

Meine Gerd Peters
seemännischen
Fehler
und andere Geschichten



HINSTORFF



INHALT

Illegaler Landgang	9
Kleine Sünden werden sofort bestraft	13
Am Ruder	16
Der unklare Anker	20
Mein erster Bergelohn	23
Die Segelscheinprüfung	28
Das verunglückte Barkassenmanöver	33
Kollision mit der Ziegelgrabenbrücke	38
Das Luftsackschießen	45
Unter falscher Flagge	54
Grundberührung I	60
Das Feuerwerk	67
Grundberührung II	76
Das vermasselte Bergungsmanöver	85
Die Flottenparade	90
Damenbesuch	95
Der Wachoffizier auf der Royalrah	100
Nothafen Lauterbach	103
Die Schwarzmeer-Rettungsboot-Regatta	108
Schiffsort: Im Bergland des Jemens	115
Als „Springer“ auf der THOMAS MÜNTZER	118
Navigation mit unglaublich kurzem Bleistift	121
Maria del Carmen	125
Die gläserne Kuh	135
Die Gentleman-Prüfstelle	141
Verspätung vor Jalta	146
Schon am Kai „Beide Maschinen voll voraus!“	153
Kapitän contra Besatzung	156

Die neue Stewardess	177
Äquatortaufe	187
Nebel auf der Schelde	197
Begegnungen mit Admiral „Donnergroll“	202
Das Flaggschiff der Handelsflotte	220
Krawall in der Schatzkammer	228
Feuer auf dem Ro-Ro-Schiff ASCHBERG	234
Der Vorführeffekt	249
Segeln mit der SIVA	253
Auf eigenem Kiel	257
Motorstop im Nord-Ostsee-Kanal	262
Als Charteryacht-Skipper	265
Kapitänsmarotten	269
Kapitän Gerd Peters	281
Glossar	285

Illegaler Landgang

Mit dem Begehen von seemännischen Fehlern konnte ich nicht früh genug anfangen. Im Frühjahr 1939, ich war gerade fünf Jahre alt geworden, verkaufte mein Vater unsere weiße Wanderjolle und erwarb einen 17-qm-Jollenkreuzer. Das Boot hatte einen geklinkerten Rumpf aus Eiche, der Kajütenaufbau war nicht übermäßig gelungen, aber immerhin war das neue Schiff gegenüber der Jolle ein wesentlicher Fortschritt. Als Ausgleichervermessen, führte das Boot die Segel-Nr. C 665.

An einem Sonnabend waren meine Eltern mit mir erst am späten Nachmittag auf dem Clubgelände erschienen und deshalb nicht mehr in das Wochenende gesegelt. Wir lagen also am Steg des kleinen Segelclubs. Nach dem Abendessen, das wir im gemütlichen Cockpit eingenommen hatten, hatte ich gegen 19.30 Uhr in meiner im Vorschiff gelegenen Koje zu verschwinden. Meine Mutter machte mir die Schlafstätte bereit, stopfte mir die Decke zurecht, damit sie nicht verrutschte, wünschte mir eine gute Nacht und schloss die dünne



Unser geklinkerter Familienjollenkreuzer GERD, am Ufer der Großen Krampe mit Vorleine und Heckanker festgemacht, Sommer 1939

Holztür zwischen dem Vorschiff und dem Salon. Dann setzte sie sich wieder ins Cockpit zu meinem Vater, der in der Abendstille gedankenverloren seine Verdauungszigarette rauchte.

Ich hörte noch eine kleine Weile zu, wie meine Eltern sich leise unterhielten, dann schlief ich ein. Spät in der Nacht – als Kind hat man ja kein genaues Zeitgefühl – wurde ich aus irgendeinem Grunde wach. Vielleicht hatte mich die Sirene eines Dampfschleppers geweckt, denn das Boot bewegte sich unruhig in den Leinen und kleine Wellen klatschten sanft gegen die Bordwand. Ich horchte in die Kajüte, dort war alles still. Ich versuchte vorsichtig, die Holztür zum Salon zu öffnen, was mir aber nicht gelang. Meine Mutter hatte einen Vorreiber vorgeschoben. Das Gescheiteste wäre nun gewesen, sich wieder hinzulegen und weiterzuschlafen. Aber genau das tat ich nicht. Stattdessen rüttelte ich so lange an der Tür, bis das verhältnismäßig dünne Blech des Vorreibers nachgab und ich in den Salon blicken konnte. Die Kojen meiner Eltern waren aufgedeckt, aber niemand war an Bord. Das Bewusstsein, auf dem Boot in der Nacht allein zu sein, ängstigte mich. Ich kletterte ins Cockpit, aber auch da war niemand. Auf den Nachbarbooten war ebenfalls alles still und dunkel. Mir wurde unheimlich zumute. Ich musste meine Eltern finden. Also tapste ich, so wie ich war, im Schlafanzug und barfuß an Deck, erreichte das Vorschiff und schaffte es irgendwie, auf den Steg zu gelangen, dessen Konturen im schwachen Schein einiger weit entfernter Lampen gerade noch zu erkennen waren. Als ich das feste Ufer erreicht hatte, merkte ich, dass ich fror. Einerseits wegen der Nachtkühle, andererseits vor Einsamkeit. Ich lief den breiten Weg des Grundstückes weiter in Richtung Clubhaus. Clubhaus war eigentlich zu viel gesagt. Im Grunde gab es nur einen langgestreckten Bootsschuppen, an dessen zur Straße gerichteter Schmalseite man einige kleine Räume zur Aufstellung von Kleiderspinden, zur Aufbewahrung von Bootsinventar und als Sitzungsraum abgeteilt hatte. Dort angekommen sah ich: auch hier war alles dunkel und still. Auf dem ganzen Grundstück zeigte sich keine lebende Seele, nur die Bäume rauschten in der leichten Nachtbrise. Zielloos tapste ich weiter. Schließlich erreichte ich die an der Straßenpforte gelegene Villa des Grundstückbesitzers, der auf dem Gelände in einem anderen Gebäude auch eine kleine Fabrik betrieb. Er wohnte mit seiner

Familie im ersten Stock, aber auch dort war alles dunkel. Nur in der Kellerwohnung brannte Licht. Ich stolperte die Steintreppe herunter und rief nach meinen Eltern. Nach einigen zunächst vergeblichen Rufen musste mich wohl jemand gehört haben, denn die Tür öffnete sich und ich sah im Flurlicht das im Keller der Villa wohnende Ehepaar. Ich kannte die Leute, denn mit ihren Kindern hatte ich auf dem Grundstück schon einige Male zusammen gespielt. „Du suchst deine Eltern?“, fragte mich die Familienmutter. Ich konnte nur noch nicken. „Komm erst mal rein!“ Sie griff mich, setzte mich im Wohnzimmer aufs Sofa, wickelte mich in eine Decke, eine Tasse Milch zum Aufwärmen war schnell bereit. Während ihrer geschäftigen Handlungen hörte ich, wie sie zu ihrem Mann sagte: „Vater, komm mal, der Junge gehört zu den Seglern. Die sitzen bestimmt nebenan in der Kneipe. Geh doch mal hin und sag dort Bescheid.“

Sie hatte es zwar nur halblaut gesagt, aber bekanntlich hören Kinder vor allem das, was eigentlich nicht für ihre Ohren bestimmt ist. Dabei wusste ich, dass sie Recht hatte. Ich kannte die Kneipe. Meine Eltern hatten mich schon manchmal dorthin mitgenommen, wenn sie am Sonntagabend dort noch „zwei bis drei Straßenbahnen abwarteten“, um im Kreise der anderen Sportkameraden ein Bier zu trinken. Für mich gab es dann jedes Mal ein Getränk, das sehr entfernt nach Apfelsaft schmeckte und als „Sprudel“ bezeichnet wurde. Der Wirt, Herr Kürbis, war ein großer kräftiger Mann, der hinter der Theke zum weißen kragenlosen Hemd stets eine schwarze Weste trug und pausenlos Zigarren rauchte, während er die Biergläser spülte und wieder füllte.

Ich hatte meine Tasse Milch noch nicht ausgetrunken, da erschien bereits meine Mutter schreckensbleich in der Tür, sichtlich erleichtert, mich so munter und warm zugedeckt auf dem Sofa zu sehen. Ihr war der Schreck mächtig in die Glieder gefahren und vermutlich hatte sie sich längst ausgemalt, was mir hätte alles zustoßen können. Sie war noch dabei, sich bei den Eheleuten zu bedanken, als mein Vater erschien. Dann zogen wir zu dritt los, zurück zum Boot. Mein Vater trug mich. Meine Mutter wusch mir noch schnell die schmutzigen Füße, dann wurde ich wieder ins Bett gesteckt. Ich hörte noch, wie mein Vater in der Kajüte knurrte: „Das Türschloss hat er verbogen und den Lack verschrammt.“ Dann hörte ich nur noch meine Mutter.

Sie sprach leise, aber sehr energisch, ich verstand nur Bruchstücke. „Sei bloß still, der Junge hätte über Bord fallen und ertrinken können, was würdest du dann sagen. Mir war die Idee ja gleich nicht geheuer, ich war schon die ganze Zeit oben bei Kürbis so unruhig ... gerade noch mal gut gegangen ...“ Und dann hatte mich der Schlaf wieder übermannt.

Am Sonntagmorgen war von meinem nächtlichen Abenteuer nicht mehr die Rede. Erst beim Mittagessen sagte mein Vater: „Mutti und ich finden, dass du bald schwimmen lernen solltest. Wenn das Wasser ein bisschen wärmer wird, fangen wir an zu üben.“ Ich nickte nur, wusste ich doch, bis ich schwimmen konnte, würden meine Eltern mich nicht mehr allein an Bord lassen. Das war mal sicher.

Damenbesuch

Nachdem ich im November 1960 aus der Volksmarine entlassen war, machte ich zunächst bei meiner Mutter in Berlin einige Wochen Urlaub. Gleichzeitig sah ich mich nach einer neuen Beschäftigung um. Bei einem Bummel im Stadtzentrum Unter den Linden traf ich eines Tages einen alten Bekannten, Hans Möser. Er hatte nach Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik in Berlin-Köpenick den Seesport aufgebaut. Privat segelte er eine nationale 30-qm-Rennkielyacht.

„Na“, sagte er, „was treibst du dich denn hier herum? Ich denke, du bist bei der Marine.“

„Seit drei Wochen nicht mehr“, entgegnete ich. „Ich bin sozusagen auf Arbeitssuche.“

Als ich ihn fragte, was er denn jetzt mache, schlug er mir auf die Schulter und sagte: „Du bist für uns der richtige Mann. Ich bin nämlich inzwischen Abteilungsleiter für Seesport im Zentralvorstand der GST. Uns fehlt noch ein II. Offizier auf dem Segelschulschiff WILHELM PIECK. Wäre das nicht etwas für dich?“

Ich staunte ein bisschen, denn eigentlich konnte ich mir nicht vorstellen, dass ausgerechnet dem einzigen Rahsegelschiff der DDR ein Schiffsoffizier fehlen könnte. Junge Männer müssten sich doch darum reißen, an Bord dieses Schiffes Dienst zu tun, sagte ich.

„Na ja, das sollte man meinen“ äußerte Möser. „Aber weißt du, unser Problem ist, dass die Handelsschiffahrt kräftig aus- und aufgebaut wird. Die Deutsche Seereederei Rostock stellt laufend neue Schiffe in Dienst. Auch gebraucht gekaufte Einheiten sind dabei und du kannst dir sicher vorstellen, das ist jetzt für viele jüngere Offiziere ziemlich verlockend.“ Ich hatte noch einige Zweifel, die ich auch äußerte. Zwar konnte meine Segelerfahrung sich sehen lassen, aber an Bord eines Rahseglers hatte ich noch nicht gedient. Möser zerstreute meine Bedenken sofort. „Ach was“, sagte er, „was andere geschafft haben, das schaffst du auch. Weißt du was, du kommst morgen Vormittag zu uns nach Neuenhagen. Da sitzt der Zentralvorstand der GST. Dann stelle ich dich in der Kaderabteilung vor und wir besprechen alles Weitere.“

Um es kurz zu machen, ich folgte seinem Vorschlag, wurde angenommen und war mit Wirkung vom 15. Dezember 1960 II. Offizier der Schonerbrigg WILHELM PIECK, Heimathafen Greifswald-Wieck.

Meine Mutter bedauerte diesen Schritt. Sie hatte gehofft, ich hätte genug von der Seefahrt und würde zu Hause bleiben. Aber als ich ihr von dem Angebot, Segelschiffsoffizier zu werden erzählte, verstand sie mich sofort und versuchte nicht, mich zurückzuhalten. Außerdem wusste sie, dass es noch ein weiteres Argument auf meiner Seite gab, worüber wir aber nicht viel sprachen. Im Sommer des Jahres hatte ich eine Medizinstudentin von der Universität Greifswald kennengelernt. Wir fanden Gefallen aneinander und so passte beides, ein neues Berufsziel und eine private Neigung, gut zusammen. Auch meine Studentin freute sich, als ich plötzlich in Greifswald auftauchte. Damit hatte sie so schnell nicht gerechnet. Eigentlich hätten wir nun zufrieden sein können, aber, wie so oft im Leben, wachsen die Bäume nicht in den Himmel. Unser Problem war das Privatleben. Die Medizinstudentinnen der Universität wohnten jeweils zu zweit in einem Wohnheim am Marktplatz, das den schönen Namen „Nordischer Hof“ trug. Besuch durften die jungen Frauen wohl empfangen, aber nicht länger als bis 22.00 Uhr. Und wenn sie mit ihrem Fahrrad nach Greifswald-Wieck herausgeradelt kam, um mich an Bord zu besuchen, so galt dieselbe Uhrzeit als Besuchsende. Hinzu kam, dass der jeweils wachhabende Offizier in der Zeit seiner Wache keinen Privatbesuch empfangen durfte. Der Kapitän, damals war es Kapitänleutnant a.D. Gerhard Samuel, fuhr nach Feierabend nach Hause, er wohnte in Greifswald. Einen I. Offizier besaß das Schiff zu jener Zeit nicht. Wir waren nur zwei Nautiker an Bord, der III. Offizier, Hein Groß, und ich. Außerdem taten noch der Leitende Maschinist Kittler und der Oberbootsmann Willi Schmarbeck im Hafen Dienst als Wachoffizier. Praktisch hatte man also jeden vierten Tag ab 16.00 Uhr für 24 Stunden Wache. Im Winter 1960/61 hatten wir keine Lehrgänge zur Ausbildung an Bord. Die Segel waren abgeschlagen, die Stammbesatzung führte Überholungsarbeiten durch und bereitete die nächste Ausbildungsaison vor. Für mich hieß das in erster Linie, schnellstens den sogenannten Tampenplan auswendig zu lernen: immerhin über 100 verschiedene Leinen, mit deren Hilfe die Segel ent-



Das Segelschulschiff WILHELM PIECK im Hafen von Greifswald-Wieck

weder gesetzt oder geborgen wurden bzw. die bei den verschiedensten Manövern zu bedienen waren. Sie hatten alle spezielle Namen. Da gab es Gordinge, Geitau und Dumper, ferner Schoten, Brassens, Fallen und Niederholer, Flaggleinen und Beiholer. Sie waren nach dem Durchholen oder Fieren an Deck an langen Belegbänken stets an derselben Stelle festzumachen. Denn auch in dunkler Nacht durfte der Großstängestagsegelniederholer nicht mit der Großstagssegelschot verwechselt werden. Die verschiedenen Bezeichnungen und die Deckpositionen, wo man die Leinen finden konnte, musste jeder Seemann an Bord auswendig lernen, um die Segel jederzeit ohne Verzögerungen bedienen zu können. Ich machte mich also gründlich mit diesen Dingen vertraut. Ansonsten waren es ruhige Tage. Das Schiff lag wohlvertäut an den Pfählen des Wiecker Bollwerks, nicht weit von der damals wie heute beliebten Gaststätte „Utkieck“. Wenn an den Winternachmittagen die Dunkelheit hereinbrach, war dieser Hafenteil still und verlassen.

An einem nasskalten Februarabend 1961 kam das Fräulein cand. med. Sigrid Brandt mit ihrem Fahrrad nach Greifswald Wieck, um

mich zu besuchen. Sie lehnte das Rad gegen die Gangway, sprang leichtfüßig an Deck, klopfte kurz an meine Kammertür und freute sich sichtlich über die gelungene Überraschung. Dummerweise war ich an diesem Abend Wachoffizier, hatte aber nicht das Herz, meine Freundin bei diesem unwirtlichen Wetter wieder nach Hause zu schicken. Außerdem, ein bestimmter Aufenthaltsort war mir als Wachoffizier nicht vorgeschrieben. Ich hatte lediglich von Zeit zu Zeit mal einen Rundgang zu machen. Und so siegte denn die Liebe über die Pflicht. Als mein Damenbesuch sich kurz nach 22.00 Uhr auf den Heimweg machen wollte, brachte ich sie natürlich bis zur Gangway. Aber die Abschiedsumarmung fiel erst mal aus. Nervös blickte meine Freundin in der Nähe der Gangway umher. „Mein Fahrrad ist weg“, sagte sie dann. Na, das war eine schöne Pleite. Jetzt in der Dunkelheit, bei der Kälte und dem Nieselregen das Dörfchen Wieck oder den Wiecker Hafen nach einem verschwundenen Damenfahrrad abzusuchen, war alles andere als ein angenehmer Gedanke. Denn ein Diebstahl war zu dieser Jahres- und Tageszeit nicht zu vermuten. Es konnte sich höchstens um einen Schabernack handeln, vermutete ich. Ratlos blickte ich über das Deck unseres Schiffes. Aber an Bord werden sie das Fahrrad wohl nicht versteckt haben, dachte ich. So ganz langsam kam in mir der Verdacht hoch, dass an diesem Streich die Bootsmänner Stolle und Albrecht wohl nicht ganz unschuldig sein würden. Vielleicht wollten sie mich diskret auf die Verletzung der Wachordnung hinweisen. Das sähe ihnen ähnlich. Aber auch auf der Seeseite war nichts vom Fahrrad zu sehen. Ärgerlich ging ich wieder nach achtern. Fast gewohnheitsmäßig sah ich hinauf in die Takelage. Da entdeckte ich im trüben Schein der Laterne vom „Utkieck“ im Top des Großmastes eine Unregelmäßigkeit. Bei näherer Betrachtung stellte es sich heraus, dort hing – in fast 21 Metern Höhe – ein Fahrrad. Da ich meine Pappenheimer kannte, glaubte ich nicht, dass sie mit dem Rad bis oben aufgeentert waren. Dafür gab es einen bequemeren Weg, nämlich das Festmachen des Fahrrades an einer Flaggleine. Und wo die Flaggleine des Großtops zu finden war, das hatte ich in den letzten Tagen u.a. auch schon gelernt. Ich schritt also zur Steuerbord-Nagelbank des Großmastes, fand auch in der Dunkelheit die Flaggleine, gab ein bisschen Lose und siehe da, das Fahrrad im Masttop bewegte sich einige Zentimeter abwärts.

Nun war es eine Kleinigkeit, die Flaggleine wegzufieren. Wenige Sekunden später hatte ich das Fahrrad vorsichtig an Deck gesetzt. Da Sigrid inzwischen mächtig froh, hatte sie es eilig, sich zu verabschieden und nach Greifswald zurückzu trampeln. Dann klarierte ich die Flaggleine und beschloss, zur Tagesordnung überzugehen. Stolle und Albrecht grinsten mich am nächsten Tag zwar an, verloren aber kein Wort über diese Angelegenheit. Es dauerte lange Zeit, ehe sie ihren Streich zugaben.

Bleibt noch nachzutragen: Einige Jahre später wurden beide zur Seefahrtsschule nach Wustrow delegiert und bestanden die Prüfungen als Kapitän auf kleiner Fahrt mit Erfolg. Stolle kam zurück auf die WILHELM PIECK und fuhr einige Jahre als nautischer Offizier, bis er schließlich der letzte Kapitän dieses Schiffes wurde. In der Wendezeit war es auch sein Verdienst, dass das Schiff als „Schiff der Jugend“ in den Besitz der Stadt Greifswald überging. Bis zum Ruhestand blieb er als Kapitän an Bord.

Albrecht fuhr bis zu seinem Ruhestand als Kapitän eines Forschungsschiffes zur See.

Der Vorführeffekt

Fast das ganze Jahr 1980 über lag die VÖLKERFREUNDSCHAFT wegen größerer Reparaturen in der Mathias-Thesen-Werft in Wismar. Infolgedessen wurde ich als Urlaubsvertreter für den Stammkapitän nicht gebraucht. So konnte ich mich anderen beruflichen Aufgaben widmen. Da mein Chef, Kapitän Roland Hafenrichter, nach seinem Zusatzstudium die Funktion des Chefinspektors der DSR wieder übernommen hatte, entsprach ich einem Wunsch des Generaldirektors und übernahm die Aufgaben des Leiters der Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit im Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft, Deutfracht/Seereederei Rostock. Damit fiel mir die Verantwortung für die gesamte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit nicht nur der DDR-Handelsflotte, sondern auch der Technischen Flotte, für die drei Seehäfen und weitere Kombinatbetriebe zu. Obgleich es eine Abteilung Wirtschaftswerbung gab, die für alle Werbeaktivitäten im In- und Ausland einschließlich der Bundesrepublik tätig war, so oblag mir doch gemäß Funktionsplan die Verantwortung für die fachliche Richtigkeit aller Aussagen in den Werbebroschüren, -filmen, -annoncen sowie auf Ausstellungen und Messen. Dass meine Abteilung auch zuständig war für die tägliche Erarbeitung der sogenannten Funkpresse, d.h. die Zusammenstellung von politischen, Wirtschafts- und Kombinatnachrichten auf jeweils dreieinhalb Seiten, die über Rügen Radio an alle Schiffe ausgestrahlt wurde, sei nur am Rande erwähnt.

Es gab also genug zu tun. Zum Sommerbeginn 1980 war für mich noch nicht zu erkennen, ob ich meinen Jahresurlaub zum gewünschten Zeitpunkt würde nehmen können. Darum nutzten Jutta und ich wenigstens die Pfingsttage für einen Kurzurlaub in einem Ferienhaus in Bliesenrade am Bodstedter Bodden. Es war ihre Idee und ich gebe zu, dass mir der Vorschlag hauptsächlich deshalb gefiel, weil uns dort eventuell ein Segeldingi zur Verfügung stehen würde. Gleich am ersten Morgen nach dem Frühstück, bei bedecktem Himmel war es nicht allzu warm, verführte uns eine mäßige Brise dazu, das Dingi auszuleihen und auf den Bodden hinauszusegeln. Da derartige



*Der Autor beim Segeln im Dingi
vor Bliesenrade*

Kleinfahrzeuge im Allgemeinen für den Transport von drei Personen ausgelegt sind, konnte man das mit einem Steckschwert und einer Segelfläche von etwa 5 qm versehene Dingi zu zweit gut segeln. Ich saß an der Pinne und führte die Großschot. Eine Fock gab es nicht, so dass Jutta es sich im Vorderteil des Dingis bequem machen konnte. Vergnügt schipperten wir bei leicht achterlicher Brise über den Bodden. Bei der herrschenden westnordwestlichen Windrichtung konnten wir einen Kurs nach Bodstedt gut anliegen. Als wir näher kamen, war festzustellen, dass nur wenige der dort beheimateten Zeesboote (ehemalige Fahrzeuge der Boddenfischer, die inzwischen zu Charakteryachten bzw. Traditionsseglern umgewandelt worden sind) im Hafen lagen. Also entschlossen wir uns zum Einsteuern und machten am niedrigen Holzbollwerk an der Luvseite des Hafens fest. Das Segel wurde aufgetucht und wir gingen an Land, um ein wenig herumzubummeln.

Als wir nach einer guten Stunde wieder an Bord gehen wollten, zögerte Jutta einen Augenblick, da ihr die Schaukelbewegungen des Dingis nicht so recht gefielen. Mit meiner ganzen seemännischen Autorität als Kapitän auf großer Fahrt bemühte ich mich, ihre Besorgnisse zu zerstreuen und erklärte großartig: „Also, pass auf, ich zeig dir mal, wie man vom Bollwerk oder Steg aus so ein kleines Din-



Der soeben dem Hafenwasser entstiegene Skipper des Dingis macht beim Losmachen des Segels keinen fröhlichen Eindruck.

gi betritt.“ Ich machte die Achterleine des Dingis los, so dass das Boot nur noch mit dem Vorderstevan am Bollwerk fest war und somit klar zum Segel setzen genau im Wind stand. Dann setzte ich einen Fuß auf das sehr kleine Vorderschiff und im Bestreben, mich schnell um den Mast herum zu bewegen, um in die Mitte des Bootes zu gelangen, war ich nicht schnell genug: Das Boot legte sich blitzartig auf die Seite und um sein Kentern zu vermeiden, musste ich den Mast, an dem ich Halt gesucht hatte, loslassen und klatschte rückwärts in das Hafenwasser, während das Dingi sich wieder aufrichtete, als sei nichts geschehen. Zu meiner Überraschung betrug die Wassertiefe an dieser Stelle nicht einmal einen Meter, so dass ich kurz darauf neben dem Boot im Wasser stand. Es gelang mir, am Bollwerk eine Stelle zum Hochklettern zu finden und so stand ich dann tiefend und erbärmlich frierend wieder an Land. Beim zweiten Anlauf, auf alle Tricks und Kunststücke verzichtend, gelang es mir, vom Bollwerk aus gleich in die Mitte des Bootes zu treten und Jutta ebenfalls an Bord zu bekommen. Dann setzte ich das Segel, wir warfen los und verließen den Hafen. Glücklicherweise hatte so gut wie niemand mein Missgeschick beobachtet. So segelten wir denn wieder auf den Bodden hinaus, um die Rückfahrt anzutreten. Eine kleine Winddrehung hatte aber bewirkt, dass wir nun nicht einen graden Kurs steuern konnten,

sondern aufkreuzen, also einen Zickzack-Kurs gegen den Wind steuern mussten. Der Wind hatte klein wenig aufgefrischt, gelegentlich gab es ein paar Regentropfen und da ich nun vor Kälte und Nässe zitternd am Ruder saß, war die Rückfahrt keine vergnügliche Angelegenheit. Als wir in Bliesenrade ankamen, blieb uns nur noch übrig, das Boot wieder abzutakeln und an Land auf einer Wiese vorschriftsmäßig zu lagern. Dann konnte ich mich endlich in unseren Bungalow zurückziehen. Jutta versorgte mich schnellstens mit heißem Tee und einer warmen Mahlzeit, steckte mich zum Aufwärmen ins Bett und diese sorgfältige Pflege bewirkte, dass ich mir nicht einmal einen Schnupfen holte.

Als Jutta mich triefend in dieser für mich peinlichen Situation fotografierte, war ich nicht gerade begeistert und brachte das auch zum Ausdruck. Damals ahnten wir nicht, dass wir 30 Jahre später über dieses Foto lachen würden.

Kapitän Gerd Peters

- Geb. am 1934 in Berlin-Neukölln
- 1949 Eintritt in die Jugendabteilung der Tourensegler Sportgemeinschaft Berlin-Schmöckwitz
- 1950–1953 Lehre als Stahlschiffbauer in der Yachtwerft Karl Mathan, Berlin-Köpenick
- 1952 Segelschein „B“ für ortsnahe Küstenfahrt der Sektion Segeln. Bewerbung zur Offiziersschule der Volkspolizei-See, abgelehnt wegen Verwandtschaft in Westberlin und Frankreich
- 1953 Lehrer für Fachkunde, Fachrechnen und Fachzeichnen 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
- 1958 Staatsexamen, Obermeister (Oberfeldwebel) der Seestreitkräfte, danach Kommandant eines Minenräumboots
- 1960 ehrenhafte Entlassung aus der Volksmarine
- 1960/61 II. Nautischer Offizier und I. Offizier, Segelschulschiff WILHELM PIECK
- 1963 Seefahrtsschule 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
- 1970 Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Führungsgruppe des Generaldirektors der Deutschen Seereederei Rostock
- ab 1971 Mitglied der Schiffercompagnie zu Stralsund
- 1972–1981 ständiger Urlaubsvertreter als Kapitän des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT
- 1973 Oberinspektor für Schiffsführung beim Chefinspektor der Deutschen Seereederei Rostock und Arbeitsgruppenleiter im



Atan 29

Organisations-Stab zur Bildung des Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft

- 1974 Kapitän im Stab des Generaldirektors des Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft
- 1974 Gründungsmitglied des DDR-Arbeitskreises für Schifffahrts- und Marinegeschichte beim Schifffahrtsmuseum Rostock
- 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, in Personalunion Pressesprecher des Kombinats Seeverkehr und Hafenwirtschaft
- 1988 Auf eigenen Wunsch Entlassung aus der DSR und Abberufung als Kapitän der Handelsflotte durch den Minister für Verkehrswesen der DDR
- ab 1989 Freier Journalist für Schifffahrt/Marinewesen/Segelsport
- ab 1991 Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte
- 1995 Buchveröffentlichung „Der Nord-Ostsee-Kanal“
- 1998 Buchveröffentlichung „Typ IV – die legendären Frachter der DSR“
- 1998 Mitglied im Typ-IV-Verein e.V. und Gründungsmitglied des Deutschen Journalisten-Verbandes in Mecklenburg-Vorpommern
- 2005 Buchveröffentlichung „Vom Urlauberschiff zum Luxusliner“

Nebenberufliche Tätigkeit

- 1972–1991 Moderator und Autor im Fernsehen der DDR, Sendereihe „Logbuch der Seefahrt“ und „Musik und Snacks vorm Hafen“
- 1972 Fachberater und Mitautor der zehnteiligen DDR-Fernsehspielfilm-Serie „Zur See“

Bild links: Kapitän Gerd Peters. Ölbild/Spachteltechnik von Alfred Frisch, Zwickau (1932–1981)

- 1974 Dokumentarfilmszenarist und Moderator von „Hart am Wind“, 45-Minuten-Film über die Großsegler-Regatta Kopenhagen–Gdynia der Sail 1974
- 1975 „Dunkle Segel am Sund“, 45-Minuten-Film über die letzten Segelfischer (Zeesboote) auf den Boddengewässern Mecklenburg-Vorpommerns
- 1976 Auszeichnung mit dem „Goldenen Lorbeer“ des DDR-Fernsehens
- 1984 „Silberner Lorbeer“
- 1986 Fachberater für die Dreharbeiten der DEFA in der Gemeinschaftsproduktion mit der Schweizer CSM Kabel-TV-Vertrieb AG „Sansibar oder der letzte Grund“, Regie Bernhard Wicki
- Fachbeiträge in der Schifffahrts- und Segelsportpresse

Glossar

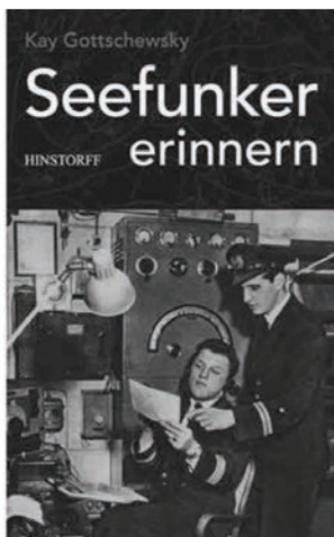
Ankerspill	Vorrichtung zum Herablassen und Aufhieven der Anker
Auffieren	Lockern einer Leine
Auftoppen	Senkrechtstellen
Ausgleichskreuzer	klassenabweichende Yacht, die bei Regatten einen Zeitbonus oder -malus erhält
Barkasse	größeres Motorboot
Baumschere	klappbare Stütze des Großbaumes
Dalbe	in den Grund gerammter Pfosten zum Festmachen von Wasserfahrzeugen
Dingi	kleines Beiboot
Ducht	Sitzbank in offenen Booten
Fieren	Tau ablaufen lassen, herablassen
Flunke	Schaufel des Ankers
Fock	Vorsegel
Freibord	Abstand zwischen Wasserlinie und Deckshöhe
Gaffelgetakelt	konservative Segelart, bei der das Segel durch einen schräg vom Mast nach oben geführten Baum, die Gaffel, gehalten wird
Gaffelslup	einmastige Yacht mit Gaffelsegel
Gösch	kleine rechteckige Nationalflagge am Bug
Großschot	Flaschenzug (Talje) zum Bedienen des Großsegels
Jolle	kleines einmastiges Boot
Klampe	Holz- oder Metallstück zum Festmachen von Tauen
Klaufall	eines der Tauen zur Bedienung des Gaffelsegels
Krähenest	Ausguck am Schiffsmast
Krängung	seitliche Neigung des Schiffes
Lafette	Untergestell für Geschütze
Last	Vorratsraum
Lee	dem Wind abgewandt
Luv	dem Wind zugewandt

Marssaling	Plattform als Abschluss des Untermastes
Maststuhl	Vorrichtung zum Aufstellen bzw. Legen des Mastes
MS	Motorschiff
Oesen	Entfernen von Wasser aus kleinen Booten
Pardune	Tau, das die Masten oder Stangen nach hinten hält
Persenning	Schutzbezug
Piekfall	eines der Tauen zur Bedienung des Gaffelsegels
Pinne	Hebelarm am Steuerruder
Plicht	offener Sitzraum hinten im Boot
Pütz	Eimer
Quartermeister	bewährter Vollmatrose im Rang eines Unteroffiziers, der als Rudergänger und zum Brückendienst eingesetzt ist
Reihleine	Leine zum Festhalten des Großsegels am Mast
Riemen	Ruder
Rollen	Schwingungen des Schiffes um seine Längsachse
Royalrah	oberste Rah (Querstange) am Mast
Schäkel	eiserner Schraubbügel zum Verbinden von Tauen und Ketten
Schapp	Schrank oder Fach
Scherdrache	Stahlkörper zum Führen eines Minensuchgerätes
Schott	wasserdichte Trennwand
Skythen	nordiranisches Reitervolk
Stag	Tau zum Verspannen eines Mastes
Staken	Stange zum Schieben von Flößen und Kähnen
Stander	kurze dreieckige Flagge
Stelling	an Seilen hängendes Brettgerüst zum Arbeiten an der Bordwand
Steven	balkenartiger aufrechter Endträger des Schiffes
Stropp	kurzes Tau mit Ring oder Schlinge
Tabatiere	Schnupftabakdose
Tampen	Tau- oder auch Kettenende
Vertenskreuzer	Nationaler 30-m ² -Einheits-Kreuzer des DSV, konstruiert 1936 von Karl Vertens
Vorreiber	Hebel zum Verschließen des Schotts

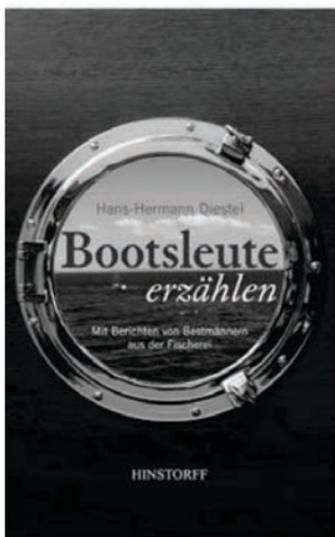
Außerdem lieferbar



Anke Peters | Kapitäne erzählen | 208 Seiten | 40 s/w-Fotos | Euro 9,90
ISBN 978-3-356-01151-7



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