Der Hüter des „Peter“

Eigner, Schiffer, Bootsmann, Charterunternehmer. Christoph von Reibnitz hat viele Jobs. Aber nur eine Berufung: „Peter von Seestermühe“

Interview. Lasse Johannsen Fotos. Nico Krauss

Mit 25 Jahren ging Christoph von Reibnitz eine Bindung ein, die sein Leben stärker bestimmen sollte als alles andere: Er kaufte sich vom Erlös eines zuvor selbst gebauten Stahlschiffes die völlig heruntergekommene Hochseeyawl „Peter von Danzig“. Von Sachverständigen bereits aufgegeben, wurde „der Peter“ sein Boot, sein Leben, seine Bestimmung.

In nur neun Monaten schaffte es der Idealist, die einst stolze Yacht wieder seeklar zu machen. Seither bereist er auf ihr fast pausenlos die Meere. Umbenannt in „Peter von Seestermühe“, nach von Reibnitz’ Heimatort an der Elbe, fährt das Schiff Chartereisen auf Ostsee, Nordsee, Atlantik – und steht besser da denn je. Der Eigner über einen Klassiker im Dauereinsatz, den ewigen Kampf um die Rückgewinnung der Originalität und die besondere Seele des „Peter“.

Herr von Reibnitz, wie kamen Sie auf die Idee, ausgerechnet eine klassische Yacht für die Kojencharter auszuwählen?

Das hat sich so ergeben. Als ich das Schiff kaufte, war mir noch nicht klar, wie ich damit einmal segeln würde. Bornholm war für mich damals eine weite Reise *(lacht).* Heute machen wir das notfalls auch an einem langen Wochenende.

Welche Pläne hatten Sie denn, als Sie das Schiff übernommen haben?

Allzu viele Gedanken habe ich mir als 25-Jähriger nicht gemacht. Aber das sollte schon mein Beruf werden. Das stand von Beginn an fest. Die Segelei hatte sich ja als roter Faden durch mein gesamtes Leben gezogen und war auch das Einzige, was ich für meine Zukunft vorhatte.

Aber Segeln allein macht nicht satt.

Die Idee war ganz einfach: großes Schiff, um zahlende Gäste an Bord nehmen zu können. Ich habe damals wenig an übermorgen gedacht – zum Glück, sonst hätte ich’s gar nicht angefangen. Alle Menschen, die etwas älter oder einfach vernünftiger waren, die haben mir natürlich einen Vogel gezeigt. Aber: Ich habe sie eines Besseren belehrt. Ich habe das tatsächlich durchgezogen!

Sie segeln Ihr Schiff härter und intensiver als in der Klassikerszene üblich. Auch die Teilnahme an Atlantikregatten steht regelmäßig auf dem Törnplan. Tut es Ihnen nicht weh, dem „Peter“ das zuzumuten?

Das Schiff ist unglaublich stabil. Der Rumpf ist – man muss sagen: leider! – so schwer gebaut, dass man dem nicht beikommen kann. Wir haben bei der DaimlerChrysler North Atlantic Challenge 2003 gerade mal ein paar Bodenwrangen losegesegelt; sonst ging nichts ernsthaft kaputt. Wir mussten anschließend lediglich ein paar ganz kleine Haarrisse verstärken. Gut, so ein Rigg verschleißt natürlich. Ich muss sicher öfter Segel kaufen, die Masten lackieren und die Wanten auswechseln als andere! Aber das war’s.

Sagen Sie uns, wie viel Stunden Arbeitszeit eine Stunde Segelzeit kostet?

(Lacht.) Lieber nicht!

Dann fragen wir anders: Machen Wartung und Pflege des „Peter“ einen Gutteil Ihres Jobs aus?

Mehr als das, ganz sicher. Ich sage mal so: ein Drittel Segeln, ein Drittel Handwerk und ein Drittel ▻

Wacher Blick, starke Hand. Von Reibnitz, 41, frühmorgens an Deck seiner weitgereisten Yawl

Administration. Wobei der Schreibtischanteil in den letzten Jahren gigantisch gewachsen ist.

Warum in den letzten Jahren?

Weil ich mich früher darüber hinweggesetzt habe. Aber man muss heute in der Vermarktung viel mehr machen. Auch die Ersatzteil-Logistik ist ein Thema. In den ersten Jahren haben wir ja so gut wie nichts gekauft, sondern alles selber gemacht.

Der Verkauf des Schiffes bot dem Küstenklatsch seinerzeit reichlich Nahrung. Es soll darüber zum Streit im ASV gekommen sein.

Im Verein gab es damals zwei Fraktionen. Die Traditionalisten, die das Schiff noch aus ihrer Jugend in Danzig kannten, wollten es nicht hergeben. Für sie war es mehr als ein Abschied vom Boot. Da hingen viele Erinnerungen dran. Sie wollten den „Peter" um alles in der Welt behalten. Die Jungen und die Realisten wollten dagegen ein moderneres Schiff, um den Nachwuchs anzusprechen. Damit sollten dann auch wieder Regatten gesegelt werden.

Wahrscheinlich aus taktischen Gründen haben die Realisten dann eine Abnahme durch den Germanischen Lloyd gefordert. Dieses Gutachten ist so dramatisch ausgefallen, dass der Verein das Schiff nicht mehr halten konnte. Es ließ sich aber auch nicht mehr zu einem vernünftigen Preis verkaufen.

Wie sind Sie nach dem Kauf des Schiffes vorgegangen? Haben Sie sich das Gutachten vorgenommen und Schritt für Schritt abgearbeitet?

Das war so nicht nötig. Ein Stahlrumpf lässt sich relativ einfach beurteilen. Ich hatte schon mal ein Stahlschiff selbst gebaut, wusste also schon etwas über neuen Stahl. Und über alten und rostigen Stahl habe ich dann noch eine ganze Menge dazugelernt. Der Zustand des Rumpfes war jedenfalls nicht halb so schlimm, wie das Gutachten suggerierte.

Mittlerweile sieht der „Peter" aus, als sei er einmal komplett restauriert worden. Haben Sie über die Jahre mehr Aufwand betrieben als einst geplant?

Also, da sehe ich mich eigentlich erst auf der halben Strecke angekommen. Der Holzaufbau zum Beispiel war ein „Muss". Ich bin ja erst mal drei Jahre lang mit dem Stahlaufbau gesegelt, der übrigens erst 1960 draufgekommen ist. Das war mir ein Gräuel. Oder das Vorluk, so eine Art U-Boot-Luke aus Stahl, ganz grauenvoll. Die war sogar original – aber das er-

„Es gibt noch vieles am ‚Peter', das mir ein Graus ist. Aber ich bin kein Museumsfanatiker!"

innerte einfach zu sehr an den Stil osteuropäischer Arbeitsboote!

Inzwischen sind diese Teile alle ersetzt. Was missfällt Ihnen denn dann noch?

Es gibt nach wie vor viele Dinge, die mir ein Graus sind, der Rumpf zum Beispiel. Ich hätte auch mal gern so eine ganz glatte, schiere Außenhaut wie alle andern.

Der Legende nach würde die ja nicht lange so bleiben, weil Sie ständig neue Beulen reinsegeln.

Das ist doch nur Seemannsgarn. Ich erzähle den Leuten immer, wir waren oben beim Nordkap, der Sommer ging zu Ende und das Eis kam. Da mussten wir den Spi setzen und mit der Maschine voll voraus, sonst wären wir eingefroren und hätten da überwintern müssen. Daher die Beulen. Die meisten glauben das sogar. Nur wenige wissen, dass es da oben kein Eis gibt – nie! Auch im Winter nicht.

Also weder Eis noch Seeschlag?

Aber nein, die Beulen sind beim Schweißen entstanden. Das Schiff ist 1978 für eine halbe Million Mark bei HDW generalüberholt worden. Bei der Gelegenheit wurde das gesamte Überwasserschiff neu aufgeplankt. Und zwar, wie man das auf Großschiffwerften so macht: mit dem Hammer feste drauf! Die damaligen Eigner waren offenbar zufrieden damit. Hält zwar, sieht aber scheußlich aus.

Was steht noch auf der Wunschliste?

Die Alubäume stören mich, die hätte ich ganz gern aus Holz. Mittlerweile haben sich zwar viele an den Anblick gewöhnt, aber mein Auge wird jeden Tag beleidigt.

Warum haben Sie die Bäume dann nicht schon früher ersetzen lassen?

Sie funktionieren einfach gut. Wenn ich jetzt neue aus Holz baue, kostet das einen Haufen Zeit und Geld, bis alles funktioniert und alle Beschläge da sitzen, wo sie sollen. Und dann habe ich jedes Jahr noch mal 30 Stunden mehr zu arbeiten. Mit den Alubäumen muss ich nur segeln.

Gibt es andere Details, die Sie in den Originalzustand zurückversetzen möchten?

Ich würde natürlich gern das Stahldeck runterschmeißen und es durch ein klassisches, leichteres ersetzen. Aber ich bin kein Museumsfanatiker. Das passiert in meinem Leben nicht mehr.

Das Stahldeck ist nicht original?

Nein, es ist ein Verbrechen am Schiff. Das Ganze wiegt viereinhalb Tonnen. Nur das Deck! Ich habe das in der Originalrechnung für die Generalüberholung bei HDW selbst nachlesen können.

Wie war das Deck denn ursprünglich?

Ganz zu Beginn wurde ein Stabdeck verlegt, auf Decksbalken aus Stahl. Nach der Atlantikreise von 1964 wurde irgendwann ein 30-Millimeter-Sperrholzdeck verlegt. Aber selbst das hat man wohl nicht dicht bekommen.

Gibt es noch viel Kontakt zu den Voreignern, Mitgliedern des ASV, die auf dem „Peter" gesegelt sind?

Die alten Danziger sterben aus. Aber es tauchen immer mal wieder ASVer auf, die einen Tag mitsegeln wollen.

Der Schiffer des „Whitbread Round the World"-Rennens von 1973/74, Reinhard Laucht, beschrieb im anschließend verfassten Reisebericht die Segeleigenschaften des Bootes als „miserabel", es sei „unhandig", sein Wesen sei spartanisch und unbequem. Wenn Sie so etwas heute lesen: schmerzt das?

Das ist natürlich alles sehr subjektiv. Die Jungs haben da eine Riesennummer vollbracht, aber sie haben auch echt gelitten. Da gibt es welche aus der Crew, die reden heute noch nicht wieder miteinander. Zwei von ihnen sind anlässlich der Laboer Klassikerregatten bei mir mitgesegelt; das hat den Dritten, der auch dort herumlief, nicht weiter interessiert.

Aber die Aussage bezog sich ja eher auf das Schiff.

Auch das muss man aus der damaligen Perspektive sehen. 1974 war der „Peter" halt einfach ein altes Schiff, eine alte Segelyacht. In den Achtzigern war er ein „Oldtimer", und selbst als ich ihn gekauft habe, gab es den Begriff klassische Yacht noch gar nicht. Das ging erst später los. Wir waren „Veteranen" und wurden über einen Kamm mit alten Traditionsschiffern geschoren. Bloß: Die wollten uns auch nicht dabeihaben. Bei der Rum-Regatta durften wir nicht mitmachen.

Wir würden trotzdem gern noch mal auf das Zitat zurückkommen, der „Peter" segle miserabel …

(Liest das Zitat von Laucht.) Na ja, wenn man heute eine Yacht aus den Achtzigern gegen moderne Regattaschiffe segelt, dann ist das sicher das Gleiche! *(Liest weiter.)* Also ich finde, es ist ein handiges ▷

Schiff! *(Schaut erneut in den Text.)* Das Rigg liebe ich. Das finde ich herrlich. Verhältnismäßig kleine Vorsegel, das ist schon mal gut. Der Großbaum ist natürlich eine Strafe. Da würde ich gern zwei Meter absägen, aber das darf ich nicht! Das geht einfach nicht, wenn man so ein Schiff hat. Sinnvoll wäre das natürlich, das Schiff würde keinen Deut langsamer werden, aber das Großsegel wäre viel einfacher zu händeln. Der Baum ist achteinhalb Meter lang – das gibt nur Ruderdruck, sonst nichts.

Trotzdem modifizieren Sie das Rigg nicht. Ist das Ihre Vorstellung von Originalerhalt? Darf man keinerlei Veränderungen vornehmen, auch wenn sie hochgradig sinnvoll sind?

Also das jedenfalls geht nicht. In den siebziger und achtziger Jahren haben viele bei vergleichbaren Schiffen die Yawl abgeschnitten. Wenn ich das beim „Peter" machen würde, würde er endlich mal mit dem Heck aus dem Wasser kommen, und ich hätte die ganze Arbeit mit dem Besanmast nicht. Das Schiff würde schneller segeln. Gut, ich müsste auf das Besanstagsegel verzichten – das könnte ich aber auch. Und ich müsste weniger Hafengeld zahlen. Man könnte ja anderthalb Meter vom Schiff abschneiden, die nützen niemandem was, außer dem Auge. Aber so was geht nicht. Es wäre ein Frevel.

Wie haben Sie selbst den Trend zum Klassiker erlebt, der seit den achtziger Jahren anhält? Hat Sie die Entwicklung überrascht, oder waren Sie einer von denen, die das vorhergesehen haben?

Diese Frage ist rückblickend kaum zu beantworten. Wir kannten das Phänomen der Klassikerbewegung anfangs einfach noch nicht. Einschneidendes Erlebnis waren sicher die ersten Veteranenregatten in Laboe. Wir, die wir vorher ausgelacht worden waren, weil wir den Winter hindurch geschliffen und lackiert haben, hatten auf einmal Mitstreiter. Wir klopften uns gegenseitig auf die Schulter und waren nicht länger ein ausgeschlossener Teil der übrigen segelnden Gesellschaft. Das war für alle ein unglaublicher Ansporn, die Schiffe originalgetreu zu restaurieren und zu erhalten.

Zu Anfang gab es ja noch ganz viele überlaminierte Holzschiffe und Umbauten mit abgesägten Hecks und so weiter. Jetzt versucht jeder, den Originalzustand wiederherzustellen. Das ist auch gut so.

Sie haben Ihr Schiff immer erhalten, um es in erster Linie zu segeln. Finden Sie die Aufregung um die originalgetreue Restaurierung der Yachten bis ins kleinste Detail manchmal übertrieben?

Nein. Ich würde sagen: „Jeder nach seiner Fasson!" Und wenn man mal genau hinschaut, hat alles seine Grenzen. Selbst bei den ganz peniblen Eignern der Szene. Da hat schließlich auch keiner mehr Wanten aus verzinktem Draht.

Beim „Peter" würde ich den Originalzustand auch gar nicht wiederherstellen wollen, weil alle, die ihn von früher kennen, sagen, dass er eigentlich nie so schön war wie heute.

Wie sieht denn Ihre gemeinsame Zukunft aus? Behalten Sie das Boot?

Das ist natürlich eine Frage, die schon immer um mich herumgeistert. Bei der Antwort muss man sehen, dass sich das Ganze in all den Jahren immer wieder verändert hat. Als ich angefangen habe, lebte ich zehn Jahre lang auf dem Boot, von dem Boot und praktisch auch nur für das Boot. Irgendwann bin ich an Land gezogen, habe nicht mehr auf dem Schiff gelebt. Das ist ein erheblicher Schritt gewesen. Jetzt habe ich die Möglichkeit, auch mal jemand anderen fahren zu lassen. Mein Lebensmittelpunkt ist jetzt meine Familie, nicht mehr das Schiff.

Trauern Sie der Zeit hinterher?

Nein. Ich halte das für eine natürliche Entwicklung, die ich mir zwar früher nie vorstellen konnte und vehement abgelehnt habe, die aber irgendwann so kommen musste – und das ist auch völlig okay. Im Gegenteil: Ich kenne ganz viele Leute, die so angefan-

„Wenn man es noch so oft verflucht, dieses Schiff: Es gibt doch Momente, wo man ganz, ganz viel zurückkriegt“

gen haben wie ich und deren Schiff dann heruntergekommen ist, als sie eine Familie gegründet haben.

Bei mir ist das völlig anders. Und es ist ganz klar, dass sich auch ein Unternehmen wie „Peter von Seestermühe“ mal verändert. Über die Jahre sind Leute herangewachsen, die das Schiff selber fahren können. Und es gibt natürlich unterschiedliche Interessenlagen. Manche Leute fahren gern Törns, die ich nicht so mag. Das ergänzt sich also.

Es gibt Törns, die Sie nicht gern fahren? Das müssen Sie erklären.

Anders: Es gibt Törns, die ich gern fahre, und solche, die ich noch lieber fahre. Ein einwöchiger Törn durch die Dänische Südsee zum Beispiel, das ist traumhaft! Aber fünfmal im Jahr ist das keine Herausforderung mehr und macht nur dann Spaß, wenn man ganz besonders tolle Leute an Bord hat.

Anders ist es zum Beispiel, an der norwegischen Westküste entlang nach Bergen zu fahren. Das empfinde ich stets als Herausforderung – immer spannend, immer anders, immer großartig.

Die wichtigste Frage zum Schluss: Hat ein Stahlschiff wie der „Peter“ eine Seele? Und wie würden Sie diese beschreiben?

Ich würde die Tatsache hervorheben wollen, dass dieses Schiff überhaupt eine Seele hat. Wie die Seele genau aussieht? Darüber habe ich noch nie nachgedacht. Aber dass das Schiff eine Seele hat, merkt man einfach daran, dass verschiedenste Leute auf unterschiedliche Art daran hängen – nicht zuletzt auch ich selbst. Und wenn man es noch so oft verflucht, dieses Schiff: Es gibt doch zahlreiche Momente, wo man seine Seele spürt. Da kriegt man ganz, ganz viel zurück von dem Boot. ■

JOSEF **MARTIN** YACHTEN

„Wir machen Yachten – Wellen machen andere.“

8 Meter International 1929 – Restaurierung 2002

Strandbadstr. 25 | Radolfzell | Germany | 07732/10180 | www.martin-yachten.de