

HINSTORFF



Gerd Peters

*Ich wollte
zur See*

und andere Geschichten



Gerd Peters

*Ich wollte
zur See*

und andere Geschichten



HINSTORFF

Fotos:

Archiv Gerd Peters

S. 83, 126: Renate Wolter

S.108: Peter Zintl

S.149, 150, 166, 171, 173: L. Esche

Für Informationen danke ich meinen Kameraden:

Fregattenkapitän a.D. Ewald Richter

Fregattenkapitän a.D. Detlev Schulze

sowie Peter Zintl vom Verein *Seeleute Rostock* e.V.

Auch an diesem, mittlerweile meinem fünften Buch, hat meine Frau Jutta einen großen Anteil. Ich danke ihr für ihre ständige geduldige und verständnisvolle Mitarbeit.

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie, detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder ähnlichen Wegen, Vortrag und Funk – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages.

© Hinstorff Verlag GmbH, Rostock 2014

Lagerstraße 7, 18055 Rostock

Tel.: 0381/4969-0

www.hinstorff.de

1. Auflage 2014

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH

Lektorat: Dr. Florian Ostrop

Druck und Bindung: CPI books GmbH

Printed in Germany

ISBN 978-3-356-01823-3

Inhalt

| | |
|---|-----|
| Vorwort | 7 |
| Meine Eltern und ich | 9 |
| Der kleine Segelclub | 13 |
| Die erste Liebe meines Lebens: Gisela | 23 |
| Meine Mutter und die Startkanone | 29 |
| Aufsatzthema: Mein schönstes Ferienerlebnis | 32 |
| Der U-Boot-Kommandant | 44 |
| Volksschule in Schlesien | 48 |
| Auf dem Gymnasium in Glatz | 57 |
| Mittelschule in Stadtroda/Thüringen | 67 |
| Auf der Oberschule in Westberlin | 77 |
| Mein Vater schickt mich segeln | 82 |
| Mein Skipper Erich Wolf | 87 |
| Als Schiffbauerlehrling | 107 |
| Die Mädchen aus den Segelclubs | 116 |
| Zwischen Erfolgen und Niederlagen | 127 |
| Segeln mit Lore | 146 |
| Als Instrukteur für Seesport der GST | 161 |
| Im zweiten Anlauf zur Marine | 177 |
| An der Seeoffizierslehranstalt Schwedenschanze | 185 |
| Als Offiziersschüler im ersten Lehrjahr | 195 |
| Die Standortregatta | 202 |
| Wie ich Yachtbootsmann wurde | 208 |
| Die Fachausschusssitzung | 214 |
| Praktische Bordausbildung | 217 |
| Segelausbildung im Winter | 230 |
| Das geforderte Bekenntnis | 235 |
| Als Weihnachtsmann im VEB <i>Kunst und Mode</i> | 241 |
| Die Abschlussprüfung | 250 |
| In der 1. Flottille, Standort Peenemünde | 257 |

| | |
|--|-----|
| Als Kommandant eines Minenräumbootes | 263 |
| Das Flottentaxi | 270 |
| Im Bergungseinsatz | 280 |
| Als Minenleger | 284 |
| Pfingsturlaub in Prora | 291 |
| Als Landungsschiff | 300 |
| Scharfes Minenräumen | 310 |
| Wie das Leben so spielt ... | 317 |
| Mein Dienstende | 321 |
| Endlich an Bord eines Segelschiffes | 327 |
| Unter Segeln nach Peenemünde | 333 |
| Mobbing | 338 |
| Ostseereise 1961 | 344 |
| Als I. Offizier | 356 |
| An der Seefahrtsschule Wustrow | 365 |
| Wieder zur See | 370 |
| Im Liniendienst nach Kuba und Mexiko | 375 |
| Eine seltsame Geburtstagsfeier | 391 |
| Mit der HEINRICH HEINE in die Werft | 397 |
| Wieder im Kuba-Dienst | 404 |
| Der nächtliche Spuk auf dem Bootsdeck | 413 |
| Wieder auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT | 416 |
| Der Kapitän | 422 |
| Vom Arbeitsboot zur Segelyacht | 427 |
| Die längste Reise meiner Fahrzeit | 432 |
| Mein Brotschiff, MS VÖLKERFREUNDSCHAFT | 440 |
| Der altersgerechte Stuhl | 446 |
| Der Kapitän kann nur Schiffe | 449 |
| Das bisschen Pressearbeit ... | 452 |
| Eine schwierige Übergangszeit | 461 |
| Rückblick | 468 |
| Glossar | 469 |
| Literatur- und Quellenverzeichnis | 479 |

Mein Vater schickt mich segeln

Im Frühjahr 1949 ließen meine schulischen Leistungen, wie erwähnt, deutlich nach. Meine Eltern sahen das mit Besorgnis. Mein Vater fand, ich würde zu viel nutzlose Bücher lesen und nachmittags zu oft mit meinen Schulfreunden auf irgendwelchen Plätzen Handball spielen oder in Berliner Kanälen schwimmen gehen. Im Prinzip stimmte das.

Wir verabredeten uns nach der Schule manchmal zu wilden Handballspielen, denn einen Fußball hatten wir nicht. Und wenn wir vom Spiel erhitzt waren, stiegen wir am Kanalufer in das trübe Wasser und kühlten uns ab. Natürlich war das bodenloser Leichtsinn und wir hätten uns sonst was für Krankheiten einfangen können. Aber daran dachten wir Bengels ja nicht. Und auch was das viele Schmökern anbelangte, hatte mein Vater Recht. Tante Ella, die in Berlin-Britz wohnte, also nur drei Haltestellen von uns entfernt, lieh mir großzügig alles aus, was ich haben wollte. In ihrem Schrank gab es u. a. Fachbücher über Astrologie, also Sterndeutung, und Chiromantie, die Kunst des Lesens der Handlinien. In einem Buch gab es eine Zeichnung von der „Hand des Glücks“. Ich verglich sie mit meiner Hand und fand keine Übereinstimmung ... Aber spannend war es trotzdem. In der Nähe unserer Wohnung gab es auch eine Bücherei. Für wenige Groschen lieh sich meine Mutter dort Romane aus. Mangels Besserem las sie die Werke von Hedwig Courts-Mahler, Eufemia Gräfin von Adlerfeld-Ballestrem sowie Natalie von Eschtruth und der Marlitt. Es waren rührselige Geschichten, die in „besseren Kreisen“ spielten, wenn nicht im Adel, und am Ende bekam der Hauptheld natürlich seine Angebetete. Ich lieh mir dort in erster Linie Cowboy-Romane aus, z. B. von Zane Grey. Eines Abends verkündete mein Vater beim Essen seinen neusten Vorschlag. Ein guter Bekannter, Erich Wolf, Besitzer einer kleinen Firma für Werkzeugbau, hätte ihm erzählt, dass er Mitglied in einem Segelverein sei, der noch



Die „Jugendlaube“ der Touren-Segler-Jugendabteilung, Sommer 1949

Mitglieder für die gerade gegründete Jugendabteilung suchte. „Willst du da nicht mitmachen?“, fragte er mich. Der Gedanke, wieder segeln zu können, hatte viel für sich und ich sagte zu.

Einen Tag später gab mein Vater bekannt, dass ich am nächsten Sonnabend bei der *Touren-Segler-Sportgemeinschaft* erscheinen sollte, um mich vorzustellen. Das war ein langer Weg, mit der S-Bahn bis zum Bahnhof Grünau und dann mit der Straßenbahnlinie 86, der Uferbahn, bis Schmöckwitz. Als ich mich am frühen Nachmittag dort einfand und einen der Segler ansprach, wurde ich zur „Jugendlaube“ gewiesen. Das Grundstück lag am Seeufer eines Waldgebietes, in der Mitte beherrschte das Klubhaus den Blick. An einer Seite stand ein großer Bootsschuppen, rings um einen Zaun verteilten sich die Lauben und Gartenhäuschen der Seglerfamilien. Eine der Lauben war im Clubbesitz und galt als die Jugendlaube. In einem Raum standen drei Doppelstockbetten, vorn in der Veranda konnte man sitzen und essen, ein dritter Raum war als Küche eingerichtet und besaß einen altertümlichen kleinen Kohlenherd.

In der Laube saßen die anderen jungen Burschen lässig in Trainingshosen und Rollkragenpullovern und der Jugendleiter, Jürgen Vogler, besprach mit ihnen die anstehenden Aktivitäten.

Am nächsten Tag sollte das Ansegeln, die offizielle Saisonöffnung, erfolgen. Ich stellte mich kurz vor, Vogler hieß mich willkommen und ich blickte in die grinsenden Gesichter meiner künftigen Sportsfreunde. Da waren z. B. die Gebrüder Klaus und Karl-Heinz Schröter, ihre Eltern besaßen eine Laube auf dem Vereinsgelände. Der Vater segelte eine Olympia-Jolle und fuhr beruflich ein eigenes Taxi in Ostberlin. Klaus lernte den Beruf eines Zimmermanns, Karl-Heinz ging noch zur Schule, er brachte es später bis zum Bauleiter im Autobahnkombinat. Ferner saß dort Joachim Höfler, ein junger Westberliner. Ich glaube, er war von Beruf Tischler. Nebeneinander saßen Lothar Paul und Harry Wolter. Lothar lernte damals den Beruf eines Modelltischlers, brachte es bis zum Meister und machte sich in Ostberlin mit einer kleinen Architektur-Modellbau-Werkstatt selbständig. Harry war Schneiderlehrling. Sein Meister, ein Mitglied des Clubs, hatte ihn in den Verein gebracht. Dann saß da noch ein schüchterner schmaler Junge, blond und wohlherzogen, mit dem Spitznamen „der zahme Engländer“.

Jürgen Vogler, damals etwa 25 Jahre, segelte schon sehr erfolgreich die einzige clubeigene Jugendjolle vom Typ *Pirat*. Er war durch seine Eltern zum Segeln gekommen und sagte nun zu mir: „Steh nicht rum, Langer, setz dich hin, damit wir weitermachen können!“ Ich war wirklich für meine damals 15 Jahre ziemlich hoch aufgeschossen, dürr, wie wir alle in der Nachkriegszeit, und wirkte deswegen vielleicht noch größer. Jedenfalls hatte ich meinen Spitznamen weg und das schon in den ersten zehn Minuten. Über Jürgen Vogler erfuhr ich später, dass er nach einer Kaufmannslehre 1943 zur Kriegsmarine eingezogen worden war und es bis zum Signal-Gefreiten an Bord eines Vorpostenbootes gebracht hatte. Darüber sprach er aber nur selten. Seit der Rückkehr aus englischer Gefangenschaft arbeitete er als kaufmännischer Angestellter.

Für das Ansegeln wurden wir folgendermaßen verteilt: Die Gebrüder Schröter würden bei ihrem Vater mitsegeln. Für diesen Tag war das kein Problem, obwohl dessen Olympia-Jolle in der Regatta eigentlich nur von einem Segler gesteuert wurde. Lothar



Der Vertenskreuzer TAKU von Erich Roßdeutscher, auf dem Harry als Moses segelte

Paul und ich sollten auf den *Piraten* von Jürgen Vogler steigen. Harry Wolter hatte schon eine Heuer als Moses auf einem nationalen 30-m²-Vertens-Kreuzer mit Namen TAKU. Wo Joachim Höfler mitsegeln sollte, ist mir nicht mehr erinnerlich. Nach unserer Besprechung zeigten mir die Jungs den Bootsbestand. Und der war beachtlich. An vier langen Stegen lagen etwa 20 Kielyachten, 15 Jollenkreuzer und rund 45 Jollen verschiedener Typen.

Zwischen Clubhaus und Ufer erhob sich ein großer Flaggenmast mit Rah und Gaffel im traditionellen Stil. Am nächsten Morgen wehte an der Gaffel die Flagge Berlins, die DDR war noch nicht gegründet. Im Top des Mastes war ein überdimensionierter Clubstander vorgeheißt. An den Flaggleinen der Rah hingen SignalfLAGGEN des internationalen Flaggenalphabets. Die Boote legten gegen 9 Uhr ab und setzten Segel. Da Voglers *Pirat* ein Zwei-Mann-Boot war und das Setzen der beiden Segel nur wenige Handgriffe erforderte, hieß man mich vorne an Steuerbordseite neben dem Schwertkasten sitzen zu bleiben,

denn Jürgen und Lothar kamen mühelos alleine klar. Dann ging Jürgen auf Kurs und bei einer schwachen Morgenbrise segelten wir inmitten einer ganzen Flotte Richtung Bammelecke. Dort machte der Lange See, ein Teil der Dahme, von Schmöckwitz aus gesehen, einen starken Bogen nach links. In Jahrhunderten war an der linken Innenseite des Bogens eine sehr flache Stelle entstanden, die sich ziemlich weit vom Ufer entfernt erstreckte. Ich vermute, dass der Name „Bammelecke“ dadurch entstanden ist, dass Ortsunkundige oder Unachtsame des Öfteren auf dieser Stelle festkamen und sich „Bammel“ entwickelte, jene Kurve zu dicht am Ufer zu passieren.

An dieser Ecke sollten sich die Boote aus Schmöckwitz mit denen aus Richtung Köpenick vereinigen, um gemeinsam zur Großen Krampe zu segeln und in der ersten Bucht links nahe dem Restaurant *Krampenburg* festzumachen. Denn dort wollten die Funktionäre der neugegründeten *Sektion Segeln der Demokratischen Sportbewegung* eine Rede halten. An der Bammelecke wartete u. a. das Presseboot mit Fotojournalisten und einem Kameramann, der bei dem schönen Wetter reichlich Motive fand. Das größere Motorboot kam auch bei uns vorbei. Unser *Pirat* glitt mit leichter Steuerbordneigung sanft dahin. Ich bemerkte, wie die Kamera auf uns gerichtet war, sah aber weg und blickte stattdessen nach vorn. Als der Kameramann seinen Apparat absetzte, rief er uns zu: „Der Junge da vorne macht ein Gesicht, als ob er im Taxi sitzt!“ Das wird wohl gestimmt haben, aber was für ein Gesicht soll man machen, wenn man in einer Segeljolle sitzt und nichts zu tun hat? Einige Tage später machten mich meine neuen Segelfreunde darauf aufmerksam, dass sie in der Wochenschau im Kino einen kurzen Bericht übers Ansegeln gesehen hätten und da wäre Voglers *Pirat* samt Besatzung gut zu erkennen gewesen. Im *DEFA*-Wochenschau-Archiv müsste diese Wochenschau der ersten Maiwoche 1949, die damals *Der Augenzeuge* hieß, noch zu finden sein. Das war meine erste Bekanntschaft mit dem Film. Ich ahnte nicht, dass diese journalistische Richtung eines Tages für mich noch sehr wichtig werden würde.

An der Seeoffizierslehranstalt Schwedenschanze

Der 7. Seeoffizierslehrgang begann offiziell am 1. November 1954 und sollte drei Jahre später abgeschlossen sein. Mit dem Tage unserer offiziellen Aufnahme in der Schwedenschanze endete – nach nur zweieinhalbjähriger Ausbildung – der 3. Seeoffizierslehrgang. Im Rahmen einer großen Musterung wurden die erfolgreichen Absolventen zum Unterleutnant zur See ernannt und feierlich verabschiedet. Anschließend wurden wir Neankömmlinge vom Kommandeur der Seeoffiziersschule, Kapitän zur See Wilhelm Nordin, willkommen geheißen. Der große, stattliche, dunkelhaarige Seeoffizier in der gut sitzenden Uniform sprach zu uns in freier Rede, wortgewandt, flüssig und mit jener Art von leichtem Ernst, den man unwillkürlich gegenüber neuen Mitstreitern anwendet. Von seinem geschätzten Alter her rechneten wir uns aus, dass er Kriegsteilnehmer gewesen sein könnte. Tatsächlich hatte der 1924 geborene, also erst 30 Jahre alte Mann, in der Kriegsmarine zuletzt als Steuermannsobergefreiter gedient. Er war bereits im Januar 1946 in die Volkspolizei eingetreten.

Von den zur Verfügung stehenden Wochen eines Ausbildungsjahres wurden von vornherein abgezogen: drei Wochen Jahresurlaub, eine für das Aufstiegsexamen, eine weitere für die Anzahl der Feiertage, drei Wochen Reserve für Paraden, Aufmärsche und Mitwirkung an der *Ostseewoche* sowie vier für die Bordpraxis in der Flotte. Es blieben also für die theoretische Ausbildung 35 Wochen. Unterrichtet wurde an sechs Wochentagen, insgesamt waren 1 260 Stunden à 45 Minuten eingeplant. Das Selbststudium sollte meistens nachmittags erfolgen und insgesamt 700 Stunden umfassen.

Viermal im Jahr gab es Wochenend-, zweimal Festtagsurlaub. Das bedeutete einen Kurzurlaub zu Ostern oder zu Pfingsten, den Jahresurlaub im Herbst und einen Kurzurlaub entweder

Weihnachten oder Silvester. Das war nicht viel. In der Woche erhielten wir im ersten Lehrjahr keinen Ausgang, am Wochenende einmal sonnabends oder sonntags bis 24 Uhr. Wir fanden uns in diese Situation klaglos hinein. Man hielt uns an der kurzen Leine, um möglichst wenig Ablenkung zuzulassen und die künftigen Offiziere von Anfang an unter Kontrolle zu haben.

Im Wesentlichen wurden, über drei Jahre verteilt, folgende Fächer gelehrt: Gesellschaftswissenschaft, Flottentaktik, Schießausbildung, Dienstvorschriften, Exerzieren, Dienstsport, terrestrische Navigation, astronomische Navigation, technische Mittel der Schiffsführung, militärische Navigation, Wetterkunde, Seemannschaft, Gesetzeskunde und Seerecht, Artillerie, Sperrwaffen (Minenwesen) und Torpedokunde sowie Signaldienst, Funkdienst und allgemeine Truppentaktik. Auf letzterem Gebiet sollten wir es bis zur Befähigung als Kompanieführer bringen. Im ersten Lehrjahr bekamen wir Unterricht in Mathematik, Physik und Russisch. Wie schon erwähnt, hatten über 90 Prozent des Lehrgangs das Abitur, den Stoff also schon einmal durchgenommen. Wenn meine Kameraden mit den Ausbildungsoffizieren die wissenschaftlichen Probleme diskutierten, verstand ich zuerst nicht einmal, worum es sich handelte. Helmut Theodor, der in der Bank neben mir saß, gab sich die größte Mühe, mich in die Geheimnisse der höheren Mathematik und der russischen Sprache einzuführen. Mir war von Anfang an klar, dass ich hier über ein „Ausreichend“ nicht hinauskommen würde. Es kostete mich viel Zeit und Anstrengung. Glücklicherweise erfuhren wir gegen Ende des ersten Jahres, dass in den genannten Fächern keine Aufstiegsprüfung verlangt würde.

Der Unterricht erfolgte in erster Linie zugeweiht. Nach Lektionen (Vorlesungen) und einer festgelegten Zahl von Stunden zum Selbststudium wurde in einem Seminar (Frontalunterricht) vom entsprechenden Lehroffizier das Thema noch einmal durchgenommen und anhand der Mitarbeit der Offiziersschüler bzw. durch Kontrollfragen festgestellt, ob der Stoff saß.

Zudem wurden in praktischen Übungen die Fertigkeiten mit den erforderlichen Materialien und Geräten fortlaufend trai-

niert und gesteigert. Das erfolgte z.B. im Fach Navigation durch Kartenarbeit, im Signaldienst durch das Abgeben und Empfangen von Winksprüchen bzw. die Handhabung der Signalflaggen. Beim Morsen am Funkgerät wurde von uns meiner Erinnerung nach das Hören von 80 Buchstaben pro Minute gefordert. Gleiches galt für das Geben von Morsezeichen. Letzteres war aber leichter zu erreichen.

Für den allgemeinen theoretischen Unterricht hatte jeder Zug sein festes Klassenzimmer. Der Fachunterricht erfolgte in speziell eingerichteten Kabinetten. Sie enthielten die erforderlichen Geräte, Instrumente und Unterlagen, auch Modelle, Bildwerfer usw. Das Kabinett für Seemannschaft befand sich in einer Baracke in unmittelbarer Nähe des Bootshafens.

Für den praktischen Unterricht standen Kutter vom Typ K 10, die gerudert oder gesegelt werden konnten, sowie zwei Dienstyachten – ein 150 m² Seefahrtskreuzer mit der Segelnummer XV G01 und ein 80 m² ketschgetakelter Seefahrtskreuzer – zur Verfügung. Die letztere Yacht war einst von der *DEFA* in Auftrag gegeben worden für die Dreharbeiten des Spielfilms „Die letzte Heuer“ nach dem Roman von Ludwig Turek. Sie führte den Filmmamen *HIRONDELLE*. Für den Dienstbetrieb führten die Yachten die taktischen Nummern S 150 und S 80. Ferner gab es drei Motorbarkassen, entworfen im Stile der Hamburger Hafenbarkassen aus den 30er-Jahren. Sie verfügten über ein kleines Ruderhaus und einen kräftigen Dieselmotor. In erster Linie wurden sie eingesetzt, um praktische Erfahrungen auf dem Gebiet der Ruder- und Schraubenwirkung sowie des An- und Ablegens zu vermitteln. Erfahrungen im Dienst als Mannschaftsmitglied an Bord von Kriegsschiffen bzw. als Unterführer im Offiziersdienst sammelten wir in vierwöchigen Flottenpraktika.

Unsere Lehroffiziere setzten sich für das jeweilige Fachgebiet aus dem Lehrstuhlleiter, Hauptfachlehrern und Fachlehrern sowie den Kabinettsleitern zusammen. Sie kamen aus der früheren Handelsflotte oder hatten in der Marine gedient. Die Mehrzahl der Kriegsgedienten stammte aus den Reihen der Maate und Por-

tepee-Offiziere (Feldwebel bis Stabsoberfeldwebel). Sie konnten mit Menschen umgehen und ihre Autorität uns gegenüber unterlag keinem Zweifel. Der Leiter des Lehrstuhls Seemannschaft, Kapitänleutnant Klugert, kam aus der Handelsschiffahrt und besaß ein Patent als Kapitän auf großer Fahrt. Er war ein ruhiger, sachlicher Mann und wirkte nebenamtlich als Vorsitzender der Sektion Segeln des Sportclubs *Vorwärts* in der Grundorganisation der Seeoffiziersschule. Gleichzeitig war er stellvertretender Vorsitzender der Fachkommission Segeln in der Zentrale des *S. C. Vorwärts* beim Kommando der *Volkspolizei See*.

Den meisten Unterricht in Seemannschaft hatten wir beim Hauptfachlehrer, Oberleutnant zur See Fichtler. Diesen großen, sympathischen, dabei energischen Thüringer charakterisierte der lässige Humor eines kriegsgedienten Marinemannes. Schon nach wenigen Unterrichtsstunden erzählte er, dass er es auf dem Schweren Kreuzer ADMIRAL HIPPER bis zum Oberstückmeister (Geschützfürer) gebracht hatte. Wenn wir bei den praktischen Übungen Veranlassung hatten, uns bei ihm zu melden,



Die drei Gruppenführer des 1. Zuges der 2. Kompanie: von links: Paukatat, Perzel, Peters (die drei P's)

dann kritisierte er hinterher unsere, nach seiner Meinung, nicht genügende militärische Haltung. Er schreckte nicht davor zurück, uns dies selbst zu demonstrieren. „So macht man das“, meinte er, riss seine Knochen zusammen, dabei knallten die Hacken, legte die Hand an die Mütze und meldete dann mit lauter Stimme, uns alle ansehend: „Oberstückmeister Fichtler vom Kreuzer HIPPER meldet sich wie befohlen zur Stelle! Und was macht ihr?“, fragte er. „Ihr säuselt irgendwas in die Gegend. Merkt euch ein für allemal: Wenn eine Meldung richtig ist, sie aber leise und undeutlich gesprochen wird, dann ist sie falsch! Aber wenn die Meldung falsch ist und sie ist laut und deutlich gesprochen worden, dann ist sie richtig! Und kneift gefälligst die Hinterbacken zusammen! Das gehört zu einer anständigen militärischen Haltung!“ Solche kernigen Sprüche konnten nicht verbergen, dass er im Grunde seines Herzens ein gutmütiger Typ war.

Der theoretische Unterricht im Fachgebiet Seemannschaft erfolgte auf der Grundlage eines inoffiziellen Nachdruckes von einem Lehrbuch, das bereits in der Kriegsmarine verwendet worden war. Offenbar hatte der Chef des Stabes der *Volkspolizei See* ein Original dieses vom Kapitän zur See Schulze-Hinrichs zusammengestellten Werkes mit dem Titel „Seemannschaft“ aufgetrieben. An einigen Textstellen waren Änderungen vorgenommen. So war z.B. nicht von Zerstörern die Rede, sondern von einem schnellen Schiff mittlerer Bauart. Als meine Gruppe einmal angefordert wurde, um das Materiallager zu reinigen und aufzuräumen, entdeckten wir von diesem Lehrbuch einen größeren Bestand. Der Stabschef, Kapitän zur See Elchlepp, schenkte uns jedem ein Exemplar, wofür ich ihm heute noch dankbar bin. In meiner ganzen Laufbahn fand ich es von Zeit zu Zeit geraten, bestimmte Manöver darin nachzuschlagen. Was im Übrigen die Kriegserfahrungen der Lehroffiziere betraf, so waren sie von offizieller Seite gehalten, darüber mit uns nicht zu sprechen. Das hatte natürlich ideologische Gründe. Einige hielten sich daran, die meisten aber nicht, auch nicht der Hauptfachlehrer im Lehrstuhl Torpedowaffe, Kapitänleutnant Hermann Oertel. Er war

ein richtiges Original. Sein Unterricht war immer interessant, nicht zuletzt durch seine Erfahrung, die er an Bord von Torpedobooten gesammelt hatte. Wenn wir Klassenarbeiten schrieben, war es ihm oft zu langweilig, die Aufsicht wahrzunehmen. Er verholte sich dann mit den Worten „Ich bin gleich wieder da“ und erschien erst kurz vor dem nächsten Klingelzeichen wieder bei uns. Bevor er zurückkehrte, machte er sich den Spaß, die Tür aufzumachen und zu rufen: „Wahrschau, Hermann kommt gleich“, um dann die Tür wieder zuzuklappen und draußen noch seine Zigarette zu Ende zu rauchen. Nach einer kleinen Weile erschien er dann wirklich und meinte: „Na, habt ihr alle eure Schmutzetten rechtzeitig weggesteckt?“ Wir grinsen nur und er wusste ganz genau, dass wir keine Schmutzetten verwendet hatten. Wer das getan hätte, wäre in der nächsten Kompanieversammlung der FDJ erheblich kritisiert worden. Er konnte sehr fesselnd über seine Erlebnisse in der Kriegsmarine erzählen.

Eines Sonntags hatten zwei Kameraden und ich als Gruppenführer Streifendienst in Stralsund und unterstanden für 24 Stunden dem Offizier vom Ortsdienst, Kapitänleutnant Hermann Oertel. Am Tage hatten wir nicht viel zu tun. Aber je mehr der Abend fortschritt, umso lebhafter wurde der Betrieb in den Kneipen, Restaurants und Tanzgaststätten der Stadt. Berühmt war seinerzeit der *Ratsweinkeller*. Hier war Tanzmusik und die Szene der Gäste wurde beherrscht von den Matrosen und Unteroffizieren der Flottenschule Parow. Dabei ging es manchmal hoch her, hin und wieder gab es auch eine kleine Schlägerei, natürlich wegen irgendeines Mädchens. In solchen Fällen hatte die Stadtstreife einzugreifen und den oder die Übeltäter dem Offizier vom Ortsdienst vorzuführen. Der hatte seinen Dienstsitz im damaligen Gebäude des Seehydrografischen Dienstes. Meistens wurden die Delinquenten zur Ausnüchterung bis zum nächsten Morgen in eine Kellerzelle gesperrt. In der Bar *Trocadero*, deren Besuch auch für Offiziersschüler erlaubt war, ging es gesitteter zu. Dort hatten wir selten irgendwelchen Ärger. Aber in beiden Gaststätten gab es immer eine Überzahl an jungen Männern. Wer eine



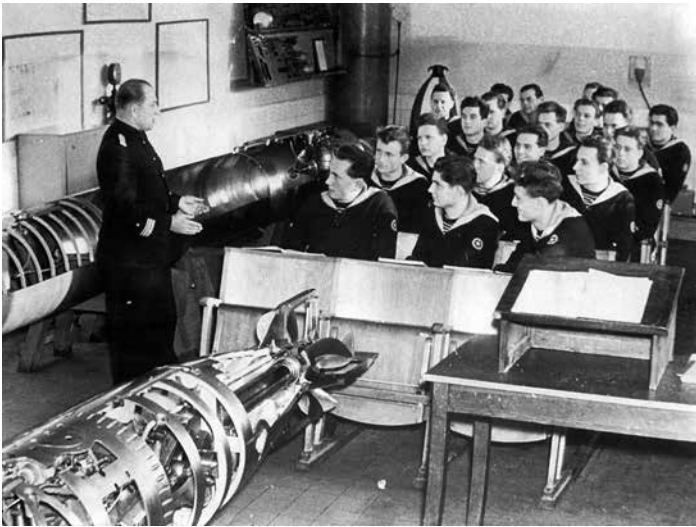
Die Marineyacht S 80, 80 m² Segelfläche, ketschgetakelt, vor Warnemünde

Tanzpartnerin erwischen wollte, musste sich mit großen Schritten auf den Weg machen, um rechtzeitig sein „Darf ich bitten?“ vorzubringen. Für die wenigen Stunden des Ausgangs erschien mir das alles zu unproduktiv. Nach und nach gewöhnte ich mir mit einigen Freunden meines Zuges an, schon am Sonnabendnachmittag an Land zu gehen und gegen 15 Uhr im *Café Mehlert* am Alten Markt zu erscheinen. Dort pflegten Familien aus besser gestellten Kreisen zu verkehren, gewöhnlich in Begleitung ihrer Töchter. Mit etwas Geschick und freundlichem Lächeln gelang es uns, gelegentlich eine der jungen Damen zu veranlassen, am Abend in Begleitung ihrer Freundin abermals im *Café Mehlert* zu erscheinen. Dann spielte nämlich eine Tanzkapelle. So hatte man bereits seine Verabredung getroffen. Wir waren pünktlich, die Mädchen kamen nur wenig später und ein netter Abend nahm seinen Anfang.

Aber zurück zu Hermann Oertel. Als wir uns nach dem letzten Rundgang in jener Nacht gegen 1 Uhr bei ihm meldeten, ließ er uns in seinem Dienstzimmer Platz nehmen, bot uns eine Tasse Kaffee an und forderte uns auf, von seiner Nachtverpflegung in Form

von gut belegten Broten kräftig Gebrauch zu machen. Das ließen wir uns nicht zweimal sagen. Während wir uns stärkten, erzählte er uns Geschichten aus der Kriegsmarine. Zum Beispiel die folgende:

„Als Torpedomaat lag ich während des Spanienkrieges mit meinem Boot im Hafen von Santa Cruz der Insel Teneriffa. Es war die Zeit des spanischen Bürgerkrieges und deshalb hatte der Kommandant befohlen, dass die Maaten und Portepee-Unteroffiziere genauso wie die Mannschaften Landgang nur bis 22 Uhr erhalten würden. Als am frühen Abend unter den Maaten die Diskussion darüber geführt wurde, ob man nun an Land gehen wollte oder nicht, hatte ich keine Lust. Aber unser Bootsmann, der dienstälteste Oberbootsmannsmaat an Bord, sagte nur ‚Quatsch, du kommst mit, wir bleiben länger an Land. Aber Sportzeug unterziehen und Schnauze halten. Verstanden?‘ Wir wunderten uns zwar, was das zu bedeuten hätte, aber natürlich machten wir alle mit. Nach dem Abendessen zogen wir geschlossen los und marschierten einen ziemlich steilen Berg hoch. Dort oben wusste unser Oberbootsmann eine Bodega, die gute und preiswerte Weine führte. Als unsere Uhren 21.30 Uhr anzeigten, sahen wir ihn fragend an. ‚Ach was‘, sagte er, ‚macht euch keine Sorgen, wir bleiben so lange hier, wie es uns passt. Das geht alles klar!‘ ‚Na schön‘, dachten wir, ‚er muss es wissen‘, feierten weiter und sprachen dem Wein zu, sangen lauthals Seemannslieder, flirteten mit den dunkelhaarigen Spanierinnen, jedenfalls, soweit sie unsere Blicke überhaupt erwiderten, und amüsierten uns königlich. Das ging so bis gegen Morgen. Etwa um 5.15 Uhr hieß es: ‚Also Jungs, jetzt müssen wir zahlen und dann brechen wir auf.‘ Als wir vor der Bodega standen, hatte unser Bootsmann über den Wirt schon einen alten Mann aufgetrieben, der mit einem Eselskarren ‚klar‘ stand. ‚So‘, kommandierte der Bootsmann, ‚nur Sportzeug anbehalten, alle Klamotten auf den Eselskarren, zack, zack!‘“ Wir gehorchten, zogen uns aus, die Uniformen wurden auf den Karren gestapelt. Der Treiber erhielt den Auftrag, uns bis zu unserem Boot hinterherzufahren. Dann rannten wir *Laufschritt marsch, eins, zwei, eins, zwei* den Berg hinunter, leise vor uns hin fluchend we-



Der 1. Zug im Torpedokabinett. Es doziert der Hauptfachlehrer Torpedowesen, Kapitänleutnant Seifert. Der Autor in der hintersten Reihe Mitte, 3. Lehrjahr

gen des reichlich genossenen Weins. Im Hafengebiet angekommen rief unser Bootsmann: ‚Reißt euch zusammen, Männer, jetzt aber zackig, eins, zwei, eins, zwei.‘ So gelangten wir dann als eine Sportgruppe gegen 6.15 Uhr vor unser Torpedoboot. Von weitem sahen wir schon den Kommandanten an der Gangway stehen und auf seinen Maaten warten. Wir machten unseren Bootsmann darauf aufmerksam, aber der blieb ungerührt. Er kommandierte weiter: links, zwei, drei, vier, links, zwei, drei, vier. Und vor dem Boot hieß es nur: ‚Das Ganze halt, rechts um, zur Meldung an den Kommandanten Augen rechts!‘ Dann schritt unser Bootsmann zackig über die Stelling, baute sich vor dem Kommandanten auf und meldete streng militärisch: ‚Herr Oberleutnant, ich melde, das Unterführerkorps des Bootes vom Frühsport zurück!‘ Der Kommandant grüßte lässig und antwortete nur: ‚Danke, lassen Sie einrücken!‘

In ‚Kolonne zu einem‘, sozusagen im Gänsemarsch, enterten wir eilig und verkrümelten uns schleunigst in die Waschräume. Als

der Eselskarren mit unserer Ausgehgarntur am Kai erschien, saß der Kommandant längst in der Offiziersmesse beim Frühstück.“

In dieser Nacht erzählte Oertel noch viele Geschichten. Eine weitere geht so: „Nach Beendigung des Frankreichfeldzuges lagen wir mit unserem Torpedoboot in einem Hafen an der französischen Kanalküste. Eines Abends war ich mit drei Kameraden an Land gegangen. Wir saßen in der Kneipe und tranken französischen Apfelwein. Im Verlaufe des Abends tauchte ein Leutnant der Flak-Artillerie auf und setzte sich zu uns an den Tisch. Unter anderem trug er das Eiserne Kreuz 1. Klasse an der Brust. Darauf angesprochen, erzählte er stolz: ‚Ich bin Batteriechef einer 8,8-cm-Flakbatterie. Eines Tages kam ein englischer Jäger vom Typ *Hurricane* vorbei. Ich ließ das Feuer eröffnen, die *Hurricane* wurde abgeschossen. Die Batterie erhielt das Flakschießabzeichen und ich bekam das EK 1.‘ Wir drei Obermaate waren auch Inhaber des EK 1. Wir hatten das aber erst bekommen, nachdem wir monatelang in erster Linie nachts mit englischen Schnellbooten und Korvetten an der englischen Küste herumgeschossen und einige von ihnen versenkt hatten. ‚Wenn das so ist, kann ich mein EK 1 in den nächsten Brunnen werfen!‘, sagte unser dienstältester Obermaat zum Flakleutnant.“

Nachdem Oertel seine Verpflichtung in der *Volksmarine* abgedient und währenddessen noch ein Fernstudium der Geografie absolviert hatte, unterrichtete er als Lehrer an der Betriebsberufsschule der *Deutschen Seereederei* Verkehrsgeografie.

Unser Seemannschaftshauptfachlehrer, Oberleutnant zur See Fichtler, erwarb das Patent A 3 als Kapitän auf kleiner Fahrt und fuhr bis zu seiner Rente bei der Weißen Flotte Stralsund. Der Lehrstuhlleiter der Artillerie, Fregattenkapitän Schöppe, fuhr als Praktikant an Bord des 10 000-to-Frachters MS SCHWERIN. Danach absolvierte er einen Sonderlehrgang an der Seefahrtsschule Wustrow zum Erwerb des Patents A 6, Kapitän auf großer Fahrt. Nach der Indienstellung des 10 000-to-Frachters MS HALBERSTADT am 31. Mai 1961 fuhr er an Bord dieses Schiffes als II. und später als I. Offizier.

Glossar

15-m²-Wanderjolle

kleines, offenes, kenterbares Segelboot für Fahrtenzwecke mit 15 m² Segelfläche

22-m²-Rennjolle

deutsche Konstruktionsjollenklasse, sehr leicht für Regattazwecke gebaut, 22 m² Segelfläche, entstand in den 20er-Jahren, heute als Altersklasse erklärt, die meisten Boote dieser Klasse segeln in süddeutschen Gewässern

30-m²-Vertenskreuzer

30-m²-Einheits-Kreuzeryacht, konstruiert von Karl Vertens

5,5-m-Rennyachten

internationale, offene, nicht eingedeckte Rennkielyacht mit einer Wasserlinienlänge von 5,5 m

50er-Seefahrtskreuzer

Kreuzer mit 50 m² Segelfläche

Abfallen

das Boot mit dem Bug aus der Windrichtung herausdrehen

Achterliek

nach hinten zeigender Rand eines Segels

Achtern

Begriff zur Richtungsbestimmung an Bord nach hinten

Achterstag

Drahtverspannung von der Mastspitze zum Heck zur Versteifung des Mastes

Anluven

das Boot mit dem Bug in den Wind drehen

Ärmelpatten

Stickerei an den Unterarmen von Uniformen in der Form altpreußischer Regimenter

Ausösen

eingedrungenes Wasser aus dem Boot entfernen

Backbord

in Fahrtrichtung gesehen die linke Seite

Backstag

Draht von der Mastspitze schräg nach achtern an Deck geführt, beweglich angeordnet, gibt dem Mast zusätzlichen Halt

Beiholer

Leine, die zur zeitweisen Überführung eines Segels oder anderen Gegenstandes über ein Hindernis dient

Bilge

Raum unter den Bodenbrettern einer Yacht oder eines Bootes

Bramsegel

zweitoberstes Rahsegel an Bord von Großseglern

Brassen

Taljen, jeweils Steuerbord und Backbord angebracht zum Schwenken der Rahen in waagerechter Richtung

Bullauge

kreisrunde Fenster in der Bordwand und den Aufbauten von Schiffen

Dalben

in den Hafengrund gerammte Pfähle zum Festmachen von Schiffen

Davit

Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbooten

Diagonal-Kraweel

Außenhautkonstruktion einer hölzernen Segelyacht, bei der die Planken aus zwei Schichten bestehen, die jeweils in einem Winkel zueinander übereinander an den Spanten befestigt sind

Drachen-Segler

Mitglied einer 3-Segler-Mannschaft an Bord einer internationalen 25-m²-Einheits-Kielyacht

Draggen

kleiner Anker aus vier gebogenen pflugartigen Flunken

Ducht

Querbrett als Sitz in Ruderbooten

Dumper

Leinen zum Regeln von Vertikalbewegungen der Rahen

Fall

Leine zum Heißen oder Niederholen von Segeln

Finn-Dingi

kleine, offene, internationale Einheitsjolle als Ein-Mann-Jolle, eingeführt zur Segel-Olympiade 1952

Flak

Flugabwehrkanone

Fliegerschot

Führungsleine eines dreieckigen Segels zwischen der Mastspitze des Großmastes schräg nach unten führend zum vorderen Mast

Flying Dutchman

holländische internationale Einheits-Zwei-Mann-Jolle, Regattaboot (wörtlich übersetzt: Fliegender Holländer)

Fockschot

Leine zum straffen Durchsetzen oder Losegeben des Vorsegels

Gaffeltakelung

Takelung, bei der das Segel durch ein nach hinten aufwärts gerichtetes Rundholz gesetzt wird

Gatter

mittels einer Zahnstange zu öffnendes flaches Eisenblech vor einer Öffnung im Schleusentor zur Regulierung des Wasserstandes in der Schleuse

Geिताue

Leine, mit deren Hilfe die unteren Steuerbord- und Backbordecken von Rahsegeln an die Rah herangeholt werden können

Genua

sehr großes, aus leichtem Tuch gefertigtes dreieckiges Vorsegel mit guter aerodynamischer Wirkung. Es tauchte erst-

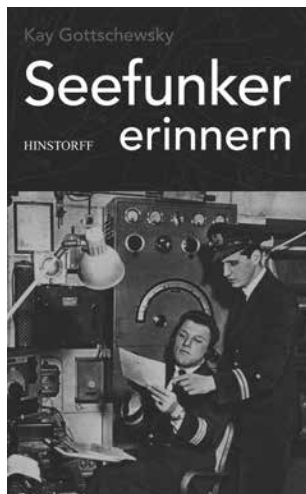
Kapitän Gerd Peters

- Geb. 1934 in Berlin-Neukölln
- 1950–1953 Lehre als Stahlschiffbauer
- 1953 Lehrer an der Betriebsberufsschule des VEB *Yachtwerft* Berlin; Instrukteur für Seesport der GST-Kreisleitung Berlin-Mitte
- 1954 Zweite, erfolgreiche Bewerbung zur Volkspolizei-See, Schüler an der Seeoffizierslehranstalt Stralsund
- 1960 ehrenhafte Entlassung aus der Volksmarine
- 1960/61 II. Nautischer Offizier und I. Offizier, Segelschulschiff WILHELM PIECK
- 1963 Seefahrtschule Wustrow, Sonderlehrgang A 6
- 1963 IV. Nautischer Offizier, MS VÖLKERFREUNDSCHAFT
- 1964 III. Nautischer Offizier, MS BERLIN; II. Nautischer Offizier, Fracht- und Lehrschiff HEINRICH HEINE
- 1965–1968 I. Offizier auf den MS HEINRICH HEINE, VÖLKERFREUNDSCHAFT und BOIZENBURG
- 1969 Kapitän, MS DRESDEN und MS BERLIN
- 1970 Nautischer Inspektor, Flottenbereich Asien/Amerika
- 1972–1981 ständiger Urlaubsvertreter als Kapitän des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT
- 1973 Oberinspektor für Schiffsführung beim Chefinspektor der DSR und Arbeitsgruppenleiter im Organisations-Stab zur Bildung des *Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft*
- 1974 Kapitän im Stab des Generaldirektors des Kombinats
- 1977 Leiter der Abteilung Schiffsführung in der Chefinspektion der DSR
- 1978 Hauptabteilungsleiter und Chefinspektor der Reederei, in Personalunion Leiter des Havariestabes der DSR
- 1980 Abteilungsleiter für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DSR, Pressesprecher des *Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft*
- ab 1989 Freier Journalist und Buchautor für Schifffahrt/Marienenwesen/Segelsport

Außerdem lieferbar



Gerd Peters | Meine seemännischen Fehler | 288 Seiten | 107 s/w-Fotos | Euro 14,99
ISBN 978-3-356-01481-5



Kay Gottschewsky | Seefunker erinnern | 208 Seiten | 30 s/w-Fotos | Euro 12,95
ISBN 978-3-356-01455-6



Hans-Hermann Diestel | Bootsleute erzählen | 208 Seiten | 54 s/w-Fotos | Euro 12,95
ISBN 978-3-356-01454-9



Hans-Hermann Diestel | Schiffsingenieure berichten | 208 Seiten | 36 s/w-Fotos | Euro 12,99
ISBN 978-3-356-01337-5