Fertigstellung mit jeweils eigens gegründeten Freundeskreisen zu betreiben.

Auf der Werft in Harburg sind auf der „Artemis“ die gesamten Innenausbauten gemacht worden, die Decksaufbauten kamen an ihren Platz, die Spieren

Stand der Restaurierung

Seit der ersten Probefahrt am 12. Oktober 2007 ist die Arbeit an der „Artemis“ gut vorangegangen.

Die Erkenntnisse der Fahrt, was die Maschine angeht, wurden umgesetzt: Abgasführung und Lüftung wurden geändert, um Wärmeprobleme zu lösen, Brandschutz, Schallsisolierung und Dämmung wurden verbessert.

Die Herstellung des stehenden und laufenden Gutes ist fast abgeschlossen, in Kürze wird die Yacht aufgeriggt, die Dacron-Segel (beige) liegen schon bereit.

Die Vorbereitungen für ein Schiffssicherheits-Zeugnis, das die See-Berufsgenossenschaft verlangt, sind abgeschlossen. Jan Fock, der Sicherheitsgutachter der GSHW (gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge) hat als Voraussetzung dafür eine Abnahme gemacht.

Inzwischen tauchten Bedenken auf, ob die nachgebauten Beschläge den enormen Kräften standhalten können, wichtige Teile werden zur Zeit vom Germanischen Lloyd geprüft. Weitere Finish-Arbeiten an Rumpf und Deck wurden ausgeführt, die Restaurierung der gesamten Inneneinrichtung aus Eiche ist abgeschlossen. Der Kamin im Salon wurde total restauriert, er kann leider aus Sicherheitsgründen nicht verwendet werden.

Zur Zeit wird händeringend auf einen Termin für das benachbarte Dock gewartet, denn „Artemis“ liegt seit 2005 im Wasser. Das Unterwasserschiff muss überholt und begutachtet werden, Navigationsgeber sollen nachgerüstet und die Wellenanlage inspiziert werden.

wurden gefertigt, unzählige Beschläge mussten in mühseliger Arbeit rekonstruiert und neu von Hand hergestellt werden. Hier leistete die Metallwerkstatt der Werft „Jugend in Arbeit“ sehenswerte Arbeit.

Die bisher auf „Artemis“ nicht vorhandene Maschine wurde eingebaut und im Oktober 2007 getestet, die gesamte Technik und Elektronik wurde konzipiert und ist installiert. Ständig waren kreative Lösungen gefragt: Hauptmaschine, Hydraulikfahrantrieb, Generator, Brennstoff-, Fäkalien- und Frischwassertanks, alles benötigte zusätzlichen Platz im Rumpf der Yacht und sollte dabei unsichtbar bleiben.

Was bleibt jetzt noch zu tun (Stand Mitte März 2003)? Grob gesagt: die Segel liegen schon parat, das stehende und das laufende Gut wird in Kürze fertig sein, und dann geht es an das Rigg. Hier standen die Beteiligten noch einmal vor einer schweren Aufgabe: Es gibt weder Kostruktionspläne noch Segelrisse, anhand eines einzigen Fotos der „Artemis“ und Fotos eines Schwesterschiffes wurden die Details erarbeitet. Eine wertvolle Quelle war dabei die elfte und letzte Ausgabe von Dixon Kemp's berühmten Standardwerk „Manual of Yacht and Boat Sailing and Architecture“ aus dem Jahr 1913, in dieser Zeit das Standardwerk für Yachtkonstruktion und Yachtbau. In monatelangem Studium haben hier



„Artemis“ in Öl - Hinnerk Bodendieck

Jochen Gnass und Joachim Kaiser unschätzbare Arbeit geleistet. Wenn Alles wie geplant läuft, dann wird die „Artemis“ am 2. Mai 2008 feierlich an den Freundeskreis „Artemis“ übergeben, der die Yacht in Zukunft betreiben wird. Der Heimat-Liegeplatz ist dann der Sandtorhafen in der Hafen-City, dort werden auch die anderen Schiffe liegen, die aus den Projekten der Stiftung Hamburg Maritim stammen: Der Frachtewer „Johanna“ von 1903, das Fischereifahrzeug „Landrath Küster“ von 1989, der Lotsenschoner „No. 5 Elbe“ von 1884, der Dampfer „Schaarhorn“ von 1908, das Fischereifahrzeug „Catarina“ von 1890, das Hafenfahrzeug „Niederelbe“ von 1937 und natürlich der Max-Oertz 12er „Heti“ von 1912 - Details der Schiffe findet man unter stiftung-hamburg-maritim.de.

Ab Mai wird der Freundeskreis der

„Artemis“ das Ruder übernehmen. Als Betreiber der Yacht wird er die laufenden Kosten, die durch den Betrieb entstehen, durch eine Vielzahl von Maßnahmen decken: Dazu gehören Fahrten mit Gästen an Bord bis zu kleinen Charterfahrten, Enthusiasten haben die Möglichkeit, an Bord der „Artemis“ ihre Feiern auszurichten. Das Konzept sieht vor, bei allen großen Paraden und Regatten auf Elbe und Ostsee präsent zu sein – der Hamburger Hafengeburtstag, die Events in Flensburg, Kiel und Rostock werden dazugehören. Der zweite, genauso wichtige Teil wird Schulung und Training von jungen Seglern aus Hamburger Vereinen sein, sie werden auf der Yacht die Kunst des traditionellen Segelns erlernen. Die „Artemis“ soll nach so vielen Jahren an Land ihre Schönheit wieder so oft wie möglich auf dem Wasser unter Segeln zeigen.

KLASSIKER!

Walsted's
Baadewerft

WALSTEDS BAADEVÆRFT · SAUGSKÆRVEJ 21 · DK-5700 SVENDBORG · +45 6220 5168 · WWW.WALSTED.DK



Renovierung der 8mR „Anitra“

Ein Johan Anker Design, in 1930 von Anker & Jensen in Asker, Norwegen gebaut.