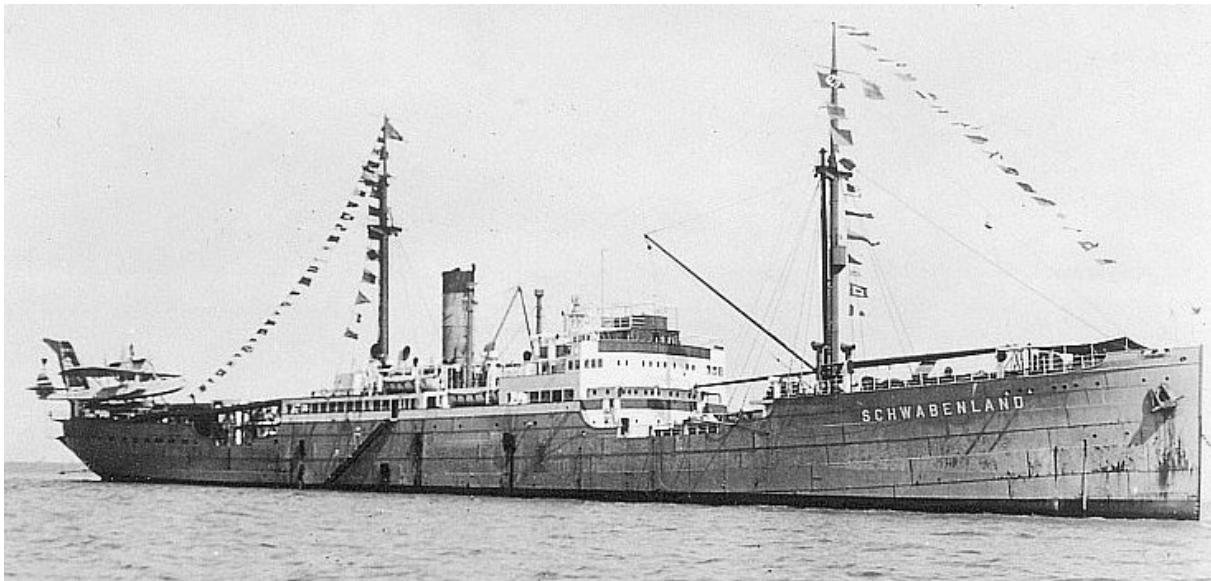


## Deutsches Schleuderschiff SCHWABENLAND von 1925



Schleuderschiff SCHWABENLAND in den 1930er Jahren im Mittelatlantik (Urheber sowie eventuelle noch bestehende Schutzrechte nicht bekannt, Sammlung Peter Kielmann).

Daten und Fakten der SCHWABENLAND ex Schwarzenfels	
Land:	Deutschland
Schiffstyp:	Stählerner Dampfer
Bauwerft:	Deutsche Werke, Kiel
Baunummer:	180
Stapellauf:	14.03.1925
Eigner:	1925: DDG Hansa 1934: Deutsche Lufthansa 1939: Deutsche Luftwaffe 1945: Royal Navy
Besatzung:	1925: 45 Mann
Umbauten:	1934 bei der AG Weser, Bremen, zum Schleuderschiff 1938: Umbau zum Polar-Forschungsschiff
Verbleib:	Am 31.12.1946 beladen mit Gasmunition im Skagerrak zum Sinken gebracht
Technische Daten	
Vermessung:	1925: 7.894 BRT 1934: 8.188 BRT
Länge:	148,9 m über alles
Breite:	18,4 m
Tiefgang:	8,5 m
Antrieb:	2 Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren mit je 1.800 PS, auf 2 Schrauben wirkend
Geschwindigkeit	12 Knoten max.

Die 1925 gebaute als „Schwarzenfels“ gebaute SCHWABENLAND fuhr bis 1932 als Frachtschiff für die Reederei DDG Hansa. 1934 wurde der Frachter von der Deutschen Lufthansa gekauft und zum Katapultschiff umge-

baut. Die Lufthansa benötigte das Schiff als schwimmenden Stützpunkt für ihre auf der Südamerikaroute eingesetzten Flugboote. 1938 bis 1939 wurde sie als Forschungsschiff für die erste große deutsche Antarktis-Expedition seit der Gauss-Expedition von 1901/03 eingesetzt. Im zweiten Weltkrieg wurde die SCHWABENLAND von der Luftwaffe requiriert und als Stützpunktschiff für Fernaufklärer in Frankreich und Norwegen verwendet. Nach einen Torpedotreffer schwer beschädigt, wurde sie nicht mehr instand gesetzt und nach Kriegsende mit 1400 Tonnen Giftgasmunition beladen im Skagerrak zum Sinken gebracht.

Die „Schwarzenfels“ lief am 14. März 1925 vom Stapel und am 16. Juli 1925 der DDG Hansa übergeben. Das von zwei mit 1800 PS recht kleinen Dieselmotoren angetriebene Schiff war sparsam im Betrieb, konnte allerdings aufgrund seiner geringen Antriebsleistung nur 12 Knoten laufen. Es hatte eine Tragfähigkeit von 11.714 tdw und nahm bis zu 10 Passagiere mit. Es war mit einem Kreiselkompass ausgestattet und das erste Frachtschiff weltweit, dass diese Technik nutzte.

Die Weltwirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre führte zu Überkapazitäten im Seefrachtgeschäft. Zahlreiche Frachter wurden aufgelagt, darunter auch die „Schwarzenfels“. Die Lufthansa nutzte die günstige Gelegenheit und kaufte am 28. Februar 1934 das Schiff. Die Lufthansa benötigte für ihren Südamerika-

Luftpostverkehr schwimmende Stützpunkte für ihre Flugboote. Die „Schwarzenfels“ wurde daher in Bremen zum Schleuderschiff umgebaut. Bei Umbau wurden die notwendigen Einrichtungen einschließlich eines Heinkel K-7-Dampfkatapults, Abstellplätzen für zwei Flugboote vom Typ Dornier Wal, und eines Flugzeugkrans installiert. Am 25. Juli 1934 wurde das nun in SCHWABENLAND umgetaufte Schiff wieder in Dienst gestellt.

Das Schiff verlegte nach Ende der Ausbildung in den Mittelatlantik und wurde in Bathurst (heute Banjul / Gambia) in Westafrika stationiert. Am 12. September 1934 katapultierte die SCHWABENLAND das erste Flugboot mit Ziel Natal in Brasilien. In Natal wartete ein das zweite Schleuderschiff der Lufthansa, die „Westfalen“. Im Mai 1935 tauschten die beiden Schiffe erstmals ihre Positionen. Im Juni und im September 1935 erfolgten weitere Positionswechsel zwischen den beiden Schiffen. Im IV. Quartal 1935 wurde die „Westfalen“ überholt und so war die SCHWABENLAND auf beiden Seiten des Atlantiks im Einsatz.

1936 wurde sie von der neuen „Ostmark“ abgelöst und zur Unterstützung versuchsweiser Postflüge auf der Nordatlantikroute (Lissabon – Azoren – Bermudas – New York) eingesetzt. 1937 und 1938 kam es zu weiteren solcher Testflüge, die aber letztlich nicht in einem regulären Liniendienst endeten, da die USA die notwendigen Lizenzen verweigerten.

Zwischen den Nordatlantik-Einsätzen war die SCHWABENLAND in diesen Jahren immer wieder als Stützpunktschiff auf der regulären Südatlantik-Poststrecke eingesetzt.

1938 wurde die SCHWABENLAND für die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 zusammen mit dem Dornier Wal Flugbooten D-AGAT „Boreas“ und D-ALOX „Passat“ verchartert. Das Schiff musste dazu erneut umgebaut werden (Verstärkung des Rumpfes gegen Eisdruck, Einbau von Hilfsaggregaten).

Die Expedition verließ Hamburg am 17. Dezember 1938 unter dem Kommando von Kapitän Alfred Ritscher. Neben wissenschaftlichen Aufgaben hat die Expedition auch wirtschaftliche Ziele wie die Suche nach neuen

Walfanggebieten, und außerdem politische Hintergründe. Das Ziel war ein bislang von keiner Nation beanspruchter antarktischer Küstenstreifen östlich des Wedell-Meeress, die Prinzessin-Martha-Küste. Dieses Gebiet wurde am 19. Januar 1939 erreicht. Vom 20. Januar bis 5. Februar wurden von der SCHWABENLAND aus zahlreiche Forschungsflüge unternommen und ca. 350.000 km<sup>2</sup> kartographiert. Durch Abwerfen deutscher Hoheitszeichen wurden gleichzeitig deutsche Besitzansprüche auf das „Neuschwabenland“ getaufte Gebiet angemeldet. Allerdings knapp zu spät, denn Norwegen hatte die deutschen Absichten korrekt interpretiert und das Gebiet noch im Januar 1939 als Dronning Maud Land in Besitz genommen.

Nach Ende der Expedition wurde die SCHWABENLAND noch einmal in Bathurst auf der Poststrecke nach Südamerika eingesetzt, wobei der letzte Start einer Postmaschine am 14. Juli 1939 erfolgte. Danach verlegte das Schiff aufgrund drohender Kriegswolken zurück in die Heimat.

Am 12. Oktober 1939 wurde die SCHWABENLAND von der Luftwaffe beschlagnahmt und nach Frankreich überführt, wo sie bis 1942 als Mutterschiff für Flugboote verblieb. Im August 1942 verlegte sie durch den Ärmelkanal zurück nach Deutschland und dann direkt weiter nach Norwegen. Sie diente dort als Stützpunktschiff für Fernaufklärungsflugboote. Am 24. März 1944 wurde das Schiff bei einer Verlegungsfahrt vor dem südwestnorwegischen Egersund von dem britischen U-Boot HMS „Terrapin“ torpediert. Der Besatzung gelang es aber noch, das sinkende Schiff bei der Ortschaft Abernes im Flekkefjord auf Strand zu setzen. Im Juni wurde die schwer beschädigte SCHWABENLAND wieder gehoben und nach Bergen geschleppt, wo es im Oktober 1944 bei einem Luftangriff weiter beschädigt wurde. Das Schiff wurde trotzdem nach Oslo verbracht, wo es bis über das Kriegsende hinaus liegen blieb.

Ab Januar 1946 für einige Zeit als Wohnschiff verwendet, wurde sie am 31. Dezember 1946 mit 1.400 Tonnen Giftgasmunition beladen im Skagerrak versenkt.

## Literaturempfehlung

Simon Mitterhuber: *Die deutschen Katapultflugzeuge und Schleuderschiffe*, Bernard & Graefe, Bonn 2003. Das Buch stellt eine hervorragende, reich bebilderte Zusammenstellung der Technik und Einsätze aller deutschen Schleuderschiffe dar. Auch die verwendeten Flugzeuge kommen nicht zu kurz.