



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL

4. Quartal 2020



MS Austria beim Ablegen in Dürnstein

Geburtstage im 4.Quartal

<i>Hell Kurt</i>	<i>6.10.1937</i>
<i>Drescher Elisabeth</i>	<i>7.10.1952</i>
<i>Lohf Karl-Heinz</i>	<i>9.10.1946</i>
<i>Steffal Erich</i>	<i>10.10.1934</i>
<i>Hadwiger Ernest</i>	<i>21.10.1948</i>
<i>Scheuch Gottfried</i>	<i>30.10.1946</i>

<i>Fuhrmann Johann</i>	<i>16.11.1953</i>
------------------------	-------------------

<i>Oppel Ernst</i>	<i>18.12.1942</i>
<i>Track Erich</i>	<i>26.12.1937</i>



Allen kranken Kameraden wünschen wir

baldige Genesung !!!



Obmann Herwig Haböck

Herzogenburg, 28.09.2020

Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Nachdem wir heuer einen schönen Sommer, wohl auch mit einigen Hitze-tagen, verbracht haben und u.a. unsere sonntäglichen Frühschoppen bei etwas gelockerten Corona-Vorschriften besuchen konnten, gehen wir nun in den Herbst mit neueren Corona-Beschränkungen, so dass wir folgende Programmpunkte absagen müssen:

Nächster Bordabend 01.10.20, Friedensmesse am Soldatenfriedhof Ober-wölbling, Barbara-Feier des Pionierbundes Mautern/Krems, die feierlichen Veranstaltungen anlässlich Jubiläum „50-Jahre ÖMV“ mit JHV, mit Ausnahme der Gedenkdacht in der Michaela-Kirche am 26.10.20 15.00 Uhr und dem anschließenden kameradschaftlichen Ausklang beim „Hofmeister“ um 17.00 Uhr. Den nächsten Bordabend am 03.11.20 wollen wir veranstalten, soweit dies von unseren Behörden erlaubt ist. Die Sonntagsfrühschoppen werden wir aber weiterführen. Über den Adventmarkt und unsere Weihnachtsfeier können wir noch nichts sagen, weil diese auch von den Corona-Präventionsvorschriften unserer Regierung abhängig sind.

Ich will Euch heute einige meiner Gedanken über das, wegen des Corona-Problems etwas vernachlässigten zweiten Jahrhundertthema, - **Klimawandel** -, mitteilen und Euch damit eine Anregung zur eigenen Stellungnahme geben.

Inhaltlich habe ich meine Ausführungen folgenden Unterlagen entnommen: Bild der Wissenschaft, März 2020, Seite S46 – 53, Geo Wissen, Verlag Gunnar und Jahr AG, Mythos Neu-Schwabenland von Heinz Schön, Bonusverlag 2004, und Wikipedia inklusive Bildern.

Den **Klimawandel** auf unserer Erde gibt es, so lange unsere Erde besteht. Er verursacht einen Zustand unseres Erdklimas, der von einer vollkommenen **Eiskugel** bis zu dem Zustand der Gegenwart möglich ist, wobei Epochen noch wärmerer Zeitspannen möglich waren und noch sein werden. Für die vollkommene Vereisung unserer Erdkugel sind **zwei Zeitabschnitte** erforscht, - zwischen **645 bis 650**, und **715 bis 720 Mio. Jahre** vor unserer Gegenwart. Grundsätzlich ist unser Klima einerseits von der **Sonnenaktivität** und den Veränderungen in seinem **Planetensystem**, dem die Erde angehört, abhängig. Hier spielt auch die Veränderung der **Erdachsenstellung** (Jahreszeiten!) eine große Rolle. Weiters kam es zu großen Klimaveränderungen durch **Asteroideneinschläge** (Sauriersterben, ...) und die **vulkanischen Tätigkeiten** in den Ozeanen und auf den Kontinenten. Eine wesentliche Rolle spielt natürlich die **Erdatmosphäre**, deren erdnächste Schicht, die **Troposphäre**, den für uns wichtigen **Luftgürtel** darstellt und in eine Höhe von 10 km (Pole) bis 18 km (Äquator) reicht. Dieser Luftgürtel besteht aus 78% Stickstoff N, 21% Sauerstoff O, sowie 0,9% Argon und 0,04% Kohlendioxyd CO₂. Dazu kommen noch Spuren von Edelgasen (Helium, Neon, Xenon, Krypton, Radon) und Wasser- dampf. Der Wasserdampf gehört auch zu den sogenannten **Treibhausgasen**, wie Methan CH₄, Lach-gas NO₂, fluoriierte Gase wie Fluorkohlenwasserstoff (H-FKW/FKW) und Schwefelhexafluorid (SF₆).

Die **Gesamtluftmasse** der Erdatmosphäre beträgt ungefähr ein Millionstel der Erdmasse. Wir Menschen und alle anderen Lebewesen sind auf den Luftsauerstoff angewiesen, die Pflanzen brauchen das CO₂. Der lebenswichtige **Sauerstoff O₂** ist eigentlich nur ein Nebenprodukt der **Photosynthese**, ein Prozess der Umwandlung von Wasser und Kohlenstoffdioxyd CO₂ in Glukose und Sauerstoff unter dem Einfluss von **Strahlungsenergie** (Sonnenlicht) und mit Hilfe des **Chlorophylls** (Blattgrün). Die **Klimaerwärmung**, zu der es in Folge der Vermehrung der Treibhausgase kommt, wird nach heutiger Diktion dem Menschen als Verursacher zugeschrieben, was natürlich insofern stimmt, dass durch die Überbevölkerung der Erde und der Entwicklung des Zivilisationsstandes (3.Welt – 1. Welt) ein Wachstum aller Nahrungs- und Wirtschaftsprodukte notwendig ist. Es ist aber nicht zu vergessen, dass der **Vulkanismus** in den Ozeanen und auf den Kontinenten, sowie **Einschläge von Asteroiden** schlagartig zu den größten Klimaveränderungen geführt haben und in Zukunft auch führen können. Klimaveränderungen, wie sie von den Medien gemeldet werden, seien nun schlagwortartig aufgezählt:

Die **Nordsee** erwärmt sich doppelt so schnell wie die Ozeane, in 45 Jahren betrug die Temperatur-steigerung in der Nordsee plus 1,67 Grad Celsius, in den Ozeanen 0,64 Grad Celsius.

Die **Gletscher** der Hochgebirge unserer Erde (Himalaya, Alpen u.a.) schmelzen ab, wodurch der Meeresspiegel steigen wird und zu einer großen Verminderung der bewohnbaren Oberfläche führen wird.

Die **Pasterze** (Großglockner) und weitere Gletscher der Alpen werden bis 2100 verschwunden sein.

Der **Klimawandel** erhöht das Ausmaß der wetterbedingten Schäden (Hitze, Sturm, Unwetter, Hochwasser, Bergstürze).

Klimaschutzkonferenzen wollen die globale Erwärmung durch Senkung des CO₂-Ausstoßes bis 2100 um nur 1,5 Grad festlegen.

Der **CO₂-Ausstoß** schreitet aber weiter.

Schmelzen des arktischen Meereises erschwert den Eisbären die Jagd auf Robben.

Die **Antarktis** hat 2009 252 Milliarden Tonnen Eis verloren, zwischen 1979 und 1990 waren es nur 40 Milliarden Tonnen.

Permafrostböden tauen bis 10m Tiefe auf.

Erntezeiten verschieben sich nach vorne.

Dazu möchte ich feststellen, dass es **Klimaerwärmungen** nachweislich auch „früher“ schon gab, - aber nur regional. da man früher noch nicht weltweit messen konnte.

Aus meiner fast 80-jährigen Lebenserfahrung muss ich berichten, dass in der Mitte der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Winter sehr, sehr streng waren und wir unseren Schulweg durch 1 m hohen Schnee und bei bis zu -20 Grad gehen mussten. Damals träumte ich von einem mediterranen Klima, so dass in unserem Mühlviertel Wein- und Orangenanbau möglich würde. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte verbesserten sich diese Klimazustände kontinuierlich bis zum heutigen Tage, so dass wir nun eine durch die Erderwärmung erreichte angenehme Lebenssituation haben. Der **positive Effekt** ist natürlich meistens eine **Vergrößerung der Ernteerträge** und **Einsparung bei den Heizungskosten!**

Die **Pasterze**: Sie liegt bekanntlich am Fuße des Großglockners in einem Höhenbereich von 3.450 bis 2.100 m und umfasst in den letzten Jahren eine Fläche von **17,3 km²**. Die **Länge** des Gletschers betrug im Jahr 2006 **8,3 km**. Die **Dicke** beträgt **120 m**. Im **Jahre 1987** war die **Eisdicke 180 m**. Die Längenreduktion pro Jahr ist größer als 50 m. Im **Jahre 1856** betrug die **Fläche der Pasterze 30 km²**.



Ich war in meinem Leben 4x auf der **Franz-Josefs-Höhe** um die Pasterze zu sehen. Als 14-Jähriger konnte man vom Franz-Josefs-Haus mit leicht geneigtem Blickwinkel nach unten die Oberfläche der Pasterze sehen. Im Jahre 1963 wurde die Gletscherbahn zum Gletscherrand in Betrieb genommen. Heute muss man von dieser Stelle aus noch eine 300 m lange Treppe bis zum Gletscherrand absteigen. Der Verlust der Gletscherfläche beträgt nun pro Jahr **ca. 100 m²**. Im **Jahre 2009 bis 2010** gab die Pasterze Holz und Torf frei, was schließen lässt, dass sich dort **5.000 bis 1.500 v. Chr.** Moorvegetation und

Weideland mit Viehzucht befand, was durch Pollen von Gräsern und dem Enzian und koprophylen Pilzen (Düng-Pilze) belegt werden kann. Ein **Holzstamm** einer zweihundert Jahre alten **Zirbe** wuchs vor **ca. 7.000 Jahren** in einer nacheiszeitlichen Wärmephase ohne negative oder verschlechternde Einflussnahme des Menschen in Folge seiner industriellen Entwicklung.

Mit kameradschaftlichen Grüßen
Herwig Haböck

Fortsetzung folgt.

19. Februar 2020, 11:43 Uhr Irland

Geisterschiff überquert den Atlantik



Das 77 Meter lange Geisterschiff "MV Alta" an der irischen Küste. (Foto: AFP)

**Sturm "Dennis" treibt einen führerlosen Frachter an die irische Küste -
eineinhalb Jahre, nachdem er aufgegeben wurde. Wem er gehört, ist
unklar.**

Die Bilder, die die irische Küstenwache am Sonntag veröffentlicht hat, sind beeindruckend. Ein 77 Meter langes Frachtschiff wird da vom Wasser an die schroffe irische Küste gepresst, die Wellen schlagen hoch an den Bug. Die **Irish Coast Guard** schrieb zu dem Video, es handle sich um das Frachtschiff **MV Alta**, das vor fast eineinhalb Jahren von seiner Besatzung aufgegeben wurde – rund 2200 Kilometer südöstlich von Bermuda, ein sogenanntes Geisterschiff. Ein Jogger hatte den 77 Meter langen Frachter in den Felsen vor Ballycotton in der Grafschaft Cork im Südwesten des Landes aufgefunden. Sturmtief Dennis soll den Frachter angespült haben.

Irischen Medienberichten zufolge wurden die 10 Crewmitglieder der **Alta** im September 2018 von der US-Küstenwache von Bord geholt. Der unter tansanischer- nach anderen Angaben panamaischer – Flagge fahrende Frachter war demnach auf dem Weg von Griechenland nach Haiti, das Schiff soll vor der Evakuierung fast drei Wochen manövrierunfähig gewesen sein. Die Eigner wollten die Alta zunächst abschleppen lassen, überließen das Schiff dann aber sich selbst. Für eineinhalb Jahre trieb es im Anschluss über den Atlantischen Ozean. Die afrikanische Küste entlang, dann an Spanien vorbei, westlich der englischen Küste. So etwas habe er noch nie gesehen, sagte John Tattan, der Leiter der Seenotrettungsorganisation RNLI, dem Irish Examiner.

Wie viele solcher Geisterschiffe derzeit auf den Weltmeeren unterwegs sind weiß niemand.

Seemannsleben

Auf deutschen Handelsschiffen Im 19. und 20. Jahrhundert.

Obwohl Kapitäne im 19. Jhdt. zur angesehenen Gesellschaftsschicht zählten war der Seemannsberuf nicht sehr angesehen. Die Arbeit auf den Segelschiffen war hart und entbehrungsreich. Die Verpflegung an Bord war schlecht und wurde durch die Sparsamkeit mancher Kapitäne noch verschlechtert. Es gab gute und schlechte Schiffe. Die Heuer war denkbar gering, auch für die Schiffsoffiziere. An Bord zu kaufende Artikel des täglichen Lebens, Seife, Zündhölzer, Tabak usw. wurden oft zu überhöhten Preisen abgegeben. Nur durch die vielen Seetage kam beim Abmustern ein höherer Geldbetrag zur Auszahlung .

Dazu kam die ständige Bedrohung durch die unberechenbare See. Im 19. Jhdt. gingen an die zwanzig Prozent der Seegehenden Schiffe verloren. Nebel, Stürme, Kollisionen, Eisberge und Strandungen waren die Ursache. Viele Schiffe verschwanden spurlos, nur angeschwemmte Wrackteile waren manchmal stumme Zeugen eines Unterganges.

Erst um 1900 sank die Verlustrate. Der langsam aufkommende Einsatz der Marconi Funktelegraphie verbesserte die Lage manches Havaristen auf See. Trotzdem umgab den Seemannsberuf eine gewisse Romantik. Das Meer, fremde Länder und Abenteuer lockten manchen jungen Mann zur christlichen Seefahrt.

Die Matrosen waren der Willkür ihrer Vorgesetzten ausgeliefert, was dazu führte dass die Anzahl der Desertationen auf „schlechten“ Schiffen sehr hoch war. Als in Amerika Mitte des Jahrhunderts der Goldrausch ausbrach verließen viele Seeleute ihre an der Westküste der USA liegenden Schiffe um ihr Glück als Goldgräber zu suchen. Um das illegale Verlassen in den Griff zu bekommen führte Deutschland per Reichsgesetz 1872 das Seefahrtsbuch ein. Das Seefahrtsbuch wurde und wird vom Seemannsamt ausgestellt und galt bis 2007 als Reisepass. Darin wurden alle Schiffe auf denen der Seemann fuhr mit Anheuerungs - und Abmusterungstag, die Namen der Schiffe und ihre Reederei sowie die Tätigkeit an Bord eingetragen. Mit dem Seefahrtsbuch bekam man von der Einwanderungsbehörde des Gastlandes schon an Bord eine befristete Einwanderungskarte welche als Ausweis beim Landgang galt. Die Kapitäne verwahrten die Seefahrtsbücher so dass illegal abgemusterte Seeleute ohne Seefahrtsbuch keine gute Heuer finden konnten und dann oft nur auf sogenannten Seelenverkäufern, schlechten alten Segel und Dampfschiffen, anmustern konnten.

Die wohl schwerste Arbeit hatten zur Zeit der Dampfschiffe die Heizer und Kohlentrimmer. Die großen Mehrschraubenschiffe mit Dampfmaschinen, später mit Dampfturbinen angetrieben, verfügten über mehrere getrennte Kesselräume mit jeweils sechs bis acht Feuerstellen. Im Heizraum konnte die Temperatur bis 70 Grad betragen. Die Kohlentrimmer, die letzten in der strengen Hierarchie der Maschine mussten die Kohle aus den oft engen verwinkelten Kohlebunkern in Körben an die Kessel schaffen wo sie von den Heizern auf die Feuerroste geworfen wurde. Eine gute Heizermannschaft hatte großen Einfluss auf Kohleverbrauch und Geschwindigkeit. Auch die Qualität der Kohle war entscheidend für Verbrauch und Geschwindigkeit. Die beste Kohle kam aus Cardiff in England war aber entsprechend teuer.

Es war nicht verwunderlich dass die Selbstmordrate unter den Heizern und besonders unter den Kohlentrimmern erschreckend hoch war so dass die Reeder gezwungen waren die Arbeitsbedingungen in der Maschine zu verbessern. Es blieb aber weiter eine Schinderei. Auch bei der Vermittlung von Schiffsheuern war früher der Matrose auf die Ehrlichkeit von Heuervermittlern, dem sogenannten Heuerbaas angewiesen. Diese wurden von den Kapitänen für die Vermittlung bezahlt. Häufig waren die Heuerbaas auch Kneipenwirte und vermieteten Schlafstellen an die Seemänner welche auf eine Heuer warteten. Da sprach man vom Schlafbaas. Der Großteil davon versuchte dem Jan Maat das Geld aus der Tasche zu ziehen und so mancher landhungrige Seemann landete in seliger Trunkenheit ohne Geld auf einem Seelenverkäufer. Nach oft wochenlanger entbehrungsreicher Seefahrt, meist ohne Alkohol an Bord, Rum oder Branntwein wurden wohl mitgeführt und manchmal als „Besanschot an“ nach schweren Segelmanövern ausgeteilt, dienten aber meist medizinischen Zwecken und dazu um fauliges Trinkwasser zu verbessern. Daher tranken viele Seeleute, endlich an Land zu viel. „Silbern klingt und springt die Heuer“ sang Hans Albers und das war sicher so. Die Verlockungen an Land waren groß so dass die hart verdiente Heuer bald aufgebraucht war. Noch in den Sechziger Jahren, zu meiner Seefahrtszeit, war Landgang für viele Seeleute mit Alkohol verbunden. Auch an Bord wurde damals viel getrunken, man konnte im Store billig zollfreie Spirituosen kaufen. So waren bei uns an Bord „Afrika Partys“ beliebt. In einer Kammer für zwei Mann drängten sich acht bis zehn Leute, warm angezogen mit Sweeter und Schal, bei voll aufgedrehter Heizung. Getrunken wurde eine Mischung 1:1 aus Olympia Brause (Kujambelwasser genannt) und Korn oder Köm, dazu wurden dicke Zigarren geraucht. Natürlich fand das ganze nur in den heißen Tropen statt. Die Folgen waren furchtbar.

Viele Kneipenwirte betätigten sich auch als Zuhälter, in Hamburg Lude genannt, womit wir bei der Prostitution sind die in Hafenstädten nicht wegzudenken war. Es gab die eigentlichen Prostituierten die sich für schnelles Geld anboten und die sogenannten Matrosenliebchen, welche dem Seemann zwar auch das Geld abnahmen, ihm aber für die Dauer seines Landaufenthaltes das Gefühl einer Geliebten gaben. Daher reicht wohl auch die Geschichte von der Braut in jedem Hafen. Durch die später entstandene Mafia ähnliche straffe Verwaltung der Prostitution in den deutschen Häfen starb die Gattung der „Matrosenliebchen“ in den Fünfziger-Sechziger Jahren Jahre langsam aus.

Das Unwesen der Heuervermittler wurde 1878 per Gesetz in Hamburg eingestellt. Seemannsämler des Landes übernahmen die Heuervermittlung. Für ganz Deutschland wurden Seemannsämler erst nach 1918 geschaffen. Die Seeberufsgenossenschaft wurde als Sozialversicherungsträger für die Seeberufe gegründet. Unter den Nationalsozialisten wurden die Seeberufe gefördert und unter dem Schlagworten „Wir wollen in des Volkes Reih´n nicht länger zweite Klasse sein“ erfolgte eine Aufwertung.

Bis zur Einführung des Containers Mitte der Sechziger Jahre in den USA veränderte sich wenig am Seemannsleben. Die Liegezeiten in den Häfen konnten je nach Ladung noch immer einige Tage dauern. Die hohen Kosten für die Liegeplätze verursachten zwar eine stetige Beschleunigung beim Be- und Entladen, der Seemann hatte aber doch noch Möglichkeit zum Landgang. In den meisten größeren Häfen boten Matrosenmissionen kostengünstige Möglichkeit zum Einkauf und zu einem Telefonat mit der Heimat an. Die Matrosenmission in Hamburg war eine der ersten in Europa und besteht heute noch. Dort werden die Matrosen, heute meist Philipinos, von uns damals wenig liebevoll „Kanaken“ genannt noch immer betreut, sofern die Liegezeit im Hafen dies zulässt.

Die Hafenliegezeit der Containerschiffe liegt bei acht bis zehn Stunden, so dass kaum die Möglichkeit besteht an Land zu kommen. Die Matrosenmission holt die wachfreien Seeleute mit Kleinbussen vom Schiff ab und bringt sie nach einigen Stunden wieder zurück. In der Mission können die Seeleute über Internet mit Daheim kommunizieren, was aber heute im Zeitalter der totalen Kommunikation auch von Bord aus möglich ist. Für Seemannsromantik, auch wenn sie früher ja auch nicht stimmte ist nun gar kein Platz mehr. Die Matrosen verpflichten sich zum Großteil für sechs Monate Dienst an Bord und machen dann Heimaturlaub um danach wieder für sechs Monate, oft bei der gleichen Reederei anzuheuern.

Viele Berufszweige in der Seeschifffahrt gibt es inzwischen nicht mehr, so den Funker. Der Funker, einst der beste Job an Bord, verkehrte weltweit über Norddeich Radio einer Großfunkstelle in Norddeich, mittels Langwelle und Tastenfunk mit der Reederei und Agenten. Oft gab er eine Bordzeitung mit den neuesten Nachrichten aus der Heimat heraus. Nebenbei machte er als Zahlmeister das bordeigene Verrechnungswesen. Vor dem Landgang konnte man sich bei ihm einen Vorschuss in der jeweiligen Landeswährung holen.

Auch in der Maschine gibt es kaum mehr Personal. Der Ingenieur Assistent die damalige Vorstufe zum Schiffingenieur fiel der Automatisierung der Maschine zum Opfer. Matrosen nun Schiffsmechaniker genannt sind für Deck und Maschine zuständig.

Der Dienst an Bord wurde und wird in drei Wachen eingeteilt. Der Seetag beginnt jeweils um 12 Uhr Mittag. Die Morgenwache geht von 8 bis 12 Uhr und von 20 bis 24 Uhr. Die Mittelwache, Hundewache genannt, die unbeliebteste an Bord von Mittag 12 bis 16 Uhr und von 24 bis 4 Uhr morgens. Die Frühwache geht von 8 Uhr bis Mittag und von 20 bis 24 Uhr.

Wenig beliebt war auch die Manöverwache, Bei Fahrten in schwierigen, engen Fahrwasser musste man bei Bedarf, zwei Stunden vor und zwei Stunden nach der eigentlichen Wache Dienst als Manöverschreiber tun und alle ergangenen Befehle in das Maschinenjournal eintragen, So konnte manche Wache bis zu acht Stunden dauern. Ein Teil der Besatzung welche nicht zum Brücken oder Maschinendienst gehören gehen in den Taglohn. Früher waren das der Segelmacher, der Zimmermann der Koch, Stewards, Motorenhelfer, Maschinenreiniger, Deckshelfer und der Bootsmann, der ranghöchste Unteroffizier an Bord. Auf See gibt es keinen Sonn oder Feiertag, jeder Seetag zählt gleich. Notwendige Überstunden wurden beim

wachegehenden Personal pauschal, bei Tagdienst gehender Mannschaft extra abgegolten. Die Heuer wird nach dem Abmustern tageweise in Monaten abgerechnet, die ausbezahlten Vorschüsse abgezogen. Mit dem Ziehschein konnte man ein Drittel der angefallenen Heuer monatlich nach Hause schicken lassen.

Durch die einsetzende Konjunktur in den sechziger und siebziger Jahren herrschte ein Mangel an Arbeitskräften auch in der Seeschifffahrt. Trotzdem versuchte man auf deutschen Schiffen deutsche Besatzungen zu erhalten. Das bisher strenge Vorschusswesen, bisher durfte nur ein Drittel der Heuer bevorschusst werden, wurde durchlöchert um die Besatzungen an Bord zu halten. So hatten wir einige Matrosen am Schiff welche ihre Heuer für die kommenden Monate schon verbraucht hatten. Ob und wie die jemals auf gleich gekommen sind ist ein Rätsel. Die Verführungen an Land waren ja nach wie vor groß und leichtsinnige Leute wurden ausgenommen und gaben im Suff für jeden Blödsinn Geld aus.

In den 1970 Jahren begannen die Reeder vermehrt Schiffe auszuflaggen. Das heißt das Schiff wurde aus Kostengründen unter die Flagge eines Billiglandes gestellt, damit galten die Lohn und Sozialgesetze des jeweiligen Landes was dazu führte dass viel billigeres ausländisches Personal an Bord kam. Zum Großteil die schon erwähnten Philipinos. Wollte ein Reeder sein Schiff nach Deutschland zurück flaggen so musste es zwei Jahre aufgelegt werden. Um das Ausflaggen zu reduzieren wurde das Rückflaggen erleichtert und die Reeder mit Subventionen unterstützt. Von den im Jahr 2011 von deutschen Reedern betriebenen 3700 Schiffen fuhren nur 571 unter deutscher Flagge. 2013 trat ein neues Gesetz in Kraft welches vorschrieb dass ab 2015 die ausgeflaggten Schiffe als Ausbildungsstätte für deutsche Seeleute verwendet werden müssen oder Abschlagzahlungen bis 30 000 Euro zu entrichten sind. Der Auslöser für das Gesetz war die geplante Ausflagung des ZDF Traumschiffes „Deutschland“ durch die damalige Reederei Deilmann unter die Flagge Maltas was zu Proteststürmen in Deutschland führte.

Durch die rasche Abfertigung der modernen Containerschiffe in den Häfen blieben in den Vergnügungsvierteln die Kunden aus so dass sich diese in Touristenattraktionen wandelten. Auch Hamburgs Vergnügungsviertel, die legendäre Reeperbahn hat sich dramatisch verändert. Viele junge Leute bevölkern abends die Straßen der ja nie allzu romantisch gewesenen Reeperbahn welche zum Ballermann mit viel Lärm und Radau verkommen ist. Sauber war es dort auch nie aber was jetzt morgens an Müll in den Straßen liegt ist traurig. Viele der kleinen Kneipen die mit Seefahrts-Romantik und Schifferklavier ihr Geschäft machten haben sich mit der wieder auferstandenen Musikbox in laute schrille Lokale verwandelt. Das legendäre Salambo wo dreißig Jahre ein Revueprogramm nach Art des Folies Bergeres in Paris, allerdings mit deftigen live Sex Einlagen geboten wurde, musste nach unzähligen Anzeigen wegen Verstoßes gegen das Pornographie Gesetz schließen. Heute treiben dort sogenannte Drag Queens, als Frauen verkleidete Männer ihr Unwesen.

Trotz all der Veränderungen geblieben ist die Faszination welche Schiffe, Häfen und das Meer auf viele Menschen ausüben und wen die See einmal gepackt hat den lässt sie nie mehr los.

Eine Legende ist zurück: Die Peking



Nach 88 Jahren ist der ehemalige Frachtsegler "Peking" am Montagabend zurück in seine Heimat Hamburg gekommen.

Eine stählerne Legende ist wieder zu Hause: Am 7. September ist die "Peking" erstmals seit den 30er-Jahren wieder zurück in ihren Hamburger Heimathafen gekommen. "Das ist maritime Geschichte, die ins Herz des Hamburger Hafens zurückkehrt", erklärte Hamburgs Kultursenator Carsten Brosda (SPD). Der einstige Frachtsegler soll künftig als begehrtes, aber nicht mehr fahrtüchtiges Museumsschiff in der Hansestadt liegen. Im Juli 2017 war die Viermastbark nach 85 Jahren in der Fremde aus New York nach Deutschland zurückgeholt worden. In einem schwimmendem Dockschiff überquerte der nicht mehr seetüchtige Windjammer den Atlantik und wurde in den vergangenen Jahren in der schleswig-holsteinischen Peters Werft in Wewelsfleth restauriert. Die Geschichte der Peking wurde bereits in den Bordnachrichten, 4. Quartal 2018 erzählt.

Auszug aus einer Meldung von „[ndr.de](http://www.ndr.de)“

*Impressum: Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
A 3130 Herzogenburg, Ossarner Hauptstraße 66
Für den Inhalt verantwortlich: Erich Track, K. Grundmannstraße 51
A 3130 Herzogenburg
e- mail: e.track@gmx.at
Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft*