



RAU IX

Walfänger mit bewegter Geschichte

Ein Forschungsmuseum der

Leibniz
Leibniz
Gemeinschaft



RAU IX

Walfänger mit bewegter Geschichte

Inhalt

**Die Welt der Walfänger
in der Antarktis / 4**

INTERESSEN: FORSCHUNGSSCHIFFFAHRT

**Der Nazi-Traum
von Fish & Ships**

Dr. Ole Sparenberg / 6

MATERIALITÄT: DAS SCHIFF

**Das Modell
eines Schiffs**

Dr. des. Dennis Niewerth / 14

WAHRNEHMUNG: AUF WALFANG

Jäger und Gejagte

Dr. Charlotte Colding Smith / 20

Die Welt der Walfänger in der Antarktis

Die RAU IX ist eine Schönheit auf den zweiten Blick. Neben anderen Schiffen des Museumshafens, wie etwa der Nordischen Jagt GRÖNLAND, der SEUTE DEERN oder auch dem Schlepper STIER, mag sie zunächst eher unscheinbar wirken. Doch wer an Bord des Schiffes geht, der kann maritime Geschichte spüren und erleben. Die RAU IX dient auch als eine Erinnerung daran, wie einst mit der Natur und dem Ozean umgegangen wurde.

Die Geschichte des Walfangdampfers RAU IX handelt auch davon, wie der Mensch in ein Ökosystem eingriff und es schädigte. Mit Schiffen wie diesem sind Männer monatelang auf See gewesen, um in der Antarktis Wale zu jagen. Dokumente im Archiv des DSM belegen, wie gnadenlos effizient sie dabei am eisigen Ende der Welt voringen. Es war eine Zeit, in der heutige Maßstäbe an Umweltschutz und Artenschutz keine Rolle spielten.

Wieso das Schiff 1939 in Wesermünde (dem heutigen Bremerhaven) überhaupt vom Stapel lief, erklärt der Wissenschaftler Ole Sparenberg im Kapitel „Interessen“. Die Nationalsozialisten verfolgten den Plan, mit den vermeint-

lich unerschöpflichen Ressourcen des Ozeans eine „Fettlücke“ in der Versorgung der Bevölkerung zu schließen. Das Walöl sollte zur Herstellung von Margarine eingesetzt werden. Es war der Margarinehersteller Rau, der das Schiff bauen ließ. Unabhängigkeit von den Lieferungen anderer Staaten sollte das Ziel sein – doch dazu kam es nicht. Wie der „Nazi-Traum von Fish & Ships“ scheiterte, erläutert Sparenberg in seinem Beitrag.

Mit der Materialität des Schiffes beschäftigt sich Dennis Niewerth. Zu seinen Aufgaben gehört es auch, die Schiffmodelle des Museums für den virtuellen Raum zu erfassen. Dies ist Pionierarbeit, die noch nicht in vielen Museen geleistet wird. Wie er nach der richtigen Methode sucht und wie sich sein Verständnis für Details an Bord der „echten“ RAU IX verändert hat, lesen Sie im Kapitel „Materialität“.

Wer sich als Besucher an Bord des 48 Meter langen Schiffes begibt, wer die Enge der Gänge und Kammern erlebt oder in den Maschinenraum hinabsteigt, der bekommt einen Eindruck davon, wie entbehrensreich das Leben für die Besatzung gewesen sein

muss. Kälte, Stürme und harte Arbeit setzten den Walfängern zu. „Manchmal wirkt es beklemmend, sich mit dem blutigen Geschäft auseinanderzusetzen“, sagt die Wissenschaftlerin Charlotte Colding Smith. Sie hat sich dem Kapitel „Wahrnehmung“ gewidmet.

Erleben Sie an Bord der RAU IX maritime Geschichte. Wir wünschen viel Vergnügen mit diesem Booklet!



A man with short brown hair, wearing a dark suit jacket over a light blue shirt, is smiling and looking towards the camera. He is standing on the deck of a boat, with the rigging and ropes of the mast visible in the background. The background is slightly blurred, showing a red railing and green foliage. A white rectangular box is positioned above the main text.

**„Aus Walöl
wurde Margarine
gewonnen.“**

Dr. Ole Sparenberg

Der Nazi-Traum von Fish & Ships

Dr. Ole Sparenberg

Warum wandten sich die Nationalsozialisten dem Walfang zu? Der Historiker Ole Sparenberg über eine Zeit, in der das Meer als eine „deutsche Kolonie“ mit unerschöpflichen Ressourcen galt. Und in der die Propaganda auch sonst seltsame Blüten trieb.

Im Dritten Reich gab es einen Kaufbefehl, verbreitet durch die Propagandamaschinerie des Joseph Goebbels. „Deutscher, iss mehr Fisch! Du sparst dem Reich Devisen!“, so stand es auf den Plakaten und in Anzeigen. Was seltsam klingt, hatte einen ersten Hintergrund: Die Kriegsvorbereitungen des NS-Regimes führten dazu, dass Devisen gespart und Importe, soweit es möglich war, vermieden werden sollten. Dafür griffen die Machthaber in alle Bereiche des Lebens ein – und auch tief in den Alltag und die Essgewohnheiten der Bevölkerung.

Man begründete unter anderem eine Art „Kult der Sparsamkeit“. Selbst um Fragen wie die Dicke von Kartoffelschalen oder Ernterückstände und Küchenabfälle kümmerte sich das Regime. Was bizarre Züge annahm, bis hin zur Empfehlung an Hausfrauen, keine Kochlöffel aus Holz zu verwenden, sondern lieber solche aus Metall. Das Holz, so die seltsam anmuten-

de, aber ernst gemeinte Empfehlung, könnte Fett aufsaugen.

In den Jahren 1936 und 1937 rationierten die Nationalsozialisten Butter und andere Speisefette. Die „gute Butter“, wie sie der Volksmund nannte, verschwand von den Tischen, und wenn überhaupt, dann kam Margarine aufs Brot und in Töpfe und Pfannen. Von einer „Fettlücke“ sprachen damals die Wirtschafts- und Ernährungsexperten angesichts dieser Unterversorgung. Um diese „Fettlücke“ zu schließen, wandten sich die Nationalsozialisten den Ozeanen zu – und den Themen Fischerei und Walfang.

Zu diesem Zeitpunkt war den Machthabern klar, dass nicht alle Rohstoffe und nicht alle Importe von Nahrungsmitteln durch heimische Ressourcen ersetzt werden könnten. Ohne Import von Dünger und Futtermittel ließ sich die landwirtschaftliche Produktion nicht weiter steigern. Langfristig sollte die Eroberung neuen „Lebensraums im



Osten“ das Problem lösen. Kurzfristig sahen die Machthaber einen Ausweg in den Weiten der Weltmeere. Sie nahmen an, dass diese Ressource „unerschöpflich“ sei und sich die Produktion von Fett und Eiweiß aus Fischen und Walen beliebig steigern ließe. Weil es sich um deutsche Schiffe handelte, die in internationalen Gewässern unterwegs waren, stellte der Fang keinen Import dar. Material und Arbeitskräfte stammten aus dem Reich, die Kosten fielen in Reichsmark an.

Einem deutschen Chemiker war es 1901 gelungen, tierische und pflanzliche Öle zu härten. Aus Walöl wurde seitdem Margarine gewonnen, ein billiges Fett für die einfache Bevölkerung. Und die Möglichkeiten, dieses billige Fett zu gewinnen, schienen in den Träumen der NS-Obersten unbegrenzt. Die Ozeane als ein brachliegender, kaum genutzter und herrenloser Raum, der erobert werden konnte – diese Vorstellung gefiel den Nationalsozialisten. Für das Meer fielen Begriffe wie „deutsche Kolonie“ oder „Rohstoffprovinz“. Dabei war die Erwartung, dass es sich um Ressourcen handele, die auf wundersame Weise niemals versiegen, schon in den 1930er-Jahren umstritten. Die Nationalsozialisten verwiesen auf die Weite des Südpolarmeeres und darauf, dass der deutsche Walfang – um es mit einem heute gerne verwendeten Begriff zu umschreiben – „nachhaltig“ sei. Der 1936 verkündete Vierjahresplan sah eine deutliche Steigerung des

Verbrauchs von Fisch und Walfetten vor, bei gleichzeitiger Entlastung der Landwirtschaft.

Um sicherzustellen, dass es im Konkurrenzkampf mit anderen Nationen nicht zu einem Raubbau der Ressource kam, verhielt sich das NS-Regime sogar ganz anders, als es die ansonsten extrem aggressive Außenpolitik vermuten ließ. Deutschlands Eintritt in den Walfang bildete den Anlass für das Londoner Abkommen zur Regelung des Walfangs von 1937 und einer Folgekonferenz 1938. Die deutsche Regierung saß von Beginn an mit am Verhandlungstisch und setzte die Bestimmungen des Abkommens umgehend in das eigene Recht um. Zu groß war die Sorge, dass die neugewonnene Quelle im Ozean gleich wieder versiegen könnte – und mit anderen Nationen musste man, um erfolgreich sein zu können, ebenfalls auskommen.

Insbesondere zu Norwegen sollte ein gutes Verhältnis gepflegt werden. Nicht nur arbeiteten norwegische Harpuniere – die Besten ihres Fachs – auf deutschen Schiffen. Auch importierte man Walöl aus dem skandinavischen Land und war auf Schiffe angewiesen, die man in Norwegen kaufte oder charterte. Egal, wie sehr man den „deutschen Charakter“ des Walfangs in der Propaganda betonte – die internationalen Verflechtungen führten zu Verpflichtungen. Bezahlt wurden diese nicht mit Devisen, sondern mit der Lieferung hochwertiger Industriegüter.

Hinter fünf der sieben für Deutschland fahrenden Walfangflotten stand der britisch-niederländische Konzern Unilever. Hinzu kamen die Schiffe des ebenfalls an Walöl interessierten Waschmittelherstellers Henkel und des Margarineproduzenten Walter Rau, der enge Kontakte zur nationalsozialistischen Führungsspitze pflegte. In der Saison 1936/37 stachen erstmals drei Walfangflotten für Deutschland in See. In den folgenden Jahren bis zum Kriegsbeginn kamen jeweils neue Schiffe hinzu. Das Regime unterstützte die Unternehmen, indem Stahl und andere Rohstoffe, die für den Bau der Schiffe benötigt wurden, zur Verfügung gestellt wurden und man Kapazitäten in den Werften bereitstellte.

Bei den Konsumenten stieß der Trend zu Fisch und Wal auf wenig Gegenliebe. Wal in Dosen? Schmeckte nicht. Die Akzeptanz ließ trotz der angespannten Wirtschaftslage zu wünschen übrig, doch dies führte nicht dazu, dass die Bevölkerung murrte oder gar ihre Loyalität zur politischen Führung infrage stellte. Als Hermann Göring, einer der führenden Politiker des Regimes, im Oktober 1936 verkündete, der neue Vierjahresplan bringe mit sich, dass das Fleisch knapp werde, aber ausreichend Fisch zur Verfügung stehe, wurde dies mit einem kollektiven Schulterzucken zur Kenntnis genommen. Immerhin diente der Plan der „Sicherung der deutschen Ehre“ sowie der „Sicherung des deutschen Lebens“.

Einen Haken hatte die neue Faszination der Nazis für die Hochseefischerei und den Walfang: Beides funktioniert nur zu Friedenszeiten. Es war klar, dass die Seemacht England dem Deutschen Reich den Zugang zur hohen See versperren würde. Die Investitionen der Jahre 1936 bis 1939 in Schiffe und Infrastruktur zahlten sich also nicht aus, als der Weltenbrand begann. Dies betraf auch unser heutiges Museumsschiff RAU IX. Sie wurde gleich nach ihrem Bau wieder in die Werft gerufen – und für den Kriegsdienst umgebaut. Erst einige Jahre später fuhr man – nun unter norwegischer Flagge – mit diesem Schiff zum Walfang in die Antarktis.

Viele Schiffe, die in der NS-Zeit für Fischerei und Walfang vom Stapel liefen, wurden im Krieg versenkt oder liefen auf Minen. Schiffe, die den Krieg überstanden, beanspruchten die Siegermächte für sich. Von den Walfangflotten des Dritten Reichs blieben also nur Erfahrungen übrig, die in den 1950er-Jahren gefragt waren. Der griechische Reeder Aristoteles Onassis heuerte auf seiner OLYMPIC CHALLENGER-Flotte bevorzugt Seeleute an, die schon einmal auf Fangreise in der Antarktis gewesen waren. In der Mangelwirtschaft der Nachkriegsjahre waren die gut bezahlten Jobs begehrt, auch wenn die Arbeit an Bord der engen Schiffe extrem hart war. Mit umgebauten Korvetten der amerikanischen Navy fuhr man von Hamburg aus ans andere Ende der Welt, um Wale zu jagen.



Onassis verkaufte seine Walfangflotte nach juristischen Konflikten mit dem norwegischen Walfangverband 1956 an Japan. Das letzte „deutsche“ Kapitel des Walfangs war damit beendet.

Dr. Ole Sparenberg, Jahrgang 1976, wuchs im norddeutschen Oldenburg auf und hatte früh Bezug zu maritimer Industrie. Sein Vater fuhr als Tankerkapitän zur See. Der promovierte Historiker arbeitet an der Universität des Saarlands.





A man with a beard and long hair tied back, wearing a white collared shirt and a brown tweed vest, stands on a boat deck. He is leaning his right hand on a large green barrel. The background shows the wooden deck and parts of the boat's structure. A white rectangular box is positioned above the main text.

**„Zweckmäßig und
spartanisch, diese
Begriffe bezeichnen
die Ausstattung.“**

Dr. des. Dennis Niewerth

Das Modell eines Schiffs

Dr. des. Dennis Niewerth

Der Wissenschaftler Dennis Niewerth hat eine besondere Aufgabe: Er erfasst die Schiffsmodelle des Museums für den virtuellen Raum. Pionierarbeit, für die man die richtige Methode finden muss. Der Wissenschaftler sagt: Man bekommt einen ganz anderen Blick für die Details und eine andere Sicht auf die Dinge.

Die Geschichte des Walfangdampfers RAU IX ist bis heute eine Geschichte mit Geheimnissen. Was wir sicher wissen: Das Schiff wurde 1939 gebaut, in der legendären Werft Seebeck in Bremerhaven. Die RAU IX ist 46,11 Meter lang, 8,20 Meter breit, mit einem Tiefgang von vier Metern. Der Steven ist weit ausladend und verdrängt das Wasser mehr, als er die See durchschneidet; „Maierform“ nennt man diese Bauweise. Der Widerstand im Wasser sollte möglichst gering sein, um die Wendigkeit des Schiffes zu verbessern. Besonders schnell ist die RAU IX nicht: Die Maschine brachte es mit 1600 PS auf 14 Knoten.

Zweckmäßig und spartanisch, diese Begriffe kennzeichnen die Ausstattung. Der vordere Niedergang führt in die Räume der Crew „vor dem Mast“, gleich hinter dem Steven. Bei schwerem Wetter, wenn Wellen überkamen, kann es kein Vergnügen gewesen sein, dort aus- oder einzusteigen. Es gibt

einen Schlafrum für neun Männer, der gleichzeitig als Freizeitraum diente. Nur der Bootsmann bezog eine eigene, kleine Kammer.

Brücke und Funkraum der RAU IX befinden sich etwa mittschiffs. Der Kapitän und sein Steuermann hatten ihre Kabinen gleich darunter; der Schiffsführer konnte durch ein Sprachrohr mit der Brücke kommunizieren. Unterhalb dieser Räumlichkeiten befinden sich Kombüse und Messe. Die Kammern der anderen Offiziere sowie des Funkers waren achtern. Auch hier galt die Faustregel: Je höher der Dienstgrad, desto größer die Kammer.

Der Ingenieur hatte seine Kammer direkt neben dem Maschinenraum. Eine Art Bullauge ermöglichte es ihm, die Maschine zu beobachten. Eine Niederdruckmaschine, die besonders leise lief, um die Wale nicht zu verschrecken. Sie wurde wie fast alle anderen Maschinen auch durch Dampf be-



trieben, den eine ölbefeuerte Kesselanlage erzeugte. Einen kleinen Dieselmotor gab es auch, doch nur als Notaggregat für den Fall, dass ein größeres Problem mit der Maschine auftreten sollte.

Die RAU IX gehörte zur Fangflotte, die dem Mutterschiff WALTER RAU unterstellt war, und sie sollte die dritte Fangexpedition in die Antarktis begleiten. Doch dazu kam es wegen des Kriegsausbruchs nicht. Kaum zwölf Wochen nach dem Stapellauf wurde die RAU IX von der Kriegsmarine zwangsgechartert und in die Werft zurückbeordert. Man baute das Schiff um – statt Wale sollten damit nun U-Boote gejagt werden. Am 7. August 1940 stellte man sie in Dienst.

Nun beginnt eine sehr wechselvolle Zeit, denn das Schiff wurde mehr-

fach umbenannt und verlegt. Unter der Kennung UJ D und später UJ 1212 gehörte das Schiff bis 1944 zur 12. U-Jagdflottille, bevor es nach Norwegen beordert wurde. Als NH 06 wurde es der Hafenschutzflottille in Hammerfest zugeteilt. Nach Ende des Krieges, den es ohne Schäden überstand, setzte man das Schiff ein, um Minen zu räumen.

1948 lieferte man die ursprüngliche RAU IX ebenso wie das Mutterschiff, die schwimmende Fabrik namens WALTER RAU, an Norwegen ab. Unter dem Namen KRUTT fuhr sie zwanzig Jahre lang in die Antarktis, mit ihrem eigentlichen Bestimmungszweck: dem Walfang. Erst unter britischer, dann unter norwegischer Flagge eines Eigners in Oslo. Das Schiff diente nun also seiner eigentlichen Bestimmung. Als HVALUR V jagte man mit ihr dann

Kleinwale rund um Island und schließlich (unter dem Namen HEYKUR) auch im Nordmeer vor den Färöern. Als der Walfang unwirtschaftlich wurde, kam die RAU IX nach Bremerhaven zurück – dreißig Jahre nach ihrem Stapellauf. Das „Kuratorium Schiffahrtsmuseum Alter Hafen“ erwarb das Schiff und ließ es in den Originalzustand zurückversetzen. Seit 1969 liegt es unter dem alten Namen RAU IX als Museumschiff in Bremerhaven und wird seit 1972 nicht mehr im Register von Lloyd geführt.

Ich kenne das Schiff sehr gut, und dies nicht nur, weil ich auf dem Weg ins Museum täglich an ihr vorbeikomme. Man kann sogar sagen, dass ich jeden Winkel kenne, denn ich beschäftige

mich seit einiger Zeit im Rahmen des Projekts „Schiffsmodelle als Wissensspeicher zur Untersuchung des maritimen Erbes“ mit dem Werftmodell. Wir haben etwa 3000 Modelle im Bestand des Museums. Mit ihnen kann man die technische, soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Schifffahrt erklären. In Kooperation mit der Hochschule Bremerhaven lesen wir die Modelle in den Computer ein. Sie sind hinterher für Smartphones, Tablets und PCs als 3D-Modelle abrufbar. Eine spezielle Software ist dafür nicht erforderlich. Es genügt ein Internetbrowser, mit dem sich jeder Nutzer durch das Netz bewegt. Auf zwei Kanälen wollen wir die Daten zur Verfügung stellen: über die Webseite zum Anschauen daheim, und in unserer Ausstellung



über WLAN und Computer-Terminals. Die RAU IX und andere Modelle liegen dann nicht nur begehbar vor dem Museum im Hafenbecken, sondern können von jedem Punkt der Erde, an dem es Zugriff auf das Internet gibt, virtuell besichtigt werden.

Die Frage, wie man ein Schiffsmodell am besten digitalisiert, hat uns lange beschäftigt. Wir mussten experimentieren und verschiedene Technologien ausprobieren, um zu einer Lösung zu gelangen. Am einfachsten erschien es zunächst, normale Fotografien zu einem 3D-Bild umzurechnen. Dabei wird das Modell aus allen möglichen Perspektiven fotografiert, die Bilder setzt ein Computerprogramm hinterher zusammen. Doch rasch zeigte sich, dass dieser Weg nicht infrage kam. Flächen können gut, Details hingegen nur schlecht dargestellt werden. Auch die Idee, eine Laserpistole samt Tracker einzusetzen, löste nicht all unsere Probleme: Die Technologie kann weder Farben, noch Texturen erfassen.

Als beste Methode erwies sich das Verfahren mit einem sogenannten Streiflichtscanner, einem System mit zwei Kameras und einem Projektor. Es ist die einzige Art der Erfassung, die auch die filigranen Details einer Schiffskonstruktion abbilden kann. Wir probierten das Verfahren am Modell eines römischen Handelsschiffs aus – und es funktionierte. Selbst die kleinsten Feinheiten der Takelage oder der Aufbauten waren im Mikrometerbe-

reich zu erkennen. Das Verfahren hat nur einen Nachteil – es kann zu Lücken kommen, wenn die Kamera eine verdeckte Stelle nicht erfasst.

Um das Werftmodell der RAU IX zu scannen, brauchten wir vier Wochen. Ich fand es spannend, das Schiff am Computer zu sehen und hinterher das Original zu besuchen. Man bekommt einen ganz anderen Blick für die Details und eine andere Sicht auf das Schiff.

Einen weiteren Versuch unternahm ich mit einem Computertomografen (CT) des MAPEX-Zentrums der Uni Bremen. Wir schieben das Modell gewissermaßen in die Röhre hinein, was bedeutet, dass das Modell eine bestimmte Größe nicht überschreiten darf. Wir testeten am Beispiel eines defekten Spielzeug-U-Boots aus der Kaiserzeit und konnten in das Innere hineinsehen. Zahnräder und Sprungfedern waren sichtbar. Wir konnten genau erkennen, was am Modell kaputtgegangen war.

Nun wollen wir uns Schiff für Schiff durch den Bestand arbeiten und die Modelle erfassen. Etwa fünfzig sollen es in den ersten zwei Jahren sein. Ich finde die Kombination aus echtem Erleben der Ausstellungsstücke und der „Augmented Reality“ faszinierend. Das Museum wird zu einem Ort, an dem die Phantasie angeregt wird. Die Objekte beziehen sich aufeinander, sie „sprechen“ miteinander. Der Museumsbesucher bewegt sich



auf einer Reise durch die Vergangenheit. Was für eine spannende Art, Wissenschaft erlebbar zu machen – und an Bord unserer RAU IX zu kommen.

Dr. des. Dennis Niewerth, Jahrgang 1985, kam in Essen zur Welt. Seine Promotion schrieb er über virtuelle Museen. Privat hat er ebenfalls mit Schiffsmodellen zu tun: Er baut das Schlachtschiff PRINCE OF WALES im Maßstab 1: 570.



**„Die Flensarbeit
war nichts für
zartbesaitete
Gemüter.“**

Dr. Charlotte Colding Smith

Jäger und Gejagte

Dr. Charlotte Colding Smith

Als Wissenschaftlerin findet Charlotte Colding Smith die Forschung am Museumsschiff RAU IX interessant. Als Bürgerin mit Umweltbewusstsein hat sie manchmal einen Kloß im Hals. Die Dokumente zeigen auch, wie die großen Walarten in der Antarktis beinahe ausgerottet wurden. Und wie hart das Leben an Bord der Fangschiffe war.

Aus wissenschaftlicher Sicht ist es spannend, die Unterlagen der Rau-Flotte zu untersuchen. Keine Frage. Ich habe aber auch ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein. Der Schutz der Natur liegt mir persönlich am Herzen. Und dann kann es beklemmend wirken, die Logbücher und Fangstatistiken der Rau-Flotte zu studieren. Es sind oft Zahlen und nüchtern gehaltene Notizen, doch sie ergeben ein Bild, ein blutiges Bild.

Besonders eine braune Kladde namens „Fangtagebuch“, die wir im Archiv des DSM führen und in der man die Arbeiten auf dem Fabrikschiff WALTER RAU protokollierte, gibt ein eindeutiges Zeugnis. Eine Spalte ist überschrieben mit: „Gefangene und verarbeitete Wale“. Viele Blauwale tauchen in den Zahlenkolonnen auf. Die meisten der geschossenen Tiere waren mehr als 25 Meter lang. Seite für Seite blättert man, Zahl für Zahl wird addiert, und am Ende steht: 1700. Das ist die Beute während nur einer Fangreise, ge-

schossen vom 5. Oktober 1937 bis 22. April 1938.

Man bekommt einen Eindruck davon, wie weite Teile der antarktischen Walpopulation beinahe ausgerottet wurden.

Auch die Fotografien und Filme, die aus dieser Zeit stammen, sprechen eine deutliche Sprache. Besonders die Flensarbeit (das Zerteilen der Wale) an Deck des Fabrikschiffs WALTER RAU war ein blutiges Handwerk und nichts für zartbesaitete Gemüter. Von negativen Gefühlen allerdings, die Besucher unserem Museumsschiff entgegenbringen, ist nichts bekannt. Die Museums-gäste können einordnen, um was es sich handelt: um ein historisches Ausstellungsstück. Das Bewusstsein, dass der Walfang ökologisch unverträglich und abzulehnen ist, gab es übrigens schon seit den 1920er-Jahren. Doch wirtschaftliche Interessen waren zu jener Zeit wichtiger als der Anflug von Bedenken.

Unser Museumsschiff, die RAU IX, wurde direkt nach der Fertigstellung 1939 zurück ins Dock beordert, um sie für den Kriegsdienst umzubauen. Wie der Bordalltag auf den baugleichen Schiffen ablief, die in der Antarktis unterwegs waren, ist durch die Erlebnisberichte von Zeitzeugen bekannt. Acht Fangschiffe begleiteten das große Fabrikschiff, die WALTER RAU. Sie gingen im antarktischen Sommer (unserem Winter) auf die Jagd. Die kleinen Schiffe boten jeweils Platz für 15 Männer.

Dank einer Niederdruckmaschine bewegte sich das Fangschiff relativ leise durch das Meer und näherte sich dem Wal. Über eine Laufbrücke begab sich der Schütze nach vorne zur Harpunenkanone. In der Regel handelte es sich dabei um einen Norweger, denn diese galten aufgrund der langen Erfahrungen als die Besten ihres Fachs. Ein Wal ist ein Säugetier und muss in regelmäßigen Abständen an die Wasseroberfläche, um Luft zu holen. Seine ausgestoßene Atemluft, der sogenannte Blas, verriet den Jägern, wo er sich befand. Näherte sich das Jagdschiff dem Wal, eilte der Schütze über die Laufbrücke zur Harpunenkanone.

Der Schütze wartete nun einen günstigen Moment ab – und feuerte dann seine Harpune in das Tier. Die Widerhaken bohrten sich ins Fleisch, und von diesem Moment an waren das Fangschiff und das Tier mit einer bis zu 1200 Meter langen Leine verbunden.

Mit einer Dampfwinde hielt man diese Verbindung nun unter Spannung. Der Wal versuchte abzutauchen und wehrte sich mitunter heftig. Damit die Leine durch die Bewegungen nicht riss, war sie elastisch an einem Stahlseil aufgehängt, das seinerseits mit kräftigen Federn (dem Akkumulator) verbunden war. Ihre Größe demonstriert, welche Kräfte wirken. Ein ausgewachsener Blauwal ist über 30 Meter lang und wiegt mehr als 130 Tonnen.

Den Walkadaver pumpte man mit Druckluft auf, damit er an der Oberfläche trieb. Man schnitt ihm die Schwanzflosse ab, die ansonsten wie ein Propeller wirken konnte, und machte den Kadaver an den Klüsen des Schanzkleides fest. Nun schleppte man ihn zum Fabrikschiff WALTER RAU, das in regelmäßigen Abständen einen Funkleitstrahl aussandte. Über das Heck zog man den Kadaver dann auf das Deck des Fabrikschiffs WALTER RAU, das mehr als 100 Meter lang und 22 Meter breit war. Eine Art großes Schlachthaus. Hier wurden die Wale geflenst (abgespeckt), zerschnitten und zersägt. Die herausgeschnittenen Stücke rutschten durch Öffnungen in den Bauch des Schiffes, in die eigentliche Fabrik. Dort wurden sie zu Walöl, Fleischkonserven, Futtermehl, Fleischextrakt und anderen Nebenprodukten verarbeitet. Bis zu 100 Tonnen konnte die Fabrik in einer Stunde verwerten, wobei das Walöl das wichtigste Produkt war. Man sammelte es in Tanks im Schiffsrumpf (mehr dazu le-



sen Sie im Kapitel „Interessen“).

Für die Crew war das Leben auf den Fangbooten hart und voller Entbehrungen. Bis zu acht Monate waren die Männer auf See und liefen in dieser Zeit nur einmal einen Hafen an, um Treibstoff und Verpflegung zu bunkern. Sie kämpften mit den Stürmen in diesem unberechenbaren Seegebiet. Die Kälte setzte ihnen zu. Sie mussten mit der Enge der zweckmäßig gebauten Schiffe klarkommen, die sehr wenig Raum für Privatsphäre ließ. Jeder Zentimeter der RAU IX war darauf ausgelegt, zu arbeiten oder Proviant und Ersatzteile zu lagern. Wie es sich nach einiger Zeit anfühlen musste, das kann jeder Besucher an Bord nach kurzer Zeit ermesen. Vorstellen muss man sich dann noch, mit bis zu 14 anderen Männern in einer lebensfeind-

lichen Umgebung unterwegs zu sein – und nicht einfach wieder an die Pier des Museumshafens vor dem DSM zu treten.

„Je länger eine Reise dauerte, desto häufiger kam es zu Meinungsverschiedenheiten. Dass sich jemand eine blutige Nase holte, gehörte dazu, aber im Allgemeinen kamen wir gut miteinander aus. Was auch an unserem Arbeitspensum lag: Zum Streiten fehlte die Zeit. Sogar die Weihnachtsfeiern fielen meistens aus“, so erinnert sich der Kapitän Hermann Gerdau an seine Zeit auf einem Walfangschiff der Onassis-Flotte in den 1950er-Jahren. Die umgebauten US-Korvetten, die zum Einsatz kamen, waren dabei noch etwas größer als unser Museumsschiff RAU IX.



Nicht nur die Arbeit in der Kälte an Deck war schwierig. Die Hitze im Kesselhaus muss schwer erträglich gewesen sein. Gab es eine Leckage im hinteren Röhrensystem des Kessels, musste ein Crewmitglied für die Reparatur durch das ausgeblasene Feuerloch kriechen. Er wurde dabei mit einem Seil gesichert, das ihm um den Fuß gebunden worden war. Für den Fall, dass ihn in der Hitze der Röhre die Kräfte verließen und er herausgezogen werden musste.

Auch die Waljagd selbst hinterließ bei manchen Männern Spuren. „Ich bin überzeugt, dass es niemand fertigbrächte, einen Wal zu töten, wenn das Tier seinen Schmerz herausschreien könnte“, schreibt der ehemalige Walfänger Gerdau in seiner Geschichte.

Dr. Charlotte Colding Smith, Jahrgang 1981, wurde in Kopenhagen geboren. Sie wuchs in Australien auf und kam über ein Stipendium nach Deutschland. Sie promovierte im australischen Melbourne und kam schließlich ans Deutsche Schiffahrtsmuseum. Sie lebt mit ihrer Familie in Erlangen.



Impressum

© 2018, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Wissenschaftliche Redaktion und Lektorat:

Erik Hoops, Deutsches Schifffahrtsmuseum

Konzept & Idee: Ankerherz Verlag GmbH

Texte: Stefan Kruecken

Titelillustration: Hans Baltzer

Fotos: Axel Martens, außer S. 12/13: Archiv DSM

Grafik: Daniela Greven

Corporate Design: GfG / Gruppe für Gestaltung



BAND 03 / RAU IX

Walfänger mit bewegter Geschichte

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte – befindet sich im Wandel und ist dabei, seine Ausstellung in enger Verbindung zu seinem Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“ neu zu konzipieren. Wichtigen Raum nimmt hierbei eine Reihe von Leitobjekten ein, die auch Gegenstand einer eigenen Reihe von Booklets sind.

In den verschiedenen Ausgaben der Serie blicken Fachleute aus den drei Forschungsperspektiven „Interessen – Materialität – Wahrnehmung“ auf das jeweilige Objekt, stellen Fragen an das Objekt und erläutern dessen Faszination.

Deutsches Schiffahrtsmuseum

Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
Hans-Scharoun-Platz 1 · 27568 Bremerhaven
T +49 471 482 07 0 · info@dsm.museum
www.dsm.museum

Gefördert durch den
Förderverein Deutsches
Schiffahrtsmuseum e. V.

