

Deutsche Viermastbark PEKING von 1911



Die Viermastbark PEKING im Schleppe des Hochseeschleppers "Atlas" in den 1920er Jahren (Fotograf unbekannt).

Der Viermastbark PEKING gehörte zu einer Gruppe von sieben fast identischen Großseglern¹, die die bekannte Reederei F. Laeisz ab 1903 bis 1926 für die Chile-Fahrt bauen ließ. Die PEKING blieb mit kriegsbedingter Unterbrechung bis 1932 im Besitz der Fa. Laeisz. 1926/27 wurde sie umgebaut, um auch als Ausbildungsschiff für eine größere Anzahl von Offiziersanwärtern dienen zu können. Die Fa. Laeisz verkaufte sie 1932 nach England, wo sie unter dem Namen "Arethusa" bis in die 1970er Jahre als stationäres Trainings- und Wohnschiff eingesetzt wurde. 1974 wurde sie von einer US-amerikanischen Stiftung erworben, originalgetreu restauriert und als Museumsschiff in New York ausgestellt. 2016 wurde die mittlerweile altersbedingt in einem sehr schlechten Zustand befindliche PEKING für einen symbolischen Betrag an die Stiftung Hamburg Maritim verkauft. Sie soll 2017 nach Deutschland überführt und hier aufwändig restauriert werden.

¹ Diese sieben Schiffe waren die "Pangani" und "Petschili" (1903), "Passat" und "Peking" (1911), "Pola" und "Priwall" (1916-19), sowie die "Padua" (1926). Sie stellten den Höhe- und Endpunkt der Entwicklung rahgetakelter, frachttragender Segelschiffe dar. Die berühmte "Pamir" von 1905 war ein Einzelschiff mit völligerem Rumpf, deren Konstruktion seinerzeit im Vergleich zu "Pangani" und "Petschili" als weniger gelungen galt und daher nicht wiederholt wurde.

Daten und Fakten der PEKING	
Land:	Deutschland, Italien, Großbritannien, USA
Schiffstyp:	Stählerne Viermastbark
Bauwerft:	Blohm & Voss, Hamburg
Stapellauf:	25. Februar 1911
Eigner:	1911 F. Laeisz, Hamburg 1921 Staat Italien 1923 F. Laeisz, Hamburg 1932 Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship, London 1974 J. Aron Charitable Foundation, New York 2016 Stiftung Hamburg Maritim, Hamburg
Besatzung:	31 Mann (1911)
Verbleib:	Museumsschiff, wird 2017 aus New York nach Deutschland zurück geholt
Technische Daten	
Vermessung:	3100 BRT (1911) 3191 BRT (1927)
Länge:	115 m über alles, 96 m Lpp
Breite:	14,4 m
Tiefgang:	7,24 m max.
Geschwindigkeit	17 kn max.
Segelfläche:	4.100 m ²
Tragfähigkeit:	4.704 t

Erster Kapitän der am 25. Februar 1911 vom Stapel gelaufenen PEKING wurde Hinrich Nissen, der im Jahr zuvor auf so unglückliche Art und Weise den Stolz der Laeisz-Flotte, das Fünfmastvollschiff "Preussen", im Ärmelkanal

verloren hatte. Nissen lief am 16. Mai 1911 zur Jungfernfahrt nach Valparaiso in Chile via Kap Hoorn aus und machte mit der neuen Viermastbark bis 1914 noch drei weitere Rundreisen nach Chile. Auf den Ausreisen waren üblicherweise Stückgüter und Kohle an Bord, auf dem Heimreisen immer Salpeter in Säcken. 1912 gelang der PEKING die schnellste Ausreise ihrer Karriere, als sie in nur 57 Tagen vom Kanal nach Talcahuano segelte.

Einige Tage nach Beginn des 1. Weltkriegs lief die PEKING im August 1914 in Valparaiso und wurde dort für die Dauer des Krieges auf Reede aufgelegt. Nach Kriegsende organisierte die Fa. Laeisz die Rückführung ihrer Schiffe nach Europa, wo sie den Siegermächten als Reparationsleistung übergeben werden sollten. Laeisz bewies dabei viel Verhandlungsgeschick, denn die Schiffe liefen nicht leer, sondern voll beladen mit Salpeter zurück und die Reederei konnte den Gewinn abschöpfen. Das Geld wurde dringend für den Neuaufbau nach dem Krieg benötigt. Die PEKING verlegte daher 1919 nach Caleta Coloso, übernahm dort ihre Salpeterladung und lief am 6. Oktober 1919 mit Ziel London aus. Der durch die lange Liegezeit stark bewachsene Rumpf ließ keine schnelle Reise zu und so lief die Viermastbark erst nach 107 Tagen am 21. Januar 1920 in London ein.

Am 10. Mai 1921 wurde die PEKING als Reparation an Italien übergeben, das sie in Antwerpen auflegen ließ und zum Verkauf ausschrieb. Neben der Reederei Laeisz zeigte nur noch der Finne Gustav Erikson Interesse, überzeugte die Italiener aber mit einem Gebot von nur 4.000 Pfund nicht. Letztlich konnte die Fa. Laeisz das Schiff am 11. Januar 1923 mit dem Geld aus dem Salpeter-Geschäft von 1920 für 8.500 Pfund zurück kaufen.

Von 1923 bis 1932 war die PEKING dann weiter im Salpetergeschäft mit Chile tätig. Das Ziel war nun meist Talcahuano, und von dort lief sie weiter zu den Salpeterhäfen Nordchiles. Das Geschäft wurde aber stetig schlechter, da der Preis für Salpeter wegen des immer günstiger zur Verfügung stehenden Kunstdüngers verfiel. Ihre letzte Reise für die Reederei F. Laeisz führte die PEKING 1931/32 durch.

Frachtreisen der PEKING			
Nr.	Jahr	Ziele Ausreise	Kapitän
1	1911/12	Valparaiso / Taltal	Nissen
2	1912	Talcahuano / ?	Nissen
3	1913	Valparaiso / ?	Nissen
4	1913/14	Valparaiso / Iquique	Nissen
5	1914 1920/21	Valparaiso / Caleta Coloso	Oetzmann Oellerich
6	1923	Valparaiso / Tocopilla	Oellerich
7	1925/26	Talcahuano / ?	Nissen
8	1926/27	Corral / ?	Piening
9	1927/28	Talcahuano / Mejillones	Piening
10	1928	Talcahuano / ?	Jürs
11	1929	? / Iquique	Jürs
12	1929/30	Talcahuano / Iquique	Jürs
13	1930/31	Talcahuano / Iquique	Jürs
14	1931	Talcahuano / Taltal	Rohwer
15	1931/32	Valparaiso / Taltal	Rohwer

Unter Kapitän Hans Rohwer segelte sie dabei in nur 59 Tagen vom Kanal nach Valparaiso, weiter nach Taltal und von zurück nach Santander in Spanien.

1932 wurde das Schiff an die Stiftung "Shafesbury Homes and Arethuse Training Ship" verkauft und in England zu einem stationären Schulschiff umgebaut, wobei nur noch drei Rahen am Fockmast verblieben. Das in "Arethusa" umbenannte Schiff erhielt einen neuen Anstrich mit weißem Pfortenband und lag dann mit kriegsbedingter Unterbrechung bis 1974 als Schul- und Wohnschiff bei Upnor in Kent auf dem Fluss Medway.

Am 31. Okt. 1974 wurde die "Arethusa" an die J. Aron Charitable Foundation verkauft und vom 5. bis 22. Juli 1975 vom holländischen Hochseeschlepper "Utrecht" nach New York gezogen. Dort wurde sie restauriert und diente unter ihrem alten Namen PEKING bis 2016 als Museumsschiff im South Street Seaport Museum in New York. 2016 wurde das mittlerweile alterbedingt in sehr schlechtem Zustand befindliche Schiff an für einen symbolischen Betrag an die Stiftung Hamburg Maritim verkauft. 2017 kam sie auf einem Dockschiff zurück nach Deutschland und wurde auf der Peterswerft in Wewelsfleth mit Bundesmitteln wiederhergestellt. Am 7. Sep. 2020 kam die PEKING als schwimmendes Museumsschiff wieder nach Hamburg.

Literaturempfehlungen

Johnson, Irving, *The Peking battles Cape Horn*, Sea History Press, Peekskill, USA, Reprint 1995. 1929 fuhr der US-amerikanische Seemann und spätere Kapitän Irving Johnson auf der PEKING auf einer Ausreise nach Chile mit und veröffentlichte über seine Reise sein empfehlenswertes Buch.