



### 3 DIE CHRONIK DER PEKING

#### 3.1.1 1911 – 1932

Die stählerne Viermastbark Peking (Baunummer 205) und ihr baugleiches Schwesterschiff Passat (Baunummer 206) wurden 1909 von der Reederei Laeisz für jeweils 680.000 Reichsmark bei der Hamburger Werft Blohm & Voss bestellt. Die Schiffe sollten angeschafft werden, um in der Salpeterfahrt auf der Route Europa - Chile - Europa zu verkehren.

➔ Der Stapellauf der PEKING erfolgte am **25. Februar 1911**.

Am 16. Mai 1911 wurde die PEKING an den neuen Eigner, die Reederei Laeisz, übergeben. Nur 37 Tage später, am 22. Juni 1911, verließ die Viermastbark, unter der Führung von Kapitän Hinrich Nissen (der zuvor die 1910 verloren gegangene Preussen kommandiert hatte) den Hamburger Hafen nach dem chilenischen Salpeterhafen Valparaíso. 74 Tage benötigte die PEKING für die Passage Lizard – Valparaíso, nach insgesamt 85 Tagen endete ihre Jungferntour am 14. September 1911 im Zielhafen.

Kapitän Nissen führte die PEKING noch auf vier weiteren Reisen. Nach der Rückkehr von der vierten Reise im März 1914, übergab Nissen das Schiff an Kapitän August Oetzmann. Aufgrund des ersten Weltkrieges wurde die PEKING im August 1914 auf der ersten Reise unter Oetzmann im neutralen Hafen von Valparaíso interniert.

Nach Kriegsende trat die PEKING am 6. Oktober 1919 unter dem Kommando von Kapitän Heinrich Oellrich ihre Überführungsreise von Caleta Coloso (Nordchile) nach London an. Dort traf sie am 21. Januar 1920 (nach 108 Tagen) ein.

Am 10. Mai 1921 wurde das Schiff schließlich als Reparationsleistung an Italien übergeben. Die Italiener hatten für das Schiff jedoch keine Verwendung, daher wurde die PEKING vorerst in London aufgelegt. Da auch die anderen alliierten Mächte keine Verwendung für ein frachtfahrendes Segelschiff hatten<sup>1</sup>, bot sich der Reederei Laeisz die Chance, die PEKING zurückzukaufen. Am 11. Januar 1923 ging die PEKING für 8500 Pfund wieder in den Besitz ihres neuen „alten“ Eigners über. Im Jahr zuvor hatte auch der finnische Reeder (und spätere Eigner einiger Flying P-Liner) Gustaf Erikson über einen Broker ein Gebot für die PEKING abgegeben – welches mit 4000 Pfund jedoch deutlich unter den Vorstellungen der Veräußerer lag.

Bereits 14 Tage später, am 25. Januar 1923, passierte die PEKING um 4:00 Uhr morgens Cuxhaven und lief um 20:00 Uhr abends in Hamburg ein. In den folgenden Tagen wurde die PEKING vom Germanischen Lloyd besichtigt und neu klassifiziert. Zudem wurde das Schiff für seine nächste Reise ausgerüstet und im Zuge dessen auch mit einer AEG Telefunken Funkanlage ausgestattet.

Am 21. April 1923 um 18:45 Uhr lief die PEKING, wieder unter der Führung Kapitän Oellrichs, aus dem Hamburger Hafen mit Kurs auf Valparaíso aus. Zwischen 1923 und

---

<sup>1</sup> Die meisten Staaten setzten schon auf den Dampfschiffbetrieb.



1925 führte Oellrich die PEKING für insgesamt drei Reisen auf diversen Routen zwischen Hamburg und Südamerika. Aufgrund eines fehlgeschlagenen Ankermanövers hatte die PEKING auf ihrer achten Reise Schäden am Rumpf erlitten und musste nach Hamburg zurückkehren. Dort wurden die Schäden im Trockendock repariert. Knapp einen Monat später lief die Peking einmal mehr unter der Führung von Kapitän Nissen, mit Stückgutfracht beladen, zu ihrer neunten Reise aus. Ab 1926 übernahm Kapitän Hermann Piening das Schiff für weitere zwei Reisen. Zwischen der 10. und 11. Reise wurde das Poopdeck bei Blohm & Voss um zehn Meter verlängert, um Räumlichkeiten für den seemännischen Nachwuchs zu schaffen, da das Schiff in Zukunft als frachtfahrendes Schulschiff eingesetzt werden sollte.

Zwischen 1928 und 1931 führte der Elmshorner Kapitän Jürgen Jürs das Schiff.

*„I had a hankering to make a long voyage in one of the old-time squarerigger“*

(JOHNSON 1932).

Irving Johnson, selbst Seemann und zudem begeisterter Amateurfilmer, und sein Freund Charlie gingen im Herbst 1929 als zahlende Passagiere in Hamburg an Bord der PEKING, um ihre Sehnsucht nach der Fahrt auf einem alten Windjammer zu stillen. Auf dieser Reise entstand auch die einzigartige filmische Dokumentation *“The Peking Battles Cape Horn”*.

Ihre letzten beiden Reisen unter der Flagge der Reederei Laeisz machte die PEKING 1931/1932 unter Kapitän Hans Rohwer. Die Vorletzte führte von Hamburg nach Valparaíso zurück nach Schiedam in den Niederlanden. Ab dort startete die letzte Reise als aktiver Frachtsegler über Valparaíso nach Taltal. Die Rückreise von Taltal führte die PEKING über Santander in Spanien schließlich nach Hamburg. Zahlreiche Abschiedsgrüße anderer Schiffe in Form von Aufstoppen, Typhoonsignalen und sogar das Spielen der Bordkapelle des Passagierdampfers COLUMBUS zollten der scheidenden Viermastbark Respekt und Anerkennung.

### 3.1.2 1932 - 1974

Nachdem die PEKING in Hamburg aufgelegt worden war, wurde sie am 9. September 1932 für 6.250 Pfund nach England an die Stiftung „Shaftsbury Homes and Arethusa“ mit Sitz in London verkauft<sup>2</sup>. Kapitän Jürs ließ es sich nicht nehmen, den Schlepp der PEKING zum Medway River durchzuführen.

Die PEKING wurde in „ARETHUSA“ umgetauft und lag ab 1933 als stationäres Ausbildungsschiff in Upnor am Medway River. Traditionell bedingt wurde jedes Schiff der

---

<sup>2</sup> Die Stiftung hatte es sich zur Aufgabe gemacht, Kindern aus armen Verhältnissen, Bildung zukommen zu lassen und ihnen zugleich eine seemännische Orientierung zu geben für den Dienst auf Handels- oder Kriegsschiffen. Die Ausbildungszeit betrug durchschnittlich drei Jahre (KAHL 2020).



Stiftung in ARETHUSA umbenannt. 200 bis 300 Jungen aus prekären Verhältnissen erwartete eine strenge Erziehung, eine halb militärische sowie seemännische Ausbildung, in der Hoffnung, sie auf diese Art und Weise wieder in die Gesellschaft eingliedern zu können. Vor der Indienstellung als Ausbildungsschiff wurde das Schiff in der Chatham Dockyard in Rochester für 15.000 Pfund überholt. Dabei wurde das Rigg reduziert und der Rumpf mit Beton ausgegossen. Dies war notwendig geworden, weil der Ballast durch die Fracht fehlte. Außerdem zierte nunmehr ein weißes Pfortenband den Rumpf der ARETHUSA.

1940 beschlagnahmte die Royal Navy das Schiff, verholte es in die Chatham Dockyard und nutzte es als Wohnschiff für eigene Zwecke. Zu dieser Zeit erhielt das Schiff den Namen PEKIN, damit es nicht zu Verwechslungen mit einem anderen Schiff der Royal Navy kam (KAHL 2020).

Die verbliebenen Rahen vom Groß- und Kreuzmast sowie die Vor-Royal wurde während des zweiten Weltkrieges entfernt und als Metallspende abgegeben. Die Vor-Obermarsrah wurde, so wird vermutet, bereits in den 1930er Jahren als Ersatzteil an Gustaf Erikson verkauft und nach Mariehamn, Finnland transportiert<sup>3</sup>. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Bauteil an die Werft der Küstenstadt Uusikaupunki abgetreten. Diese wiederum spendete der Stadt die Rah, welche seitdem als Denkmal am Standort des ehemaligen Schifffahrtsmuseum, vor einer Kirche auf zwei Sockel gelegt, zu besichtigen ist (um 1970, als schließlich die oberen Stengen entfernt werden mussten, verläuft sich auch die Spur der Vorunterbram-Rah. So sind heutzutage nur noch die Fock-Rah und die Voruntermars-Rah im Original erhalten). Nach Kriegsende wurde die PEKIN wieder an die Stiftung „Shaftsbury Homes and Arethusa“ zurückgegeben, in ARETHUSA zurückbenannt und erfüllte wieder ihren Ausbildungszweck. In den späten sechziger Jahren nahm die Anzahl der Kadetten drastisch ab, außerdem ließ die finanzielle Situation eine längst überfällige Überholung des Schiffes nicht zu. So beschloss der Stiftungsvorstand 1972 den Verkauf des Schiffes (KAHL 2020).

---

<sup>3</sup> Damals war es üblich, dass Bauteile von Schiffen unter den Fahrzeugen ausgetauscht wurden.



## „Die PEKING gehört an die Elbe!“

...so titelte das Hamburger Abendblatt in der Ausgabe vom 10. September 1974.

Der Journalist Peter Krukow hatte das richtige Gespür für die Nachricht aus England, dass die ARETHUSA verkauft werden sollte (GERDAU 1988). Die Londoner Schiffsmakler hatten naheliegend zuerst auf die Stadt Hamburg, da ursprünglicher Heimathafen der PEKING, als potenzielle Käuferin spekuliert. Die Engländer waren sogar bereit über den Kaufpreis zu verhandeln, der damalige Hamburger Senat winkte jedoch ab.

### Londoner Makler bieten Hamburg einen „Flying P. Liner“ an

## „Die ‚Peking‘ gehört an die Elbe“

**Bombenchance für Hamburg!** Die frühere „Peking“, ein Schwesterschiff der „Passat“, ein Viermaster der berühmten „Flying P. Line“ der Reederei Laeisz steht in England zum Verkauf. Eine letzte Chance für die Hansestadt, ein Denkmal der Tradition im größten deutschen Hafen zu setzen.

„Wir würden den Segler gerne nach Hamburg verkaufen“, haben der Hansestadt auch als Vorkaufsrecht eingeräumt, denn die frühere „Peking“ gehört einfach nach Hamburg, wurde dort gebaut, machte von dort ihre aufsehenerregenden Reisen und dürfte bei ihnen in Deutschland unvergessen sein.“

Ein Sprecher von Mullion & Co. (Shipping) Ltd., Kempehouse 35–37, Cannon-Street in London, sagte es uns gestern, ganz aus dem Gefühl der englischen Schiffsfahrtstradition heraus: „Wäre es eines unserer traditionsreichen Schiffe, ich glaube, die Engländer würden auf die Barrikaden gehen, sollten wir die Idee äußern, das Schiff abzuwracken.“

Tradition hin, Tradition her, die Segelschiff-Ära des Hamburger Hafens scheint in der Hansestadt zu den Akten gelegt zu sein. Als der Senat vor Jahren vorsichtig seinen Führer in Lübeck ausstreckte, um die „Passat“ zurückzukaufen, knurrten die Lübecker brutal: „Ja, wenn Ihr uns Euren Michel geht, bekommt Ihr Eure „Passat“ von uns.“

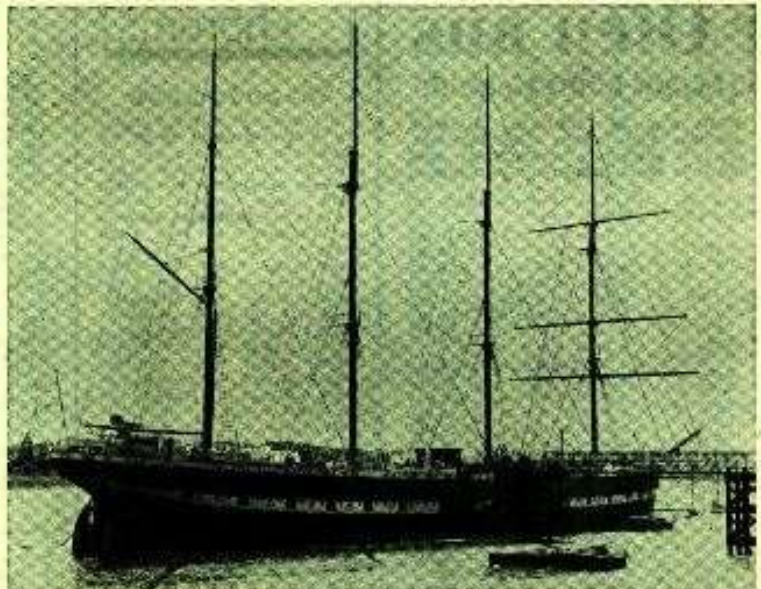
Die „Peking“, eine der größten Viermastbarken, wurde 1911 von Blahm + Voss gebaut. Der Tiefwasseregler mit

dem stählernen Rumpf ist mit 3160 BRT vermessen, 115 Meter lang, 14,10 Meter breit, hat eine Segelfläche von 4100 Quadratmetern und Fock-, Groß- und Kreuzmast mit einer Stenge 31 Segel, vier Großsegel, Doppel-Mars-Segel, Doppel-Brum-Segel, Royals, Unberbesen, Oberbesen, Besan-Topp-Segel — das ist die Besegelung. Rumpf, Decks und Masten sind aus Stahl. Das Schiff wurde vom Hauptdeck aus gesteuert.

### „Arethusa“

... hießen im Altertum mehrere Quellen. Die bekannteste von ihnen floß auf der vor Syrakus gelegenen Insel Ortygia. In der Mythologie ist die Nymphe Arethusa eine Tochter des Nereus und der Doris. Sie wurde vom Flußgott Alpheus verfolgt und floh durch das Meer. Auf Sizilien kam sie dann wieder als Quelle hervor.

Die „Peking“ hat eine abwechslungsreiche Geschichte hinter sich gebracht. Bis 1921 war sie unter der Laeisz-Flagge in der Seipeterfahrt voll beschäftigt. Am 10. Mai 1921 wurde sie als Reparationsleistung an Italien abgeliefert. 1923 kaufte Laeisz sein Schiff



So liegt die „Arethusa“ ex „Peking“ am Medway bei Rochester in England

für 8500 Pfund zurück.

1925 wurde die „Peking“ in ein frachtführendes Schulschiff umgebaut, 1932 als „Arethusa-Kreuzer“ an die The Shattlesbury Homes and Training Ship nach England verkauft. Seither dient sie als stationäres Schulschiff in Lower Upnor am Medway bei Rochester, 200 bis 300 Jungen im Alter zwischen 12 und 15 Jahren werden auf der „Arethusa“ für die Handelschiffahrt ausgebildet.

„Die „Peking“ wartet auf Käufer. Sollten wir keinen finden, müssen wir sie abwracken.“ Die Londoner Schiffsmakler würden Hamburg im Preis entgegenkommen ...

PETER KRUKOW

Werner Titzrath, zu dieser Zeit Chefredakteur des Hamburger Abendblatts, gründete daher die Aktion „Rettet die PEKING“. Eine zügig gestartete Umfrage zeigte schnell, dass ein Großteil der Hamburger Bürger und Bürgerinnen sich für die Rettung des Schiffes aussprach, um ein Zeugnis der hanseatischen Segelschiffepoche im Hafen ihrer



Hansestadt zu haben. Des Weiteren initiierte das Hamburger Abendblatt auch eine Stimmzettellaktion. Mit einer Sturmflut von Antworten protestierten die Hamburger\*innen gegen die drohende Verschrottung, sollte sich kein geeigneter Käufer finden.

Viel Zeit blieb nicht, sollte das Schiff nicht am 30. September 1974 versteigert werden. Sofern Lloyds in London dem Schiff eine Schleppfähigkeit attestierte, erklärte sich die Bugsier Reederei sogar bereit, die PEKING kostenlos in ihren alten Heimathafen Hamburg zu verbringen. Ein zusammengestelltes Team von Schifffahrtssachleuten sollte nun nüchtern und ohne Nostalgie prüfen, ob die PEKING ihre letzte Reise nach Hamburg antreten könne.

*„Teuer, das sieht man auf den ersten Blick, wird es werden, aus der PEKING wieder ein richtiges Schiff zu machen. Das wird Millionen kosten. Wer, das ist die entscheidende Frage, soll das bezahlen?“* schloss Alvin Bellmann, einer der Schifffahrtsexperten seinen Bericht (GERDAU 1988).

Die Werft Blohm & Voss und die Reederei Laeisz legten Gutachten vor, in denen die Experten unabhängig voneinander zu dem gleichen Ergebnis kamen:

### **Die PEKING ist für Hamburg nicht das richtige Objekt!**

Es sei nicht zu verantworten, so die Experten, einen derart riskanten Ankauf zu tätigen. Es wurde sofort beschlossen sich nach einem anderen Projekt umzusehen.





# So kämpfen Bürger um die „Peking“

## Schon Berge von Stimmzetteln

Der Tag X rückt für den Viermaster „Arethusa“, ex „Peking“, unaufhaltsam näher. Seit Tagen jedoch ist klar: Die Hamburger sind entschlossen, ihren einstigen Großsegler zu retten! Eine Flut von Stimmzetteln deckt seit Freitag die Poststelle des Hamburger Abendblattes ein. Diese überwältigende Spontan-Reaktion auf Berichte des Abendblattes hat ein Signal gesetzt: In der Freien und Hansestadt Hamburg ist die Segelschiff-Tradition doch noch nicht zu den Akten gelegt.

Unzählige Leser wehren sich dagegen, daß die „Peking“, ein Schwesterschiff der „Passat“, am 30. September endgültig für ihre Heimatstadt verloren sein könnte, wenn sie in Rochester (England) versteigert wird.

So traten mehrere Hamburger Betriebsbelegschaften für die Rückkehr der Viermastbark in ihren früheren Heimathafen ein. Von Eckernförde bis Winsen (Lübe) reicht die Faszination an dem Windjammer.

Die Idee einer Spendenaktion, um den Kaufpreis für die „Peking“ aufzubringen, hat alle Segelschiff-Fans gepackt.

Ob Rentner oder Arzt, ob Kapitän oder Geschäftsinhaber — jeder will den Viermaster vor der Verschrottung bewahren.

Immer häufiger wird auch Wirtschaftssenator Helmuth Kern kritisiert, der — wie berichtet — am Kauf des in Hamburg gebauten „Flying P. Liners“ der Reederei Laeisz nicht interessiert ist.

So schreibt ein Arzt aus Norderstedt: „Die schroffe Ablehnung Kerns unterstreicht die Armut unserer Zeit, die nur noch in Modernisierung, Gleichmachung und Profitsinn lebt und denkt...“ Wacker unterstützt dagegen ein Blankeneser, der seit mehr als einem halben Jahrhundert in der Seeschifffahrt tätig ist, die Behörden-Meinung: „Wir sollen und müssen sparsam wirtschaften. Der Kauf würde sich als Faß ohne Boden erweisen.“

Doch der 13 Jahre alte Erik aus Eimsbüttel hat sich jedenfalls, „plietsch“ wie er ist, bereits alles schick ausgemalt: „Wäre das toll, wenn uns dann an Bord alte Seebären Seemannsknoten und ähnliches beibringen könnten!“ Von seinem Taschengeld würde Erik auch etwas als Spende abknapsen.

Inzwischen hat sich das Vorstandsmitglied der Hamburger Sparkasse, Benno Schölermann, bereit erklärt, die beim Hamburger Abendblatt schon eingegangenen Spenden treuhänderisch zu verwahren.

Das Konto, auf das diese Spenden eingezahlt worden sind, lautet: Benno Schölermann für Aktion: „Rettet die Peking“, Hamburger Sparkasse, Kontonummer 1280/114 222.

Gespräche über die Gründung einer Vereinigung oder Stiftung „Rettet die Peking“ laufen inzwischen. Zugleich wird auch die Frage geklärt, ob Spenden für diese Aktion steuerlich als gemeinnützig anerkannt werden können.

Alle Spenden werden zurückgezahlt, wenn der Windjammer nicht nach Hamburg zurückkehren sollte.

ANGELIKA KIRCHHECKER



Benno Schölermann, Vorstandsmitglied der Hamburger Sparkasse (links), nahm am Freitag als Treuhänder die ersten beim Abendblatt eingegangenen Spenden von Chefredakteur Werner Titzath entgegen.

Hamburger Abendblatt  
15. September 1974

# Hamburg bietet der „Peking“ kostenlos Liegeplatz

## Vorschlag von Senator Kern

Eigener Bericht

Hn. Hamburg, 17. September

Wirtschaftssenator Helmuth Kern bietet kostenlos einen Dauerliegeplatz für den Viermaster „Peking“ im Hamburger Hafen an. Wie der Senator in einem Gespräch mit dem Hamburger Abendblatt sagte, würde er die Innenkante der Überseebrücke für besonders geeignet halten. Voraussetzung sei allerdings, daß die „Peking“ einen seriösen Eigentümer habe.

Kern wörtlich: „Meine Behörde verspricht für den Fall, daß der Viermaster nach Hamburg heimkehrt, jede moralische Unterstützung und Hilfe, solange keine Steuergelder benötigt werden. Ich bin als engagierter Segler besonders interessiert, daß das Schiff für Hamburg erhalten bleibt.“

Als neue Verwendung der „Peking“, ein Schwesterschiff der „Passat“, sieht Senator Kern drei Möglichkeiten: als Schiffsmuseum, als Restaurant oder als Jugendherberge. „Ich würde es für sinnvoll halten, wenn an Bord ein Schiffsmuseum mit einer Kneipe kombiniert würde. Sicherlich wäre es auch möglich, Erstaussstellungen und andere kulturelle Veranstaltungen unter Deck zu arrangieren.“ Nach Ansicht Kerns „kann es nicht schwierig sein, mindestens 250 000 Menschen jährlich für einen Besuch an Bord zu gewinnen“. Das wäre eine weitere touristische Attraktion für Hamburg.

Hamburger Abendblatt  
17. September 1974



Seite 30 - Nr. 217 - Hamburger Abendblatt

**Wirtschaft - Schifffahrt - Luftfahrt**

Mittwoch, 18. September 1974

## Aktion „Rettet die Peking“

# Bugsier will den Windjammer holen

### Abendblatt-Leser fordern das Segelschiff für Hamburg

**Ein Leserbericht**

Hijn Hamburg, 18. September

Ginge es alleine nach dem Traditionsbewußtsein und der Unterstützungsbereitschaft aller Hamburger, der alte Windjammer „Peking“ konnte heimkehren. Die Woge guten Willens zur Rettung des Hamburger Schiffes wird täglich größer. Jetzt hat sich Behnrd-Janssen Schuchmann, Chef der Bugsier- und Bergungs-Reederei, bereit erklärt, die „Peking“ kostenlos zu verholzen, wenn Lloyd's London die Schleppfähigkeit attestiert.

Eine andere Firma würde der alten Hamburgerin ein neues Farbleid spendieren, wenn es erst einmal an der Überseebrücke festgemacht hat. Die deutsche Sektion der Kap Horniers betätigt sich an, bei der Instandsetzung, z. B. der Takelage, durch Rat und Tat und durch Spenden mitzuwirken. Mit Sicherheit werden sich auch die Hamburger Schiffsausrüster nicht lumpen lassen, wenn es gilt, ein Stück dieser Stadt zu erhalten.

Banken haben namhafte Beiträge für die Rettungsaktion in Aussicht gestellt. Aber am beeindruckendsten ist immer wieder die tägliche Flut von „Stimmzetteln“, mit denen die Leser des Hamburger Abendblattes ihre tätige und ideale Unterstützung für das Projekt bekunden. Die Belegschaft der Tessa hat das Abendblatt-Original vervielfältigt und 150 Stimmzettel eingewandt. Alle Positiv!

Stellvertretend für alle anderen sei hier der Brief der Rentnerin Käthe Krumm erwähnt. Sie stiftete 50 Mark und schrieb dazu: „Ich wünsche so sehr, daß Sie mit Ihrem Aufruf Erfolg haben! Da mein Vater als Matrose auf der „Preußen“ fuhr und mein Mann 1923 Kadetten auf der „Großherzogin Elisabeth“ ausbildete, bin ich besonders interessiert. Mein jüngster Sohn besucht z. Z. die Seefahrtsschule, um das „große Patent“ zu machen.“

Hier noch einmal die Nummer des Treuhandkontos: Benno Schölermann für Aktion „Rettet die Peking“, Hamburger Sparkasse, Nr. 1289/114 222.

Und so geht es weiter: Heute schon versuchen namhafte Fachleute der Hansestadt ein Kuratorium zu bilden. Dieses Gremium wird dann zu prüfen haben, ob ein Ankauf des Schiffes nach der Lage der Dinge überhaupt in Frage kommt und wie hoch die Folgekosten sein werden.

Zu sei hier nicht verschweigen, daß sich die „Peking“ gegenwärtig in einem miserablen Zustand befindet. Die Jahre sind nicht nur in den Segeln des Viermastes hängengeblieben. Reparaturen sind seit langem nicht durchgeführt worden.

Das Kuratorium wird nüchtern und ohne Nostalgie untersuchen, ob das alte Schiff stark genug ist, auf den Haken der Bugsier-Schlepper die letzte Reise, die Fahrt nach Hause, zu überstehen. Aber schon jetzt kann man sagen, daß die Hamburger bereit sind, das Schiff zu retten, wenn eine vernünftige Chance besteht.

**Startbereit: Ein Schlepper der Bugsier-Flotte**

**Übersee-Brücke: Der neue Standort für die „Peking“?**

Freigegeben: Lüthardt 194 Nr. 714/74

## Hamburger Abendblatt 18. September 1974

Am 23. Januar 1975 wurde die Viermastbark für etwa 400 000 D-Mark an die J. Aron Charitable Foundation, Eigentümerin des 1967 von Peter und Norma Stanford gegründeten South Street Seaport Museums, versteigert.

### 3.1.3 1974 – 2012

Der Rumpf der ARETHUSA wurde zwischen dem 5. und 22. Juli 1975 von der UTRECHT, einem holländischen Schlepper, von Blackwall, einem Stadtteil von London, nach New York geschleppt. Dort angekommen wurde das Schiff wieder in den originalen Farben lackiert und aufgeriggt, die fehlenden Rahen wurden durch mehr oder minder detailgetreue Nachbauten ersetzt. Neben weiteren dringend notwendigen Reparaturen wurden auch der ursprüngliche Name und der alte Heimathafen am Heck des Schiffes aufgemalt:

# PEKING - HAMBURG

Im South Street Seaport Museum lag die PEKING neben der WAVERTREE, einem aus England stammenden dreimastigen Vollschiiff und anderen kleineren historischen Schiffen, die zum Teil noch Gästefahrten im Hafenbereich durchführen.



### 3.1.4 2003 – 2016

Die Stiftung Hamburg Maritim und Mitglieder des späteren Vereins „Freunde der Viermastbark PEKING e.V.“ (Gründung 2013) verhandeln mit dem South Street Seaport Museum über eine Rückführung der PEKING in ihren Heimathafen Hamburg. Zunächst scheiterte dies aber an hohen Kaufpreisforderungen des Eigners.

2007 geriet das South Street Seaport Museum in wirtschaftliche Schwierigkeiten und nimmt wieder Kontakt zur Stiftung auf. Um den Zustand des Rumpfes und den Umfang der erforderlichen Reparaturen zuverlässig beurteilen zu können, ist eine Dockung erforderlich. Diese findet unter Leitung von Joachim Kaiser im November auf der Werft Caddell Dry Dock and Repair Co. auf Staten Island statt. Dabei wird festgestellt, dass es einen Reparaturbedarf in erheblichem Umfang gibt, das Schiff aber insgesamt reparaturfähig ist.

Im November 2012 zieht der Hurrikan „Sandy“ über die nordamerikanische Ostküste und richtet in New York schwere Schäden an, auch an den Landanlagen des South Street Seaport Museums. Die PEKING trotz dem Sturm, das Museum aber gerät in Insolvenz.

2013/2014 wurde entschieden, dass die PEKING nun unentgeltlich abgegeben werden soll. Bemühungen, die notwendigen Gelder für die Rückführung und Reparatur in der Hamburger Wirtschaft einzuwerben scheitern und in New York denkt man über eine Verschrottung des Schiffes nach. Ein Aufschub konnte jedoch vorerst erwirkt werden, da die Reederei F. Laeisz sich bereit erklärte, die Versicherungsprämien für das liegende Schiff ab 2015 zu übernehmen.

Am 12. November 2015 beschließt auf Initiative von Johannes Kahrs der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, die PEKING nach Hamburg zu holen, da es in New York keinen Platz mehr für das Schiff gibt. Die Stiftung Hamburg Maritim wird mit der Rückholung und Restaurierung der PEKING beauftragt.

Am 07. September 2016 wird die PEKING von ihrem langjährigen Liegeplatz am South Street Seaport Museum, Pier 16 in Manhattan, New York zur Caddell Dry Dock & Repair auf Staten Island verholt. Dort wird die PEKING für ihre Überführung nach Deutschland vorbereitet. Das Schiff wird abgeriggert, die oberen Stengen und alle nicht originalen Rahen werden abgenommen und vor Ort entsorgt.

### 3.1.5 2017 – HEUTE

Am 18. Juli 2017 verlässt das Dockschiff COMBI DOCK III New York und transportiert die PEKING Huckepack über den Atlantik, durch den englischen Kanal und an Cuxhaven vorbei nach Brunsbüttel.

Am 31. Juli 2017, 86 Jahre nach ihrem letzten Auslaufen aus dem Hamburger Hafen, erreicht die PEKING an Bord der COMBI DOCK III wieder die Elbe, wird im Elbehafen Brunsbüttel ausgeschwommen und am 2. August per Schlepper zur Peters Werft in die Stör verholt, wo die Restaurierung unverzüglich beginnt.





Datum	Stationen der Restaurierung
Februar 2018	Beginn der Restaurierung der Teile des wiederverwendbaren Riggs im Hafenmuseum Hamburg
August 2018	Die Arbeiten am Unterwasserschiff sind fast vollständig abgeschlossen
September 2018	Die PEKING wird ausgedockt und an die Ausrüstungspier der Werft verholt
2019	Die Außenarbeiten sind weitestgehend abgeschlossen
Februar 2020	Die Masten wurden gestellt, die Takelage vervollständigt

Am 15. Mai 2020 erfolgte die feierliche Übergabe der restaurierten PEKING<sup>4</sup> von der Stiftung Hamburg Maritim an die Stiftung Historische Museen Hamburg. Das Schiff verbleibt jedoch bis auf weiteres auf der Peters Werft.

Die Überführung an den temporären Liegeplatz im Hansahafen ist für den 7. September 2020 geplant.

---

<sup>4</sup> Anmerkung der Redaktion:

Die Stationen der Restauration werden ausführlich in einer gesonderten Ausgabe thematisiert.



Quellenverzeichnis:

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 2011<sup>3</sup>).

GERDAU 1988: K. Gerdau, Rickmer Rickmers. Ein Windjammer für Hamburg (Herford 1988<sup>3</sup>).

JOHNSON 1977: I. Johnson, The Peking Battles Cape Horn (New York 1977).