

# Peter der Große

Die Yawl „Peter von Seestermühe“ wurde 1936 in Danzig gebaut und ist heute Deutschlands am weitesten gereiste Hochseeyacht. Zeitreise an Bord des Klassikers

Ölzeugwetter. Und das bei Flaute. Die Luft steht schwer vor Nässe über der Schlei an diesem Sommertag. Es ist Mitte August, und die Besatzung der Hochseeyawl „Peter von Seestermühe“ macht in Grauhöft bei Kappeln zum Auslaufen klar. Im Frühsommer ist der prominente Klassiker zum 40. Mal über den Atlantik gesegelt. Heute ist Revierfahrt angesagt, doch Eigner Christoph von Reibnitz sorgt dafür, dass auch das nicht langweilig wird. „Für eine Bootslänge kann ich nicht den Motor anmachen, das geht nicht!“ leitet er das Manöver-Briefing ein und erläutert, wie das 30 Tonnen verdrängende Schiff von Hand angeschleppt und aus der Box bugsiert werden soll und ➤

Mit mehr als 200 Quadratmeter Tuch macht das 30 Tonnen schwere Schiff aus Stahl auch bei Leichtwind gute Fahrt



dass es dabei auf zügiges Handeln ankommt, damit der quersetzende Strom nicht zum Malheur führt.

Das Manöver klappt ohne ein Wort. Kaum aus der Box, steigen 165 Quadratmeter Segel an den Masten empor, und dann nimmt der imposante Klassiker ganz langsam Fahrt auf und taucht ein in die malerische Naturlandschaft der Schleimündung.

Neben kaum mehr zu zählenden Meilen auf hoher See halten Momente wie dieser lebendig, was die Seele des „Peter“ ausmacht: seine Entstehung in Rekordzeit auf Initiative von Danziger Studenten, die 1936 am Transatlantikrennen teilnehmen wollten. Eine abenteuerliche Rettung nach dem Krieg und der Neuanfang im Kieler Akademischen Segler-Verein (ASV). Harte Jahre als Ausbildungsyacht auf kaum zu zählenden und mehrfach ausgezeichneten Hochseereisen bis hin zur Teilnahme am ersten

Rennen um die Welt. Zahlreiche Umbauten, schleichender Verfall und vor 30 Jahren dann die enthusiastische Rettung durch den heutigen Eigner, der sein Schiff nach und nach zu einem Schmuckstück restauriert hat und im Geist seiner Erbauer segelt.

**V**on Reibnitz übernimmt im Sommer 1991. Der ASV hat sein 55 Jahre altes Flaggschiff als „Atlantikerprobe 150-qm-Yawl, ohne Motor, segelfertig mit div. Zubehör“ angeboten. Preis VHS. Die Gründe sind damals kein Geheimnis. „Die bei einem solch alten Schiff anfallenden laufenden Kosten, aber vor allem die Ausgaben für die jetzt notwendigen Stahlarbeiten am Rumpf, kann der Verein nicht länger tragen“, wird der Vorsitzende von der YACHT zitiert.

Von Reibnitz hat den Zeitungsartikel archiviert, so wie alles über sein Schiff Ge-

druckte, dessen er habhaft werden konnte. Er hat die Archivalien auf der hochglänzenden Back im nagelneuen Salon vor sich ausgebreitet – der neue Ausbau hat ihn und seine Helfer den gesamten Winter gekostet.

Davon, die Einrichtung wieder an die ursprüngliche Aufteilung und den yachtbaulichen Stil des Baujahres anzupassen, hat der Eigner schon lange geträumt. Nun riecht es nach frischem Lack, die lederbezogenen Salonsofas wirken unberührt, und von Reibnitz muss sich erst einmal an das neue Zuhause gewöhnen. Nicht zuletzt steckt ihm der zurückliegende Winter noch in den Knochen. Eine Zeit, die ihn an die Anfänge erinnert hat, als er das Schiff in einem Zustand übernahm, der nur mit viel Wohlwollen als „segelfertig“ zu beschreiben ist.

Um die stählerne Yawl auf Reisen mit zahlenden Gästen vorzubereiten, bringt der damals 25-Jährige sie von Kiel durch den

Nord-Ostsee-Kanal über die Elbe nach Wedel. Er kommt in Schnalles Hafen unter, einem Biotop von Individualisten und ihren Schiffen. Im Umfeld der etablierten Segler seines Heimatreviers, der Niederelbe, wird der Junge aus Seestermühe belächelt. „Nur sehr wenige sehr gute Freunde haben an das Projekt geglaubt“, erinnert er sich, der damals die begeisterte Vorstellung hat, künftig auf und von dem Schiff zu leben.

Doch von Reibnitz lässt sich nicht beirren. Neun Monate lang arbeitet der Enthusiast, wenn er nicht schläft, bis zur Erschöpfung an der Grundsanierung seiner neuen Liebe. Es ist eine Zeit, in der Schiffe wie der „Peter“ nicht als klassisch, sondern als alt gelten. Von Reibnitz ist einer der Wenigen, die sie für zeitlos halten. Er verlegt ein Teakdeck, baut den ersten Motor ein und überarbeitet den Ausbau, um seinen Gästen ein Mindestmaß an Komfort zu bieten.

Rückblickend ist diese Zeit der Beginn des zweiten Lebens einer Yacht, an deren künftige Existenz damals außer ihrem Eigner kaum jemand glaubt. Und damit erinnert diese Wiedergeburt an die Entstehungsgeschichte des „Peter von Danzig“. Die nämlich war ebenfalls von Idealismus und einer begeistert verfolgten Idee geprägt.

**M**an schreibt das Jahr 1936. Es entsteht die Idee einer transatlantischen Zubringerregatta zu den olympischen Segelwettspielen vor Kiel. Im Akademischen Seglerverein der damals freien Stadt Danzig bildet sich eine Gruppe von Studenten, die daran teilnehmen will. Was ihnen fehlt, ist ein geeignetes Schiff. Als „Peter von Danzig“ soll es wenig später vom Stapel laufen. Eine 17,90 Meter lange und 4,16 Meter breite, als Bermuda-Yawl getakelte Hochseeyacht aus Stahl mit einer Anwind-Segelfläche von 147 Quadratmetern, einer Masthöhe von 23 Metern und einer Verdrängung von 30 Tonnen.

Die Entstehungsgeschichte wird so spannend wie ein Krimi. Es fehlt an allem, vor allem an Zeit. Noch Ende Februar 1936 sind Henry Grubers Pläne des „Roland von Bremen“ alles, was die Studenten haben, um ihren Traum zu verwirklichen. Keine Werkzeichnungen, kein Material, auch wo die finanziellen Mittel für das Unternehmen herkommen sollen, ist noch völlig ungeklärt. Damit nicht genug, lehnen die ortsansässigen Yachtwerften den Auftrag ab. Für den Bau in Holz sei die Zeit zu knapp. ➤

FOTOS: YACHT/N. KRAUSS

## An Bord lebt das Handwerk der traditionellen Seemannschaft



Am sogenannten Papageienstock, der am Heck nach achtern ragt, ist der Besan geschotet



Blöcke an Bord sind von Hand beledert, das schützt Schiff, Beslätze und Besatzung



Charakteristisch sind die drei Bullaugen im mittlerweile dritten Deckshaus



Eigner und Skipper Christoph von Reibnitz lebt seit 31 Jahren mit dem Schiff – länger als ohne



Kettenkasten und Ankergeschirr kommen oft zum Einsatz und sind echtes Handwerkszeug



Heute sind Groß- und Besanbaum wieder, wie früher, traditionell aus Holz gefertigt

Die Baugeschichte ist spannender als ein Krimi. Es fehlen Zeit und Geld, doch am Ende schwimmt die Yacht sogar vier Tage vor der Zeit





Der im Stil des Baujahres neu ausgebaute Salon wurde zu dieser Saison fertig

## Unter Deck herrscht das Ambiente klassischen Yachtbaus



Blick in die neu ausgebauten Unterkünfte. In drei Doppelkabinen ist Platz für die Gäste



Das Werftschild erinnert heute noch an den Bau des Schiffes vor 86 Jahren



Die Optik unter Deck verweist auf den gediegenen Standard alter Zeiten



Der Niedergang vor dem Deckshaus entstand neu, war aber ursprünglich auch vorhanden



Die Nasszelle mit Dusche ist in der Schiffsmitte untergebracht, wo wenig Bewegung herrscht

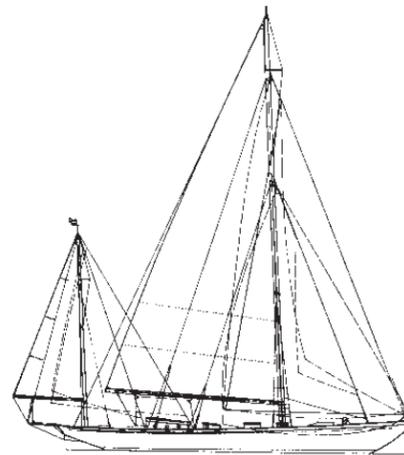


Bei der Einrichtung schöpfte der Eigner aus 30 Jahren Erfahrung mit Mannschaftssegelei

Doch der Idealismus der Studenten ist nicht zu brechen. Und dank der Unterstützung ihres Vereins, des Germanischen Lloyd und des Danziger Senats gelingt schließlich die Finanzierung. Die Burmester-Werft sagt die Lieferung des Riggs und die Danziger Werft unter größten Bedenken den Bau des Rumpfes in Stahl zu – eine Yacht hatte man dort noch nie gebaut.

Und so werden schließlich auf dem Schnürboden die Spanten aufgerissen, während im Büro von Professor Lienau an der Technischen Hochschule die Werkzeichnungen entstehen. Der rührige Förderer arbeitet mit Schiffbaustudenten mittlerer Semesterzahl auf Hochtouren, denn von ihm hängt der Baufortschritt ab.

Der Stapellauf erfolgt vier Tage vor Termin: „Nach 53 Tagen wurde dieses Schiff, das tatsächliche Gemeinschaftsarbeit, vor allem auch in unserer Heimatstadt Danzig, möglich gemacht hatte, auf den Namen ‚Pe-



„Peter von Seestermühe“	
Konstrukteur	Henry Gruber
Bauwerft	Danziger Werft
Baujahr	1936
Gesamtlänge	17,90 m
Wasserlinienlänge	13,00 m
Breite	4,16 m
Tiefgang	2,70 m
Verdrängung	30,0 t
Segelfläche am Wind	147,0 qm
Ballast	9,8 t
Maschine (Yanmar)	100 PS

ter von Danzig' getauft und zu Wasser gesetzt. Das war am 2. Mai. Tadello hatte die Danziger Werft ihre Sache gemacht, trotz der kurzen Zeit und der geringen Erfahrung. Natürlich hatte das Schiff nicht ganz das ätherisch Schwebende seiner federleichten Schwesterschiffe aus Holz, es lag etwas ‚Gewichtiges‘ da im Wasser, na, das ist eben ostdeutsche Rasse. Aber doch waren die schönen Linien lebendig geworden, verschmolzen nun zum ersten Mal mit der leichten Bewegung des Elements, in dem sie leben sollten, und es gab manche leuchtenden Augen an diesem Tauftag.“ So der spätere Skipper Paci Beier.

Doch das Schiff ist längst nicht fertig. Noch an Deck des Frachters „Capulin“ wird am „Peter“ gearbeitet. Fünf Tage lang spachtelt die Besatzung das Unterwasserschiff. Borde und Schränke werden eingebaut, Schotten und Bodenbretter auf Pass gehobelt, die Decksaufbauten lackiert.

Das Rennen verläuft nicht wie erhofft. Der „Peter von Danzig“ geht nach dem Start auf einen nördlichen Kurs, um möglichst schnell den Golfstrom und westliche Winde zu erreichen. Das Glück ist aber mit den südlicher segelnden Yachten, zu denen das hölzerne Schwesterschiff „Roland von Bremen“ gehört, das als Erster durch das Ziel geht. Der „Peter“ kommt als sechste von neu teilnehmenden Yachten ins Ziel.

Zurück in Danzig, wird die Yawl bis Kriegsbeginn auf zahlreichen Hochseereisen eingesetzt und ersegelt Erfolge beim Fastnet und bei Gotland runt. „Dann wurde sie aufgelegt und gegen Kriegsende zur Tarnung schwarz angestrichen als Ausbildungsyacht an die Marine verchartert“, erzählt Christoph von Reibnitz, dem der damalige Ausbildungsskipper die Geschichte noch selbst berichten konnte. Gegen Ende des Krieges beginnt für den „Peter von



Der Flensburger Konstrukteur Henry Gruber ist zur Bauzeit des „Peter“ bei Burmester tätig. Der Riss entsteht für den „Roland von Bremen“

Danzig“ eine abenteuerliche Odyssee, deren Einzelheiten bis heute nicht restlos geklärt sind.

Sicher ist, dass die Yacht mit einer Besatzung aus Marineangehörigen und Flüchtlingen Ende März 1945 die Weichselmündung verlassen hat und irgendwann in Gdansk einlief, wo die Crew interniert wurde. Ein Schleppverband der Krögerwerft findet den „Peter“ später in der westlichen Ostsee treibend auf und schleppt ihn ein. Danziger ASVer identifizieren ihr Schiff später in Rendsburg und erreichen – über das „Wie“ existieren auch die verschiedensten Geschichten – die Freigabe durch die Briten.

Schon Ende des Sommers 1948 ist der „Peter von Danzig“ als Flaggschiff des rekonstituierten ASV in Kiel, zu dem nun auch der ehemalige Danziger ASV gehört, wieder seelkar. In den 1950er Jahren gehen die Studenten auf erste Seereisen, gewinnen 1953 das Skagenrennen und segeln ➤



Bau auf der Danziger Werft. Der Rumpf entsteht aus genietetem Stahl; es ist die erste Yacht, die den 1852 gegründeten Betrieb verlässt. Der Ausbau erfolgt von Studenten in Eigenregie

## Idealismus und Fernweh

Entstehung, Erhalt und kaum zu zählende Seemeilen – der „Peter“ verdankt sein Dasein der Sehnsucht nach der See



Kurz nach dem Bau am Start der Transatlantikregatta von West nach Ost vor Bermuda



Ankunft in Kiel nach neun Monaten Weltumsegelung im Rahmen des ersten Whitbread Round the World Race im Mai 1974 mit einer ASV-Crew um den Skipper Reinhard Laucht



Als Teilnehmer an der Antigua Classic Yacht Regatta im Jahr 2015. In der Teilnehmerflotte ist der „Peter“ ein alter Bekannter, in jedem zweiten Jahr geht er an den Start



Der Eigner bei der Rumpfkonservierung vor dem neuen Ausbau des Salons

1955 von Ost nach West über den Atlantik, um am Rennen Newport-Marstrand teilzunehmen. Als erste deutsche Yacht tourt der „Peter“ 1962 unter Schiffer Peter Gottwald rund Island, der dafür den Schlimbach-Preis erhält. Zwei Jahre später segelt Meno Sellschopp zweimal über den Atlantik und bekommt ebenso den Schlimbach-Preis. Insgesamt 14-mal geht der „Peter von Danzig“ unter ASV-Stander transatlantisch und ist 1973/74 am ersten Whitbread-Round-the-World-Rennen unter Reinhard Laucht dabei. Der erhält ebenfalls den Schlimbach-Preis. Der „Peter von Danzig“ hat damit die einst als „Krone des Hochseesegelns“ geltende Auszeichnung als einzige Yacht dreimal ersegelt.

Die Bilder der Heimkehr von dieser Weltumsegelung finden 1974 weit über die Grenzen Kiels hinaus Beachtung. Doch sie zeigen neben den glücklichen Gesichtern der Weltumsegler auch ein von den Strapazen der Reise gezeichnetes Schiff.

Die Hochseeyawl Jahr für Jahr wieder in Dienst zu stellen ist eine Aufgabe, die den ASV regelmäßig an seine Machbarkeitsgrenze bringt. Und neben Pflege und Wartung wird im Rahmen der Bemühungen um ihren Erhalt viel an der Yacht verändert.

Das hölzerne Ruderhaus wird durch eine Nachbildung aus Stahl ersetzt. Unter Deck wird das Schiff neu ausgebaut. Das Stabdeck weicht einem 4,5 Tonnen schweren Deck aus Stahl. Die Außenhaut wird oberhalb der Wasserlinie mit neuen Stahlplatten beplankt, die durch die Schweißarbeiten entstehenden Beulen prägen das Erscheinungsbild des „Peter von Danzig“ fortan ebenso wie der immer höher wandernde Wasserpass, Bug- und Heckkorb aus verzinktem Stahl und Bäume aus Alu.

Seit seinem ersten Tag an Bord ist von Reibnitz auch damit beschäftigt, die in „Peter von Seestermühle“ umbenannte Hochseeyacht wieder in ein Schmuckstück zu verwandeln. Dass das möglich ist, wurde anfangs weder ihm noch dem Schiff zugeutraut. Zu viel hatte es von seiner ursprünglichen Erscheinung eingebüßt.

Heute ist der „Peter“ eine elegantere Erscheinung als je zuvor: Kartenhaus, Sülls und Niedergänge wieder aus Holz, Stabdeck aus Teak, gespachtelte Außenhaut, Bäume aus Holz und nun auch der klassisch-elegante Ausbau des Salons.



Die Silhouette der großen Yawl ist aus den Feldern der Klassikerregatten nicht wegzudenken

## Die Yacht ist heute eine ebensolche Institution, wie sie es schon in der Zeit unter ihrem ersten Namen war

Wie nach dem Bau führt nun wieder ein zweiter Niedergang vor dem Ruderhaus direkt in den Salon. Das Achterschiff kann getrennt davon für Aufenthalt und Kartearbeit genutzt werden. Und einmal mehr hat die Operation beim ständigen Kampf gegen das über die Jahrzehnte stetig gewachsene Schiffsgewicht geholfen.

Seglerisch knüpft von Reibnitz nahtlos an die Tradition seiner Yacht an. Gegen Ende der Saison 1992 hat er das Schiff wieder seeklar und seither im Dauereinsatz. Der Sommer 1993 ist der Beginn seines Geschäfts mit Chartergästen, die er an Bord nicht einfach nur zur See fährt. Die Mitsegler bilden selbst die Besatzung und werden nach ihren unterwegs wachsenden Fähigkeiten eingesetzt.

Im Sommer 1994 geht der „Peter von Seestermühle“ erstmals an den Start zur Atlantic Rally for Cruisers, die ihn seither in jedem zweiten Winter in die Karibik führt. Rund zwei Drittel seiner Atlantikreisen

machte das Schiff mittlerweile unter seinem heutigen Eigner. Im Sommer 1999 sind die Lofoten Ziel, seither geht es Sommer für Sommer an die westnorwegische Küste. Als 2003 wieder eine Nordatlantikregatta ausgeschrieben wird, ist der „Peter“ ebenso am Start wie 2007 bei der Wiederholung. Und seit 2005 hat das Schiff auch mehrfach seinen alten Heimathafen Danzig besucht.

Wie ehemals wird das Handwerk der traditionellen Seemannschaft an Bord beherrscht und weitergegeben, wird unterwegs das Material gewartet und repariert, werden Hafenmanöver auch seit dem Einbau des Motors oft unter Segeln gefahren, und Wert auf gute Verpflegung und ein freundschaftliches Miteinander gelegt. Als alte Schiffe wie der „Peter“ Mitte der 1990er

Jahre eine Renaissance erleben, ist von Reibnitz dabei und sein „Peter“ seither auf den Klassikerregatten im Heimatrevier am Start. Und auch, wenn er am liebsten auf Törn geht und nach einem motorlosen Segeltag vom Lagerfeuer am Strand auf seine ankernde Yacht schaut, ist der „Peter“ auf Regatten stets erfolgreich, denn nach der vielen Aufmerksamkeit ist er wieder eins der schnellsten Schiffe seiner Art.

Und so sind Eigner Christoph von Reibnitz und sein „Peter von Seestermühle“ längst eine ebensolche Institution geworden, wie es die Yacht als „Peter von Danzig“ des ASV war. Ungezählte Segler haben angeheuert und abgemustert, und es sind Freundschaften fürs Leben entstanden. Mit der Nordatlantikregatta von West nach Ost 2007 schloss sich für den Eigner außerdem ein Kreis zu dem im Baujahr Schiff gewordenen Willen. Doch, so von Reibnitz: „Wie gut, dass Kreise keine Enden haben.“

Lasse Johannsen