



Christoph von Reibnitz (41) übernahm die Yawl vor 16 Jahren. Er richtete sie selbst her und fährt lange Chartertörns auf ihr

Stolz und Stärke

Dieses Schiff ist eiserner Wille. Schon sein Bau war ein Kraftakt. Erst recht die Rettung. „Peter von Seestermühe“, ein unbeugsamer Klassiker

Text. Lasse Johannsen Fotos. Nico Krauss







Der „Peter“ heute: schön wie nie.
Und pausenlos unterwegs, wie
jüngst auf einem Törn in Norwegen



Gut 450 000 Meilen liegen hinter diesem Heck. Kein deut- scher Klassiker hat je mehr geloggt

Der 9. Juli ist ein trister Tag. Schmuttelwetter, mitten im Hochsommer. Ein kühler Nieselregen geht über die Flotte nieder, die eben zurückgekehrt ist von der Wettfahrt Newport–Hamburg. Den Yachten, die im Sportboothafen der Elbmetropole vertäut liegen, sieht man die Strapazen an. Fast alle tragen Blessuren von dem 4000 Seemeilen langen Rennen: eingedrückte Heckkörbe, gebrochene Gennakerbäume, rampo- nierte Ruderblätter, beschädigte Riggs. Der Nord- atlantik kann unbarmherzig sein.

An den Schwimmstegen und auf den Decks herrscht die nach Langstreckenregatten übliche Wuh- ling. Klarschiffmachen hier, Fachsimpeln da, Reparie- ren dort. Nachdem auf See alle Crews drei Wochen lang auf das gleiche Ziel fixiert waren – segeln, was das Zeug hält –, löst sich die Anspannung nach dem Zieleinlauf in geschäftiger Unordnung auf. Bis plötz- lich eine altertümlich wirkende Yacht unter riesigem Spinnaker in Sicht kommt, die so gar nicht zum Rest der modernen Ocean-Racer passt: hölzerne Masten, ausgeprägter Deckssprung, beuliger Stahlrumpf.

Alle Blicke sind auf das Fahrwasser gerichtet. Wie auf Kommando ruht für einen Moment jede Ar- beit. Applaus brandet auf, Nebelhörner ertönen. Es ist ein besonderer Empfang für eine ganz besondere Yacht. Und für einen Erfolg, der Bände spricht.

In der ersten Woche nach dem Start in der Narragansett Bay vor Rhode Island, als es richtig blies, lag das Boot tagelang auf Platz eins der Gesamt- wertung nach berechneter Zeit. Am Ende wird es Fünfter über alles und Sieger in seiner Klasse: „Peter von Seestermühe“, der „Peter“, wie es im Gegensatz zum sonst üblichen Brauch heißt, wonach Yachten weiblichen Geschlechts zu sein haben. Aber Konven- tionen sind nie seine Sache gewesen.

Der „Peter“ ist schiffgewordene Willenskraft. Ein Against-all-odds-Projekt von der ersten Stunde an. Der Bau in Danzig in den Vorkriegsjahren – kaum zu schaffen. Die Restaurierung in den Neunzigern –

teuer, umfangreich, langwierig. Der Einsatz als Char- terschiff – eine verwegene Idee.

Nichts schien je einfach im Leben der Yawl. Und doch ließ sie sich nie unterkriegen. Auch nicht bei der jüngsten Atlantiküberquerung, einer von rund zwei Dutzend insgesamt. Während andere mit Bruch und Pannen zu kämpfen hatten, schob sich das 30- Tonnen-Boot nahezu unbeeindruckt durch die teils schwere See. Kein Wunder: Der „Peter“ wurde genau für ein solches Abenteuer gebaut. Das allerdings liegt über 70 Jahre zurück.

Deutschland vor dem Zweiten Welt- krieg. Als der Plan für eine Zubringerregatta anläss- lich der Olympischen Sommerspiele 1936 bekannt wird, entschließt sich eine Truppe junger Studenten im Akademischen Seglerverein zu Danzig, daran teil- zunehmen. Abgetrennt vom übrigen Deutschland, wollen sie eine eigene Beteiligung der Freien Stadt an dem Rennen umsetzen. Was ihnen fehlt, ist ein geeig- netes Schiff. Als „Peter von Danzig“ soll es wenig spä- ter vom Stapel laufen. Die Entstehungsgeschichte wird so spannend wie ein Krimi.

Es fehlt an allem, vor allem an Zeit. Noch Ende Februar 1936 sind Pläne des Flensburger Konstruk- teurs Henry Gruber alles, was die Schiffbaustudenten haben, um ihren Traum zu verwirklichen. Keine Werk- zeichnungen, keine Bauwerft, kein Material. In dieser bewegten Zeit, kurz vor Kriegsbeginn, eine schwer zu nehmende Hürde. Denn obendrein ist noch völlig un- geklärt, wo die finanziellen Mittel für das Unterneh- men herkommen sollen.

Unter solchen Umständen in nur zwei Monaten eine seegehende Yacht aus dem Nichts zu zaubern er- fordert mehr als Idealismus. Es bedarf einer Vision und eiserner Entschlossenheit, vielleicht auch jugend- licher Unbekümmertheit. Die Studenten erreichen jedenfalls, dass die Danziger Werft auf dem Schnür- boden damit anfängt, Liniennriss und Spanten auf- zureißen. Zur gleichen Zeit geht das Büro von Pro- ▶

Kein Museumsschiff. Der „Peter“ hat Holzmasten, aber Alubäume. Das Interieur ist komfortabler, als es früher war – Zugeständnisse an Einsatzzweck und Budget

fessor Lienau an der Technischen Hochschule daran, die fehlenden Werkzeichnungen anzufertigen. Der rührige Förderer arbeitet mit einer Mannschaft aus Studenten mittlerer Semesterzahl auf Hochtouren, denn davon hängt der Baufortschritt und die angepeilte Erstwasserung am 6. Mai maßgeblich ab. Die Burmeister-Werft in Bremen sichert derweil die Fertigstellung von Masten, Spieren, Beschlägen und laufendem sowie stehendem Gut zum 20. April zu.

Man kann heute kaum erahnen, was es für die Mitglieder des Danziger ASV für ein Gefühl gewesen sein muss, als der „Peter“ am 2. Mai des Jahres 1936 tatsächlich vom Stapel läuft. Nur 52 Tage hat sein Bau gedauert, das Schiff schwimmt vier Tage vor Plan.

Bis zum Schluss freilich müssen die Akteure mit zwei unbekanntem Größen leben. Als die Pläne von Gruber vorliegen, ist es für einen langwierigen Bau aus Holz bereits zu spät. Einziger Ausweg bleibt ein Stahlrumpf. Bei der Konstruktion ist das höhere Gewicht jedoch nicht berücksichtigt worden. Und noch ein Unsicherheitsfaktor kommt hinzu: Die Danziger Werft hat sich nie zuvor am Bau einer Yacht versucht. Die Anspannung ist entsprechend hoch, bei allen Beteiligten. In den Annalen des ASV heißt es über den bedeutsamen Moment:

„Nach 53 Tagen wurde dieses Schiff, das tatsächliche Gemeinschaftsarbeit, vor allem auch in unserer Heimatstadt Danzig, möglich gemacht hatte, auf den Namen ‚Peter von Danzig‘ getauft und zu Wasser gesetzt. Das war am 2. Mai. Tadellos 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 erstenmal mit der leichten Bewegung des Elements, in dem sie leben sollten, und es gab manche leuchtenden Augen an diesem Taufstag.“

Die Euphorie legt sich schnell wieder. Denn nun laufen die Vorbereitungen für das Rennen an, und wieder muss es schnell, schnell, schnell gehen. Viele Arbeiten an dem werftneuen Schiff können jetzt erst beginnen. Noch auf der Überfahrt zum Starthafen, an Deck des amerikanischen Frachters „Capu-





Unterm Deckshaus bestimmt der Skipper den Kurs. Der Ausbau vermittelt Geborgenheit

lin“ verzerrt, wird am „Peter“ fieberhaft gearbeitet. Fünf Tage lang spachtelt die Besatzung das Unterwasserschiff. Unter Deck werden derweil Borde und Schränke eingebaut, Schotten und Bodenbretter auf Pass gehobelt, die Decksaufbauten geschliffen und gestrichen. Vermutlich deshalb gibt es keine Aufzeichnungen über den ursprünglichen Innenausbau. Er entstand gewissermaßen aus dem Nichts.

„Ob die wiederkommen, ist noch nicht raus“, soll es unter Seglern geheißt haben, als der „Peter“ eine Stunde vor Freitag schließlich losgeworfen wird.

Die Skepsis ist unbegründet. Er beendet das Atlantikrennen nicht nur, sondern landet auf dem in Anbetracht der Umstände sensationellen sechsten Platz. Zwischen diesem und dem jüngsten Erfolg beim HSH Nordbank blue race liegen mittlerweile 450 000 Meilen, mehr als jeder andere Klassiker unter deutscher Flagge je geloggt hat. Über 500 jungen Seglern und Eleven sind auf ihm Seebeine gewachsen. Und er liegt heute so schön, so gepflegt im Wasser wie wohl noch nie zuvor.

Als Christoph von Reibnitz, jetziger Eigner und Schiffer, den Hochseeveteranen 1991 übernimmt, hat ein bewegtes Leben auf den Meeren seine Spuren am Boot hinterlassen. Es wird, einmal mehr, ein langer und steiniger Weg, bis das Schiff wieder flott ist. Fast scheint es, als wiederhole sich die Geschichte vom vermeintlich unmöglichen Bau. Denn von Reibnitz ist jung, verfügt nur über bescheidene Mittel und steht wie die einstige ASV-Crew vor einem Bergmassiv von Arbeit (s. Interview S. 18).

In Seestermühe, einem Dorf an der Elbe, dessen Namen der „Peter“ heute trägt, wuchs der Vollblutskipper in dem Bewusstsein auf, dass man alte Sachen nicht wegwirft. Und so bewahrt er, gerade mal 25-jährig, das ziemlich heruntergekommene Boot vor einem ungewissen Schicksal.

Mit seinem Neuerwerb an der Elbe angelangt, will ihn so recht kein Hafenmeister, keine Werft, kein Bootslagerbetrieb beherbergen. Das Schiff gleicht einer Baustelle und ist so groß, dass niemand dem jungen Mann die fällige Überholung in angemessener Zeit zutraut. „Nur ganz wenige, richtig gute Freunde wussten, dass ich es schaffe“, sagt von Reibnitz über diese Zeit. Er bringt das Unglaubliche fertig, findet in Schnalles Hafen zwischen Blankenese und Wedel Aufnahme und stellt sein Leben von nun an völlig in den Dienst der Yacht. Tag für Tag arbeitet er. Das Boot wird Job und Heimat zugleich.

Nach nur neun Monaten kann der „Peter“ wieder ins Wasser, grundsaniert und mit Komfortmerkmalen ausgestattet, für die 1936 kein Geld da war und keine Notwendigkeit bestand: Bordtoilette, Schiffsdiesel und eine wohnliche Messe mit Ledersofa. Strenggenommen entspricht er damit nicht mehr dem Originalzustand. Doch das gilt für viele Klassiker, die heute bestaunt werden.

Christoph von Reibnitz folgt dabei einer Maxime, die die Erfordernisse der Kojencharter ebenso berücksichtigt wie das Bewusstsein um den historischen Wert der Yacht – pragmatisch, nicht dogmatisch. Das trifft den Charakter des „Peter“ aufs Beste, der sich in 71 Jahren ausgeprägt hat. ▶



Seine Bestimmung ist die See. Seit 1936 fährt das Boot fast ununterbrochen über die Ozeane

Es waren stets bewegte Jahre. Während des Krieges wird die Yacht an die Marine verchartert, wo sie als Ausbildungsschiff Verwendung findet. Die Wirren der Nachkriegszeit machen auch vor ihr nicht halt. Am 24. März 1945 läuft die Yacht mit Flüchtlingen aus Danzig aus und gerät dabei unter russischen Beschuss. Doch der Stahlrumpf übersteht den Angriff. Im weiteren Verlauf der Reise werden zwei auf der Flucht befindliche Marinekutterbesatzungen vor Warnemünde an Bord genommen. Den „Peter“ zieht es nun in die vermeintliche Freiheit, ins dänische Gedser. Doch hier wird er von den Engländern beschlagnahmt und nach Kopenhagen geschleppt. Im Oktober läuft das Schiff nach Deutschland aus, gerät in schweres Wetter. Ohne Besatzung wird es treibend aufgefunden und nach Kiel gebracht.

Die Freigabe durch die englische Reparationskommission, schon drei Jahre nach dem Ende des Krieges, ist ein weiteres der vielen kleinen Wunder im Leben der Yacht. Wie auch immer das erreicht wurde, es muss hart oder aber äußerst geschickt um sie gekämpft worden sein. Und das lässt auch heute noch Rückschlüsse zu, wie sehr die Danziger ASVer an ihrem Schiff hängen. Sie fusionieren bald mit dem Kieler ASV und bringen das Boot als respektablen Einstand mit. So findet der „Peter von Danzig“ eine neue Heimat – und neue Bewunderer.

Kiel wird zum Ausgangsort für viele spektakuläre Hochseereisen. Zahlreiche Auszeichnungen sorgen für die wachsende Bekanntheit der Yacht. Und immer wieder segelt der Geist mit, der das Schiff einst Gestalt annehmen ließ. 1973 etwa, als sich eine

Gruppe Aktiver aus dem ASV daranmacht, die Teilnahme am Whitbread Round the World Race vorzubereiten, eine Extremregatta um die Welt in nur vier Etappen. Wieder besteht der „Peter“ die Prüfung meisterlich. Er kehrt als einzige Yacht ohne Bruch in seinen Heimathafen zurück.

Heute knüpft das 13-Kojen-Charter-Unternehmen „Peter von Seestermühe“ nahtlos an diese Tradition an. Der Törnplan liest sich wie eine Tour d’horizon von der Ostsee bis in die Karibik. Immer unterwegs in den verstecktesten Winkeln dieser Reviere. Gesteuert von einem, der weiß, wo es am schönsten ist. Meist geht es dabei kommoder zu als jüngst auf dem Atlantik. Aber Teilnahmen an der Atlantic Rally for Cruisers, an der Antigua Racing Week, den verschiedenen Klassikertreffs und der Schifffahrtsregatta knüpfen auch an jene Ursprungsidee an, die einst das Boot hervorbrachte – das Segeln um die Wette, das Messen der Kräfte und das Dabeisein, wenn sich alles zusammenschart, was die See und Schiffe liebt.

Dieses Erbe hütet Christoph von Reibnitz wie ein Lordsiegelbewahrer. Auch wenn sich in 71 Jahren viel geändert hat, am „Peter“, am Umfeld. Gefragt, was der Yacht vom Ursprung noch geblieben sei, sagt er: „Das Blei, die meisten Spanten, ein paar Platten aus U-Boot-Stahl an Steuerbord, seine Seele. Und natürlich die Gedenkmarke.“

Sie hängt am Schott, gerahmt hinter Glas, und zeigt den „Peter“ während des Rennens 1936 auf dem Nordatlantik. Da, wo er wieder mal erfolgreich war. Da, wo es ihn immer wieder hinzieht, dem Ruf folgend, der dem Schiff zu seinem Leben verholphen hat. ■

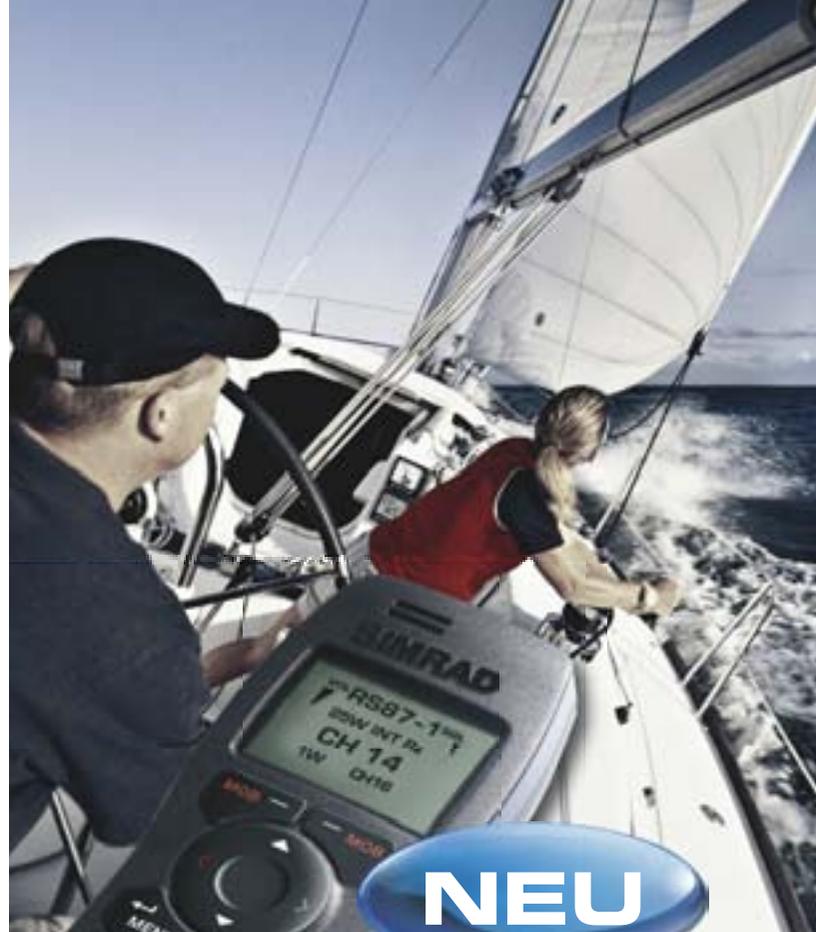
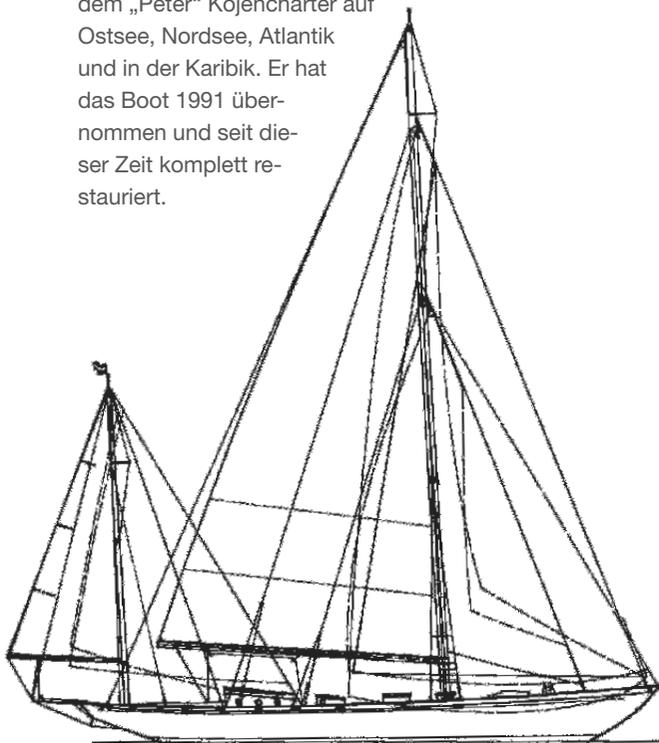


Als „Peter von Danzig“ nimmt die Yawl an der Transatlantikregatta von 1936 teil. Und wird Botschafterin der vom übrigen Deutschland abgeschnittenen Freien Stadt

„PETER VON SEESTERMÜHE“

Werft **Danziger Werft**
 Konstrukteur **Henry Gruber**
 Länge **17,98 m**
 Breite **4,16 m**
 Tiefgang **2,70 m**
 Verdrängung **30 t**
 Segelfläche am Wind **173 m²**
 Kojen **13**
 Kontakt ... **www.peter-von-seestermuehe.de**

Die Stahlyacht gehörte ursprünglich dem Akademischen Seglerverein zu Danzig. Sie entstand 1936 nach einem Riss des Konstrukteurs Henry Gruber (Porträt in YACHT classic 1/07). Dank ihres variablen Segelplans ist sie gut trimmbar für die auf langen Passagen oft wechselnden Bedingungen. Sie verträgt viel Wind. Ihr heutiger Eigner Christoph von Reibnitz fährt mit dem „Peter“ Kojencharter auf Ostsee, Nordsee, Atlantik und in der Karibik. Er hat das Boot 1991 übernommen und seit dieser Zeit komplett restauriert.



NEU

Der neue RemoteCommander: UKW Handfunkgerät und kabellose Bedienung der Bordelektronik

Der neue RemoteCommander von Simrad verleiht Ihnen absolute Bewegungsfreiheit. Klein aber kraftvoll fungiert diese Fernbedienung als eigenständiges Tochtergerät zu einem UKW Gerät und ermöglicht die drahtlose Kontrolle aller vernetzten Systeme bei Ihnen an Bord.



Autopiloten Instrumente Navigation

Navico GmbH
 Carl-Friedrich-Gauss Strasse 2 · D-24837 Schleswig · Tel. +49-(0)4621-96 13 0
 Köstendorfer Landstraße 7 · A-5163 Mattsee · Tel. +43-(0)6217-203 75