

Vier Schiffe namens „Falkenfels“ befuhren die Weltmeere



Die „FALKENFELS“ (4) auf hoher See mit vielfältiger Fracht an Bord. Dieses Foto zeigt sie in ihrer ganzen Pracht und Schönheit auf der Fahrt durch den Ärmelkanal. (Foto: Skyfoto Ltd.)

Vier Schiffe namens „Falkenfels“ - unterwegs auf den Weltmeeren? Ist das Seemannsgarn? - Mitnichten. Wie kommt aber ein relativ kleiner Ort im Bayerischen Wald dazu, Namensgeber für große Seeschiffe zu werden?

Der Grund ist einfach. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDG) „Hansa“ und Reederei in Bremen gab fast allen ihren Schiffen Namen, die auf „-fels“ endigen, z.B. Stolzenfels, Drachenfels usw. Wie die Norddeutschen ausgerechnet auf Falkenfels im Bayerischen Wald kamen, konnte ich nicht mehr klären. Aber es steht fest: Es gab zwischen 1915 und 1980 2 Dampf- (D/S) und 2 Motorschiffe (M/S) der „Hansa“-Reederei, die jeweils den Namen unseres Bayerwaldortes in die weite Welt hinaustrugen.

Überraschende Einladung zur Taufe des Motorschiffes „Falkenfels“

Im Herbst 1966 erhielt der 1. Bürgermeister der Gemeinde Falkenfels, Xaver Aichinger, ebenso wie der damalige Landrat des Landkreises Bogen, Xaver Hafner, und der Besitzer der Burg Falkenfels, Franz Xaver Baier, einen ungewöhnlichen Brief: eine Einladung zur Schiffstaufe des M/S „FALKENFELS“ in Bremen. Die Betroffenen waren

zunächst ziemlich erstaunt, wusste doch damals kein Falkenfelsler, dass es schon drei Schiffe mit dem Namen des Ortes gegeben hatte und zu diesem Zeitpunkt in Bremen ein viertes Schiff in der Weser-Werft im Entstehen war, zu dessen Taufe am 21. Februar 1967 nun eine offizielle Einladung seitens der Hansa-Reederei ergangen war.

Zur Schiffstaufe der vierten „FALKENFELS“ in Bremen waren also diese drei Herren eingeladen. Die drei „Xaverl“, wie sie genannt wurden, fuhren daher nach Norddeutschland. Das waren - wie Bürgermeister Aichinger immer wieder erzählte - ziemlich „feuchte“ Tage dort mit für Bayern nicht gerade typischen Getränken.

Einige Monate später erhielt Bürgermeister Aichinger eine Einladung zu einer über 6-wöchigen Schiffsreise (Mitfahrt) mit der „FALKENFELS“ von Bremerhaven aus nach Indien. Doch musste er dieses Angebot aus Zeitgründen dankend ablehnen. Herr Aichinger hätte dieses Angebot auch dem Schreiber dieser Zeilen angeboten, aber auch für einen Lehrer reichte die notwendige Zeit nicht. Außerdem fürchten Landratten häufig, wochenlang von zu viel Wasser umgeben zu sein!

Es gab dann noch ein paar Jahre lang zum Jahreswechsel einen Austausch von Glückwünschen für das neue Jahr zwischen dem Gemeindeoberhaupt und dem Schiffskapitän, der aber dann plötzlich abbrach. Wir Falkenfelsler wussten damals allerdings nichts davon, dass die vierte „FALKENFELS“ im Jahre 1979 verkauft und im Jahr darauf ver-

schrottet worden war.

Die Hansa-Reederei hatte nämlich am 18. August 1980 einen Vergleich beantragen und am 31. Dezember 1980 den Betrieb einstellen müssen. Die Gründe, die zu dieser kaufmännischen Katastrophe führten, sind zu vielfältig, um hier dargestellt zu werden. Bremen verlor mit dem Hansa-Kreuz die letzte große Reederei, die in der Hansestadt ihren Sitz hatte.

Nur wenige der Leser dürften also bisher gewusst haben, dass es insgesamt vier Schiffe namens „FALKENFELS“ gegeben hatte. Sie trugen natürlich immer nur den Schriftzug „FALKENFELS“. Die folgende Nummerierung 1 bis 4 erfolgt nur um der Klarheit willen.

Dampfschiff D/S „FALKENFELS“ (1)

Mitten im Ersten Weltkrieg wurde bei der Actien Gesellschaft (AG) „Weser“ in Bremen unter der Bau-Nr. 208 ein Dampfer auf Kiel gelegt. Am 10. Juli 1915 lief er bereits vom Stapel und erhielt bei der Schiffstaufe den Namen „FALKENFELS“, mithin also der **Dampfer „Falkenfels“ (1)**. Er wurde am 10. Dezember 1915 an die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen übergeben und hatte 8.322 Bruttoregistertonnen (BRT), 5.259 NRT und 12.100 tdw (= Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Besatzung, Treibstoff, Proviant, Ausrüstung und Fracht in t zu 1000 kg).

Weitere Daten des Dampfers „Falkenfels“ (1):

Länge über alles: 145,92 m (1 ½ Fußballfelder lang!)

Breite über alles: 18,96 m

Tiefgang: 8,45 m (RT 10,07 m - SH 10,90 m)

Antrieb: Zylinder-Vierfach-Expansions-Dampfmaschine der A. G. „Weser“, Bremen, mit 3.750 PSi; ein Propeller / ein Ruder;

Fahrgeschwindigkeit: 12,0 kn (Knoten) = 22 km/Std.

Doch nicht einmal vier Jahre später, am 25.03.1919, musste sie als Kriegsreparation (Kriegsentschädigung) an England abgeliefert werden. Am 04.04.1919 erfolgte im Firth of Forth die Übergabe an Großbritannien, eingetragen für The Shipping Controller, London (Manager: James Chambers & Co.).

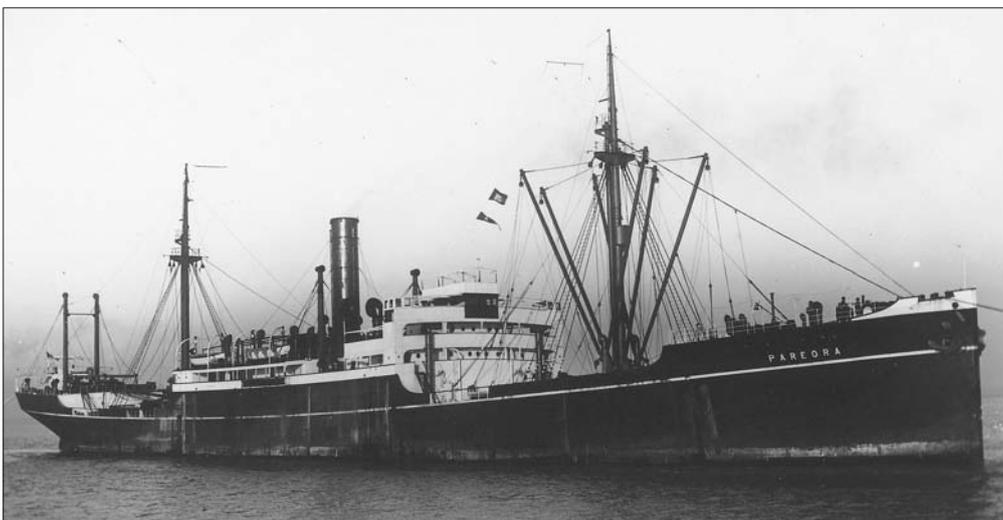
Am 09. Dezember 1920 wurde sie für 190.000 £ (britische Pfund) an Hain Steamship Co. Ltd., London (Großbritannien) verkauft. Knapp vier Wochen später, am 04. Januar 1921, wurde die „FALKENFELS“ umbenannt in D/S „TREDENHAM“ und unter ihrem neuen Namen an die Hain SS Co. Ltd. (E. Hain & Son), St. Ives übergeben.

Am 06.08.1924 wechselte das Schiff erneut seinen Besitzer und ging an die Federal Steam Navigation (SN) Co. Ltd., London. Es wurde deshalb erneut umbenannt, nämlich jetzt in D/S „PAREORA“.

Des öfteren gab es an Bord der „FALKENFELS“ (1) dramatische Situationen zu bestehen. So lief sie am 24.11.1924 im Adelaide River auf Grund, kam aber aus eigener Kraft wieder frei. Zwei Jahre später, am 20.09.1926, konnte in Avonmouth (Großbritannien) ein Feuer an Bord erfolgreich bekämpft werden. Am 24.07.1929 erlitt sie auf der Reise von Rotterdam (Niederlande) über Whyalla in Südastralien, wo sie eine Ladung Erz an Bord genommen hatte, nach Melbourne (Australien) in schwerer See erhebliche Schäden an Bord.

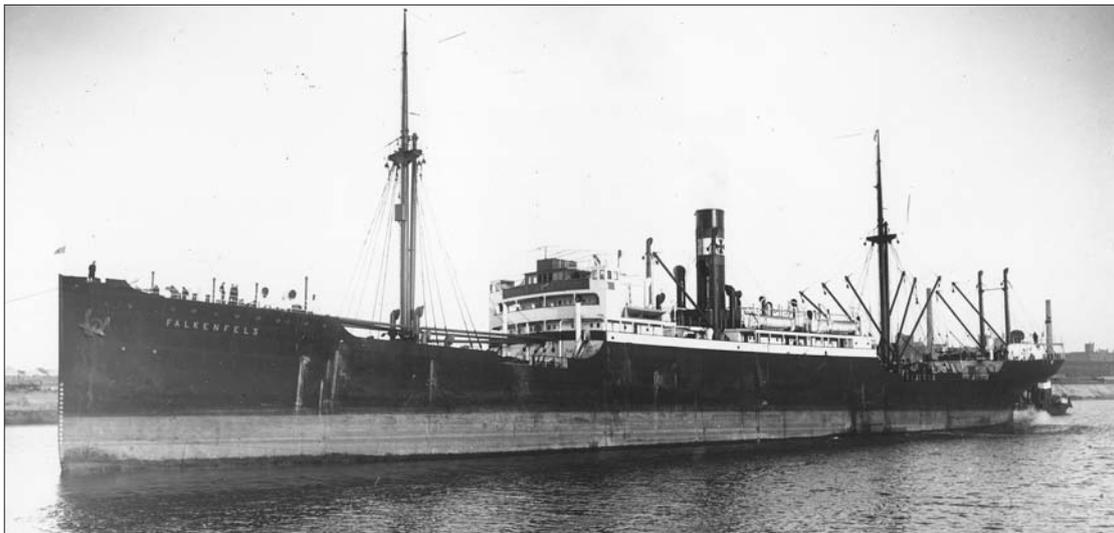
Am 28.02.1930 kollidierte sie vor New York (USA) mit dem britischen Dampfer „CITY OF ORAN“ (7.395 BRT / 1916) und nur vier Monate später, am 30.06.1930, lief sie nahe Nukualofa, der Hauptstadt der Tongainseln in SW-Polynesien, auf einen Felsen auf und erlitt Schäden am Unterwasserschiff.

In den Zeiten vom September 1930 bis Mai 1931, sowie vom Dezember 1931 bis August 1932 und vom März 1933 bis zum Dezember 1933 war sie in Fall River, einer Stadt im Staate Massachusetts (USA), aufgelegt. Das heißt, in dieser



Leider gibt es von der „FALKENFELS“ (1) kein Foto mit dem Namenszug „FALKENFELS“. Auf diesem Foto hier sehen wir sie vielmehr mit dem Namen, wie sie von 1924 - 1934 hieß, nämlich „PAREORA“.

Foto: Sammlung Peter Kiehlmann



Die „FALKENFELS“ (2) in Fahrt auf der Weser - Foto: Sammlung P. Kiehlmann

Zeit gab es für die „Falkenfels“ keine Transportaufträge und sie lag deshalb oft monatelang vor Anker. Die Weltwirtschaftskrise (von 1929 - 1932) hatte natürlich auch die Hansa-Reederei zu spüren bekommen.

Im November 1933 war ihr Schicksal endgültig besiegelt. Sie wurde für 8.850 britische £ zum Abbruch (Abwracken) an Mitsuwa Shoji KK in Kobe (Japan) verkauft. Am 21.12.1933 lief sie aus Fall River nach Newport (USA) aus und traf nach ihrer letzten Fahrt am 07.04.1934 zum Abbruch bei Mitsuwa Shoji K.K. in Tokuyama (Japan) ein.

Dampfschiff D/S „FALKENFELS“ (2)

Bereits am 6. Juni 1921 war von der „Hansa“-Reederei an die Actien-Gesellschaft „Weser“ in Bremen erneut der Auftrag erteilt worden, ein **neues Dampfschiff namens D/S „FALKENFELS“**, also „Falkenfels Nr. 2“ zu bauen. Es war etwas kleiner als sein Vorgänger.

Daten des Dampfers „Falkenfels“ (2):

Länge über alles: 137,25 m (L.reg.: 131,54 m,
L.p.p.: 131,00 m)

Breite: 17,23 m

Tiefgang: 8,04 m (RT.: 9,25 m, SH.: 10,01m)

Gewicht: 6.318 BRT (3.852 NRT, 9.270 tdw)

Antrieb: 3-Zylinder Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit 3.200 PS bei 65 UpM;
ein Propeller / ein Ruder

Geschwindigkeit: 12 kn

Ladegeschirr: 1 x 30 t Ladebaum - 1 x 20 t Ladebaum -
14 x 5 t Ladebäume - 2 x 3 t Ladebäume

(Ein Ladebaum ist auf Schiffen ein am Lademast angebrachtes starkes Rundholz oder Stahlrohr, das in Verbindung mit dem Ladegeschirr (Takelage und Winden) einen Kran ersetzt.)

Am 06.06.1921 lief der Dampfer als Bau-Nr. 276 vom Stapel und wurde am 29.10.1921 an die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen abgeliefert.

Die Besatzung bestand aus 25 Europäern an Deck und 8 Europäern und 39 Indern in der Maschine. Außerdem konnte die „FALKENFELS“ (2) 4 Passagiere an Bord nehmen.

Im Juli 1935 erfolgte bei der Deschimag-Werk-A.G. „Weser“ in Bremen der Einbau einer Bauer-Wach-Abdampfturbine für eine Gesamtleistung von 4.000 PSI.

Am 19.08.1939 lief sie von Bremen mit einer Ladung Kali nach Baltimore (USA) aus. Am 25.08.1939 ging sie auf der Position 48°30' N / 30°18' W nach Erhalt der Warnnachricht QWA 7 auf Nordkurs. Durch die Engstelle zwischen Island und den dänischen Färöer-Inseln kehrte sie, als dänischer Dampfer SS „Kjoebenhavn“ getarnt, via Norwegen zurück nach Deutschland. Am 1. September 1939 war ja bekanntlich der Zweite Weltkrieg ausgebrochen. Am 02.09.1939 passierte sie das Weser-Feuerschiff und am 03.09.1939 erreichte sie unversehrt wieder den Heimathafen Bremen. Am 06. August 1940 wurde sie durch die Kriegsmarine des Deutschen Reichs als Transporter H 48 (Le Havre) für das Unternehmen „Seelöwe“ vorgesehen. Unter diesem Decknamen war die Besetzung Großbritanniens durch die deutsche Wehrmacht geplant. Doch am 24.02.1941 erhielt die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen die „FALKENFELS“ wieder zurück.

Am 30. März 1945 wurde sie in Hamburg von einer amerikanischen Fliegerbombe schwer getroffen und nach Kriegsende, am 18.05.1945, in Hamburg in die Werft zur Reparatur gebracht. Allerdings wurde sie nur so weit repariert, dass sie im Januar 1946 Emden anlaufen und am 07. März 1946 weiter nach Flensburg fahren konnte. Dort wurde sie offensichtlich mit Gasmunition beladen und dann mit ihrer tödlichen Fracht am 16. März 1946 im Skagerrak versenkt. Dort ruht sie noch heute auf dem Meeresboden und stellt noch immer eine tödliche Gefahr dar, wenn die Giftbehälter eines Tages nicht mehr dicht sein werden. In allen Schiffskarten ist ihr Liegeplatz, wie der vieler ähnlicher „Leidensgenossen“, genau eingezeichnet.



Die frühere „HÖEGH SILVERCLOUD“ wurde 1952 in „FALKENFELS“ umbenannt.
Foto: Sammlung Peter Kiehlmann

Motorschiff M/S „FALKENFELS“ (3)

Die M/S „FALKENFELS“ (3), erstmals ein Motorschiff, wurde 1939 auf Kiel gelegt, diesmal bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft als Bau-Nr. 446. Allerdings war sie nicht von der Hansa-Reederei in Auftrag gegeben worden, sondern von Kerr Steamship Co. Inc., New York (USA). Das Schiff trug zunächst den Namen M/S „HÖEGH SILVER-CLOUD“.

Daten des Motorschiffes „Falkenfels“ (3):

Länge: nur 131,27 m (L. reg. 124,55 m)
Breite: 16,97 m
Tiefgang: 7,75 m (SH 11,13 m, RT 7,58 m)
Vermessung: 5.066 BRT, 2.951 NRT, 8.175 tdw
Antrieb: 5-Zylinder doppeltwirkender Zweitakt-Dieselmotor (Typ D 5 Z 60/110) der MAN AG Augsburg erbrachte eine Leistung von 3.600 PS bei 120 UpM; ein Propeller / ein Ruder
Geschwindigkeit: 12,0 kn
Ladegeschrir: 1 x 30 t - 8 x 3-5 t - 4 x 3 t - 1 x 3,5 t.
Die Besatzung war 38 Mann stark. Dazu konnten noch 5 Passagiere an Bord gehen.

Am 4. Januar 1939 lief dieses Schiff in Flensburg vom Stapel, doch bereits im Februar 1939 verkaufte die Kerr Steamship Co. Inc. den Kontrakt (Vertrag) für 3.200.000 norwegische Kronen (NOK) an Leif Høegh & Co. A/S in Oslo (Norwegen). Am 12.04.1939 schließlich wurde das Schiff an Skibs A/S Arizona, Oslo (Norwegen), abgeliefert (Manager: Leif Høegh & Co. A/S). Ab April 1940 (- 1945) fuhr es unter (alliiertes) Kontrolle der Nortraship in London. Ein existierendes Foto zeigt z.B. den Transport von zwei Douglas DC-5 Flugzeugen als Decksladung für Niederländisch Ost-Indien im Jahr 1940.

Auf der Reise von Rangoon nach Vancouver bekam die „HÖEGH SILVERCLOUD“ am 10. Mai Grundberührung und erreichte Vancouver am 24. Juni 1949. Im Juli 1950 wurde sie neu klassifiziert.

Im Dezember 1952 kaufte die DDG „Hansa“ in Bremen dieses Schiff für 7.850.000 NOK, benannte es um in „FALKENFELS“ und übernahm es am 10.04.1953 in Hamburg.

Nach der ersten Reise im September 1953 wurde die „FALKENFELS“ Nr. 3 bei der A.G. „Weser“, Bremen, umgebaut. Die Daten der neuen Vermessung: 5.229 BRT, 3.078 NRT, 8.423 tdw. Zusätzlich erhielt sie jetzt einen Ladebaum für 10 t am Großmast.

Jetzt transportierte die „FALKENFELS“ friedlichere Waren, die oft auch exotisch waren. Auf einem Bild sehen wir vier kleine Elefanten als Passagiere an Deck. Aber auch



Vier kleine Elefanten an Deck der „Falkenfels“ auf dem Weg nach Europa (Foto: P. Kiehlmann)



Rostklopfen am Fundament der Ankerwinde

Auf der Ausreise kamen andere Passagiere (hier Rinder) an Bord.

Rinder waren oftmals Schiffsreisende. Weitere schwergewichtige Ladungen waren z.B. gelegentlich Dampflokomotiven und Eisenbahnwaggons.

Weitere Bilder zeigen notwendige Decksarbeiten, die von den Matrosen meist auf hoher See erledigt werden mussten,

die aber nicht immer sehr beliebt waren, wie das Rostklopfen oder das Anstreichen von Schiffsteilen.

Schließlich wurde die „FALKENFELS“ am 29.01.1964 zum Abbruch an E. Erhardt y Cia. Ltd. in Bilbao (Spanien) verkauft. Am 24. April 1964 begann dann ihr Abwracken.



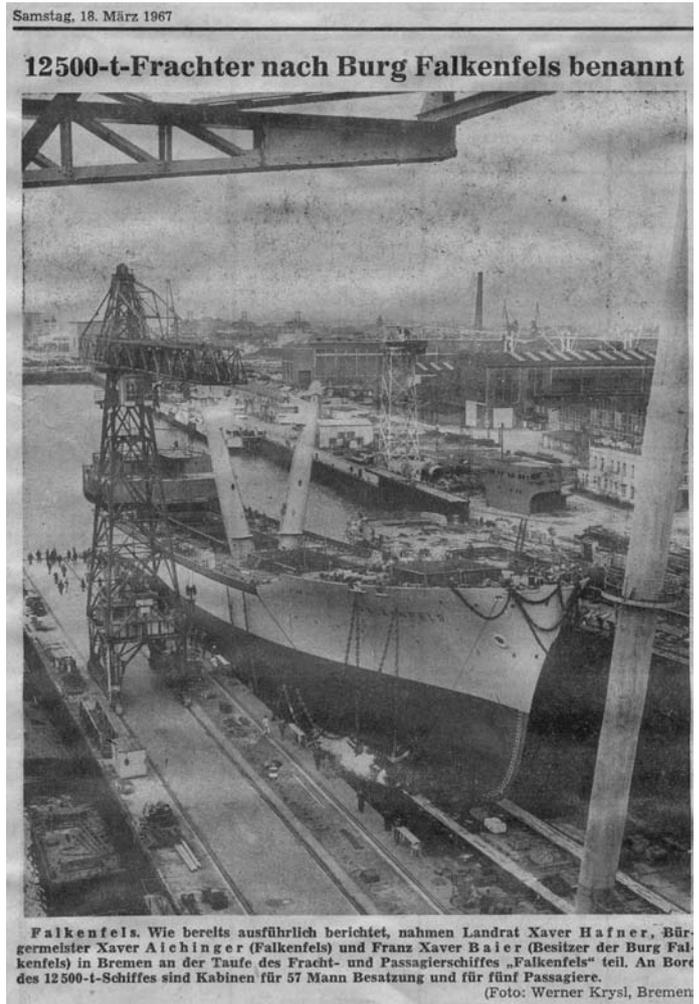
Eine Lokomotive wird mit einem schweren Schiffskran entladen. (Alle Fotos dieser Seite: Peter Kiehlmann)

Motorschiff M/S „FALKENFELS“ (4)

Für das letzte Schiff, das von der Hansa-Reederei in Bremen den Namen „FALKENFELS“ erhielt, wurde am 11. November 1966 bei der A.G. „Weser“ in Bremen als Bau-Nr. 1362 der Kiel gelegt. Bei dessen Stapellauf am 21. Februar 1967 waren, wie oben schon ausgeführt, auch drei Repräsentanten unserer Heimat anwesend.



Die „Falkenfels“ Nr. 4 am 21. Februar 1967, dem Tag der Schiffstaufe, in der A.G. „Weser“-Werft in Bremen



Bericht des „Straubinger Tagblatt“ vom 18. März 1967 über die Schiffstaufe



Am 30. April 1967 wurde dieser Neubau an die K.G. Schifffahrtsgesellschaft „Falkenfels“ m.b.H. in Bremen abgeliefert (Korrespondent-Reeder: DDG Hansa, Bremen).

Die „bayerischen Taufpaten“ während eines Empfangs mit Vertretern der Hansa-Reederei: v.l. Franz Xaver Baier, der damalige Besitzer des Burghotels Falkenfels, Alfons Hafner, der Chauffeur des Landrats, Xaver Aichinger, der 1. Bürgermeister der Gemeinde Falkenfels, und (zweiter von rechts) Landrat Xaver Hafner
(Fotos: Sammlung Josef Buchner)



Die „FALKENFELS“ (4)
auf hoher See
(Foto: Skyfoto Ltd.)

Aus einer anderen
Perspektive wird sie auf
unserem **Thema-Titelbild**
zu Beginn dieser Arbeit
gezeigt.

Daten des Motorschiffes „Falkenfels“ (4):

Länge ü.a.: 152,23 m (L. reg. 146,88 m)

Breite ü.a.: 20,44 m

Tiefgang: 9,29 m (RT: 11,36 m; SH: 12,20 m)

Vermessung: 9.565 BRT, 5.863 NRT, 12.553 tdw

Antrieb: 7-Zylinder einfach wirkender Zweitakt-Dieselmotor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), Augsburg - Typ: K 7 Z 78/155 D mit 11.200 PSe / 118 UpM ein Propeller / ein Ruder.

Die Geschwindigkeit von 20,5 kn ist gegenüber ihren Vorgängern nun wesentlich höher und beträgt 20,5 Seemei-

len/Std. oder 40 km/Std. Laut Schiffsliste von 1970 betrug die Geschwindigkeit allerdings nur 19 kn.

Ladegerüst: 1 x 150 t Stülckenbaum, 8 x 5 - 10 t Ladebäume, 2 x 5 t Ladebäume, 2 x Kran 5 t.

Dieses M/S „FALKENFELS“ ist ein Schiff der WN-Klasse, d.h. eine Weiterentwicklung der aus sieben Schiffen bestehenden W-Klasse. Die W-Klasse hatte die Brücke auf der Back hinter der Luke 1.

Die Besatzung setzte sich aus 20 Europäern und 37 Laskaren (fernöstliche Matrosen) zusammen. Auch für 5 Passagiere waren Kabinen vorhanden.

Man überpinselte im Namen „FALKENFELS“ kurzerhand nur die Buchstaben F, L und S zu Phis, Lambdas und Sigma und schon war der Name Falkenfels in griechischer Schrift fertig. Außerdem weht jetzt die griechische Flagge am Heck. (Foto: Steffen Weirauch).



ΦΑΛΚΕΝΦΕΛΣ

Bilder gegen Ende der 70er Jahre zeigen leider die einst so schöne „FALKENFELS“ in zum Teil ziemlich desolatem Zustand. Sie gleicht mehr einem Rostkahn (Foto: Arwed H. Kubisch).



Im Januar 1969 wurde das Schiff übertragen auf die Partnerreederei MS „Falkenfels“, Bremen (Korrespondent-Reeder: DDG Hansa, Bremen). Die neue Vermessung ergab nun folgende Daten: 7.011 BRT, 4.110 NRT, 10.236 tdw als Freidecker und: 9.442 BRT, 5.852 NRT, 12.990 tdw, Tfg.: 9,30 m als Volldecker

Am 07.12.1978 erfolgte ein Übertrag auf die Hansa Linie G.m.b.H. Bremen. Genau ein Jahr später, am 07.12.1979,

wurde die M/S „FALKENFELS“ für 5.550.000 DM verkauft und in Hamburg übergeben an die Crystal Arrow Company Naviera S. A. (Panama). Eingetragen wurde sie nun im griechischen Seeschiffsregister mit Heimathafen Piräus (Manager: Sea Traders S.A.).

1979 wurde sie allerdings von der DDG Hansa, Bremen, für 2 Jahre zurückgechartert. Diese Charter fand aber 1980 ihr vorzeitiges Ende, weil die DDG Hansa in Bremen in den Konkurs gehen musste.

Damit verschwand im August 1980 auch endgültig der Name „FALKENFELS“ auf den Weltmeeren, weil sie nun umbenannt wurde in M/S „AIAS“ und an die P.T. Perusahaan Pelajaran Samudera „Samudera Indonesia“ in Djakarta (Indonesien) verchartert wurde.

Vom 02.11.1983 bis zum 20.07.1985 wurde sie in Trincomalee/Sri Lanka aufgelegt. Sie lag also über 21 Monate vor Anker, da es offensichtlich keine Transportaufträge für sie gab. Am 31. Juli 1985 traf die „AIAS“ schließlich in Alang (Indien) zum Abbruch bei Ghaziabad Ship Breaking ein und am nächsten Tag bereits, also am 1. August 1985, wurde mit den Abbrucharbeiten begonnen. Die Schweißbrenner löschten endgültig den Namen „FALKENFELS“ auf den Weltmeeren aus. Die „Hansa“-Reederei aber hatte 1981 nur noch ein Schiff besessen. Jetzt verschwand auch das symbolträchtige Hansa-Kreuz von den Weltmeeren.



Die Schornsteine aller Schiffe der Hansa-Reederei waren schwarz mit schmalen roten, breiten weißen und schmalen roten Bändern. Auf dem weißen Band trugen sie alle ein schwarzes Malteserkreuz, das von den Seeleuten als „Hun-gerkreuz“ bezeichnet wurde. (Foto: P. Kiehlmann)

Die Hansa-Reederei

Das Unternehmen Hansa hatte sich bis 1914 zur größten reinen Frachtschiff-Reederei der Welt mit 66 Dampfern und einem Motorschiff entwickelt. Nach der HAPAG und dem Lloyd nahm sie in Deutschland den dritten Rang ein. Im Ersten Weltkrieg aber wurde die Flotte der Hansa vernichtet. Nach 1920 begann man mit dem Wiederaufbau, der 20 Jahre später, mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, erneut abgebrochen wurde. Nur 18 Hansa-Schiffe befanden sich bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs in Deutschland.

56 Seeschiffe verlor die Reederei schließlich im Zweiten Weltkrieg. Ab 1950 konnte die Hansa allmählich wieder in die angestammten Fahrtgebiete zurückkehren. Die Flagge der Hansa-Reederei erschien erneut auf den Weltmeeren. Ab 1965 stieg die Hansa in die Versorgungsschiffahrt von Bohrinseln in der Nordsee und im Persischen Golf ein. In den folgenden Jahren behauptete sie sich im Wettbewerb vor allem mit ihren Schwergut-Frachtern. Viele der Schiffe der Hansa wurden ausgestattet mit schwerem Hebezeug (Kränen) für den Transport von Lokomotiven, Lastkähnen (Flusskähnen), Zügen, Transformatoren usw. Die Gesellschaft stellte zum Teil auch Unterkünfte für Passagiere, wie auf der letzten „FALKENFELS“, auf verschiedenen Routen bereit. Auch die Umstellung auf den Containerverkehr hatte sie noch geschafft. So wurde ab 1968 der Liniendienst von der amerikanischen Ostküste in den Mittelmeerraum auf Containerschiffe umgestellt. Doch dann kam 1980 das bittere Ende.

Die Hauptschiffahrtsrouten, die die Hansa-Schiffe befuhren, waren von Bremen bzw. Hamburg aus nach Indien, Burma und Holländisch Ost-Indien, an den Persischen Golf und nach Spanien und Portugal. In den 1920er-Jahren richtete die Hansa einen Dienst ein von den USA zu den Häfen

am Persischen Golf und nach Süd- und Ost-Afrika, sowie von Deutschland aus nach Südamerika (bis 1932). Die Linien zwischen New York und Süd- und Ostafrika wurden nach dem Zweiten Weltkrieg allerdings nicht wieder aufgenommen.

Quellen:

- *Handbuch der Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien*, Atlas-Verlag Berlin 1929
- *Schiffslisten (Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe über 100 BRT) von 1970, 1980 und 1981*, Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg
- *H.- J. Abert: Die Deutsche Handelsmarine 1870 - 2000*
- *Germanischer Lloyd: Internationales Register 1920*
- *Germanischer Lloyd, Register 1968*
- *The Ships List by S. Swiggum and M. Kohli: The Fleets Hansa Line / Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“*
- *Peter Kiehlmann/Holger Patzer: Die Frachtschiffe der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „HANSA“*, Verlag H.M. Hauschild, Bremen, 2000
- *Straubinger Tagblatt vom 18.3.1967*



*Es ist schon erstaunlich, dass vier Schiffe, die auf den Weltmeeren kreuzten, den Namen unseres Bayerwaldortes **Falkenfels** trugen. (Foto: Josef Buchner)*