



Bordnachrichten

MARINEKAMERADSCHAFT BABENBERG-TRAISENTAL **4. Quartal 2022**



<https://twincityliner.com/content/1524/980/1500/.jpg>

Der neue Twin Cityliner verkehrt zwischen Wien und Pressburg
Seite: 1

Geburtstage im 4.Quartal

Oppel Ernst 18.12.1942 (80)
Track Erich 26.12.1937 (85))



Allen kranken Kameraden wünschen wir
baldige Gesundheit !!!



Obmann Herwig Haböck

Herzogenburg, Molkereigasse 21

Herzogenburg, 11. Dez. 2022

Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Ich freue mich, daß wir nun endlich die Coronapandämie mit ihren Erkrankungen einigermaßen gut überstanden haben, die meisten haben ja daran teilgenommen und hoffen, daß uns unsere vorsorgliche Regierung im nun angehenden Winter nicht derart einschränkende Maßnahmen wieder auferlegt. So konnten wir in gewohnter Form unseren Betrieb aufnehmen mit den Veranstaltungen unserer

monatlichen Bordabende und wöchentlichen Sonntagsfrühschoppen, wenngleich die Besucherfrequenz noch besser werden sollte.

Erfreulich für mich als Obmann ist, dass wir „Babenberger“ mit unserem harten Kern viele Veranstaltungen unseres ÖMV durch unsere Teilnahme unterstützen können, so auch bei den Begräbnissen unseres Ehrenpräsidenten Prof. Skrivanek und unseres Altpräsidenten Dr. Herwig Brun. An den Veranstaltungen des ÖKB Herzogenburg nahmen wir auch heuer teil, so auch bei der Friedensmesse in Heiligenkreuz-Gutenbrunn (7. August) und bei der Friedensmesse am Soldatenfriedhof in Oberwölbling am 26. Oktober 2022. Außerdem konnten wir an diesem Nationalfeiertag unsere ÖMV-Veranstaltung im HGM durch unsere Anlieferung vieler beim mir gelagerter Bücher unterstützen. Unsere Weihnachtsfeier am 09. Dezember 2022 im GH Buchsbaum war wie immer eine sehr schöne, familiäre Feier, bei der ungefähr 27 Mitglieder teilgenommen haben.

Wie ich schon vorher erwähnt habe, habe ich bei der Verabschiedung unseres Altpräsidenten Dipl. Ing. Dr. Herwig Brun den Nachruf gesprochen:



Wir nehmen heute Abschied von unserem Alt-Präsidenten des ÖMV, Herrn Dipl. Ing. Dr. Herwig Brun. Über sein Leben in Familie und Beruf haben wir vorhin vom hochwürdigen Herrn Pfarrer gehört,- mein Anliegen ist es aber, das Wirken von Herwig im ÖMV in Erinnerung zu rufen. Zur Vorgeschichte meiner persönlichen Beziehung zu ihm sei erwähnt, daß diese am Übergang der 50er – 60-er Jahre des vorigen Jahrhunderts begann, als wir an der damaligen TH Wien unser Schifftechnikstudium begannen. Wir gehörten zu den geburtenreichsten Jahrgängen der vergangenen 2.-Weltkriegsjahre und dementsprechend höher als früher, ca. 10 , war auch die Zahl der Neuinskribenten zur Freude unseres Institutsvorstandes Prof. Dipl. Ing. Dr. Helmut Völker.

Herwig war ein sehr guter Student, der nach seinem Diplom auch sein Doktoratsstudium anschloß, in dem er die Propellerwirkung in seinem Nachstrom zu untersuchen hatte. Dazu mußten auch Propellermodellversuche in einem Strömungsumlauf tank gemacht werden, bei denen ich ihm half und auch die nötigen Fotografien für die Darstellung in der Veröffentlichung der Doktorarbeit machte. Dieses gemeinsame Arbeiten mehrere Tage lang bewirkte eine geistig fachliche und freundschaftliche lebenslange Verbundenheit, obwohl wir später jahrzehntelang, sehr wohl auch in Schiffswerften beruflich tätig, zeitlich und räumlich vollkommen getrennte Wege gingen.

Erst durch seinen Eintritt in die Wr. MK Erzherzog Franz Ferdinand (MKFF) im Jahre 2007 kamen wir wieder in engeren persönlichen Kontakt, da ich schon seit der Gründung meiner „MK Babenberg-Traisental“ im Jahre 1989 im ÖMV war.

Herwig übernahm schon kurz nach seinem Eintritt unter der ÖMV-Präsidentschaft von Prof. Dipl.Ing. Karl Skrivanek das Amt des Generalsekretärs und des Redakteurs unserer Verbandszeitschrift „Die Flagge“, was fast einer Vollzeitbeschäftigung gleichkam. Er bewog auch mich vor etwa 5 Jahre, im Präsidium des ÖMV mitzuarbeiten.

Herwig war sehr fleißig und bestrebt, in korrekter und offener Weise Widersprüchlichkeiten in Debatten aufzugreifen und Lösungen vorzuschlagen, um die maritime Tradition Österreichs aus der k.u.k-Zeit mit den gegenwärtigen und zukünftigen Problemen und Notwendigkeiten der Seefahrt zu verbinden, da ja 90 % unserer Konsumgüter einen Seetransport hinter sich bringen. Es gelang ihm auch immer, Strittigkeiten durch sachliche Argumenten zu schlichten. Außerdem war ihm die Verbindung zu den Führungspersönlichkeiten der einzelnen Kameradschaften oberstes Anliegen.

Nachdem Präs. Skrivanek bei der Jahresverbandstagung in Bruck/Mur am 17.3.2018 sein Amt zurück gelegt hatte, wurde Herwig Brun von uns zum Präsidenten gewählt und Karl Skrivanek zum „Ehrenpräsidenten“ ernannt.

Auf Grund der Verschlechterung des Gesundheitszustandes von Herwig, legte dieser 3 Jahre später, bei der JVV am 25.10.2021 in Wien sein Präsidentenamt nieder und Dr. Klaus Weichselbaum wurde zum Präsidenten gewählt. Herwig wollte sich bei seiner Arbeit nur noch auf die Redaktion der „Flagge“ beschränken, doch wurde ihm dieses durch eine weitere Verschlechterung seines Gesundheitszustandes verwehrt.

Die große Lücke zu schließen, die uns nun im ÖMV durch seinen Tod gerissen wurde, muß nun unsere oberste Aufgabe sein und wird uns nicht leichtfallen.

Lieber Herwig! Wir nehmen nun Abschied und danken Dir für Deine langjährige harte Arbeit, die Du für unseren ÖMV und alle Kameraden verrichtet hast.

Wir wünschen Dir für Deine letzte Fahrt in jenen unbekannten Hafen allzeit eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!



Besonders schmerzlich traf unsere Kameradschaft der Verlust unserer Kameradin Margarta Track, welche am 3. Oktober 2022 an den Folgen eines schrecklichen Unfalls verstorben ist.

Am 14. Oktober gaben wir ihr das letzte Geleit mit Fahnenbegleitung am Friedhof in Herzogenburg. Wir werden ihr immer ein ehrendes Andenken bewahren.

Nachruf auf Margareta Track am 14. Oktober 2022 in der Aufbahnhungshalle am Friedhof in Herzogenburg, gesprochen von Herwig Haböck:

Lieber Erich! Geschätzte Familie Track! Werte Trauergemeinschaft! Liebe Kameradinnen und Kameraden!

Wir müssen heute von unserer Kameradin Grete Track Abschied nehmen, die uns 24 Jahre ihres Lebens in unserer Gemeinschaft begleitet hat.

Die ersten 7 Jahre kam Grete ab dem Jahre 1998, wo Du lieber Erich zu uns stießest, mit dir mit, wie das in unserem Kreis meistens der Fall ist.

Eure Beziehung zu uns war natürlich in eurer Beziehung zum Wasser begründet, hattet ihr doch schon 1972 euer 1. und ab dem Jahre 1979 euer 2. Segelboot, auf denen ihr Urlaube und Reisen machtet.

2003 nahmt ihr beide an der Reise zu unserer Partnerkameradschaft in Albstadt Ebingen teil, um einen der ältesten und größten Shanty-Chöre von Deutschland kennen und miterleben zu dürfen.

Dieser Chor hat uns auch 3x in unserer Geschichte bei unseren Jubiläen in Herzogenburg ein Festkonzert gegeben.

Nach unserer Reise zur „Sail“, dem Windjammertreffen in Bremerhaven im Jahre 2005, trat Grete als Mitglied unserer MK bei.

Aber schon seit ihrer ersten Teilnahme an unserem Kameradschaftsleben unterstützte sie viele Jahre lang und solange es ihre Gesundheit zuließ, unsere Kameradin Hermi Fial bei der Pflege unseres Bordheimes und der leiblichen Versorgung unsere Mitglieder bei unseren regelmäßigen Veranstaltungen.

Dafür möchte ich unserer Grete meinen ganz besonderen Dank aussprechen.

Ihr beide nahmt auch an weiteren Reisen unserer Kameradschaft teil, so zum Beispiel nach Borkum im Jahre 2008, nach Wilhelmshaven, dem Zentrum der deutschen Bundesmarine im Jahre 2010 und nach Labö, Kiel und Hamburg im Jahre 2011.

Neben dieser Marinereisetätigkeit gehörte ihr beide zu den Meistgereisten meiner Bekannten, seien es eure Reisen in alle Welt, nach Russland, USA, Thailand, Venezuela, Indien, Mexiko und Ägypten und auch mit euren zahlreichen Segeltörns in der Adria und in griechischen Gewässern, welche nun durch den tragischen Unfall von Grete ihr Ende haben.

Liebe Grete! Wir danken Dir für Deine Kameradschaft und Freundschaft, für Deine jahrelange Unterstützung und wünschen Dir für Deinen letzten Törn in jenen unbekannten Hafen allzeit eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Arbeit im Hafen, einst und jetzt.

Segelschiffszeit:

Der Seehandel zur Segelschiffszeit wurde hauptsächlich von sogenannten Trampschiffen abgewickelt. Die Schiffe liefen Häfen an, in denen über Agenten Ladung vermittelt wurde, sodass der nächste Hafen erst mit der neuen Ladung feststand. Viele Schiffe lagen oft so lange im Hafen, bis ihre Ladung verkauft und neue Ladung übernommen war.

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden immer mehr Schiffe im Liniendienst eingesetzt, die feststehende Reiserouten hatten. Da die Segelschiffe wind- und wetterabhängig waren, konnte die Reisezeit nicht immer gleich eingehalten werden und konnte daher länger oder kürzer sein.

Beginn der Dampfschiffahrt:

Durch das Aufkommen von Dampfschiffen, Mitte des 19. Jahrhunderts, wurde eine genauere Reiseplanung und festes Einhalten von Reiserouten möglich. Wenngleich die Segelschiffe oft schnellere Reisen machten als die ersten Dampfschiffe und auch mehr Ladung transportieren konnten, begann der Siegeszug der Dampfschiffe.

Ewer und Schutenführer:

Da nicht genügend Liegeplätze an den Kaianlagen in den Häfen zur Verfügung standen, war es üblich, dass die Schiffe zum Be- und Entladen an Duckdalben, in den Hafengrund gerammte Baumstämme, entlang des Fahrwassers festmachten. Die Ladung, Säcke, Kisten, Fässer und Stückgut wurden mit bordeigenen Schwertakeln aus dem Laderaum gehievt und in an den Bordseiten angelegten Ewern, kleinen Segelschiffen, umgeladen, welche die Waren zu den Speichern brachten. Später traten Schuten, offene Frachtkähne, welche mit dem Piekhaken gestakt oder auch von kleinen Dampfschleppern gezogen wurden, an die Stelle der Ewer, welche aber noch lange Zeit Massengüter, Ziegel, Steine, Torf und Kohle zu den Schiffen brachten. Ewer und Schutenführer waren selbstständige Unternehmer, welche im Auftrag der Kaufleute die Waren transportierten.

Durch die Vergrößerung der Kaianlagen und auf Grund der Industrialisierung einsetzenden Verwendung von Dampfkränen, Getreidehebern, Kohlehebern usw. wurden immer mehr Waren direkt in die an den Kais errichteten Güterschuppen umgeladen.

Seit der Gründung des deutschen Kaiserreiches 1871 mussten Schuten, welche zollpflichtige Güter in die Zollfreilager brachten, aus zollrechtlichen Gründen gedeckte verschließbare Laderäume haben und prägten das Hafenbild noch lang Zeit. So waren 1964 in Hamburg noch 2500 Schuten im Einsatz.



Stauer und Schauerleute:

Das Verstauen der Ladungen übernahmen Stauer, welche für die Ladungssicherung verantwortlich waren. Das Stauen von Sackladungen (Dünger, Reis, Kaffee, Getreide) erforderte große Erfahrung. Die Säcke wurden dabei, um den Schwerpunkt tief zu halten, pyramidenförmig übereinander gestapelt. Um ein Verrutschen der Ladung im Seegang zu verhindern, wurden dabei die Säcke nach einem komplizierten Plan so gelegt, dass sie sich selbst blockierten. Für das

Löschen der Ladungen waren die Schauerleute zuständig. Stauer und Schauerleute waren selbstständige Berufe, die nicht fix beschäftigt waren, sondern auf Abruf arbeiteten. Sie waren in Arbeitsgruppen, sogenannten Gangs, zusammengeschlossen. Eine Gang bestand aus sechs bis zwölf Mann unter Leitung eines Vorarbeiters, des Lukenvizes. Für jede Art der Ladung gab es eine eigene Gang.



Am unangenehmsten war der Umschlag von Kohle in Säcken, oder bei loser Ladung in Körben. Die schwarze Gang, die Kohleträger, waren aber am besten bezahlt.

Der Umschlag von Massengut (Getreide, Erz, Kohle, Kies) wurde im Akkord bezahlt. Schauerleute im Stückgutumschlag arbeiteten im Taglohn. Der schon erwähnte Bau von Ladeeinrichtungen und Güterschuppen an den Kaianlagen verkürzte die Transportwege. Teure Güter wurden aber weiter, speziell in Hamburg, in die

Speicher mit Schuten gebracht.

Die Stauer und Schauerleute, inzwischen gewerkschaftlich organisiert, schätzten an ihrer schweren Arbeit, dass sie ihre Arbeit selbst einteilen konnten, waren stolz auf ihre Tätigkeit und eine selbstbewusste Arbeitergruppe.



Barkassenführer:

Hafenbarkassen waren ursprünglich offene Ruderboote für den Verkehr im Hafen. Dann erhielten sie Dampfmaschinen und einen gedeckten Steuerstand. Im Lauf der Motorenentwicklung wurden sie mit Dieselmotoren ausgestattet.

Eine Vielzahl von Motorbooten brachten die Schauerleute zu den Schiffen, in den verschiedenen Hafenbecken und die Werftarbeiter, welche zum Teil in drei Schichten arbeiteten, von den Landungsbrücken zu den einzelnen Werften. Sie verkehrten Tag und Nacht im Hafen. Im Hafen wurden diese Fahrten „Leute versetzen“ genannt. Barkassen wurden und werden noch zu vielen anderen Zwecken verwendet, so als Feuerlöschboote, Zoll, Hafenverwaltung, Schlepper und auch für die Seelsorge.

Durch den Einsatz von Containern und die Schließung vieler Werften in den 1980er Jahren verloren die Barkassen ihre Hauptfunktion.

Schon vor dem ersten Weltkrieg begannen findige Barkassenführer damit Touristen durch das Hafengebiet zu führen. Diese Hafenrundfahrten finden auch heute noch regen Zuspruch. Der Barkassenführer in Hamburg „He lücht“ genannt, fungiert dabei auch als sachkundiger Reiseführer.

Leider werden die alten Barkassen immer mehr durch moderne Neubauten ersetzt. Grund dafür ist wohl auch, dass sie die neuen strengen Sicherheitsbestimmungen nicht erfüllen. Im Großen und Ganzen veränderte sich die Arbeit im Hafen bis zu Beginn der 1960er Jahre nicht sehr, bis die Container aufkamen und der Einsatz von Schauerleuten kaum mehr nötig war.

Festmacher:

Schon zur Segelschiffszeit waren die Festmacher mit kleinen Ruderbooten zum Verbringen der Bug und Achterleinen (Spring) von den Schiffen zur Pier beschäftigt. Moderne Festmacherboote sind kleine wendige Motorboote, oft mit Schlafplätzen und einer Kombüse für zwei Mann Besatzung sowie Seefunk ausgestattet. Im Hamburger Hafen sind noch 30 Festmacherboote eingesetzt.

Schlepper:

See und Hafenschlepper sind im Hafen unentbehrliche Helfer, um die Seeschiffe an die Anlegestellen zu bringen. In vielen Häfen besteht für größere Schiffe beim Ein und Auslaufen Schlepperpflicht. Vor Einführung der Dampfschlepper um 1860 wurden Segelschiffe bei Flaute von Ruderbooten eingeschleppt. Die ersten *Dampfschlepper* waren Radschiffe. Moderne Schlepper verfügen meist über einen Voith Schneider Antrieb, welcher die Schiffe extrem wendig macht.

Spezialschiffe im Hafen:

Neben den erwähnten Barkassen, Schleppern usw. sind und waren im Hafen eine Vielzahl von Spezialbooten im Einsatz. Lotsenversetzboote, Bunkerboote für Treibstoff, Öl und Wasser, Fahrzeuge der Hafenverwaltung, Zoll und Polizeiboote, Taucherfahrzeuge, Peil und Messboote, Baggerschiffe, Eisbrecher, Feuerlöschboote, Schwimmkräne und viele andere sind im Hafen unterwegs.

Siegeszug der Container:

Container sind Großraumbehälter aus Stahl in genormten Größen.

Vorläufer des Containers waren schon im 18. Jahrhundert in England verwendete hölzerne Umverpackungskisten. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts benutzten Bahngesellschaften in verschiedenen Ländern ähnliche Transportkisten.

1956 griff der amerikanische Reeder Malcolm Mac Lean die Idee auf und verwendete erstmals an der US Ostküste genormte Transportbehälter.

Zunächst als „Schiffskisten“ abgelehnt und gegen den starken Widerstand der Hafenarbeiter, welche um ihre Arbeitsplätze fürchteten, setzte sich der Container immer mehr durch.

Hauptsächlich verwendet werden der 40 Fuß Container mit ca. 12 Meter Länge und 2,5 Meter Breite und der 20 Fuß Container mit 6,5 Metern Länge und einer Breite von ebenfalls 2,5 Metern. In speziellen Kühlcontainern können verderbliche Waren befördert werden.

Die modernen Containerschiffe mit einer Länge von 300 bis 400 Metern können bis zu 23.000 Container aufnehmen.

Mehrzweckschiffe:

Schon vor dem Containereinsatz wurde versucht, die Schifffahrt zu rationalisieren. Um den Schiffsraum besser zu nutzen und Leerfahrten im Ballast zu vermeiden, setzten viele Reeder ab den 1950 Jahren Mehrzweckschiffe ein. Es wurden so Stückgutfrachter im Liniendienst mit Passagierkabinen versehen. Ein Beispiel dafür ist das Museumsschiff „Cap San Diego“ der Hamburg Süd Linie in Hamburg.

Schüttgutfrachter konnten durch rasch zu errichtende Laderaumbauten zusätzlich Stückgut, Schwerlastgüter und andere Güter laden.

Ein Beispiel dafür war das Motorschiff „Marie Luise Bolten“, auf dem ich Ende der 1960-er Jahre gefahren bin. Das 1965 auf der Flender Werft in Lübeck gebaute Schiff mit 180 Metern Länge und einer Ladefähigkeit von 12.000 Tonnen wurde mit einem Schwesterschiff in der Getreidefahrt von Nord und Südamerika nach Europa eingesetzt.

Um für die Hinreise nach Amerika Fracht zu haben, nutzte die Reederei August Bolten den einsetzenden Autoboom und schloss mit VW einen Transportvertrag und fuhr Autos nach Amerika. Zum Autotransport wurden in die vier großen Laderäume an Deck mitgeführte Zwischendecks in drei Etagen eingelegt. Das Verladen der VW erfolgte mittels eigenem Ladegeschrir mit bordeigenen Ladewinden über Ladepfosten. Die Autos fuhren auf das Ladegeschrir und wurden in die Laderäume gehoben. War ein Deck beladen, wurde das darüberliegende Zwischendeck eingehoben und beladen. Das Löschen erfolgte in umgekehrter Reihenfolge. Für den Schüttguttransport wurden die Decksplatten wieder an Deck gelagert.



Mehrzweckfrachter

Wir konnten in 10 Stunden 1750 Autos laden oder entladen. Hafenarbeiter fuhren die Autos zum Schiff oder in die Zollfreizonen am Hafen.
Zu der Zeit wurden von deutschen Reedereien 20 Schüttgutfrachter auch zum Transport von Autos eingesetzt, davon zwei von Bolten.

Frachtfahrt heute:

Heute prägen Containerterminals das Hafengebiet. Fast Alles wird in Containern befördert, ausgenommen sperriges Stückgut und Schwerlasten, wie Maschinen. Kaffee, früher in Säcken transportiert, wird in großen Schwergutsäcken ebenfalls in Container verladen und meist nach Hamburg geliefert. Dort befindet sich im Hafen Europas größte Kaffeeaufbereitungsanlage, wo für fast alle europäischen Kaffeeerzeuger der Kaffee gemischt und zur Röstung vorbereitet wird. Schüttgut wird nach wie vor in eigenen - Bulkcarrier genannten - Frachtern geladen.

Autos werden in Ro-Ro, Roll on Roll off Transportern befördert. Dabei fahren die Fahrzeuge mit eigener Kraft über Laderampen in die höhenverstellbaren Decks. Bis zu 7000 Autos können dabei in 8 Stunden geladen werden.

Südfrüchte, Fleisch usw., bisher von eigenen Kühlschiffen gefahren, werden ebenfalls in Kühlcontainern befördert. Etliche Kühlschiffe wurden daher zum Transport von Containern umgebaut.

Kleinere Containerschiffe, Feederschiffe, verteilen die Container in die kleineren Häfen und sind oft mit Bordkränen zum Verladen ohne Containerbrücken ausgestattet.

Auch Mehrzweckfrachter, welche neben Containern auch anderes Ladegut befördern können, sind vereinzelt noch im Einsatz, ebenfalls meist mit Ladekränen versehen.

Obwohl die Häfen noch immer vielen Menschen Arbeit bieten, ist es nur mehr ein Bruchteil der früher dort in verschiedensten Sparten Beschäftigten.

Die weiter zunehmende Automatisierung wird die Anzahl der im Hafen Beschäftigten wohl noch weiter verringern.

Ernst Joh. Oppel

Unsere nächsten Veranstaltungen:

Nächste Bordabende: 1.Dezember
5. Jänner 2023
2. Februar 2023

Barbarafeier unserer Partner Pionierbund Krems Mautern.

2.12.,Beginn: 17 Uhr in der Stadtpfarrkirche Mautern

Weihnachtsfeier: 9.12.2022 ab 18 Uhr im Gasthof Buchsbaum am Bahnhofsplatz

Wir wünschen allen Kameraden,
ihren Angehörigen,
sowie unseren Partnerkameradschaften und
Freunden

„Frohe Weihnachten“

Und für das kommende Jahr

„Viel Glück und Gesundheit“



Private Veröffentlichung nur mit Link zu www.CoolPhotos.de - Kommerzielle Nutzung nur mit Genehmigung

*Impressum: Marinekameradschaft Babenberg-Traisental
A 3130 Herzogenburg, Qssarner Hauptstraße 66
Für den Inhalt verantwortlich: Erich Track, K. Grundmannstraße 51,
A3130 Herzogenburg
e- mail: e.track@gmx.at
Interne Mitgliederzeitung der Marinekameradschaft*

