HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL 09|2020

SCHIFFFAHRT | SHIPPING
MPP-Schifffahrt
»Just in Time«-Projekt
Leercontainer-Logistik

SCHIFFSTECHNIK | SHIP TECHNOLOGY
»Peking« ist zurück
HIPER Preview
Robotik auf See

HÄFEN | OFFSHORE
Wasser- und Hafenbau
Port-Hub und Investitionen
Offshore Flotten-Kompass

September 2020 | 157. Jahrgang
ISSN 0017-7504 | C 3503 E | € 14,80
www.hansa-online.de

Ihr Partner für BUNKER-Service
Betriebs- und Schmierstoffe –
Jetzt auch HFO für die **Seeschifffahrt**

hoyer Marine Services

WIR BEWEGEN SCHIFFE.

Infos unter: Tel. 0 40 / 53 79 84 70 · www.hoyer-marine.de

© Thorsten Ahlf

Die »Peking« ist zurück!

Eigentümer-Historie:
1911–1921 & 1923–1932: F. Laeisz
1932–1940 & 1945–1974: Shafetesbury Homes and Arethusa Trading Ship (London)
1945: Royal Navy
1974: J. Aron Charitable Foundation
1975–2016: South Street Seaport Museum NY
2016–2020: Stiftung Hamburg Maritim
seit 2020: Stiftung Historische Museen Hamburg

Deutsche Expertise und eine gute Portion Enthusiasmus haben es möglich gemacht: In diesen Tagen kehrt die »Peking« nach über 100 Jahren bewegter Geschichte dorthin zurück, wo alles begann: in den Hamburger Hafen. Die *HANSA* wirft ein Schlaglicht auf die vorerst letzte(n) Etappe(n): »huckepack« über den Atlantik zur Restaurierung bei der Peters Werft in Wewelsfleth

Nicht nur für Liebhaber war es ein trauriger Anblick auf der anderen Seite des großen Teichs. Jahrzehntelang lag der Viermaster »Peking« im Hafen von New York. Wenig wurde sich um das Segelschiff aus der legendären Serie der »Flying P-Liners« gekümmert, mehr und mehr verlor es seine Eleganz und seinen Charme. Was hatte es alles durchgemacht in seinen fast 120 Lebensjahren... Wirklich geliebt wurde es im »Big Apple« nicht. Zumindest nicht auf die Art, wie von einigen Enthusiasten hierzulande. Als sie »wiederentdeckt« wurde, formierten sich schnell Freunde und Förderer, sie sammelten weitere Stimmen um sich, um das politisch wie wirtschaftlich und nautisch anspruchsvolle Projekt »Rückführung« wahr werden zu lassen.

Es dauerte schließlich Jahre, aber wie heißt es so schön? »Was lange währt …«. Die Liste der Unterstützer ist lang, zu lang um sie hier zu zeigen. Hervorzuheben ist unter anderem die Stiftung Hamburg Maritim, die sich um das Segelschiff sehr verdient gemacht hat.

Die letzten Tage im New Yorker South Street Seaport Museum markieren gleichsam eine – weitere – Zäsur für das Schicksal der »Peking«. Die abwechslungsreiche Geschichte kann andernorts gelesen werden – etwa in dem informativen wie reich bebilderten neuen Buch von Matthias Gretzschel (siehe Seite 45 in diesem Heft) –, wir legen einen Fokus auf die allerjüngste Vergangenheit des Schiffs, wo wie an kaum einer Stelle in seiner Vergangenheit Tradition auf Moderne, Handwerkskunst auf Hightech treffen.

Mit der Zusage des Bundes Anfang 2016, für eine umfangreiche finanzielle Unterstützung etlicher Hamburger Kulturprojekte großzügige Mittel bereitzustellen, hatte das Hin-und-Her um »Rückführung oder nicht« nun ein Ende gefunden. Allein 120 Mio. € sollen als Startkapital für die Einrichtung eines künftigen Deutschen Hafenmuseums dienen. Für die »Peking«, die ein Teil, wenn

Abstract: »Peking« back home in Hamburg

German expertise and a good deal of enthusiasm has made it possible: After more than 100 years of an eventful history, sailing ship »Peking« is returning to the port of Hamburg. HANSA casts a spotlight on the final stages (for the time being) of the vessel's homecoming, »piggybacking« from New York all across the Atlantic Ocean and being overhauled, repaired and rebuilt at the Peters shipyard in Wewelsfleth. The historic vessel is now intended to become a new landmark for the port of Hamburg and the central attraction for the new German port museum that is planned to be established in Hamburg.

In New York verlor die »Peking« ihren Glanz…

…mit dem Dockschiff »Combi Dock III«…

…ging es schließlich über den Atlantik

»Wir haben mehr als zehn Jahre an dem Projekt gearbeitet. Die Herausforderung bestand vor allem darin, den maroden Segler sicher in unser Dockschiff einzuschwimmen und zu laschen. Die ›Peking‹ war 2017 eine schwimmende Ruine mit golfballgroßen Löchern im Rumpf. Eine Atlantik-Überfahrt mit einer derart großen und zerbrechlichen Ladung hat auch unseren Ingenieuren einiges abverlangt: Wir haben mehr als 70 eigens angefertigte Boden- und Seitenstützkonstruktionen verbaut. Ein Aufwand, der sich gelohnt hat – Combi Lift hat die ›Peking‹ sicher nach Hause gebracht.«

Heiko Felderhoff, Managing Director Combi Lift

In Zeiten des Klimawandels und immer knapper werdender Ressourcen ist die Wahl der richtigen Antriebslösung im Schiffsbau entscheidend.

Das Ingenieurbüro Detlev Löll GmbH verfügt über jahrzehntelange Erfahrung in Konstruktion, Bauaufsicht, Projekt-Betreuung und -Leitung von kommerziellen und militärischen Segelschiffen aller Größenordnungen mit den unterschiedlichsten Segelantrieben. Unter anderem waren wir maßgeblich an der Restaurierung der Viermastbark „PEKING“* beteiligt.

**PEKING, wir waren verantwortlich für: Begutachtung und Machbarkeitsstudie. Technische Steuerung der Rückholung aus New York nach Deutschland. Reparaturspezifikation, technische Vorbereitung der Restaurierung und Werftausschreibung. Tägliche Bauaufsicht, Eignervertretung und Betreuung der Restaurierung, Projektbearbeitung zusammen mit Technolog Services GmbH.*

DETLEV LÖLL INGENIEURBÜRO GMBH
ENTWURF & KONSTRUKTION, BAU & MONTAGE, BERATUNG & MANAGEMENT

Fährstrasse 1, D-17449 Peenemünde
PHONE: +49 (0) 38371 88755
FAX: +49 (0) 38371 26044
E-MAIL: info@tallship.eu
WWW.DETLEVLOELL.DE

Die Rückkehr war eine aufwendige Aktion…

…nur zum Teil auf eigenem Kiel…

…bis sie schließlich in Wewelsfleth ankam

nicht gar der Mittelpunkt dieses künftigen Hafenmuseums werden soll, war dies sogar »überlebenswichtig«, denn ein erheblicher Teil des Geldes musste für ihre Überführung und Erhaltung aufgewendet werden. Für die New Yorker Seite war das Ergebnis gleichermaßen wichtig, weil sie nun ein praktisch schrottreifes Schiff loswerden konnte.

Nun also sollte es zurück nach Deutschland gehen, allerdings nicht auf eigenem Kiel, sondern an Bord des Dockschiffs »Combi Dock III« der zur Bremer Harren-Gruppe gehörenden Reederei Combi Lift. Auf der Werft Caddell Dry Dock & Repair Co. war die »Peking« auf den Rücktransport vorbereitet worden.

Der FloFlo-Frachter (Float-on/Float-off), gebaut auf der Lloyd Werft und 2009 in Dienst gestellt, ist ein Semi-Submersible, kann also sein Ladungsdeck unter die Wasseroberfläche absenken, um schwimmende Lasten aufzunehmen. Die »Combi Dock III« wartete im Hudson River ein Stück vom Hafen entfernt bis zwei Schlepper das Segelschiff brachten. In rund 1,5 Stunden war die 14,4m breite »Peking« in den 16m breiten »Laderaum« eingeschwommen und bugsiert. Es folgten aufwendige, tagelange Lasch- und Sicherungsarbeiten an insgesamt 70 Punkten, bevor das Duett seinen Weg aufnehmen konnte. Nach Tagen auf hoher See, mit wiederholten Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen, erreichte das Dockschiff die Deutsche Bucht.

Die Überfahrt über den Atlantik hatte 13 Tage gedauert. Eine Überprüfung durch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL bestätigte, dass der Frachtsegler den Transport ohne weitere strukturelle Schäden überstanden hatte.

»Für Juristen ist es bei der vielen Schreibtischarbeit natürlich besonders spannend, mitzuerleben, wie aus komplexen Verträgen reale Projekte werden. Herzlichen Glückwunsch an das gesamte Team zu diesem großartigen Projekterfolg.«

Dr. Martin Schellenberg, Rechtsanwalt und Partner der Sozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek in Hamburg

Das Leben einer Legende

Am 16. Mai 1911 wurde das Schiff von der Werft von Blohm & Voss an die Hamburger Reederei F. Laeisz abgeliefert, die mit ihren schnellen »Flying P-Liners« in damaligen Schifffahrtskreisen immer wieder für Furore sorgte. Die »Peking« kann auf ein bewegtes Schiffsleben zurückblicken. Eingesetzt wurde sie zunächst in der Salpeterfahrt. Bei Ausbruch des Krieges 1914 in Chile interniert, musste sie nach dessen Ende an die Siegermächte abgeliefert werden – an Italien, wo man allerdings mangels Erfahrung mit dem Schiff nichts anzufangen wusste. So konnte F. Laeisz das Schiff günstig zurückkaufen und es wieder in der Chile-Fahrt beschäftigen.

Infolge der Weltwirtschaftskrise verkaufte die Reederei die »Peking« 1932 nach England, wo sie zu einem stationären Schulschiff umgebaut und in »Arethusa« umbenannt wurde. 1940 übernahm die Royal Navy sie unter ihrem alten Namen als Wohnschiff. Nach Kriegsende und Rückgabe an den vormaligen Eigner wurde sie wieder als »Arethusa« geführt.

Der nächste Abschnitt begann mit der Ersteigerung dessen, was vom Schiff übriggeblieben war, 1974 durch die New Yorker J. Aron Charitable Foundation und der anschließenden Überführung zum Hudson River. Dort wurde die »Peking« nach gründlicher Restaurierung wieder in ihren Urzustand zurückversetzt und wurde zum Hingucker des South Street Seaport Museums. Schließlich gingen jedoch die finanziellen Mittel aus, die nötig waren, um das Schiff zu unterhalten. So begann die allmähliche Verrottung, wobei noch hinzukam, dass die »Peking« während ihrer gesamten Liegezeit in New York nicht ein einziges Mal trockengestellt wurde.

© Archiv F. Laeisz

»Insgesamt 20 meteorologische Journale der ›Peking‹ befinden sich heute im maritimen Archiv des Deutschen Wetterdienstes in Hamburg. Heutzutage sind diese maritim-meteorologischen Daten für die Klimaforschung von unermesslichem Wert, denn sie reichen bis in Zeiten zurück, aus denen von den Weltmeeren sonst kaum Wetterdaten vorliegen. Die Wetterbeobachtungen wurden bereits digitalisiert und tragen zur Verbesserung von Klimarekonstruktionen und Analysen des damaligen Wettergeschehens bei.«

Deutscher Wetterdienst

F. LAEISZ

Die bewegte Geschichte der PEKING – als technisches Meisterwerk gebaut, durch geschicktes Verhandeln nach dem Krieg gerettet, später als Internat genutzt und als Museum die Atlantikbrücke gefördert – steht für sich.

Das Schiff ist ein Symbol für Durchhalten und Weitermachen und wir wünschen allen Besuchern viel Freude daran.

www.laeisz.de

Am Rumpf gab es einiges zu tun …

Maße & Daten einer Legende

Länge: ..... 115,5 m
Breite: ..... 14,3 m
Tiefgang: ..... 4,2 m
BRZ: 3.700
Takelagetyp: ..... Viermastbark
Baujahr: ..... 1909 bis 1911
bei Blohm & Voss in Hamburg
Segelfläche: ..... 4.100 m²
Geschwindigkeit: ..... 17 kn
Besatzung: 31

»Die Restaurierung hatte ihre Höhen und Tiefen. Böse Überraschungen, als sich Asbest im Farbanstrich fand, Höhen, als die Takelage gestellt wurde und die Hulk wieder ein Segelschiff wurde. Die ›Peking‹ war ein Highlight, aber die Krönung wäre gewesen, auf ihr Segel zu setzen.«

Detlev Löll
Das Detlev Loell Ingenieurbüro GmbH hatte die Bauaufsicht zusammen mit der Technolog Services GmbH inne

Die Reise endete zunächst in Brunsbüttel, von wo aus die »Peking« im Schlepp per Ponton zur Peters Werft in Wewelsfleth weitertransportiert wurde. Die Werft hatte von der Stiftung Hamburg Maritim den Zuschlag für die Restaurierung des historischen Frachtseglers erhalten, man erwartete aufwendige Arbeiten an Rumpf und Rigg. Die Stahlplatten waren zum Teil nur noch 4 mm statt wie ursprünglich 15 mm dick. Die Wewelsflether hatten sich gegen große Konkurrenz durchgesetzt. Weil die ersten Angebote das vom Bund bewilligte Budget zum Teil überschritten hatten, war noch zweimal nachverhandelt worden.

Auf der Werft wurde direkt mit den aufwendigen Restaurierungsarbeiten begonnen: Teile der historischen Inneneinrichtung wurden ausgebaut und eingelagert, Schrott entsorgt, 260 t Beton wurden entfernt. Die Arbeiten brachten allerdings auch einige historische Elemente wieder zum Vorschein. Die Rahen, zuvor an Deck gelagert, wurden an Land gebracht, die vier noch stehenden Masten und zuletzt auch der Bugspriet gezogen, die Holzdecks entfernt. Als »nackter Rumpf« ging es nach einigen Wochen ins Dock der Werft.

Erst nach aufwendigen Sandstrahlarbeiten konnte eine endgültige Überprüfung durch die Bauaufsicht stattfinden. Es zeigte sich ein gemischtes Bild. Einige Teile waren in einem schlechteren Zustand als noch in New York gedacht, andere, wie das Unterwasserschiff, in einem besseren, es konnte sogar erhalten werden.

Das Stahldeck wurde erneuert, wie auch 65% der Drahtseile, die Reparatur- und Erneuerungsarbeiten an der Außenhaut begannen. Bei den neuen Platten entschied man sich für ein Verschweißen, allerdings wurden die alten Nietverläufe nachgebildet.

Nach dem planmäßigen Ausdocken im Herbst 2018 standen Innenarbeiten von Schlossern, Schweißern und Schiff-

Offshore – Maritime Weather Forecasts

Deutscher Wetterdienst
Postfach 301190
20304 Hamburg
E-Mail: offshore@dwd.de
Internet: www.dwd.de

Source: Vestas

Special advice and forecasts

Our Offshore support

- General weather situation, text and graphics
- Tabulated forecasts for any position or route
- Forecasts for all important weather elements in high resolution
- Wind forecasts at different levels
- On request individual advice by qualified meteorologists
- Update twice a day

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand
DWD

Loading operations
in New York City, USA,
14 July 2017

Discharging
in Brunsbüttel, Germany,
2 August 2017

How do we bring the old lady back home?
We raise the limits.

www.combi-lift.net

Combi Lift brings the Peking back home, summer 2017
Stiftung Hamburg Maritim chose Bremen-based heavy lift expert Combi Lift as its logistics partner to transport the historic windjammer. Combi Lift engineers developed a sophisticated concept: The steel-hulled, four-masted barque was carried home to Germany piggyback across the Atlantic Ocean on-board the semi-submersible vessel Combi Dock III. Over 70 bottom and side support structures were used for seafastening. It was an honour to bring the old lady home safely!

Combi Lift

A member of the Harren & Partner Group

© Peters Werft

»Für mich ist es eine großartige Sache, dass die ›Peking‹ tatsächlich wieder nach Hamburg kommt. Wenn ich die heutige ›Peking‹ mit der vergleiche, die ich bei einem Besuch in New York Anfang der 2000er-Jahre gesehen habe, muss ich sagen: In New York lag ein hässliches Entlein, heute ist es ein stolzer weißer Schwan. Künftig wird die ›Peking‹ ein weiteres Wahrzeichen für Hamburg sein.«

Jörg Pollmann, Hamburg Port Authority

bauern an der Ausrüstungspier an. Es ging etwa um den Einbau fehlender Raumstützen, Knotenbleche und Rahmenspanten. Während der Zeit als Internatsschiff waren fast alle Luken entfernt worden, sie wurden nun nach alten Plänen originalgetreu rekonstruiert. Auch das Hauptdeck bis vor das Brückenhaus wurde erneuert.

Ein gutes halbes Jahr später ging es erneut ins Trockendock der Werft, weitere Arbeiten oberhalb der Wasserlinie starteten. Fast alle Planken konnten aufbereitet werden. »An der letzten Schraube hängend«, heißt es seitens der Stiftung, und bestehend aus sprödem Guss, wurde am Vorschiff eine der ursprünglichen Verzierungen am Ende einer Halbrundschiene entdeckt. Daraufhin wurden alle vier Pfeilornamente der Halbrundschienen originalgetreu nachgebaut.

Im Mai 2019 stand das Aufriggen auf dem Plan, den Startpunkt markierte das Einsetzen des originalgetreu aus Stahl nachgebauten Bugspriets, dessen Vorbild in New York stark gelitten hatte, bei einem Sturm war sogar die Nock abgebrochen. Zwei Krane sorgten für das Einsetzen der Masten.

Rund einen Monat später dann der nächste Umzug, mit einem Schlepper zurück an die Ausrüstungspier unter ein wetterfestes Dach. Nun folgten Verklebungen und letzte Arbeiten am Holzdeck bevor internationale Takelage-Experten sich an ihr Werk machten: die Herstellung und Überholung von stehendem und laufendem Gut, schließlich die Montage der Masten, Stengen und Rahen. Nachdem einige Grundsegmente aus

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK

Wir wünschen der **PEKING** nach vielen stürmischen Fahrten eine großartige Zukunft als neues Hamburger Wahrzeichen. Es war uns eine Ehre, das Projekt juristisch zu begleiten.

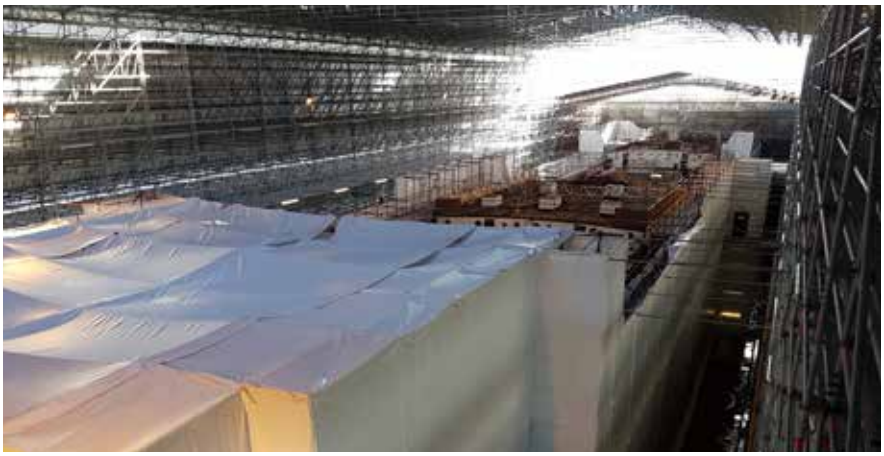
Berlin
Chemnitz
Düsseldorf
Frankfurt
Hamburg
Köln
München
Stuttgart
Zürich

RECHTSANWÄLTE UND STEUERBERATER

den Niederlanden gekommen waren, wurden in den Werfthallen nach alten Zeichnungen Rahen und Stengen für das Rigg gefertigt, schließlich hatten nur zwei der ursprünglich 18 Rahen die wechselvolle Geschichte des Schiffs überstanden.

Eine neue Attraktion

Künftig wird sie also in Hamburg liegen, die »Peking«. Angesichts ihrer Geschichte und den Erfahrungen, die in ihren Bestandteilen schlummern, sollte sie mehr als nur ein touristischer Blickfang sein. Geht es nach den Förderern und Freunden, wird das Segelschiff schon bald ein weiteres Wahrzeichen der Stadt (und des Deutschen Hafenmuseums) sein und Zeugnis ablegen von der maritimen Geschichte. Das Schiff soll zum zentralen Schauobjekt des neuen »Deutschen Hafenmuseums« werden – am Bremer Kai –, eine große Aufmerksamkeit ist ihm also gewiss. *MM*



© Peters Werft

»Uns Schiffbauern ist im Laufe der aufwendigen Sanierung der ›Peking‹ die Schönheit dieses historischen Frachtseglers deutlich geworden. Wir sind stolz, an diesem Auftrag mit historischer Bedeutung mitgewirkt zu haben. Wir freuen uns schon darauf, die ›Peking‹ an ihrem Liegeplatz in Hamburg wiederzusehen.«

Peters Werft

© Köhler

BUCHPORTRAIT
Eine Odyssee

Die »Peking« hat nach ihrer »Wiederentdeckung« in den USA für einiges Aufsehen gesorgt. Auf eine intensive Debatte um eine mögliche Rettung folgte die aufwendige Rückholaktion an die Elbe. Wie es dazu kam, erzählt Matthias Gretzschel in diesem Buch, in dem er das Schicksal des Schiffs vor dem Hintergrund von Stadt-, Wirtschafts- und Seefahrtsgeschichte nachzeichnet: von der Gründung der Reederei F. Laeisz über die Zeit der Salpeterfahrt, die Wirren des Ersten Weltkriegs, den Verkauf der »Peking« nach England bis hin zu ihrer Zeit als Museumsschiff in New York. Auch die drohende Verschrottung und die politische Unterstützung aus dem Bundestag sind Teil der im Buch beschriebenen Odyssee.

Ein großer Teil befasst sich schließlich mit der Rückführung nach Deutschland, »huckepack« auf einem Schwergutschiff, die Restaurierung auf der Peters Werft in Wewelsfleth sowie die Rolle der »Peking« als Wahrzeichen des künftigen Deutschen Hafenmuseums in Hamburg. Viele Beteiligte kommen zu Wort und schildern ihre Erfahrungen, diverse historische und aktuelle Fotos und Bilder veranschaulichen die Entwicklung.

Matthias Gretzschel
Peking – Schicksal und Wiedergeburt eines legendären Hamburger Segelschiffes
Hardcover mit Schutzumschlag, 24 x 28 cm
160 Seiten inkl. zahlr. Farb- und S/W-Fotos
€ (D) 29,95 | ISBN 978-3-7822-1310-3
Koehler im Maximilian Verlag, Hamburg

GmbH LITTAU
Elektro- und Filtertechnik für Industrie und Schiffbau

Für die Restaurierung der historischen Viermastbark »PEKING« lieferten wir:

- Brandmeldeanlage
- Durchsage- und Sprachalarmanlage
- Haupt- und Notschalttafel
- Rohrbegleitheizungen
- Trenntransformatoren 30 und 100kVA
- USV-Anlage
- Planung, Programmierung und Dokumentation

Unser weiteres Lieferprogramm:

Planung, Konstruktion und Fertigung von Schaltanlagen und Pulten aller Art

Lieferung von Hydraulik-, Kraftstoff-, Luft- und Ölfiltern aus eigenem Lager mit weit über 10.000 Filtern im Bestand

www.littau-gmbh.de | Sandkamp 18 | 25368 Kiebitzreihe