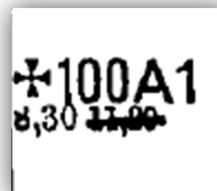
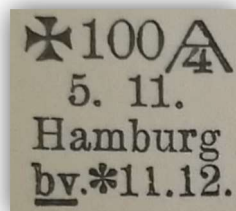


4 DIE PEKING IM DETAIL

Schon während der Bauphase von Schiffsneubauten wurde darauf geachtet, dass vorgegebene Gütekriterien der Reedereien seitens der Bauwerften eingehalten bzw. umgesetzt wurden. Außerdem wurden Schiffe von Klassifikationsgesellschaften klassifiziert, um die Seetauglichkeit und somit auch die Zuverlässigkeit der Schiffe festzustellen. Die PEKING war doppelzertifiziert, das bedeutet, dass das Schiff sowohl das Klassifikationszertifikat GL+100A L des Germanischen Lloyds als auch das Klassifikationszertifikat +100 A 1 des Lloyds Register of Shipping hatte. Die Aufschlüsselung der Klassifikation des Germanischen Lloyds gibt folgende Informationen preis: GL bedeutet, dass das Schiff vom Germanischen Lloyd klassifiziert worden ist. Das hanseatische Kreuz (manchmal auch als Malteserkreuz bzw. Pluszeichen dargestellt) zeigt an, dass der Schiffskörper und die Schiffsausrüstung unter der Aufsicht und nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut und alle Werkstoffe und Bauteile dementsprechend überprüft wurden. Die Zahl 100 bedeutet, dass der Schiffkörper zu 100 Prozent den Statuten der Bauvorschrift des GL entsprach. Das Zeichen A gibt an, aus welchem Material das Schiff gefertigt wurde – A steht für Stahl. Das Intervall der periodischen Besichtigungen (hier 4 Jahre) wird durch die Zahl unter dem waagerechten Strich von "A" angezeigt. Der Buchstabe L schließlich gibt Auskunft darüber, dass das Schiff für "Große Fahrten" geeignet ist.



4.1 TECHNISCHE DATEN

4.1.1 HAUPTABMESSUNGEN

Länge über alles:	115 Meter
Länge Lpp ¹ :	96,01 Meter
Breite:	14,40 Meter
Tiefgang (max.)	7,24 Meter
Tiefgang (leer)	4,60 Meter

Verdrängung:	6280 Tonnen, davon entfallen etwa 1600 Tonnen auf das Schiffsgewicht.
--------------	---

¹ Lpp - die Länge zwischen den Loten, Mitte Ruderschaft und Schnittpunkt der Wasserlinie am Vorsteven auf der Konstruktionswasserlinie



Vermessung:




Vor dem Umbau 1926/27	3100 Bruttoregistertonnen	8778m ³
Nach dem Umbau	3191 Bruttoregistertonnen	9035m ³
	2882 Nettoregistertonnen	8156 m ³

Tragfähigkeit: bis zu 4700 Tonnen

Masthöhe: über Deck: 51 Meter
 über Kiel: 62 Meter
 über Wasserlinie: 54 Meter

4.1.2 ANTRIEB

Die PEKING ist mit einem Standardrigg als Viermastbark getakelt. Sie führt neben den Unterrahmen doppelte Mars- und Bramrahen sowie Royals. Das Schiff trägt insgesamt 34² Segel mit 4100 m² Tuch.

-  18 Rahsegel
-  3 Besansegel
-  13 Stagsegel

Die PEKING hat keine Antriebsmaschine.

4.1.3 BESATZUNG:

Als Frachtsegler 1911 – 1927	31 Personen
Als frachtfahrendes Schulschiff (ab 1928)	31 Personen plus 43 Personen see-männischer Nachwuchs

² In der Ausgabe 5 wurde die Anzahl auf 32 Segel reduziert. Es sind nur 11 Stagsegel, das Großroyalstag- und das Kreuzroyalstagsegel fehlte auf der PEKING.

4.2 UNTERSCHIEDUNGSSIGNAL

Mit dem Unterscheidungssignal wird ein Schiff eindeutig identifiziert; gleichzeitig ist es auch Rufzeichen im Seefunkdienst.

Bis 1870 führten die Schiffe zur Erkennung im Vortopp eine ihnen zugewiesene Nummernflagge. Diese wurde später durch ein Unterscheidungssignal, welches nach den Bestimmungen des Internationalen Signalbuches (1870) aus einer Kombination von vier Buchstabenflaggen bestand, ersetzt (KLINGBEIL, 2011, 117).

Die PEKING hatte zwischen 1911 und 1926 das Rufzeichen RQTD und zwischen 1927 und 1932 das Rufzeichen RDFT.



Unterscheidungssignal RQTD (1911 - 1926)



Unterscheidungssignal RDFT (1927 – 1932)



4.3 DER RUMPF

4.3.1 ALLGEMEINES

Der Rumpf bildet die Hülle eines Schiffes. Er ist vorne am Bug und achtern am Heck zumeist strömungsgünstig geformt. Im Mittschiffsbereich ist der Rumpf von frachtfahrenden Segelschiffen so konzipiert, dass er möglichst viel Platz für die Ladung bietet. Der gesamte Rumpf war ursprünglich eine Nietkonstruktion aus weichem Siemens-Martin-Stahl³.

Er muss so konstruiert sein, dass er einen tiefen Schwerpunkt hat, um dem gesamten Schiff auf See ein gutes Wiederaufrichtungsvermögen zu verleihen.

Länge läuft!⁴ – Bei Schiffen wie der PEKING wird die Maximalgeschwindigkeit durch die Rumpfgeschwindigkeit begrenzt. Die Rumpfgeschwindigkeit hängt von der Länge der Wasserlinie eines Schiffes ab und wird nicht durch die Breite und Höhe des Rumpfes, und ebenso wenig durch die Antriebsleistung bzw. die Segelfläche bestimmt. Bei längeren Schiffen ist die Rumpfgeschwindigkeit folglich höher als bei kürzeren.

Wird die Rumpfgeschwindigkeit erreicht, fährt das Schiff gegen die eigene Bugwelle an. Bug- und Heckwelle überlagern sich (Interferenz) zudem, daher sinkt das Heck in ein Wellental und das Schiff muss gegen seine selbst erzeugten Wellen aufwärtsfahren. Auch mehr Segelfläche, bzw. mehr Antriebsleistung durch Maschinenkraft lässt das Schiff nicht schneller fahren, es erhöht sich lediglich die Bugwelle. Im Fall der PEKING beträgt die theoretische Rumpfgeschwindigkeit in etwa 23 Knoten, ihre tatsächliche Höchstgeschwindigkeit wird mit 17 Knoten angegeben.

Bei modernen Schiffen ist immer wieder ein sogenannter Wulstbug zu sehen. Dieser macht es möglich, die Rumpfgeschwindigkeit zu überschreiten.

Für Segelschiffe ist ein Wulstbug (der seine Wirkung nur unter speziellen und stabilen Bedingungen entfalten kann) jedoch ungeeignet, da diese wetterbedingt oft ihre Trimnung ändern und häufig ihre Geschwindigkeit anpassen müssen.

4.3.2 DER RUMPFaufbau

Der Rumpf der PEKING ist als Verdränger konstruiert, das bedeutet, dass das Unterwasserschiff stets, im Gegensatz zu Gleitern, die sich aus dem Wasser heben, im Wasser liegt. Das Schiff hat zwei durchgehende stählerne Decks - Das Hauptdeck und das Zwischendeck.

Das Rückgrat des Schiffsrumpfes bildet der Kiel.

Das Kielschwein, ein durchgehender, parallel zum Kiel verlaufender, Träger vom Bug bis zum Heck, verleiht dem Rumpf Längssteifigkeit, außerdem sind die Mastspuren⁵ auf dem Mittelkielschwein montiert. Die Mastspuren sind seitlich durch zwei vertikale

³ Siemens-Martin-Stahl, benannt nach den Brüdern Siemens und dem Franzosen Martin, war besonders hochwertiger und teurer Stahl, der in speziellen Ofen hergestellt wurde. Dieses Verfahren wurde bis in die 1960er angewandt.

⁴ Im modernen Schiffbau hat diese Redewendung keine Bedeutung mehr.

⁵ Mastspuren – eine Halterung für den Mastfuß.

Längsplatten, welche mit drei bis vier Spanten vernietet sind, unterstützt (KAISER 2018, 16).

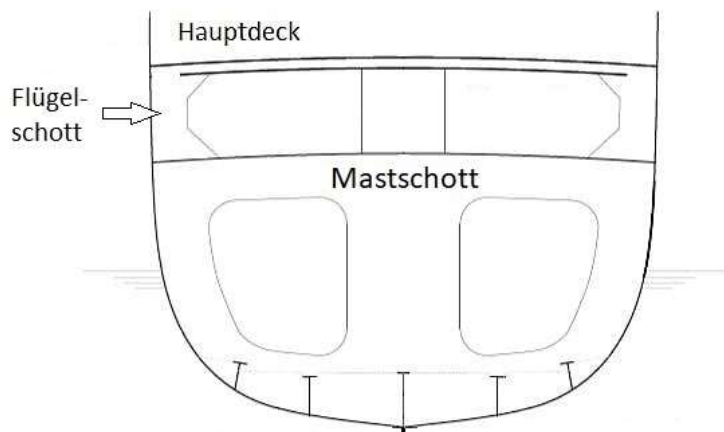
Der Rumpf ist, wie zur damaligen Zeit üblich, in Querspantenbauweise erbaut. Die meisten der 156 Spanten der PEKING sind an das Kielschwein montiert und bilden das Gerippe / Gerüst des Schiffes.

An den Spanten ist die Außenhaut des Schiffes in Form von Plattengängen vernietet.

Am Bug wurde auf Spant 140 ein Kollisionsschott eingebaut. Es ist komplett wasserdicht und reicht vom Kiel bis hoch zum Hauptdeck. Beim Bau des Schiffes wurde die Wasserdichtigkeit geprüft, indem man die gesamte Vorpiek⁶ mit Wasser füllte. Auf Anordnung des Eigners wurden die Platten des Schotts, die mindestens die Stärke der damaligen Vorschriften des Germanischen Lloyds und des Englischen Lloyds entsprechen mussten, noch mit Stahlprofilen verstärkt.

An Spant 46, 84 und 122 wurden im Unterraum offene Mast-schotte und im Zwischendeck Flügelschotte eingebaut. Alle drei Schotte sind etwa 3,80 Meter hinter dem Vor-, dem Groß- und dem Kreuzmast angeordnet (BEHR 2020).

Sie geben der Rumpfstruktur genügend Steifigkeit gegen zum Beispiel Torsionsbelastungen durch schräg anlaufende See von vorne. Des Weiteren nehmen sie die Zugkräfte der Wanten und Pardunen auf und wirken einer Verformung des Rumpfes entgegen. Diese Kräfte treten auch nur immer einseitig auf, entweder Backbord oder Steuerbord (ebd.).



Beispiel Mastschott 122

Am Heck, auf Spant 8 ist ein weiteres Verstärkungsschott eingebaut. Es reicht vom Kiel bis hoch unter das Hauptdeck. Im Gegensatz zum vorderen Kollisionsschott musste dieses jedoch nur im Unterraum wasserdicht ausgeführt sein. Geprüft wurde dies auf die gleiche Weise wie am Bug, man füllte das Heck des Schiffes mit Wasser und stellte somit die Wasserdichtigkeit sicher.

Nach dem Umbau zum frachtfahrenden Segelschulschiff diente der wasserdichte Unterraum als zusätzlicher Frischwassertank für die Schiffsjungen, die in der verlängerten Poop untergebracht waren.

Der Raum zwischen Spant 8 und Spant 140 konnte in voller Länge als durchgehender Laderaum genutzt werden obgleich dieser im Unterraum als Laderaum 1 – 4 und im Zwischendeck als Laderaum 5 – 8 bezeichnet wurde. Insgesamt ist der Laderaum etwa

⁶ Die Räumlichkeiten vor dem Kollisionsschott. Sie werden zumeist als Lagerraum für Werkzeuge und Ersatzteile genutzt.



83 Meter lang, 14 Meter breit und 7 Meter hoch. Das entspricht einem Ladevolumen von 2882 NRT, also einem Raummaß von 8156 m³.

4.3.3 DIE PLATTENGÄNGE

4.3.3.1 DER PLATTENGANG

Als Plattengang bezeichnet man die einzelnen aneinander genieteten Stahlplatten die sich über die gesamte Länge des Schiffes ziehen und die Außenhaut des Schiffes bilden. Üblicherweise werden die Plattengänge der PEKING beginnen am Kiel als Gang A bis Gang O bezeichnet.

4.3.3.2 DER SCHERGANG

Der Schergang (Gang M) ist gegenüber den anderen Plattengängen deutlich stärker ausgelegt. Ein Schergang stößt zumeist gegen ein Deck. An diesem speziellen Gang sind auch die Wanten und Pardunen angebracht über die die auftretenden Kräfte aus der Takelage in den Rumpf geleitet werden. Gemäß der laeiszschen Bauvorschrift ist dieser Gang um 1,3 mm stärker als es die damaligen Vorschriften forderten.

Der Schergang der PEKING hat eine Plattenstärke von 23 mm.

4.3.3.3 DER KIELGANG

Der Kielgang ist der erste Plattengang (Gang A) neben dem Kiel am Boden des Rumpfes. Die Plattengänge im Bodenbereich verlaufen zumeist nicht bis zum Bug oder Heck des Schiffes weshalb sie auch als verlorene Gänge bezeichnet werden. Auf der PEKING und PASSAT gibt es jedoch keine verlorenen Plattengänge, durch die Reduzierung der Anzahl der Plattengänge (2 weniger als PETSCHILLI) konnte darauf verzichtet werden.

4.3.3.4 DER KIMMGANG

Als Kimmgang wird der Plattengang in Höhe der Kimm bezeichnet. Die Kimm ist der Übergangsbereich zwischen dem Schiffsboden und den Seitenwänden eines Schiffsrumpfes.

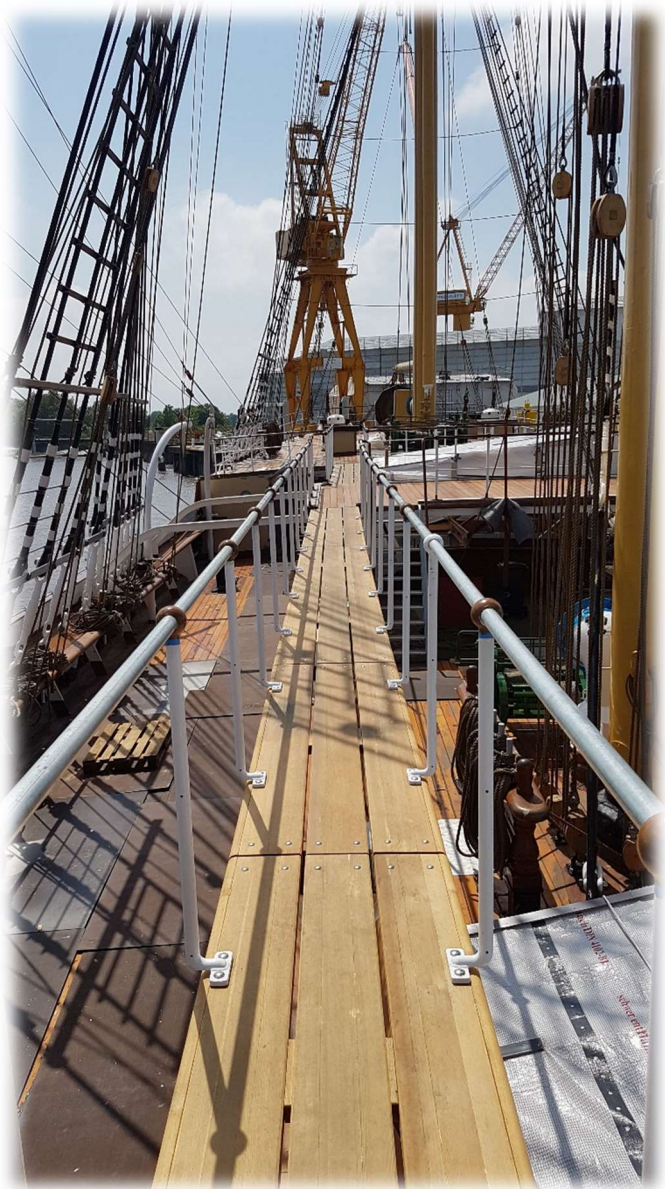
4.3.4 DAS DREIINSELSCHIFF

Die PEKING ist wie viele andere große Frachtsegler ein Dreinselschiff. Sie verfügt am Bug über eine Back, Mittschiffs über ein Brückendeck und am Heck über ein Poopdeck. Diese auf dem Hauptdeck befindlichen Aufbauten die über die volle Breite des Schiffes gehen bieten keine seitliche Passiermöglichkeit.

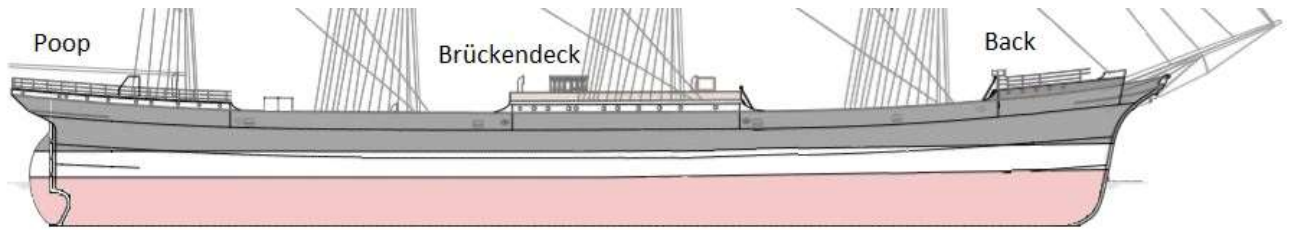
Je eine Laufbrücke führt von der Back zum Brückendeck, vom Brückendeck über das Kompassdeck und zum Poopdeck (Auf der Zeichnung nicht dargestellt). Laufbrücken wurden installiert, damit sich die Besatzung eines Segelschiffes auch bei widrigen Bedingungen, wie beispielsweise stürmischer See, sicher über das Schiff bewegen konnte. Die Laufbrücken sollten unter anderem die Gefahr minimieren, bei überkommender See über Bord gespült zu werden, oder auf dem glatten Deck auszurutschen und sich dadurch schwer zu verletzen.

Der entscheidende Vorteil des Dreinselschiffs gegenüber einem Glattecker⁷ (vgl. POMMERN Mariehamn) lag darin, dass die Unterkünfte und die Wirtschaftsräume auf das Oberdeck verlagert werden konnten und so mehr Raum für Ladung zur Verfügung

stand. Auch schützten die Aufbauten die Mannschaft vor überkommender See; die Positionierung des Hauptsteuerstands auf dem Brückendeck hatte zudem den positiven Effekt, dass das gesamte Schiff vom Steuerstand aus besser überblickt werden konnte, die Kommunikation untereinander vereinfacht wurde und die Kommandokette effizienter umzusetzen war.



⁷ Als Glattecker bezeichnet man als Volldeckschiffe ohne Aufbauten. Gemäß der damaligen Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften mussten Segelschiffe über 32 Meter jedoch über ein Poopdeck verfügen.



Das Dreiinselschiff

4.3.5 DER RUMPF HEUTE

Der Rumpf wurde im Rahmen der Restauration in den Zustand von 1927 zurückversetzt.

Außen am Rumpf sieht man deutlich die Spuren der Vergangenheit. Die wieder zugegeschweißten Bullaugenöffnungen aus der Zeit als ARETHUSA sind sehr gut zu erkennen. Auch lassen sich die neu eingeschweißten Platten anhand der glatten Oberfläche identifizieren, hier waren die Korrosionsschäden zu stark.

Weiter oben an der Bordwand sind aber auch die Zeitzeugen an große Flächen der Plattengänge zu sehen – die Rostnarben. Sie zeugen von einem langen und bewegten Schiffsleben.



Die Bordwand heute

4.3.5.1 FREIBORDMARKE

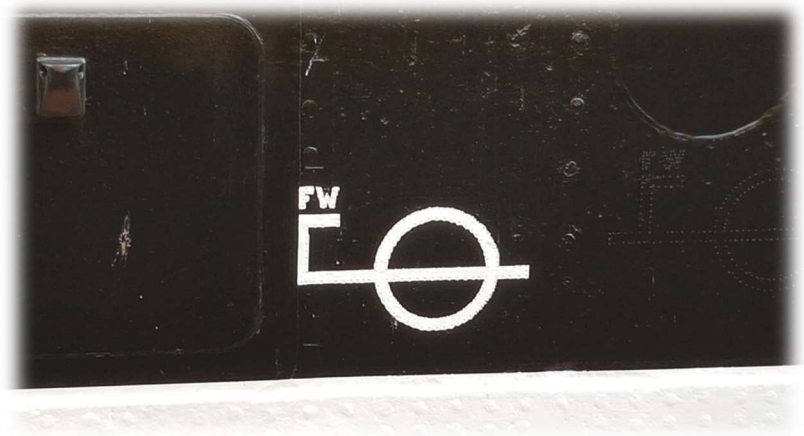
Etwa mittschiffs sind beidseitig die Freibordmarken angebracht.

Die Freibordmarke ist ein durch Ausschweißen dauerhaft angebrachter Ring im Durchmesser von 300 mm. Er ist mittig mit einem 25mm breiten waagerechten Strich durchzogen. Gewöhnlich sind zwei Buchstaben über dem waagerechten Strich angebracht. Es sind die Kürzel der jeweiligen Klassifikationsgesellschaft, z.B. GL für den Germanischen Lloyd. Dieser waagerechte Strich zeigt die maximale Eintauchtiefe bei voller Beladung des Schiffes an. Da die PEKING heute keine Klasse hat entfallen die Kürzel der Klassifikationsgesellschaft

Über der Freibordmarke ist ein 300 mm langer und 25 mm breiter Decksstrich angebracht. Er gibt die Höhe des Freiborddecks⁸ an.

4.3.5.2 DIE LADEBORDMARKE.

Auf Segelschiffen ist nur die Frischwasser- und die Winter-Nordatlantik Lademarke (WNA) angebracht. Da die PEKING nicht in See geht und somit auch keine Klassifikation benötigt, entfallen die Kürzel der Klassifikationsgesellschaft und die WNA.



4.3.6 DIE LADEPFORTEN

Im Laderaumbereich sind außen am Rumpf noch vier (je zwei Steuer- und Backbord) Ladepforten zu sehen. Jede hat eine Größe von 81 x 71 cm. Die Ladepforten an Backbord und Steuerbord sind versetzt angeordnet. Die Pforten wurden beispielsweise in Chile, wo die Beladung auf Reede⁹ erfolgte, genutzt, um Sackware, die für die Trimmung des Schiffes benötigt wurde, über eine Talje, welche an einem Ring über der verschließbaren Luke befestigt wurde, in das Schiff zu hieven¹⁰.

⁸ Freiborddeck – Das oberste durchlaufende Deck an dem alle Durchführungen wasserdicht verschlossen werden können.

⁹ Die Reede – ein Ankerplatz außerhalb des Hafens. Die Schiffe liegen auf Reede, wenn z.B. der Liegeplatz des wartenden Schiffes im Hafen noch belegt ist oder, wie im Falle der meisten Salpeterhäfen in Chile, eine hafentechnische Infrastruktur für Seeschiffe fehlte. Eine Beladung am Anlegekai war somit zumeist ausgeschlossen und den Schiffen blieb nur die Option auf Reede mittels Leichter beladen zu werden.

¹⁰ Eine ausführliche Beschreibung erfolgt in einer gesonderten Ausgabe.

4.3.7 DIE SPEIGATTEN

An beiden Seiten des Schiffes sind im Bereich des vorderen und achteren Hauptdecks Luken im Schanzkleid (Bordwand oberhalb des Hauptdecks) eingebaut. Sie sind an der oberen Seite über Scharniere fest am Rumpf befestigt.

Diese Luken, auch Speigatten genannt, öffnen sich nach außen. Bei eher ruhiger Schwimmlage sind sie von innen festgesetzt. Bei starkem Seegang wird die Befestigung von der Besatzung gelöst, damit die Speigatten sich öffnen können und das Wasser der überkommenden See dort wieder abfließen kann. Insgesamt sind 10 Speigatten montiert, Vier auf dem vorderen- sechs auf dem achteren Hauptdeck



Ein Speigatt von Deck aus

4.3.8 DIE SPEIGOSSEN

Zur weiteren Entwässerung der Hauptdecks sind auf Höhe des Rinnsteins je Seite sieben Speigossen angeordnet.

4.3.9 AM BUG

Der vorderste Teil eines Schiffes wird Bug genannt. Der Bug der PEKING wurde als doppelt geschwungener Klipperbug konstruiert. Der nach oben hin konkav, nach innen gewölbte Bug, gibt dem Schiff beim Eintauchen in die See mehr Stabilität durch das effektive Verdrängen des Wassers. Dadurch stampft¹¹ das Schiff nicht so stark.

Schnelle Segelschiffe "schneiden" (to clip) mit dem scharfen Bug das Wasser - daher auch die Bezeichnung "Clipper". Viele Segelschiffe aus Holz kamen jedoch schnell an

¹¹ Im seemännischen Sprachgebrauch bezeichnet der Ausdruck Stampfen die Drehbewegung über die Querachse eines Schiffes

ihre Belastungsgrenze, da weder das Material der Takelage, noch jenes des relativ schmalen Rumpfes stark genug waren, um die Kraft des Windes effektiv zum Vorankommen nutzen und gleichzeitig auch kompensieren zu können. Als die Kompositbauweise und der Eisenschiffbau schließlich auftraten, wurde der Schiffstyp Klipper bereits überflüssig, da dieser aufgrund von verhältnismäßig geringer Tragfähigkeit, fehlendem Hilfsantrieb und veränderter Handelsrouten unrentabel wurde. Frühere Handelsschiffe, wie beispielsweise die bauchigen Ostindienfahrer, waren dagegen zwar stabil, jedoch im Vergleich durch ihre Völligkeit langsam. Schlimm war das nicht, da sie größtenteils zerbrechliche Güter transportierten. Der Lateralplan¹² der stählernen Viermastbarken zeigt, dass weniger die Schärfe von Vor- und Achterschiff, sondern die Längendehnung der Seitenwandung (die unter anderem ermöglichte, die Schiffe trotz Schlankheit völliger zu halten) die speziell diesen Schiffstyp auszeichnenden Eigenschaften begünstigte. Der Schiffstyp Windjammer, zu dem auch die PEKING zählt, ist demnach ein Kompromiss aus Schnelligkeit, Tragfähigkeit und Robustheit, seine Form vereint alle Erfahrungswerte und positiven Eigenschaften früherer Schiffstypen mit den technischen Innovationen seiner Entstehungszeit.

Der Vorsteven ist die nach oben gezogene Verlängerung des Kiels, welche in Höhe der Wasserlinie, je nach Schiffstyp, fast senkrecht steht. Er ist aus 64 mm starken Siemens-Martin-Stahlguss gefertigt.



4.3.9.1 AHMINGE

Beidseitig sind am Vor- bzw. Achtersteven die Ahminge¹³ zu finden. Ahminge sind aufgemalte Markierungen, um den Tiefgang eines Schiffes zu bestimmen. Die Teilung ist

¹² Lateralplan – die seitliche Ansicht des Unterwasserschiffes

¹³ Der Ausdruck Ahming wurde von amen – dem eichen abgeleitet. Somit kann man schon von einer Eichmarke sprechen.

in Dezimeter oder englischen Fuß¹⁴ angegeben. Zumeist finden beide Maßeinheiten Verwendung.

Die PEKING trägt am Galion, dem Überhang des Vorstevens, keine klassische Galionsfigur, sondern eine sogenannte Krulle, auch Volute genannt. Diese geschnitzte Verzierung mit Rankenwerk trägt in der Mitte, auf der sogenannten Brosche, die Initialen des Eigners „FL“ - Ferdinand Laeisz.

Die Originale hölzerne Krulle befindet sich im Hamburger Hafenmuseum. Sie zu restaurieren wäre aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar gewesen. Daher wurde eine neue aus Kunststoff gefertigte (dem Original nachempfundene) Krulle am Bug der PEKING installiert.



Am Bug sind beidseitig je zwei gusseiserne Klüsen¹⁵ angebracht.

Die untere Klüse ist im Schergang angeordnet. Sie dient als Führung der Ankerkette. Die obere Klüse ist für die Trossen zum Festmachen oder zum Schleppen des Schiffes vorgesehen. Die Schlepptrosse wird durch die oberen Klüsen geführt und über die beiden Poller neben dem Vormast belegt.

4.3.10 AM HECK

Der Achtersteven ist aus 70 mm starken Stahlguss gefertigt. Er enthält auch die fünf Lagerzapfen für das Balanceruder. Das Ruder besteht ebenso aus Stahlguss und ist so konstruiert, dass es bei aus- und eingebaut werden kann ohne das Schiff zu docken. Da die PEKING, wie auch ihre Schwester die PASSAT, über eine Rudervergrößerung verfügt, muss diese Veränderung an beiden Schiffen schon während der aktiven Zeit unter deutscher Flagge vorgenommen worden sein. Eine schlechte Steuerfähigkeit beider Schiffe könnte dafür ursächlich sein. Wann genau und aus welchen Gründen die Veränderung vorgenommen wurde, ist noch nicht geklärt (Focke/Gerken 2019, 69f).

Das Heck ist als Galionsheck ausgeformt.

¹⁴ ein Fuß entspricht 30,48 cm.

¹⁵ Klüsen sind verstärkte Durchführungen in der Bordwand, dem Deck oder dem Schanzkleid. Durch sie werden Ketten und Leinen geführt.





4.3.11 FARBEN

Der schwarze Rumpf mit dem weißen Wasserpass und dem roten Unterwasserschiff ist traditionell bedingt. Jede größere Reederei hatte ihre eigene Farbkombination als Erkennungsmerkmal. Die Farbgebung der Reederei Laeisz ist vermutlich angelehnt an die Farben Preußens (schwarz-weiß) und die der Hansestädte (rot-weiß) und stand für Kraft/Zuverlässigkeit, zudem suggerierte sie Nationalstolz. Denkbar ist auch die Assoziation mit der Nationalflagge des Norddeutschen Bundes (1866-1871), die als erstes Zeichen einer einheitlichen Handelsmarine gewertet wird (Brennecke 1980,12). Außerdem hatte ein schwarzer Anstrich des Rumpfes auch praktische Gründe: Die Schiffe sahen länger ordentlich aus. Die Schotten der Aufbauten sowie weitere diverse Deckseinrichtungen sind (und waren) in warmen Brauntönen gestrichen, damals wurde zudem beim Anstrich eine Kammtechnik angewendet, um eine Holzoptik zu imitieren. Dies hatte den Zweck, dass die Motivation und Moral der Mannschaft durch eine ästhetisch ansprechende Gestaltung gesteigert werden sollte. Angelehnt war die Optik an frühere Holzsegler, die freundlicher und angenehmer wirkten, als omnipräsenter blanker und rostender Stahl. Die Ausgestaltung erfolgte sowohl durch die Mannschaft als auch durch die Offiziere. Die Masten der PEKING sind, wie es bei laeisz-schen Frachtseglern üblich war, in ockergelb gestrichen; diese Farbgebung soll ebenfalls die Optik hölzerner Segelschiffe simulieren (Kaiser 2019).

Abkürzung	Bezeichnung	Erklärung
BRT	Bruttoregistertonne	Veraltetes Raummaß für das Volumen eines Schiffes. Gemessen werden alle Lade- Passagier-, Maschinen-, Crew- und sonstige Räume. 1 BRT = 2,83m ³
NRT	Nettoregistertonne	Veraltete Maßeinheit für das Volumen eines Schiffes. Gemessen werden nur Passagier- und Laderäume.
BRZ	Bruttoregisterzahl / Bruttoreaumzahl	Eine dimensionslose Zahl die auf den in m ³ vermessenen Raum des Schiffes basiert. Der Wert wird durch eine einfache Formel errechnet: BRZ = k x V. V = Gesamtvolumen in m ³ k = ein von der Schiffsgröße abhängiger Wert zwischen 0,22 und 0,32
NRZ	Nettoregisterzahl / Nettoreaumzahl	Die Nettoreaumzahl ergibt sich nicht mehr im Abzugsverfahren aus der BRZ, sondern aus einer komplizierteren Formel, in der Laderäume, Anzahl der Passagiere und weitere Faktoren als Parameter auftreten.
ohne	Talje	Ein Flaschenzug mit einer verschiedenen Anzahl von Laufscheiben über die die eingeschorene Leine geführt wird. Jede verwendete Scheibe halbiert die Zugkraft und verdoppelt die zu ziehende Länge bei gleichbleibendem Lift.



Quellenverzeichnis:

BRENNECKE 1980: J. Brennecke, Windjammer. Der große Bericht über die Entwicklung, Reisen und Schicksale der Königinnen der Sieben Meere (Herford 1980³).

FOCKE/GERKEN 2019: H. Focke, T. Gerken (Hrsg.), OCEANUM. Das maritime Magazin Spezial. Die Peking (Wiefelstede 2019).

HAMECHER 1968: H. Hamecher, Königin der See Fünfmast-Vollschiff „PREUSSEN“ (Hamburg 1968).

KAISER 2018: Reprint Stiftung Hamburg Maritim: Bauvorschrift einer stählernen Viermastbark für F. Laeisz, Hamburg (Hamburg 2018).

KLINGBEIL 2011: P. Klingbeil, Die Flying P-Liner. Die Segelschiffe der Reederei F. Laeisz. Mit Fahrtberichten der Kapitäne Hermann Piening, Gustav Thiel, Andreas Hops, Robert Miethe, Robert Clauß (Bremerhaven/Hamburg 2011³).