

~ Shanty Chor Hiesfeld ~



Ruderblatt



20. Ausgabe 2015/4

Nur Menschen, die selbst friedlich sind, können auch politischen Frieden bewirken. (Franz Alt)

www.shanty-chor-hiesfeld.de

Deine Ziele

Wie du sicherlich schon bemerkt hast sind es in der Tat nur noch wenige Wochen bis zum Jahresende und wie im jeden Jahr kommt Weihnachten sehr plötzlich.

Die kommenden grauen und tristen Tage lassen dir die Zeit, um in dich zu kehren und du stellst fest, dass auch in den vergangenen Monaten deine gesteckten Ziele entweder nur zum Teil, meist aber gar nicht erst in Angriff genommen wurden.

Selten gibt es dafür gute Gründe, meist sind es Ausreden.

Noch ist etwas Zeit wenigstens eins deiner gesteckten Ziele zu verwirklichen. Doch wahrscheinlicher wird es sein, dass sie ins kommende Jahr übergehen werden, gemäß dem Motto: „Heute hatte ich viel zu tun; nun habe ich morgen viel zu tun.“



Wir als Chor brauchen uns nicht verstecken, haben wir es doch auch in diesem Jahr wieder einmal geschafft alle Shanty-Begeisterte, sei es in der Fremde oder sei es im „Heimathafen“, mit unserem Liedgut zu beglücken. Ziel erreicht!

Jahresabschlussfeier

Viele von euch freuen sich schon jetzt auf dieses Fest; und dies zu Recht. Denn die Vergangenheit hat gezeigt, dass nicht nur geladene Künstler, sondern auch die Crew des Chores, ungeahnte Fähigkeiten in sich trägt. Ganz besonders sind hier unsere Lady angesprochen, die es Faustdick hinter den Ohren haben. Ihr erinnert euch noch an letztes Jahr?



Schon jetzt kann ich euch raten auch diesem Jahr wieder mit dabei zu sein, denn was der Redaktion an Infos bereits herangetragen wurde, lässt ein Feuerwerk der guten Laune erwarten.

Wer noch Interesse hat an folgenden Aufkleber, der melde sich bitte.

www.shanty-chor-hiesfeld.de

Wissenswertes aus der deutschen Seeschifffahrt.
Heute geht es um die Reederei D.D.G. HANSA aus Bremen.



Logo dieser Reederei

Die zusammengefasste Geschichte der D.D.G. „Hansa“ (1881 - 1980)

Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ wurde am 3. Dezember 1881 von namhaften Bremer Kaufleuten geründet, weil es zu dieser Zeit ein unhaltbarer Zustand war, dass große Warenmengen des Im- und Exports auf fremden Schiffen befördert wurden.

Schon im Februar 1882 konnte der in England erworbene Dampfer STOLZENFELS - für die damalige Zeit ein recht großer Frachter - seine erste Reise von Newcastle nach Singapore antreten. Im März folgte bereits die DRACHENFELS mit einer Ladung Kohle nach Singapore.



„NEIDENFELS“

Die Namensgebung der „Hansa“-Schiffe orientierte sich an Burgen, Schlössern und Bremer Wehrtürmen und wurde neben der Schornsteinmarke zu einem Markenzeichen der Reederei. Man nannte sie allgemein die Fels-Schiffe und in Rotterdam bekam ein Hafenbecken den Namen Felshaven. Außer -FELS gab es noch

die Endungen -BURG, -ECK und -TURM. Die Namensendungen konnten größtenteils den Fahrtgebieten zugeordnet werden.



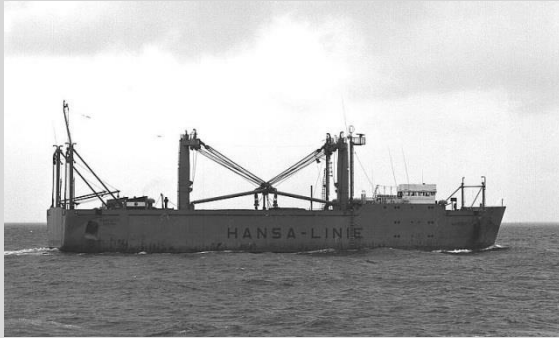
„FRIEDENSTURM“

Die ersten Liniendienste wurden 1883 ins Mittelmeer und später in die Ostsee eingerichtet. Die großen Dampfer wurden vorerst in der Trampfahrt eingesetzt, bis die „Hansa“ Ende 1888 mit der Gründung der Asiatischen Linie einen regelmäßigen Liniendienst nach Colombo und Kalkutta einrichtete. Es folgte Anfang 1890 eine Dampferlinie nach dem La Plata (Argentinien) und später gab es auch eine Linie vom Golf von Mexiko nach Europa.

Gemeinsam mit britischen und skandinavischen Reedereien wurden Liniendienste von Nordamerika, Skandinavien über Südafrika und weiter nach Niederländisch-Indien und Australien betrieben. Anfang 1914 war die D.D.G. „Hansa“ mit 66 Dampfern und einem Motorschiff - mit einer Gesamttonnage von 437 489 BRT - die größte reine Frachtschiffreederei der Welt. Unter allen deutschen Reedereien war sie nach dem N.D.L. und der Hapag stets die Nummer Drei.

Der Erste Weltkrieg machte den Aufbau zunichte. Viele Schiffe wurden versenkt, beschlagnahmt oder lagen in neutralen Häfen auf. Am Ende des Ersten Weltkrieges blieb der D.D.G. „Hansa“ nur

der kleine Dampfer SONECK, der im August 1919 den Liniendienst zur Iberischen Halbinsel wieder aufnehmen konnte.



„MARIAECK“

Mit dem ersten Neubau FRAUENFELS konnte die D.D.G. "Hansa" im Jahre 1920 den Liniendienst nach Indien wieder aufnehmen. Im Jahre 1922 wurde der Liniendienst zum Persisch-Arabischen Golf begonnen, der in den folgenden Jahrzehnten immer mehr an Bedeutung gewann und neben Indien zu einem Schwerpunkt der Reederei wurde.

Nach dem ersten Motorschiffversuch im Jahre 1912 mit der kleinen ROLANDSECK, war Mitte der zwanziger Jahre der Schiffsdieselmotor serienreif und die D.D.G. „Hansa“ bekam mit der SCHWARZENFELS und fünf weiteren Schiffe ihre ersten großen Frachtmotorschiffe. 1929 stellte die D.D.G. Hansa" den Schwergutfrachtdampfer LICHTENFELS in Dienst, der mit einem Schwergutbaum von 120t ausgerüstet war. Mit der LICHTENFELS und ihren drei Schwesterschiffen begann die D.D.G. Hansa" ihre Schwergutaktivitäten, die die Reederei ab 1950 stark ausbaute und ihr ein besonderes Image als Schwergutspezialisten einbrachte.

Die Weltwirtschaftskrise zwang die D.D.G. „Hansa“ einen großen Teil ihrer Schiffe Ende 1931 aus der Fahrt zu nehmen. So wurden im Werfthafen der A.G. „Weser“ elf und weitere acht Schiffe im Bremer Überseehafen und in Hamburg aufgelegt. Nach der Weltwirtschaftskrise modernisierte die D.D.G. „Hansa“ ihre Flotte durch die Bestellung von neun großen, schnellen Motorschiffen bei zwei Bremer Werften. Als erstes Schiff wurde 1936 die EHRENFELS von der A.G. „Weser“ geliefert.

Die D.D.G. „Hansa“ betrieb im Jahre 1938/39 von Bremen aus folgende Dienste:

- Alle zehn Tage nach Bombay-Karachi,
- alle vier Wochen zur Kathiawar-Küste, Mormugoa,
- alle zwei Monate zur Malabarküste,
- alle zwei Wochen nach Colombo, Madras und Kalkutta,
- alle drei Wochen nach Tuticorin-Rangun,
- jeden Monat nach Kakinada-Vizhakapatnam,
- alle sechs Wochen nach Chittagong,
- alle zwei Wochen zum Persisch-Arabischen Golf und
- alle zehn Tage nach Spanien und Portugal.

Weiterhin fuhr sie im Crosstrade jeden Monat von den USA nach dem Persisch-Arabischen Golf und alle zwei Monate von den USA nach Südafrika/Ostafrika.

Von den 44 „Hansa“-Schiffen befanden sich bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges nur 18 in Deutschland. Im Gegensatz zum Ersten Weltkrieg waren die Handelsschiffe in diesem Krieg stärker von Kriegshandlungen betroffen, was in der großen Anzahl der versenkten „Hansa“-Schiffe und damit auch in 144 gefallenen „Hansa“-Seeleuten zum Ausdruck kommt.

Am 6. Oktober 1944 wurde das - zwischen der Martinstraße und der Schlachte gelegene - historisch wertvolle Kontorgebäude der D.D.G. „Hansa“ durch einen Luftangriff fast total zerstört. Der Gesamtverlust bis November 1945 betrug 56 Seeschiffe mit 320 650 BRT, außerdem drei Barkassen und 13 Schuten.

Als 1946 die letzten großen Frachter der D.D.G. „Hansa“ an die Siegermächte abgeliefert waren, hatte die Reederei keine Seeschiffe mehr und musste sich neue Aufgaben suchen, um als Schifffahrtsunternehmen zu überleben. Sie besaß nur noch Barkassen und Schuten, doch diese boten Kapital genug für vorübergehende Aktivitäten; so in der Passagierschiffahrt auf der Weser, einem Seebäderdienst nach Wangerooge und Helgoland, der Wrackbergung in den bremischen Häfen sowie in der Schleppschiffahrt an der Nordseeküste.

Das eigentliche Reedereigeschäft konnte 1950 mit drei angekauften Frachtern wieder aufgenommen

werden und die „Hansa“-Flagge kehrte in die angestammten Fahrtgebiete zurück. Das alte Kontorgebäude an der Schlachte konnte 1950 nach dem Wiederaufbau wieder bezogen werden.

Mit der ersten Neubau-Serie nach dem Krieg setzte die D.D.G. „Hansa“ 1951/52 gleich ihren Weg als Schwergutspezialisten fort. Die drei Schiffe der BÄRENFELS-Klasse bekamen einen 165 t- Schwergutbaum (später verstärkt auf 205t), der zu dieser Zeit kaum seinesgleichen hatte. Zusammen mit der Stülcken-Werft in Hamburg entwickelte die D.D.G. „Hansa“ 1954 für die acht Schiffe der LICHTENFELS-Klasse das so genannte Stülcken-Schwergutgeschirr mit der markanten V-Stellung der Masten, das für Jahrzehnte wegweisend im Schiffbau wurde. Zugleich bekamen die Schiffe eine ungewöhnliche Decksaufteilung, weil der Brückenaufbau ganz vorne auf der Back und die anderen Aufbauten achtern waren, was in Schifffahrtskreisen beträchtliches Aufsehen erregte und den Schiffen den Spitznamen Picasso-Schiffe einbrachte.



„NEIDENFELS“

Die traditionelle Farbgebung der Schiffe mit schwarzem Rumpf und gelbbraunen Masten änderte die „Hansa“ 1961/62; von nun an waren „Hansa“-Schiffe außenbords grau.

In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre gab es bei der D.D.G. „Hansa“ eine ganze Reihe von Neuerungen und Entwicklungen, die es in dieser Dichte vorher und später nicht wieder gab: Ab 1965 begann die „Hansa“ sich in der Versorgungsschifffahrt von Bohrseln in der Nordsee und im Persischen Golf zu engagieren, nachdem sie bereits vorher einige Versorger für deutsche Ölfirmen bereederte. Die Offshore-Versorgung wuchs rasch zu einem eigenen Geschäftsbereich, der weltweit operierte und zusammen mit der VTG, Hamburg, unter dem

Namen Offshore Supply Association (OSA) betrieben wurde. Die Schwergutschifffahrt bekam 1967 mit dem Umbau der UHENFELS (550-t-Hebefähigkeit)



und der Indienststellung der kleinen Spezialschwergutschiffe MARIAECK und BRUNNECK (RoRo-Schwergutumschlag bis 800 t) im Jahre 1968 neue Akzente. Der Ladungsumschlag mit schwimmenden Containern wurde experimentell durchgeführt, außerdem wurde der Liniendienst Amerika/Ostküste - Mittelmeer auf Containerschiffe umgestellt. Diversifikation war das große Schlagwort dieser Zeit; durch Beteiligungen drang die D.D.G. „Hansa“ in neue Bereiche der Schifffahrt vor. So beteiligte sie sich an einer Schifffahrtslinie von Südafrika nach Fernost, einem Verbrennungsschiff für chemische Abfälle, einem Gastanker und einem Massengutfrachter.

Im Persischen Golf und Roten Meer kam es in den siebziger Jahren zu einer Verstopfung der Häfen, weil die Häfen nicht in dem Maße ausgebaut werden konnten wie der Import der arabischen Länder zunahm. Schiffe mussten teilweise monatelang auf einen Liegeplatz im Hafen warten. Die Lösung für diesen Missstand schien der Einsatz von Roll-on-roll-off-Schiffen zu sein, die in den Häfen eine bevorzugte Abfertigung erfuhren. Im Jahre 1977 setzte die D.D.G. „Hansa“ insgesamt vier eigene große Container-RoRo-Schiffe auf den Linien von Europa und von Amerika (Ostküste) zum Persischen Golf und Roten Meer in Fahrt, die zusammen mit eigenen Terminals ein Transportsystem bildeten.

Nachdem im April 1980 bereits das Grundkapital von 60 auf 10 Mio. DM herabgesetzt und anschließend um frische 30 Mio. DM aufgestockt wurde, um einen finanziellen Engpass zu überwinden, musste am 18. August 1980 der

Vergleich angemeldet werden. Der Schifffahrtsbetrieb wurde zum 31. Dezember 1980 eingestellt. Die Liniendienste und die Containerschiffe gingen an die Hapag-Lloyd A.G., die Versorger wurden vom OSA-Partner VTG übernommen. Ein griechischer Reeder kaufte eine ganze Reihe der Schwergutschiffe und betrieb sie unter dem Namen Hansa Heavy Lift. Die Schiffe behielten größtenteils ihre Namen, jedoch wurden die Endsilben auf ...BELS geändert. Der Name und die Schornsteinmarke der D.D.G. „Hansa“ wurden 1984 an die Firma Project Carriers verkauft, die in der Schwergutschifffahrt aktiv war und ihren Hauptsitz zeitweise in Bremen hatte.

Das Ende der traditionsreichen D.D.G. „Hansa“ im Jahre 1980 kann nicht einer Ursache zugeschrieben werden, sondern muss als Summe von vielen Unwägbarkeiten gesehen werden: So hatte die D.D.G. „Hansa“ ein ausgesprochen schwieriges Fahrtgebiet, in dem zum Schluss durch die Machtergreifung des Ayatollah Khomeini im Iran viel Ladung wegfiel, durch hohe Investitionen in den Jahren 1976/77 hatte sich die Reederei auf dünnes finanzielles Eis begeben, die

Schwäche des US-Dollars kam hinzu, außerdem erschwerten die starren Strukturen einer Traditionsreederei die Reaktion auf neue Situationen.

Holger Patzer

War heute beim Zahnarzt. Dieser ist ein Zauberkünstler, der einem Metall in den Mund steckt und dabei Münzen aus der Tasche zieht.



Ein paar Termine

1. Shanty Chor Oberhausen – 23.-25.10 von 15-16.30 – Muschel & Backfischfest – Duisburg Innenhafen
2. Shanty Chor Wattenscheid - 13.12. Benefiz Adventkonzert in der Herz Mariä Kirche WAT-Günnigfeld
3. Shanty Chor Bochum – 6.12. um 16 Uhr – Weihnachtskonzert - St. Johannis Kirche, BO-Wiemelhausen - Brenscheder Str. 43
4. Shanty Chor Herten – 11.12. um 17 Uhr – Weihnachtskonzert – Schloss Horst - Turfstraße 1, 45899 Gelsenkirchen

Das Beste zum Schluss

Noch in diesem Monat startet die Produktion der 3. CD.

Und was noch viel erfreulicher ist, ist die Tatsache, dass wir viele liebe und treue Fans haben, die sich schon jetzt durch die Aktion der Optionsscheine diese CD „gesichert“ haben.

Auch Du...oder auch Du...ach was sag ich... die ganze Leserschaft hat die Möglichkeit, eine beliebige Anzahl dieser Optionsscheine zu erwerben.

Noch kein Geschenk...bald ist Weihnachten...?!