

AUF PROBEFAHRT GEKENTERT

Das Unglück des Walfangbootes RAU III (1937)

VON CHRISTIAN OSTERSEHLTE

Gewidmet dem Andenken der Toten der RAU III

1. Hintergrund

Der Walfang, die Jagd nach den größten Säugetieren der Erde, beschäftigt in seiner abenteuerlichen oder schrecklichen Faszination nicht nur Kunst und Literatur, sondern ebenso die historische Wissenschaft.¹

Die Industrialisierung wirkte sich auch auf die Methoden des Walfangs umwälzend aus. Das Segelschiff mit seinen geruderten Fangbooten machte im ausgehenden 19. Jahrhundert dem Dampftrieb und der Harpunenkanone Platz. 1864 stellte der Norweger Svend Foyn den ersten Walfangdampfer, die im damaligen Christiania (heute Oslo) erbaute SPES ET FIDES, in Dienst.² Vollzog sich die Waljagd mit den Dampfern zunächst von landfesten Verarbeitungsstationen aus³, so gesellte sich nach der Jahrhundertwende das dampfgetriebene Walfangmutterschiff hinzu, das einen flexibleren Einsatz erlaubte. Der Schwerpunkt der Waljagd verlagerte sich zunehmend von der Arktis auf die Gewässer rund um den antarktischen Kontinent, wo Blau- und Finnwalen nachgestellt wurde. Die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen war die eigentliche große Ära der schwimmenden Walkochereien, die während des südlichen Sommers (also des Nordwinters) ihrer Tätigkeit nachgingen. Ihnen zugeordnet war jeweils eine Flottille von etwa zehn kleinen, aber wendigen, mit einer Harpunenkanone ausgerüsteten Fangdampfern, die die Wale erlegten und dem Mutterschiff zulieferten. Bei den Walkochereien handelte es sich um Umbauten, später auch um zweckentsprechende Neubauten. Sie waren mit maschinellen Verarbeitungsanlagen ausgerüstet, die zunächst vor allem die tierischen Öle und Fette absonderten. Doch die technische Entwicklung lief immer mehr auf eine vollständige Verwertung des toten Walkörpers hinaus. Ein besonderes Kennzeichen der Mutterschiffe bildete die Aufschleppe am Heck (seltener am Bug), durch die der erlegte Wal zur Verarbeitung an Bord gezogen wurde. Eine marktbeherrschende Position in diesem Geschäftszweig hielten britische und norwegische Firmen.⁴

Deutschland hatte zwischen dem 17. und dem ausgehenden 19. Jahrhundert im vorindustriellen Walfang eine gewisse Rolle gespielt. Vor allem aus Emden, Brake, Bremen, Hamburg, Altona, Elmshorn, Glückstadt und Flensburg war der Walfang unter Segeln in die Arktis, später auch in den Pazifik unternommen worden.⁵ Im deutschen Kaiserreich, als die nationale Schifffahrt allgemein zu einer überaus prestigeträchtigen Wachstumsbranche avancierte, gab es zwar auch Ansätze, am modernen industriellen Walfang teilzuhaben, doch trugen diese Initiativen nicht weit.⁶

Erst das NS-Regime brachte Rahmenbedingungen mit sich, in denen ein Walfang unter deutscher Flagge ökonomisch sinnvoll erschien. Eine im engen Zusammenhang mit planmäßiger Kriegsvorbereitung stehende Autarkiepolitik, planwirtschaftliche Ansätze und eine staatlich kontrollierte Bewirtschaftung von Devisen bildeten dabei den allgemeinwirt-

schaftlichen Hintergrund. Vor allem für die Herstellung von Margarine wurde Walöl als wichtiger Grundstoff benötigt. Das Wort von der »Fettlücke« machte die Runde, denn der als Abnehmer bedeutende deutsche Markt sollte von ausländischen Lieferanten unabhängig werden.⁷ Der bremische Wirtschaftssenator und Kreisleiter der NSDAP, Otto Bernhard, äußerte sich anlässlich der Eröffnung einer Walfangausstellung im bremischen Kolonial- und Überseemuseum am 5. August 1937 dazu: *Wir haben in Deutschland leider nicht die Möglichkeit, den ... erforderlichen Fettbedarf aus Pflanzenfetten in eigenen Kolonien zu decken. Als einzige Kolonie bleibt uns das noch nicht aufgeteilte Weltmeer und damit auch der Walfang.*⁸

In dem kurzen Zeitraum zwischen 1936 und 1938 wurden mehrere Walfangflotten in Dienst gestellt, die für deutsche Rechnung auf Waljagd gingen. Nur summarisch aufzuführen sind: Die Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft mbH (EDWG) in Hamburg – hinter ihr stand ab 1935 der führende Waschmittelkonzern Henkel – mit seinem Mutterschiff JAN WELLEM (1936 bei Blohm & Voss in Hamburg aus dem 1921 erbauten Hagap-Frachter WÜRTTEMBERG umgebaut, acht Fangboote: TREFF I–VIII), die »Unitas« Deutsche Walfang-Gesellschaft mbH, Hamburg, ein Unternehmen des marktführenden britisch-niederländischen Konzerns Unilever, mit seinem Mutterschiff UNITAS (1937 bei der AG »Weser« in Bremen erbaut, zehn Fangboote: UNITAS 1–10) und außerdem das Hamburger Walfang-Kontor GmbH, hinter dem verschiedene Interessenten aus Ölmühlen- und Margarinebranchen standen. Aus Norwegen hatte diese Firma 1936 zwei ältere Walkochereien gechartert: C.A. LARSEN (1913 als Tanker SAN GREGORIO erbaut, 1928 umgebaut, neun Fangboote: WAL 1, 8–9, HVAL II–VII) und SKYTTEREN (1901 als White Star-Liner SUEVIC erbaut, 1928 in Kiel umgebaut, acht Fangboote: SKUDD 1–6, WAL 8–9). 1937 und 1938 wurden durch dasselbe Unternehmen, ebenfalls aus Norwegen, zwei weitere Mutterschiffe käuflich erworben: SÜDMEER (ex SYDIS, 1902 als Kabelleger COLONIA erbaut, 1926 umgebaut, neun Fangboote: SÜD I–VII und zwei gecharterte Fahrzeuge) sowie die noch relativ neue WIKINGER (ex VIKINGEN, 1929 erbaut, 13 Fangboote: WIKING 1–10 und drei weitere Fahrzeuge). Die vier Flotten des Hamburger Walfang-Kontors fielen durch eine relativ niedrige Produktivität auf, während die Walfangschiffe der EDWG und »Unitas« wegen ihrer moderneren Fang- und Verarbeitungstechniken wesentlich leistungsfähiger waren.

Schließlich sind noch die Walter Rau – Neusser Ölwerke AG in Neuß am Rhein hervorzuheben, die 1937 in den Walfang einstiegen. Auf der Deutschen Werft AG in Hamburg entstand ein nach neuesten Gesichtspunkten konzipiertes Walfangmutterschiff (Länge 167,2 m, Breite 22,6 m, 13750 BRT), die WALTER RAU, dessen Anlagen eine sehr weitgehende Verarbeitung der erlegten Wale ermöglichte. Dieses Schiff überstand übrigens den Krieg und fuhr noch lange Jahre unter norwegischer, später unter japanischer Flagge.

Die ohnehin durch die Weltwirtschaftskrise arg gebeutelte norwegische Walfangindustrie hatte das Entstehen einer neuen Konkurrenz sicherlich nicht mit Behagen verfolgt. Da dies aber nicht mehr zu verhindern war, kam es zu einer begrenzten Zusammenarbeit zwischen Deutschen und Norwegern. Das Beispiel von vier angekauften bzw. gecharterten Flotten, auch wenn diese technisch nicht mehr auf dem neuesten Stand waren, fand bereits Erwähnung. Doch entscheidend war die Anheuerung von norwegischen Walfangspezialisten, vor allem Kapitänen, Schützen und Verarbeitungstechnikern.⁹ Auch die längst im Markt etablierten britischen Walfangflotten fuhren übrigens mit Personal aus Norwegen.¹⁰ Ohne norwegisches Wissen und Erfahrung hätte der deutsche Walfang in dieser Form nicht wiederbelebt werden können. In Deutschland gab es zwar auch, z.T. selbsternannte, Fachleute auf diesem Gebiet, doch deren Enthusiasmus stand häufig im Gegensatz zu ihrem tatsächlichen Können¹¹, das dem ihrer norwegischen Kollegen nicht entsprach. So residierte denn auch auf der WALTER RAU als Fangleiter Lars Andersen, einer der führenden norwe-



Abb. 1 Das Typschiff der RAU-Klasse, RAU I. (Archiv DSM)

gischen Walfangspezialisten. Seinen fachlichen Fähigkeiten stand allerdings ein übertrieben hemdsärmeliger, an Brutalität grenzender Führungsstil gegenüber, der auch vor Handgreiflichkeiten Untergebenen gegenüber nicht zurückschreckte.¹² Der WALTER RAU wurden anfangs acht, später zwölf Walfangboote zugeteilt, und die Seebeck-Werft in Wesermünde erhielt den Bauauftrag für diese Spezialfahrzeuge.

Die Werft Georg Seebeck AG (gegründet 1876) hatte sich in den vergangenen Jahrzehnten vor allem durch den Bau kleinerer Dampfschiffe wie z.B. Schlepper und Fischereifahrzeuge einen Namen gemacht und gehörte seit 1928 zum Konzern der Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag).¹³ Zu dieser Schiffbauholding zählte auch die in Bremen ansässige Großwerft AG »Weser«, die 1936 an ein britisch-norwegisches Unternehmen (Krog Hansen) das Walfangmutterschiff TERJE VIKEN (ein Schwesterschiff der ein Jahr später fertiggestellten UNITAS) abgelieferte. So lag es nahe, die dazugehörigen Walfangboote bei dem im Kleinschiffbau besonders versierten Schwesterbetrieb in Bremerhaven fertigen zu lassen, und auf diese Art und Weise machte die Seebeck-Werft mit diesem für sie neuen Schiffstyp Bekanntschaft.¹⁴ Im gleichen Jahr wie die TERJE VIKEN wurden neun Walfangboote, TERJE 1–9 (Bau-Nr. 536–544) an deren Besteller abgeliefert. Ebenfalls 1936 erhielt die EDWG zwei Boote (TREFF IV und V, Bau-Nr. 561–562, die übrigen Schiffe entstanden bei Stülcken in Hamburg), und 1937 folgten die acht Fangboote für Walter Rau (RAU I–VIII, Bau-Nr. 573–580). 1938 gingen zwei weitere Boote an einen Besteller in Hamburg (WAL 8, 9, Bau-Nr. 621, 622), 1939, ebenfalls für Hamburger Rechnung, die Boote WIKING 6–10 (Bau-Nr. 632–636). Bereits im Zeichen des bevorstehenden Krieges stand die Fertigstellung eines zweiten Bauloses für die Firma Rau: RAU IX und RAU X (Bau-Nr. 638–639) kamen erst im September 1939 bzw. 1941 zur Ablieferung. Das Schlußlicht bildeten WAL 10 und WAL 11 (Bau-Nr. 642–643), die ebenfalls erst nach Kriegsausbruch 1939 fertig wurden. Die insgesamt 30 Boote ähnelten sich sehr, bis auf kleinere Unterschiede in den Abmessungen und Leistungen.¹⁵ Sie entsprachen dem Schiffstyp, wie er sich auch in den norwegischen Fangflotten im praktischen Einsatz bewährt hatte.¹⁶ In kurzer Zeit hatte sich die Seebeck-Werft einschlägige Referenzen erworben, so daß 1943 mit einigem Recht festgestellt werden konnte: *Es ist natürlich genug, daß dem Werk Seebeck als Spezialwerft für*

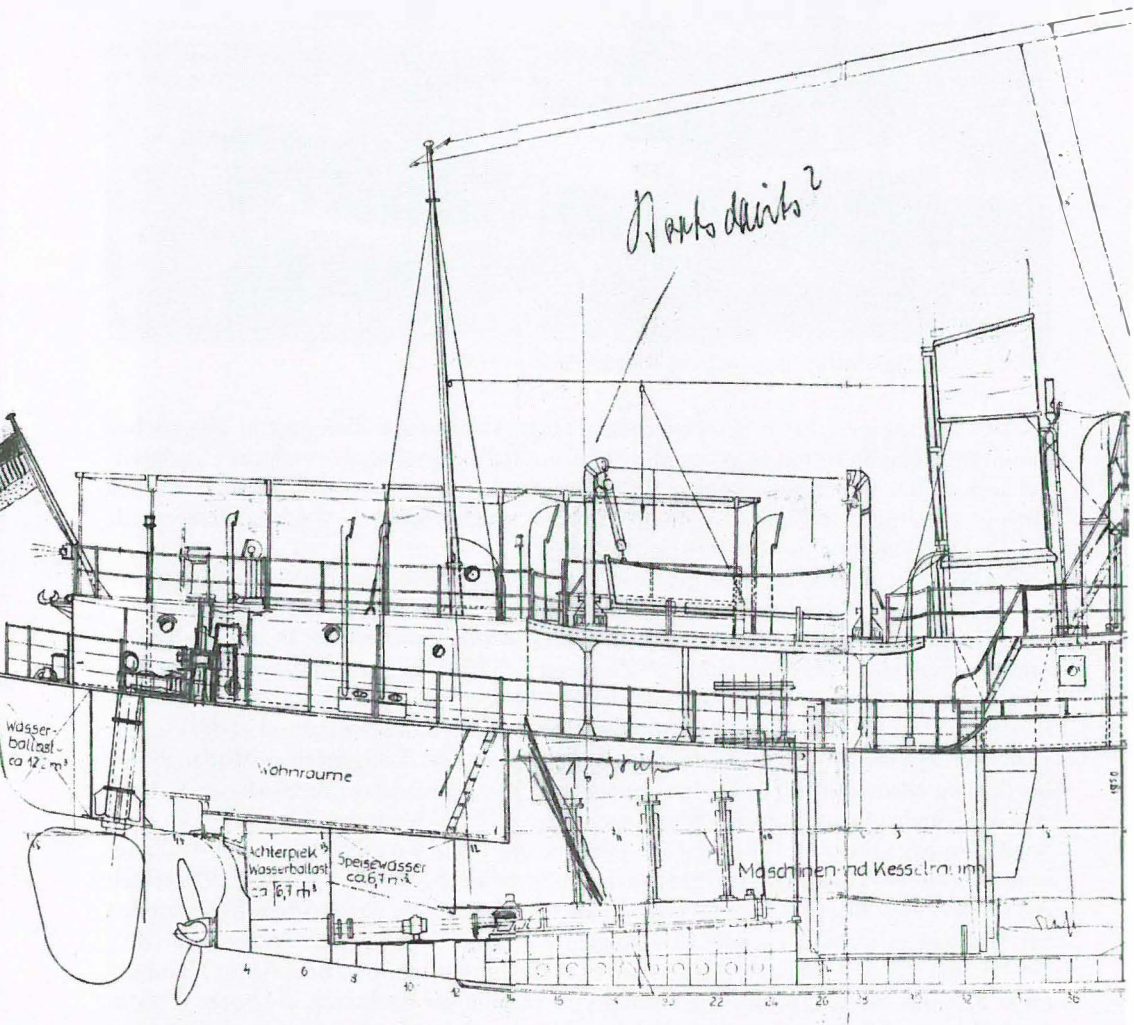
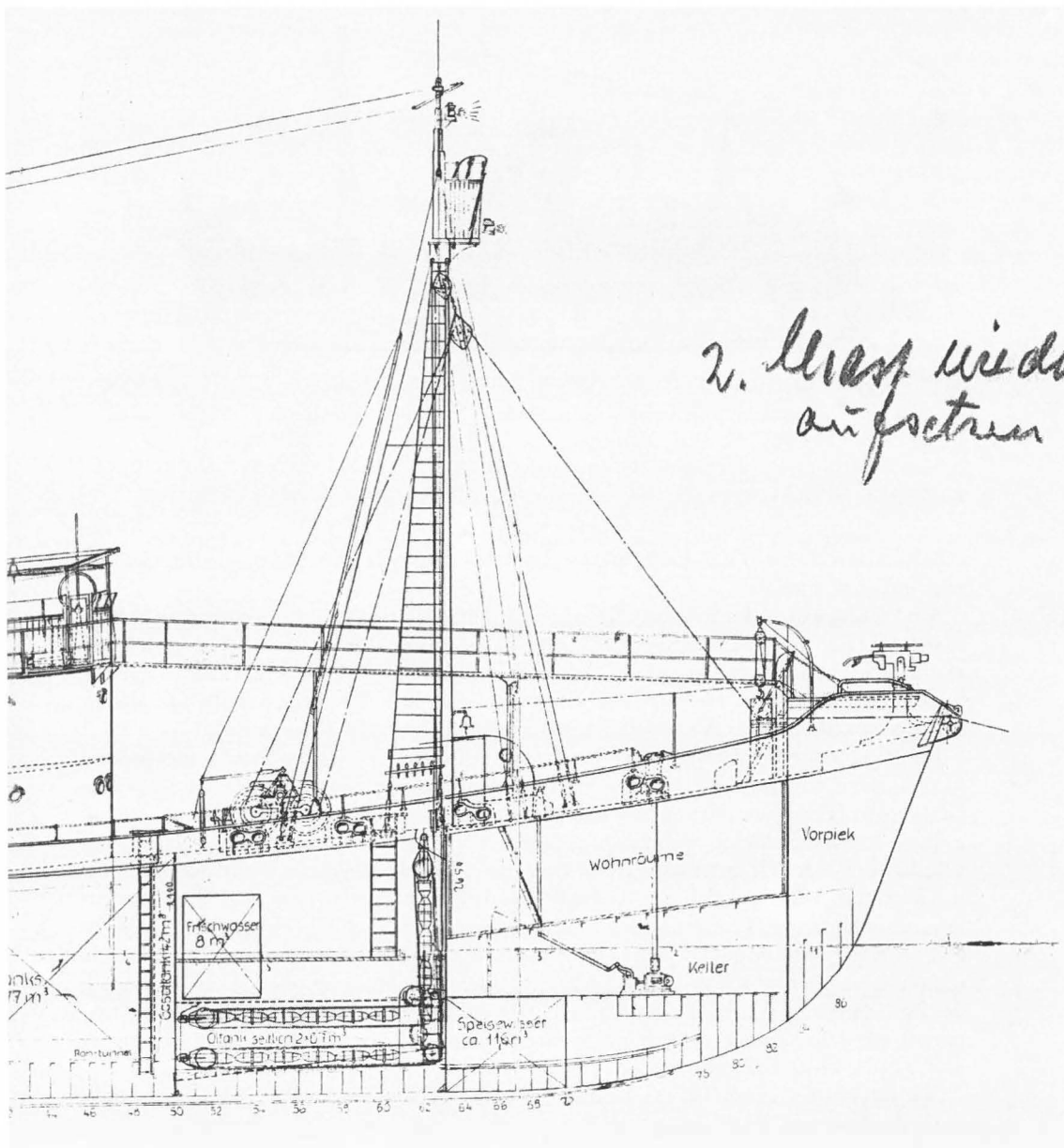


Abb. 2 Seitenriß der RAU-Klasse. (Archiv DSM)

den Fischdampferbau nun auch im Bau der dem Fischdampfer ähnlichen Walfangboote eine führende Stellung zugefallen ist.¹⁷

Direktes Vorbild für die Fangboote der Rau-Klasse waren die TERJE-Boote, die sich laut einem Schreiben der Reederei an die Werft in der Walfangsjahreszeit 1936/37 bewährt hatten. Da aber die Firma Rau höhere Forderungen an die Geschwindigkeit gestellt hatte, wurden deren Boote mit einer stärkeren Maschinenanlage (vgl. TERJE 1 100 PSi, TREFF 1 200 PSi) und



einem größeren Ölbunker (TERJE 136,9 t, Rau 198,75 t) ausgerüstet und liefen deshalb mit einer höheren Geschwindigkeit (TERJE 13,4 kn). Außerdem waren die Rau-Boote um zwei Meter länger.¹⁸

Die RAU III (Bau-Nr. 575) lief am 10. Mai 1937 zusammen mit ihrem Schwesterboot RAU II vom Stapel.¹⁹ Die Daten des Schiffes: Länge über Alles 40,52 m, Länge zwischen den Loten 38,4 m, größte Breite 8,03 m, Breite auf Spanten 8,0 m, Tiefgang 4,39 m. Die Antriebsanlage stammte von der Bauwerft: Ein ölgefeuerter Kessel speiste eine Dreifach-

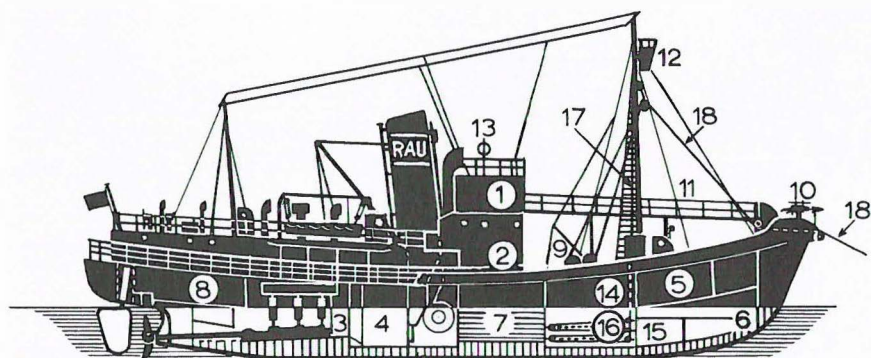


Abb. 3 Schnittzeichnung zur Raumaufteilung der RAU-Klasse. 1: Brücke, 2: Küche und Messe, Kapitän und Steuermann, 3: Maschine, 4: Kesselraum, 5: Mannschaftsräume, 6: Proviantraum, 7: Heizöltank, 8: Offiziers- und Ingenieurswohnraum, 9: Walwinde, 10: Harpunenkanone, 11: Laufbrücke, 12: Ausgucktonne, 13: Funkpeiler, 14: Walleinen- und Pulverkammer, 15: Speisewassertank, 16: Federakkumulator, 17: Akkumulatorseil, 18: Walleine. (Archiv DSM)

expansionsmaschine (1300–1500 PSi), die das Schiff über eine Schraube mit 14/15,5 kn Geschwindigkeit antrieb.²⁰

Am 19. Mai wurde der Schiffsmeßbrief ausgestellt, der einen Rauminhalt von 353,93 BRT auswies.²¹ Drei Tage später schrieb die Firma Walter Rau an das bremische Amtsgericht, als es um die bevorstehende Eintragung der Fangboote RAU III, VII und VIII in das bremische Seeschiffsregister ging: *Heimathafen der Schiffe soll, mit Rücksicht auf die für uns als Erbauer und Bereederer der Schiffe geographisch günstige Lage, Bremen sein.*²²

Da die von der Reederei gestellte Crew erst zu Beginn der Walfangaison angemustert werden sollte, wurde die RAU III von einer Werftbesatzung gefahren. Als Schiffsführer fungierte ein 61 Jahre alter, 1935 pensionierter Kapitän, der beim Norddeutschen Lloyd nur auf großen, nicht aber kleineren Schiffen gefahren war. Wohl um seine Rente aufzubessern, arbeitete er bei der Unterweserwerft als Garantie- und bei Seebeck als Werftkapitän. Dabei handelte es sich nicht um feste Angestelltenverhältnisse, sondern um bezahlte Gelegenheitsjobs. Wenn eine Probefahrt bevorstand, wurde der Kapitän kurzfristig von der Werft benachrichtigt und mündlich eingewiesen. Auf allgemeine Rahmenbedingungen (wie etwa die Teilnehmerzahl) hatte er keinen Einfluß, sondern ihm oblag nur die Schiffsführung auf der Probefahrt. So konnte der Kapitän allenfalls festlegen, wann einzelne Manöver zu fahren waren. 1936 hatte er immerhin eine längere Fahrt mit dem Neubau TREFF IV von der Weser in die Ostsee unternommen.

Am 4. Juni 1937, einem Freitag, fand eine Werftprobefahrt mit der RAU III statt, ebenfalls unter der Führung des pensionierten Lloydkapitäns. Bei dieser Gelegenheit erfuhr er, daß er am kommenden Montag, den 7. Juni, erneut gebraucht wurde. An jenem Datum sollte die endgültige Abnahmefahrt durchgeführt werden.²³

2. Das Unglück²⁴

Zunächst muß ein Blick auf die Stabilitätsverhältnisse der RAU III zum Zeitpunkt ihres Untergangs geworfen werden. Die Jagd nach dem Wal erforderte die Konstruktion von vergleichsweise schnellen, vor allem aber äußerst wendigen Fahrzeugen. Die Linien des Schiff-

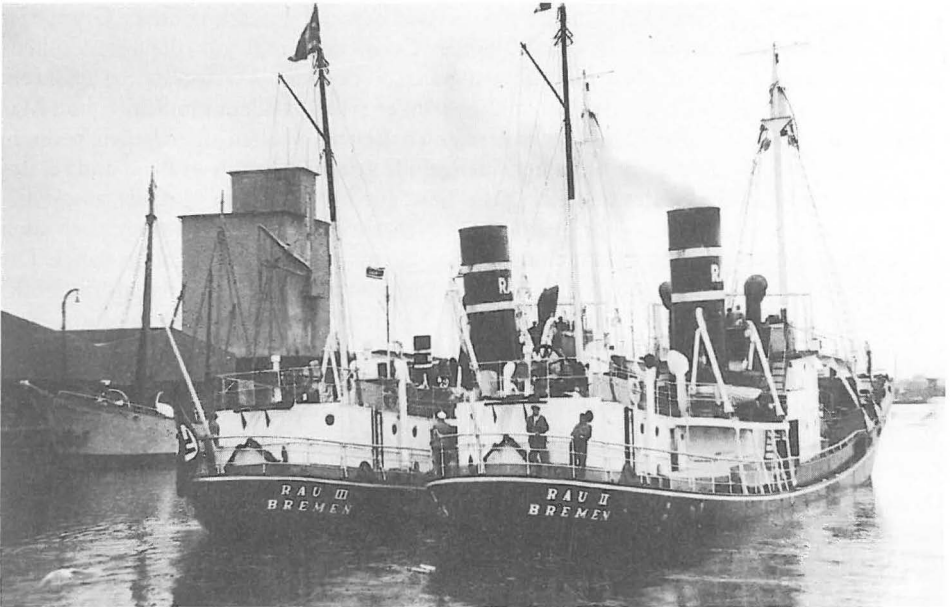


Abb. 4 Die beiden Walfangboote RAU II und III, Heckansicht. (Archiv DSM)

fes zeigen, daß die Unterwasserlinien eines Walfangboots sehr scharf zugeschnitten waren: RAU III war, wie auch die anderen Schiffe dieses Typs, ein äußerst rankes Seefahrzeug.

Für RAU I war am 17. April 1937, wie seinerzeit für die TERJE- und TREF-Boote, ein Krängungsversuch durchgeführt worden. Dieser galt als Bemessungsgrundlage für die gesamte Fahrzeugklasse und hatte eine metazentrische Höhe von 290 mm (TERJE II 187 mm) ergeben. Bei der RAU III waren, aus Zeitmangel, nur überschlägige Berechnungen angestellt worden, jedoch kein Krängungsversuch. Diese Kalkulationen ergaben eine metazentrische Höhe von 239 mm. Hebelarmkurven sind für RAU III nicht aufgestellt worden.²⁵ Wegen des großen Produktionsausstoßes der Werft mußte wohl alles möglichst rasch abgewickelt werden. Darunter dürfte die notwendige Aufmerksamkeit für das einzelne Fahrzeug gelitten haben.

Auf der Unglücksfahrt war der Vorpiektank des Schiffes mit 20 t Ballastwasser voll geflutet worden. Diese Maßnahme stieß zunächst auf Bedenken, da bei RAU I der Tank leer und bei RAU II nur halbvoll gewesen war, doch durch die Schätzungen glaubte man dies verantworten zu können. Außerdem enthielt der mittlere Steuerbordtank 7,5 t Treibstoff (RAU I hatte dagegen 17 t gebunkert), 4,5 t Trinkwasser befanden sich auch an Bord, und schließlich hatte man mit 17 t Ballastwasser die Seitentanks ganz gefüllt. Eine Stabilitätseinbuße durch freie Oberflächen der Ballastwassertanks trat nicht auf, denn man hatte die Ballasttanks voll gefüllt. Der Tiefgang vorn betrug 3,095, achtern 4,118 Meter.

Über die veränderten Stabilitätsverhältnisse gegenüber den Vorgängerbauten war der Probefahrkapitän an jenem Unglückstag nicht hinreichend informiert worden. Er ging davon aus, daß sie den Trimmlagen von RAU I und II entsprächen, zumal ein bedeutender Unterschied im Tiefgang nicht zu erkennen war. Dagegen war der Kapitän über die Umrüstung der Ruderanlage unterrichtet.

Am Morgen des 7. Juni, gegen 8 Uhr, legte die RAU III von der Werftpier bei Seebeck ab. Es herrschte schönstes Sommerwetter, aus Südost wehte ein milder, kaum merkbarer Wind mit Stärke 1.

An Bord befanden sich 43 Personen.²⁶ Die genaue Zusammensetzung dieser Gruppe ist in den Quellen nicht überliefert. Da die Walfänger-Crew erst zum Beginn der Saison anheuern sollte, wurde das Schiff – wie oben bereits gesagt – von einer Werftbesatzung gefahren. Neben dem erwähnten Probefahrkapitän handelte es sich vor allem um Schiff- und Maschinenbauer, die mit dem von ihnen selbst geschaffenen Neubau umzugehen wußten. Mindestens ein Steward und ein Sanitäter (Heilgehilfe genannt) waren an Bord und für das leibliche Wohl der Besatzung und Fahrgäste bzw. für medizinische Notfälle zuständig. Wenn es auch nicht überliefert ist, werden mit Sicherheit zu den Fahrteilnehmern auch Angehörige des Germanischen Lloyd und der See-Berufsgenossenschaft gehört haben. Die Vertreter von Werft und Reederei wurden angeführt von den Direktoren Hoefs (Seebeck) und Dr. Edmund Winterhoff (Rau²⁷, 1898–1974). Letzterer war seit 1933 bei der Firma Rau tätig und gehörte nicht nur zu den führenden Persönlichkeiten im damaligen deutschen Walfang, sondern wurde vier Jahrzehnte später dessen Chronist, schwieg sich aber in seinem historischen Standardwerk erstaunlicherweise über das RAU III-Unglück aus.²⁸ Auch Kapitän Schenk war an Bord, der von der Firma Rau zur Führung des Mutterschiffes WALTER RAU ausersehen war und nun auf dieser Probefahrt das Verhalten jener Fangboote kennenlernen sollte, mit denen er im kommenden Winter eng zusammenarbeiten sollte. Auch der wichtigste Berater des Unternehmens in walfangtechnischen Angelegenheiten, der aus Norwegen stammende Ingenieur Christensen, befand sich an jenem Unglückstag auf der RAU III.²⁹

Die wohl prominenteste, vielleicht auch schillerndste Persönlichkeit unter den Fahrteilnehmern war jedoch Kapitän Carl Kircheiss (1887–1953). Nach einer Ausbildung auf Segelschiffen war er zunächst als Schiffsoffizier bei der Hamburg-Süd und im Ersten Weltkrieg auf dem Hilfskreuzer SEEDLER des Grafen Luckner gefahren. Einer breiteren Öffentlichkeit war er durch seine Weltumsegelung mit dem Fischkutter HAMBURG (1926–1927) sowie durch seine Propaganda (vor allem durch Filmvorträge) für einen deutschen Walfang bekannt geworden. Kircheiss gehörte auch zu den Mitbegründern der EDWG in Bremerhaven (1934), als diese noch den Charakter einer Studiengesellschaft trug und bevor 1935 der Henkel-Konzern diese Gesellschaft übernahm und ein kommerzielles Unternehmen daraus machte. Kircheiss verließ alsbald die EDWG und fand vorübergehend eine Anstellung bei Walter Rau. Offenbar im Auftrag dieses Unternehmens machte er die Probefahrt der RAU III mit.

Kaufmännisch-nüchterne Kalkulationen waren nicht die Stärke des anscheinend recht begeisterungsfähigen Seemanns Kircheiss, der in seinen bewußt propagandistisch verstandenen Aktivitäten in dieser Hinsicht einem wesentlich berühmteren Zeitgenossen, gleichzeitig seinem früheren Vorgesetzten, dem Grafen Luckner, ähnelte. Kircheiss appellierte lieber an die »deutsche Seegeltung« (eine damals häufig gebrauchte, schwammige Definition von Seemacht)³⁰ und wollte vor allem »die deutsche Flagge auf allen Meeren« wehen sehen. Mit dieser emotionsträchtigen Werbung wirkte er in die NSDAP hinein, war auch deren Mitglied und konnte mit einem Filmvortrag sogar einmal zu Hitler selbst durchdringen. Die Partei half ihm später, als er nach kurzem Intermezzo die Firma Walter Rau wieder verließ und Geschäftsführer des Hamburger Walfang-Kontors wurde. Die bescheidenen Fangerträge von dessen überalterten Flotten ließen ihn dort bald in die Schußlinie der Kritik geraten, doch die NSDAP stützte ihn. Der Kriegsausbruch verhinderte weiterreichende Entscheidungen.³¹ Auf politischem und wirtschaftlichen Gebiet zählte Kircheiss also eher zu den ahnungslosen Zeitgenossen, doch als Seemann wird er seine Qualitäten besessen haben. Daß er auch in Notsituationen Charakterstärke beweisen konnte, sollte die unglückliche Probefahrt der RAU III zeigen.

An Bord des Walfangbootes war die Harpunenkanone, das für den Einsatz wichtigste

Gerät, noch nicht am Vorschiff installiert worden.³² Neben den beiden Rettungsbooten waren im Vorschiff unter Deck Rettungswesten in ausreichender Zahl gestapelt. Sie sollten aber einige Stunden später nichts mehr nützen. Nach dem Passieren der Fischereihafenschleuse ging zunächst die Fahrt westerabwärts. Nachdem das Walfangboot die Schleuse passiert hatte, fielen Schenk eigenartige Bewegungen des Fangbootes auf: Es neigte auch bei geringen Ruderausschlägen über. Er sprach daraufhin Kircheiss an, der bereits die Probefahrt von RAU I mitgemacht hatte, der dieses zwar auch feststellte, aber nicht außergewöhnlich fand. Während des Frühstücks rutschte das Geschirr auffallend weit nach Steuerbord, als das Ruder einmal nach Backbord gelegt wurde. Dem Probefahrtskapitän fiel dagegen nichts Besonderes auf, denn er war durch seine bisherigen Fahrten auf den TREFF- und RAU-Booten an die Eigenarten dieses Schiffstyps gewöhnt.

Unter der Leitung eines Betriebsingenieurs der Seebeck-Werft wurden nun verschiedene Fahrtstufen erprobt: Volle Kraft (13 kn), halbe Kraft (9 kn), langsam (5 kn). In Höhe des Leuchtturms Hohe weg wendete die RAU III und fuhr stromaufwärts, an Bremerhaven vorbei bis nach Dedesdorf. Hier fand die Meilenfahrt statt. Dieser Stromabschnitt war ein gefragtes Probefahrtgebiet, denn bis heute ist durch Baken am Ufer eine Probefahrtmeile abgesteckt. Zweimal fuhr der Dampfer mit äußerster Kraft (150 Umdrehungen/Minute, ca. 14,1 kn) durch die Meile, doch die von der Reederei geforderten 14,6 kn wurden dabei nicht erreicht. Nach der Meilenfahrt stellte der Ingenieur die Maschine auf 50% Füllung um, da nun langsam nach Hause gedampft und Brennstoff gespart werden sollte. Die Fahrt ging mit 13,2–13,3 kn, 130 Umdrehungen/Minute bei etwa 940 PS vonstatten. Der Ingenieur verließ den Maschinenraum und überließ die Bedienung zwei Bauaufsehern der Reederei, die beide bei dem Unglück ums Leben kamen. Vor Bremerhaven, gegen 14 Uhr, wurde die RAU III offiziell von der Werft an die Reederei übergeben und die Flagge der Firma Walter Rau gehißt. Das Kommando blieb aber noch beim Probefahrtskapitän. Das Fangboot dampfte bis Höhe Weddewarden und ging bei Tonne 22 mit halber Kraft und großem Bogen auf Gegenkurs. Hochwasser war in Bremerhaven an jenem Tag um 11.47 Uhr gewesen, so fuhr RAU III gegen den Ebbstrom an.³³

Dabei wurden die beiden einlaufenden Fischdampfer NORDKAP (C. Janssen) und DRESDEN (»Nordsee«) passiert.³⁴ Der Kapitän der NORDKAP machte seinen Steuermann auf heftige Krängungen der RAU III beim Passieren anderer Fahrzeuge aufmerksam und meinte, er wolle mit einem solchen solchen ranken Schiff nicht in einen schweren Sturm geraten. Auf dem Walfangboot wurde nun die langsame Fahrtstufe eingelegt, um den Abstand zu den beiden Fischdampfern zu vergrößern.

Als letztes Manöver sollte nun ein Drehkreis gefahren werden. Dies gehörte zwar zum Standardrepertoire bei Probefahrten, war aber für die Reederei in diesem Fall besonders wichtig, weil man auf die Wendigkeit des Schiffes bei der Jagd nach dem Wal größten Wert legte. RAU I und II hatten deswegen auch auf ihren Probefahrten Drehkreise gefahren, aber mit gedrosselter Maschinenleistung (RAU I 126 Umdrehungen/min). Die Fangboote hatten sich zwar jedes Mal stark übergelegt, aber immer wieder von selbst aufgerichtet. Nun hatten nach den Probefahrten der ersten beiden Einheiten Vertreter der Reederei, allen voran Christensen, den Wunsch geäußert, das Ruder schneller umlegen zu können. Bei RAU I und II nahm dies noch zehn Umdrehungen (von hart Backbord nach hart Steuerbord oder umgekehrt) in Anspruch, bei RAU III, nach entsprechenden baulichen Änderungen der Ruderanlage, nur noch sechs Umdrehungen.

Vermutlich wegen des mittlerweile verbrauchten Treibstoffs (etwa 2 t) wies die RAU III nun eine ganz leichte Krängung nach Backbord von 1–2° auf. Deswegen beschloß der Kapitän ein Drehmanöver nach Backbord, um das Ausschlagen zur anderen Seite hin zu vermindern. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich auf der Brücke etwa zwölf, an Deck 21 und

unter Deck zehn Personen. Etwa 150 m unterhalb der Leuchttonne C, die Steuerbord voraus lag, wurde gegen 14.35 Uhr das Maschinenkommando »Voll voraus« gegeben und das Ruder auf hart Backbord gelegt. Mit mindestens 12,8 kn dampfte die RAU III in den Drehkreis. Zunächst schlug das Schiff kurz nach Backbord, dann legte es sich, ähnlich wie seinerzeit RAU I und II, stark nach Steuerbord über, so daß Wasser an Deck kam. Etwa ein Viertel des Drehkreises war zu diesem Zeitpunkt durchfahren worden. Nun erwartete alles an Bord ein Wiederaufrichten des Schiffes, doch es kam diesmal anders: Immer stärker krängte RAU III nach Steuerbord über, so daß die Brücke zu Wasser kam. Durch den offenen Niedergang und die Skylights strömten die Wassermassen in den Maschinenraum. Der Kapitän rief dem Rudergänger, der das Unglück nicht überleben sollte, das Kommando »Stütz« zu, doch das Ruder reagierte nicht mehr. Auch der Maschinentelegraph wurde noch auf »Stop« gelegt, doch aus dem Maschinenraum, nun ein Inferno, kam keine Bestätigung mehr. In diesen chaotischen Augenblicken versuchte der Kapitän noch, mit der Dampfpeife Signale zu geben, doch dann verlor er, wie die anderen Personen auf der Brücke, den Halt unter den Füßen. Für einen kurzen Augenblick klemmte der Kapitän an einem Blech fest, konnte sich aber befreien und trieb stromabwärts fort. Sein Kollege Schenk, der ebenfalls auf der Brücke gestanden hatte, konnte eine treibende Rettungsboje greifen und sich daran festhalten.³⁵ Nach dem Durchfahren etwa der Hälfte des Kreises³⁶ kenterte RAU III und ging auf Tiefe, so daß schließlich nur noch ein kleiner Teil des Backbordvorschiffs aus dem Wasser ragte.³⁷

In der Zeitung las sich das Unglück so: *In der Höhe der Nordschleuse nun, die etwa 14.50 Uhr erreicht war, wurde nochmals zu einem Wendemanöver angesetzt. Dabei stieß das Schiff plötzlich mit dem Bug ins Wasser und legte sich scharf auf die Seite. Kurz darauf tauchte das Achterteil hoch aus dem Wasser, so daß deutlich ... die sich schnell drehende Schiffsschraube zu sehen war. Die Masten ragten noch eine Zeitlang über das Wasser hinaus, dann sackte das Schiff mehr und mehr ab.*³⁸

Auch Kapitän Kircheiss hat über das Unglück einen Bericht hinterlassen, der allerdings in einigen Aussagen im Widerspruch zu den späteren Ermittlungen des Seeamtes steht: *Es war herrlichstes Wetter und ein Vergnügen, mit einem so schönen Schiff Probefahrt zu machen. Die Meilenfahrten waren schon erledigt, das Boot hatte tatsächlich etwas mehr gelaufen³⁹, ich entsinne mich aber nicht mehr wieviel. Nach dem sehr guten Probefahrts-Essen wurde der Kaffee des guten Wetters wegen an Deck und auf der Brücke eingenommen. Gottlob, daß es so war. Da wir gerade soweit waren, die Drehkreise zu fahren, wären die meisten der Herren sonst umgekommen. Ich stand neben dem Probefahrts-Kapitän Hahn der Werft auf der Brücke, hatte meine Stoppuhr in der Hand und zwei in Linie liegende Objekte an Land als Peilung genommen, weil beim schnellen Drehen der Kompaß etwas schleppt und man dadurch den Endpunkt einer Drehung nicht genau feststellen kann. Die Maschine meldete 156 Umdrehungen, die größte Zahl, die sie erreichen konnte.⁴⁰ Ich ließ das Schiff noch einige Zeit in der Kursrichtung laufen und wahrschaute die Leute in der Küche und an Deck, daß das Schiff gleich stark überholen würde.*

Als wir volle Fahrt in Richtung der Peilung hatten, kommandierte ich⁴¹: »Hart Backbord!« Das Schiff kam zwei Grad nach Backbord und fiel dann hart nach Steuerbord über. Bei den beiden ersten Schiffen hatten wir festgestellt, daß sie bei Beginn des Hart-Ruderlegens zuerst zwei Grad in Richtung der Ruderlage und dann plötzlich 18 Grad nach der entgegengesetzten Seite überkrängten und daß die Schlagseite dann während des Drehens langsam auf elf Grad zurückging. Was nun kam, spielte sich in wenigen Sekunden ab. Anstatt bei der Schlagseite von 18 Grad zurückzuschwingen, krängte das Schiff schnell weiter nach Steuerbord und lag im Nu flach auf der Seite. Ich hatte nur noch Zeit, meine Stoppuhr in die Tasche zu stecken und einen Knopf meines Jacketts zuzuknöpfen. Dabei kletterte ich schon über die Brückenreeling auf die Seitenwand der Kombüse.⁴²

Ein anderer überlebender Augenzeuge berichtete, wie er die dramatischen Minuten zwischen äußerster Todesgefahr und glückhafter, eher zufälliger Rettung erlebte: *Gegen 14.50 Uhr befanden wir uns querab vom Südkopf der Nordschleuse. Ich hatte um diese Zeit gerade an Deck zu tun und wollte mich über den Niedergang in den Maschinenraum begeben. Ich stellte fest, daß das Schiff in einem Backbord-Wendemanöver begriffen war. Als ich die Treppe halb niedergestiegen war, bemerkte ich die Schräglage des Schiffes und hielt mich an dem Geländer fest. Plötzlich schoß mir aus dem oberen Türeinang ein den ganzen Eingang verdeckender Wasserberg entgegen, gegen den ich mich anstemmte. Ich wollte sofort die Treppe hochsteigen, wurde aber von den unaufhörlich in breitem Strom einbrechenden Wassermassen wieder zurückgerissen und fiel die Treppe hinab. Es war noch nicht dunkel geworden, so daß sich der Treppeneingang über der Wasseroberfläche befinden mußte. Andererseits sah ich ein, daß ich die Wucht des einströmenden Wassers innerhalb des Treppenaufgangs nicht überwinden würde. Ich fiel im Maschinenraum, der fast ganz seitlich lag, nieder, wollte »Hilfe« rufen, schluckte aber soviel Wasser, daß ich kein Zeichen geben konnte. Durch die Oberlichter des Maschinenraums fiel gleichzeitig noch das Tageslicht ein. Ich kroch an einen Zylinder heran, über dem sich ein Träger befand und zog mich an diesem Träger langsam bis zum Oberlicht empor. Es gelang mir, durch das Fenster zu klettern. Draußen sah ich, daß das Schiff ganz seitlich lag und zwar mit dem im Wasser noch zu sehenden Schornstein nach der Bremerhavener Seite hin. Ich tastete mich vorsichtig nach der entgegengesetzten, mehr und mehr aus dem Wasser emporkommenden Seite weiter und hatte die Hoffnung, beim zu erwartenden völligen Kentern auf dem Kiel oder anderen Teilen der Außenhaut zu liegen zu kommen. Da aber das Schiff nicht weitersackte und einige Kameraden bereits im Wasser schwammen, sprang ich gleichfalls nach. Ich versuchte, mit kräftigen Schwimmbewegungen den Eingang zur Nordschleuse zu gewinnen, trieb aber mit dem ablaufenden Wasser schnell ab.*

In einer Entfernung von rund 70 Meter von mir schwammen noch ein mir bekannter Lehrling und ein Geselle. Den Lehrling verließen offenbar die Kräfte. Der Geselle machte mir ein Zeichen, daß er dem Lehrling zu Hilfe eilen wolle; er erreichte ihn nach kurzer Zeit. Es gelang ihm, den Lehrling über Wasser zu halten. Inzwischen waren wir nach einem Aufenthalt von vielleicht 20 bis 25 Minuten im Wasser bis querab von Schloß Morgenstern abgetrieben worden. Der Strom war so stark, daß wir nur Zentimeter um Zentimeter näher an Land kamen. Schließlich tauchte vor uns ein Granatkutter auf, der uns an Bord nahm. Wir sahen, daß er bereits vier Schiffbrüchige aufgenommen hatte.⁴³

Während des Unglücks war ein Fischer mit einem Motorkutter *URSULA* und einem Beiboot oberhalb der Tonne B seinem Gewerbe nachgegangen. Nachdem er das Unglück wahrgenommen hatte, kappte er kurz entschlossen sein Fanggeschirr und traf als erster an der Unfallstelle ein, er konnte insgesamt acht Personen retten und schließlich an Land bringen. Unter ihnen befand sich auch der Probefahrtkapitän der *RAU III*. Nach etwa 35 Minuten Aufenthalt im Wasser wurde er von der *URSULA* gerettet und, wie die übrigen Schiffbrüchigen, schließlich an Land gebracht. An der Columbuskaje erfuhr er, daß Rettungsmaßnahmen in die Wege geleitet seien. So begab er sich, völlig erschöpft und auch leicht verletzt, in seine Wohnung und anschließend zur Seebeck-Werft. Währenddessen war die *URSULA* wieder zum Wrack zurückgekehrt und unterstützte die nachfolgenden Bergungsversuche.⁴⁴

Während er sich selbst über Wasser hielt, konnte Kapitän Schenk einen mitreisenden und nunmehr auch schiffbrüchig gewordenen Zollbeamten, der am Bein verletzt war, vor dem Ertrinken bewahren. Christensen hatte sich gerade im Schiffsinnern befunden und war noch rechtzeitig an die Reling gelangt und über Bord gesprungen. Er wurde von einem Boot⁴⁵ der *URSULA* aufgenommen. Kapitän Kircheiss hielt sich, im Wasser treibend, an

einer schwimmenden Werkzeugkiste fest. Die angebotene Hilfeleistung durch die URSULA lehnte er ab, weil noch andere Schiffbrüchige ohne Hilfsmittel im Wasser trieben. Erst ein Boot der NORDKAP rettete ihn später.⁴⁶

Die beiden Fischdampfer hatten inzwischen unverzüglich beigesteuert und mit anderen Fahrzeugen eine Kette gebildet.⁴⁷ Der Kapitän der DRESDEN berichtete nach dem Einsatz: *Kurz nachdem wir, NORDKAP und DRESDEN, die RAU III überholt hatten, ereignete sich das eigenartige Unglück. Ich sah, wie das Walfangboot hart nach Backbord drehte und plötzlich nach Steuerbord umfiel. Ich pfiff⁴⁸ meinem Kollegen von der NORDKAP und machte ihn auf den Unfall mit der RAU III aufmerksam. Wir stoppten und drehten, wobei ich vorsichtig manövrieren mußte, um nicht mit dem Wrack zu kollidieren. Wir⁴⁹ setzten das Boot aus und warfen den Leuten, die von dem Walfänger ins Wasser gesprungen waren, Rettungsringe zu. Die Sache sah sehr böse aus, denn wir hatten Treibstrom von etwa drei Meilen und es bestand daher größte Gefahr, daß die im Wasser Befindlichen, Schwimmer und Nichtschwimmer, nach draußen abtrieben. Also galt unsere ganze Aufmerksamkeit vor allem diesen Leuten, während ein Lloydschlepper⁵⁰ die Leute übernahm, die noch auf dem Wrack standen. Mit Hilfe von anderen Fahrzeugen, die dann zu unserer Unterstützung herbeieilten, konnten wir anscheinend alle im Wasser Treibenden retten.*⁵¹ Das Boot der NORDKAP konnte insgesamt drei Personen auffischen.

Ein Schlepper PREUSSEN (Schulte & Bruns, Emden) hatte zum Zeitpunkt des Unglücks eine Sandschute im Schlepp und befand sich auf dem Weg zur Nordschleuse. Als der Schiffsführer das Unglück bemerkte, warf er die Schute los, ließ diese vor Anker gehen und nahm Kurs auf die Unfallposition. Auf dem Vorschiff des Wracks hielten sich 16 Personen auf. Sie wurden durch die PREUSSEN abgeholt und zur Fischereihafenschleuse gebracht. Eine Barkasse der Marinegarnison hatte sich auf Übungsfahrt befunden und traf gegen 15 Uhr an der Unfallstelle ein. Das Boot fuhr an das noch treibende Wrack heran. Die Besatzung kletterte auf das Vorschiff der RAU III, das zu diesem Zeitpunkt noch bis zum Kiel begangen werden konnte. Von außen wurden Klopfzeichen gegeben, doch aus dem Schiffsinnen kam keine Antwort.⁵² An den Rettungsarbeiten beteiligten sich noch ferner die Lloydschlepper ARION und NORDSTERN, die gerade Schleppleichter für die Fahrt von Bremen nach Hamburg übergaben bzw. übernahmen⁵³, sowie möglicherweise noch mehrere Granatkutter.⁵⁴

Kapitän Schenk war nach seiner Rettung mit dem staatlichen Bereisungsdampfer WELLE zum Wrack hinausgefahren. Auf seine Veranlassung unternahm gegen 16 Uhr die NORDSTERN noch einen Versuch, das Wrack, dessen Backbordvorschiff noch ein kleines Stück aus dem Wasser ragte, in seichteres Wasser zu verholen. Beim Festmachen der 30 m langen Trosse mit Vorläufer halfen die URSULA und die Marinepinasse. Nun zog die NORDSTERN das Wrack 10–15 Minuten lang zunächst langsam und dann mit voller Kraft in Richtung Blexen, doch als Luftblasen aus dem Wrack aufstiegen, wurde die Aktion zu riskant und mußte deswegen abgebrochen werden.⁵⁵

Während die ersten Geretteten an Land gebracht und von Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr in die Stadt, einige auch ins Krankenhaus gefahren wurden⁵⁶, hatte der gleich nach dem Unglück in Kenntnis gesetzte Hafenkaptän die Bremerhavener Bergungsfirma Schuchmann verständigt⁵⁷, die unter Schlepperassistenz das antriebslose Hebefahrzeug HIEV der Bugsier-Reederei (1922 bei den Norddeutschen Unionwerken in Boizenburg erbaut) mit zwei Tauchern an Bord sowie den Hochseeschlepper ALBATROSS (erbaut 1906 in Kinderdijk als ZWARTE ZEE, 1250 PSI) des Nordischen Bergungs-Vereins in Marsch setzen ließ. Der Schlepper war in der Nähe des Leuchtturms Hoheweg⁵⁸ am Wrack des gesunkenen Dampfers HERMES der Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun beschäftigt gewesen⁵⁹, als ihn ein Funkspruch sofort nach Bremerhaven beorderte.⁶⁰ Wegen der Gezeiten-

verhältnisse konnte HIEV erst um 16.35 Uhr die Kaiserschleuse verlassen und zum Wrack laufen⁶¹, die ALBATROSS traf erst anderthalb Stunden später ein. Inzwischen war auch der Schlepper BARDENFLETH der Unterweser Reederei, mit einem Vertreter von Schuchmann an Bord, eingetroffen. Als die Berger das Wrack erreicht hatten, versuchten sie es wiederum mit Klopfzeichen, doch es kam erneut keine Antwort. Nun wurde mit Schneidbrennern eine Platte (30 x 40 cm) aus der Außenhaut der RAU III herausgeschnitten, doch dieser Versuch erwies sich nicht als besonders glücklich. Nach sechs bis sieben Minuten entwich Luft aus dem Rumpf, der an Auftrieb deswegen verlor und so plötzlich absackte⁶², daß die Brenner (laienhaft auch Schweißler genannt) Mühe hatten, sich selbst noch in Sicherheit zu bringen.⁶³

Das Unglück war vom Ufer aus verfolgt worden, denn eine Zeitung schrieb: *Es war fast vollkommen windstill und die Weser zeigte sich verhältnismäßig sehr ruhig. Von der Columbuskaje aus, auf der sich nach der alarmierenden Nachricht eine große Menschenmenge angesammelt hatte, konnte man die Unglücksstelle mit dem Fernglas gut übersehen. Die Gäste eines dort gelegenen Restaurants waren sogar von ihren Plätzen aus Zeugen der Katastrophe geworden.*⁶⁴ Gleichzeitig wurde an das Unglück des Schleppdampfers MERKUR des Norddeutschen Lloyd (NDL) erinnert, der fast an der gleichen Stelle nach einer Kollision mit dem Passagierdampfer ALBERT BALLIN am 12. Mai 1934 gesunken war und acht Menschen in den Tod gerissen hatte.⁶⁵ Ein anderer Reporter hatte mit Kaffeegästen gesprochen, die Augenzeugen der Tragödie waren, und zitierte sie wie folgt in dem typischen, mittlerweile in Mode gekommenen Reportagestil: *Ja, wir saßen am Tisch und tranken Kaffee, als wir drei Schiffe⁶⁶ in kurzen Abständen auf der Weser in Richtung Bremerhaven kommen sahen. Plötzlich machte der letzte der drei Dampfer eine scharfe Drehung nach Land zu, bäumte sich auf, legte sich auf die Seite und versank. Das alles war das Werk eines kurzen Augenblicks. Wir sahen uns entsetzt an, riefen den Wirt heran, der den Vorgang verfolgt hatte und dann rasch die Meldung von dem Unglück telephonisch an die zuständige Stelle in Bremerhaven weitergab.*⁶⁷

Doch bevor diese Berichte über die RAU III an die Öffentlichkeit gelangten, hatte es Behinderungen gegeben, lebte man doch seit viereinhalb Jahren in einer Diktatur. Ein Hauptmann der Schutzpolizei hatte vor Ort den Reportern das Fotografieren untersagt und gleichzeitig eine Berichterstattung verboten, bis sich die amtliche Seite dazu geäußert hatte.⁶⁸

Die Untergangsstelle der RAU III befand sich querab der Nordschleuse und etwa 150 m westlich der Feuerbakenlinie auf Position 53°33'56" Nord und 8°32'36" Ost in 12 Metern Wassertiefe. Bei Niedrigwasser befand sich das Wrack zwei Meter unter dem Wasserspiegel.⁶⁹

Das Unglück hatte insgesamt zwölf Todesopfer gefordert: Von der Schiffsbesatzung starben ein Schiffbauhelfer, ein Takler, der Heilgehilfe, fünf Maschinenbauer, der Steward, die wohl alle zur Seebeck-Werft gehört hatten, in Bremerhaven, Wesermünde oder in der näheren Umgebung gewohnt hatten und zwischen 25 und 61 Jahre alt waren, als sie der Tod so plötzlich ereilte. Ein norwegischer Bauaufseher, ein Garantiemaschinist aus Hamburg sowie ein weiterer Bauaufseher aus Flensburg zählten ebenfalls zu den Toten.⁷⁰

Am Tag nach dem Unglück hatten das Dienstgebäude am Geestevorhafen sowie die Fahrzeuge des Wasserstraßenamtes Bremerhaven halbmast geflaggt⁷¹, Werften und andere mit der Schifffahrt verbundenen Institutionen schlossen sich an⁷² und auch zwei Schwesterschiffe des verunglückten Dampfers, die bei der Seebeckwerft lagen.⁷³

Doch dieser schreckliche Vorfall vollzog sich nicht in einem politisch luftleeren Raum, denn in die offizielle Trauer mischte sich auch die Ideologie der Machthaber und deren hohles Pathos. So konnte man in diesen Tagen z.B. lesen: *Schon wieder müssen wir die Flaggen*

auf Halbmast herunterholen. Vor einer Woche gedachten wir voll Trauer unserer feige gemordeten Kameraden der DEUTSCHLAND⁷⁴, denen gerade wir in unserer großen Kriegsmarinegarnison uns besonders eng verbunden fühlten, und heute können unsere Gedanken nicht von den zwölf Männern fort, die gestern das Opfer eines wahrhaft tragischen Geschicks wurden. Denn welche erschütternde Tragik liegt darin, daß sie auf Probefahrt, die für uns alle immer ein freudiges Ereignis ist, und buchstäblich im Angesicht des heimatlichen Hafens den Tod finden mußten!

Der Seemannsberuf ist wohl die härteste Bewährungsprobe des Mannes ... Nicht nur die kleinen Schiffe sind derart ständig bedroht, auch größere und große überstehen nicht immer die Gefahren der Stürme, der Untiefen und der Zusammenstöße. Gerade der letzte Winter verzeichnete eine lange Reihe von Schiffsverlusten, bei denen mancher Seemann den Tod fand. Diese dauernde Bedrohung erzieht ein hartes Geschlecht, bei uns und in aller Welt. Mit überlegener Gelassenheit geht es seiner Arbeit nach, klagt nicht, steht den Kampf durch und besteht ihn, auch im Tode kein Besiegter. So wird die Wahrheit des alten Spruches »Navigare necesse est, vivere non est« durch die Tat vorgelebt: Schiffahrt muß sein, auch wenn sie Opfer fordert ...

... Seemännische Kameradschaft aller in der Nähe befindlichen Schiffe konnte Gott sei Dank den weitaus größten Teil der Besatzung retten, doch zwölf wurden eine Beute des tückischen nassen Todes. Sie fielen auf dem Felde der Arbeit als tapfere Soldaten ...

... In ehrlicher, tiefer Trauer gedenken wir ihrer, unser herzlichstes Mitgefühl gilt ihren Angehörigen. Trost möge sein, daß das nationalsozialistische Deutschland diese Volksgenossen in ihrem Leid nicht allein läßt, daß es ihnen zur Seite steht und dadurch die oft gedankenlose Phrase »Sie werden unvergessen sein« zur Tat werden läßt.

Setzen wir die Flagge halbmast, aber weiter gilt Gorch Focks trotziges, männliches Wort: Seefahrt ist Not!⁷⁵

In diesem martialischen, für den heutigen Geschmack geradezu unerträglichen Kommentar kommt eine reichhaltige Palette ideologischer Ingredienzen jener Zeit zum Ausdruck: Die Ausschlachtung eines aktuellen Ereignisses (den Angriff auf die DEUTSCHLAND) im Rahmen des spanischen Bürgerkrieges, bei dem man zwar Neutralität heuchelte, gleichzeitig aber eine Partei ganz massiv unterstützte⁷⁶, eine pseudo-darwinistische Sichtweise des allgemeinen Existenzkampfes, der Mythos von der »Volksgemeinschaft«, die Militarisierung der zivilen Arbeitswelt, eine billige, ja abgeschmackte Heroisierung der RAU III-Opfer, all dies wurde noch effektiv traditionalistisch mit maritimen Versatzstücken (Gorch Fock) ausgeschmückt, um an der »Waterkant« die erwünschte Resonanz zu erzielen. Auch dieser Kommentar ist ein Beleg dafür, mit welcher durchtriebenen sentimental Raffinesse die NS-Propaganda versuchte, ein Publikum zu beeinflussen. Beim MERKUR-Unglück von 1934⁷⁷ waren bereits ähnliche Töne angeschlagen worden, doch diesmal fiel die einschlägige Reaktion noch ein ganzes Stück martialischer aus, ein eindeutiger Beleg für die fortschreitende innenpolitische und propagandistische Radikalisierung des Regimes.

Daß die Zeitungen so ausführlich (und damit für den nachforschenden Historiker recht ergiebig und präzise) über das Unglück, auch über die nachfolgende Bergung berichteten, ist im nachhinein nicht als eine besonders lobenswerte Konzession der Nazis in Sachen »Transparenz« apogetisch zu mißdeuten. Eher handelte es sich um ein Relikt einer auslaufenden bürgerlichen Gesellschaft. Die politische Berichterstattung in den Medien war längst gleichgeschaltet, für den halbwegs kritischen Leser damit völlig uninteressant geworden und damit der von Goebbels betriebenen geistigen Verödung anheimgefallen. Mit nicht primär politischen Ereignissen wie etwa Verkehrsunfällen pflegen totalitäre Diktaturen, oft nach momentanem Gutdünken, unterschiedlich zu verfahren. Geheimniskrämerei steht gegen politisch instrumentalisierten Totenkult.⁷⁸ Im Fall der RAU III wurde die letztere Variante bevorzugt, wovon die nachfolgende Trauerfeier Zeugnis ablegt.

Sie fand am Nachmittag des 16. Juni in der Christuskirche in Wesermünde für die bereits geborgenen Opfer des Unglücks statt. Zu diesem Zeitpunkt waren während der inzwischen angelaufenen Bergungsarbeiten sechs Tote gefunden worden, ein siebentes Opfer, der aus Hamburg stammende Garantemaschinist, war gerade auf der Weser durch Granatfischer aus dem Wasser gezogen worden. Angehörige der Hinterbliebenen sowie Abordnungen der allgegenwärtigen NSDAP, der Werften, der Schifffahrtsbehörden, der Kriegsmarine und von Industrie und Wirtschaft hatten sich versammelt. Der Andrang war so groß, daß zahlreiche Besucher vor der Kirche ausharren mußten.⁷⁹ Wegen des öffentlichen Interesses war von vornherein die Durchdringung dieser Veranstaltung mit NS-Symbolen vorprogrammiert: *Neben den Fahnen der Deutschen Arbeitsfront nahmen Männer der Werkschar, des Roten Kreuzes und Arbeitskameraden im braunen Hemd Aufstellung neben den Särgen.*⁸⁰ Es folgten eine Predigt eines kirchlichen Superintendenten sowie Ansprachen der Direktoren Walter Rau und Schröder (Deschimag) sowie des Ortsgruppenleiters der NSDAP, der im Namen des »Führers« und der »Bewegung« sprach.⁸¹ Den Abschluß bildete wiederum eine von NS-Brauchtum durchtränkte Zeremonie: *Die Trauergemeinde erhebt sich, die umflorten Fahnen senken sich über den Särgen, und während die Orgel das Lied vom guten Kameraden spielt, ehren die Lebenden ihre toten Arbeitskameraden, die in treuer Pflichterfüllung ihr Leben lassen mußten, mit dem deutschen Gruß.*⁸²

3. Die Bergung

In der Nacht nach dem Unglück hielten zwei Dienstfahrzeuge des Wasserstraßenamtes Bremerhaven Wache an der Untergangsposition, um die Schifffahrt auf das Wrack aufmerksam zu machen, denn der für die Markierung zuständige Tonnenleger WESER befand sich gerade im Dock. Währenddessen wurde die RAU III durch den Flutstrom verschoben und lag schließlich quer zum Fahrwasser, aber noch soweit von der Feuerlinie entfernt, daß die Fahrrinne für die Schifffahrt nicht versperrt wurde. Die Masten des Wracks zeigten stromabwärts.⁸³ In den Mittagsstunden des 8. Juni⁸⁴ wurde schließlich eine grüne Wrackleuchtglockentonne etwa 100 Meter östlich vom Wrack ausgelegt.⁸⁵

Mit den Bergungsarbeiten wurde die Firma Schuchmann bzw. die mit ihr eng verbundene Bugsier Reederei- und Bergungs AG in Hamburg beauftragt. Im Februar 1934 hatte die Wasserstraßendirektion Bremen einen neuen Bergungsvertrag mit dem Nordischen Bergungs-Verein (NBV, ebenfalls Hamburg) und der Bugsier-Reederei abgeschlossen, wenn auch nur für eine einjährige Laufzeit.⁸⁶ Doch dürften sich dadurch die Hamburger Berger für spätere Aktionen hinreichend empfohlen haben, zumal man im Mai 1934 den gesunkenen Schlepper MERKUR gehoben hatte.⁸⁷ Der NBV, 1886 gegründet, galt vor dem Ersten Weltkrieg von seinem Können her als die führende Bergungsfirma in Deutschland. 1923 übernahm die Bugsier-Reederei diese Firma, konnte von ihrem Erfahrungsschatz zehren, und wohl deswegen wurde der Firmenmantel des Nordischen Bergungsvereins beibehalten und weitergeführt. Die Bugsier-Reederei selbst war im Rahmen eines spektakulären, in Hamburg nicht ganz unumstrittenen Geschäfts 1926 von der Bremerhavener Reederfamilie Schuchmann übernommen worden. Die Firma Schuchmann existierte zwar fort, selbstverständlich aber in enger Kooperation mit der Bugsier und dem NBV. Nicht zuletzt wegen dieser Fusion und der damit verbundenen geschäftlichen Tradition hält die Bugsier-Reederei bis heute mit einigen Fahrzeugen eine Präsenz in Bremerhaven aufrecht und besitzt im Neuen Hafen einen eigenen Stützpunkt.⁸⁸

In dem erwähnten Vertrag von 1934 hatten sich die beiden Hamburger Reedereien verpflichtet, im Bedarfsfall Bergungen im Auftrag der Reichswasserstraßenverwaltung durch-

zuführen und ihre dafür vorgesehenen Bergungsfahrzeuge KRAFT, WILLE, GRIEP und HIEV ohne Einwilligung der Verwaltung weder zu verchartern noch zu verkaufen. Daß die beiden Firmen sich gerade auf diesen Passus eingelassen hatten, beweist, daß das Bergungsgeschäft damals noch wesentlich auskömmlicher war als heute. Die übrigen Paragraphen regelten die Durchführung der Arbeiten und deren Vergütung.⁸⁹

Zwei Bergungsfahrzeuge der Firmengruppe Bugsier-/Schuchmann⁹⁰, der Hebebramm HIEV⁹¹ und der Schlepper ALBATROSS, befanden sich, wie erwähnt, bereits an der Unfallstelle.⁹² Von der HIEV aus waren um den Rumpf der RAU III Trossen gelegt worden, die aber in der Nacht nach dem Unglückstag rissen und geslippt werden mußten.⁹³ Man schätzte aber dennoch zu Anfang, daß die unbeladene RAU III in etwa einer Woche gehoben werden könnte.⁹⁴ Kurz nach Bekanntwerden des Unglücks waren noch am gleichen Tag aus Hamburg⁹⁵ zwei weitere antriebslose Hebeprähme, KRAFT und WILLE (beide erbaut 1920 bei Caesar Wollheim, Cosel bei Breslau), nach Bremerhaven in Marsch gesetzt worden.⁹⁶ Durch Nebel auf der Unterelbe zunächst aufgehalten, passierten sie am nächsten Tag, dem 8. Juni, um 13.15 Uhr Hoheweg und erreichten nachmittags die Wrackposition, während die ALBATROSS zur gleichen Zeit wieder Kurs auf Hoheweg nahm.⁹⁷ KRAFT und WILLE hatten sich bereits drei Jahre zuvor bei der Bergung der MERKUR bewährt⁹⁸ und sollten es jetzt auch dieses Mal versuchen. Man befürchtete eine Versandung des Wracks, was die Bergung erschweren würde.⁹⁹ Zunächst gingen beide Fahrzeuge vor Anker und machten ihr Hebeschirr klar.¹⁰⁰ Zwei Taucher stiegen hinab und begannen, Trossen am Wrack anzubringen, denn die Bergungsleitung beabsichtigte zunächst, die RAU III in den Strom zu legen.¹⁰¹ Zum Glück war am 9. Juni, zwei Tage nach dem Unglück, das Wrack noch nicht eingesandet, entgegen den ursprünglichen Befürchtungen. Das in Richtung Fahrwasser zeigende Achterschiff sollte mittels Trossen zur Franziusplate hin stromrecht herumgeschwenkt werden und, wenn möglich, auf eine Wassertiefe von sechs Metern verlegt werden. Danach wollte man den Schiffskörper aufrichten, lenzen und schließlich nach der Hebung in ein Dock verlegen. Der von der Bugsier-Reederei entsandte Bergungsinspektor kannte sich in den Tücken vor Ort gut aus, hatte er doch drei Jahre zuvor die Hebung des Schleppers MERKUR geleitet.¹⁰² Gleich am 9. Juni zog der Schlepper COMET der Bugsier-Reederei (290 PSi, 1896 bei Seebeck in Geestemünde erbaut, 1933 vom Norddeutschen Lloyd erworben)¹⁰³, der auch als Verbindungsfahrzeug diente¹⁰⁴, beide Leichter auseinander, bis sie in 20 Metern Abstand querab voneinander über der Wrackposition lagen. Zwei Taucher waren mit der Anbringung von Hebetrossen beschäftigt. Es bot sich an, entweder mit Saugschläuchen und Pumpen unter dem Rumpf Raum für die Trossen freizuspülen¹⁰⁵ oder dies mit Sägeketten zu versuchen. Man wählte letzteres Verfahren. Die Arbeiten vor Ort gestalteten sich äußerst schwierig. Am Wrack in 12 Metern Wassertiefe herrschte eine starke Ebb- und Flutströmung, die es den Tauchern lediglich gestattete, jeweils 20–30 Minuten, während des Tidenwechsels, zu arbeiten.¹⁰⁶ Mit 120° Schlagseite lag das Wrack auf tonigem Grund, was die geringe Versandung erklärte und die Bergung nicht weiter behinderte. In mühevoller Arbeit wurden am Heck die Trossen befestigt und zugleich sollten Stropfs von sieben Zoll sowie weitere Trossen von neun Zoll Stärke gezogen werden. Am Ende dieser Arbeitsphase hoffte man, die Leichter parallel zueinander zu positionieren und mit Balken zu verbinden¹⁰⁷, doch soweit war es noch lange nicht. Am 11. Juni waren erst zwei Trossen gelegt, und eine dritte wollte man am Nachmittag dieses Tages zu befestigen versuchen.¹⁰⁸ Bug und Heck der RAU III waren jeweils mit einer kleinen roten Markierungstonne belegt.¹⁰⁹

Während dieser Arbeiten herrschte schönstes Sommerwetter, doch ein Zeitungsbericht beschrieb dessen Kehrseite: *Die Unterweser ist ein einziges Glutbecken. Erbarmungslos scheint die Sonne herab. Sie erhitzt die Ufer, daß es nicht mehr erfrischt, sich von der Kühle des Wassers anwehen zu lassen und sie brennt auf die Dampfer und Boote, daß die Decks zu*

*Kochplatten werden, deren Brand selbst die dicksten Stiefelsohlen nicht mehr abhalten. Sie brüht über dem Columbusbahnhof, von dem aus gestern Hunderte von Menschen der ausgehenden EUROPA nachgewinkt haben und sie senkt auf die Hebeleichter KRAFT und WILLE herab, denen sich die Aufmerksamkeit dieser Hunderte zugewandt hat, nachdem der Ozeanreise in der glasigen Ferne verschwunden ist.*¹¹⁰

Das Taucherteam umfaßte insgesamt drei Mann, meist konnte nur einer vor Ort arbeiten.¹¹¹ Einer von ihnen erwies sich den Reportern gegenüber als gesprächig: Demnach hatte der mittlerweile 59jährige 1899 bei der Kaiserlichen Marine in Wilhelmshaven sein Taucherhandwerk gelernt. Seit 1902 arbeitete er im zivilen Bergungswesen, zunächst vor allem in der Ostsee. Seit einigen Jahren war er in Cuxhaven stationiert.

Trotz der großen Hitze mußte sich ein Taucher wegen des Wasserdrucks¹¹² in eine Garnitur schwerer Wollunterwäsche hineinzwängen, bevor er seinen elastischen Taucheranzug mit Kupferhelm, Bleigewichten auf Brust und Rücken sowie den klobigen Taucherschuh überziehen konnte. Danach stieg er zum Wrack hinab, indem er sich an einer Trosse entlang hangelte. Als Operationsbasis diente ein Boot, auf dem eine durch vier Mann handbetriebene Pumpe installiert war. Diese versorgte den Taucher über einen Schlauch mit Atemluft. Die Nachrichtenverbindung zwischen Boot und Taucher erfolgte über eine Signalleine und einen sehr einfach gehaltenen Signalcode. Immer wieder mußte der Taucher in seiner ohnehin knapp bemessenen Arbeitszeit hochkommen, um der Bootsbesatzung detailliertere mündliche Anweisungen zu geben.¹¹³

Während dieser Arbeiten wurden insgesamt sechs Tote des Unglücks geborgen, die offenbar alle zur Werftbesatzung gehört hatten: drei Maschinenbauer, ein Schiffbauhelfer, ein Takler und der Heilgehilfe. Am 12. Juni gegen 18 Uhr barg die Mannschaft des Schleppers COMET zwei Leichen. Tags darauf trieben vier weitere Leichen an der Unglücksstelle an, wurden von den Besatzungen von KRAFT und WILLE an Bord genommen und danach an Land in die Quarantänestation gebracht.¹¹⁴

Die Fortschritte bei den Arbeiten unter Wasser hielten sich in diesen Tagen in deutlichen Grenzen. Bis zum 13. Juni waren von der WILLE aus nach wie vor nur zwei Trossen unter das Achterschiff der RAU III gelegt worden. Am Nachmittag des folgenden Tages brachen diese bei dem Versuch, es anzuheben.¹¹⁵ Die gesamte bisherige Arbeit war umsonst, es mußte wieder von vorne angefangen werden. Das Schiff war lediglich leicht angehoben und etwas gedreht worden.¹¹⁶ Nun wollte man es mit dem an Gewicht leichteren Vorschiff versuchen. Sollte auch dies mißlingen, blieb nur noch die Sprengung des Wracks.¹¹⁷

Am 21. Juni waren schließlich wieder vier Trossen in Position gebracht worden, so daß ein neuer Drehversuch in Angriff genommen wurde. Doch wieder hatte man kein Glück: Ein Dampfer ROLAND¹¹⁸ beachtete die Warnsignale nicht und passierte die Bergungsschiffe mit kaum verminderter Fahrt. Durch den Schwell rissen die Trossen erneut.¹¹⁹ In den »Nachrichten für Seefahrer« (23/1937) mahnte deswegen am 22. Juni die Wasserstraßendirektion Bremen nachdrücklich: *Die Bergungsarbeiten bei dem auf der Außenweser unterhalb Bremerhavens gesunkenen Walfang-Dampfers RAU III sind durch zu schnelles Vorbeifahren wiederholt erheblich gestört worden. Die Schiffahrt wird nochmals angewiesen, vor Passieren der Unfallstelle rechtzeitig die Fahrt zu ermäßigen und am Wrack selbst nur mit äußerst langsamer Fahrt vorbeizufahren.*¹²⁰

Am 22. Juni versuchte man erneut, diesmal mit sechs Trossen, RAU III in eine stromrechte Lage zu bringen¹²¹, was schließlich gelang.¹²² Am 25. Juni ging die KRAFT längsseits des Wracks und unternahm Sondierungsarbeiten. Man stellte fest, daß bei dem Drehversuch, bei dem man das Schiff vorn angefaßt hatte, das Achterschiff sich etwa anderthalb Meter tief in harten Tongrund hineingebohrt hatte. Tags darauf, am 26. Juni, wurde die WILLE an einer neuen Position nahe dem Wrack verankert.¹²³ Ein Hebeversuch war

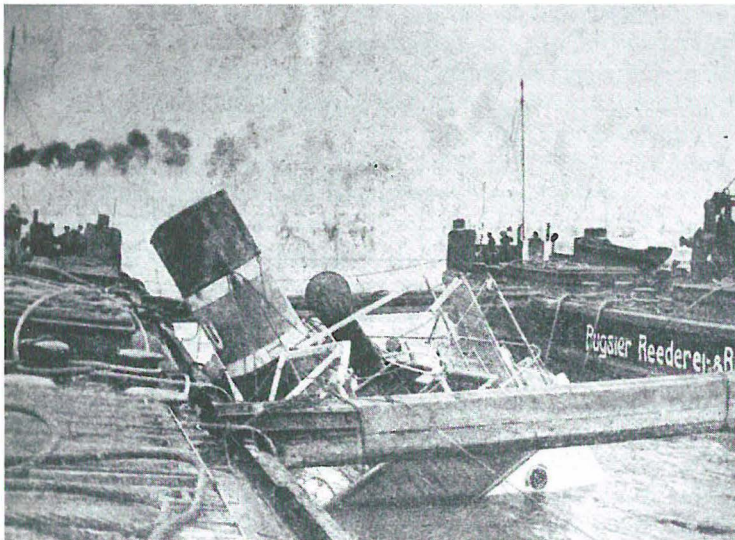


Abb. 5 RAU III mit 15° Grad Schlagseite zwischen den beiden Bergungsleichtern KRAFT und WILLE, vermutlich am 1. Juli 1937, Ausschnitt aus den Bremer Nachrichten, 3. Juli 1937. (StA Bremen)

ursprünglich am gleichen Tag vorgesehen, doch das mußte zurückgestellt werden, weil der Vormast von RAU III die Arbeiten störte und zunächst weggesprengt werden mußte.¹²⁴ Bis zum Nachmittag des 27. Juni waren vier Hebetrossen in Position gebracht worden, aber sechs weitere waren noch mittschiffs und achtern anzubringen, ehe eine Hebung gewagt werden konnte.¹²⁵

Am 29. Juni war es soweit: Zehn Stahlrossen von neun Zoll Stärke waren unter dem Wrack hindurch gezogen und positioniert worden. KRAFT und WILLE lagen parallel über dem Wrack und waren mit zwei jeweils elf Meter langen Balken verbunden. Beide Fahrzeuge wurden nun mit Wasserballast vollgepumpt und die an Eisenpollern mit starken Klemmen befestigten Hebetrossen steifgezogen. Danach wurden die Leichter wieder gelenzt und das in den Trossen hängende Wrack angehoben. Auf äußersteren waren die Hebetrossen angespannt, hielten aber stand. Die Schlepper COMET und ATHLET (320 PSi, 1895 bei der Reiherstiegwerft in Hamburg als Tonnenleger NEUWERK erbaut, 1928 an die Bugsier-Reederei verkauft) wurden vor die Hebeleichter gespannt. Dabei mußten auch die Bug- und Heckanker der beiden Hebeleichter eingeholt und neu wieder ausgebracht werden. Das Wrack hatte zunächst eine Schlagseite von 40°. Um es in eine bessere Lage zu bringen, wurden auf der WILLE die Trossen langsam und gleichmäßig gelockert, während sie auf KRAFT dagegen fixiert blieben. Auch dieses Manöver klappte: RAU III hatte danach nur noch 15° Schlagseite. Die beiden Schlepper bugsiierten KRAFT und WILLE in eine neue stromgerechte Position, die etwa 200 Meter weiter in Richtung auf das oldenburgische Weserufer lag. Dort wurde RAU III auf etwa 12 Meter Wassertiefe abgesenkt.

Zwei Tage später, am 1. Juli, folgte die zweite Phase der Hebearbeiten: Während der Schlepper COMET die Anker der Hebeprähme neu ausbrachte, hielt die ATHLET beide Fahrzeuge und das darunterhängende Wrack unter Volldampf auf Position, danach bewegte sich der Konvoi langsam auf die Küste von Butjadingen zu, bis man nachmittags das Wrack auf 8 Meter Wassertiefe absetzte. Nun ragten der Schornstein und bei Niedrigwasser ein Teil der Brücke wieder aus dem Wasser.¹²⁶

An diesem Tag waren noch einmal Reporter an Bord, und sie berichteten: *Ein kleines Boot bringt uns wieder, vielleicht zum letzten Male, nach den Hebeleichtern. Das Wetter ist nicht gerade einladend. In der Nähe der Unfallstelle patrouillieren zwei Fahrzeuge der*

Abb. 6 RAU III,
vermutlich am
3. Juli 1937, Aus-
schnitt aus der
Bremer Zeitung,
4. Juli 1937. (StA
Bremen)

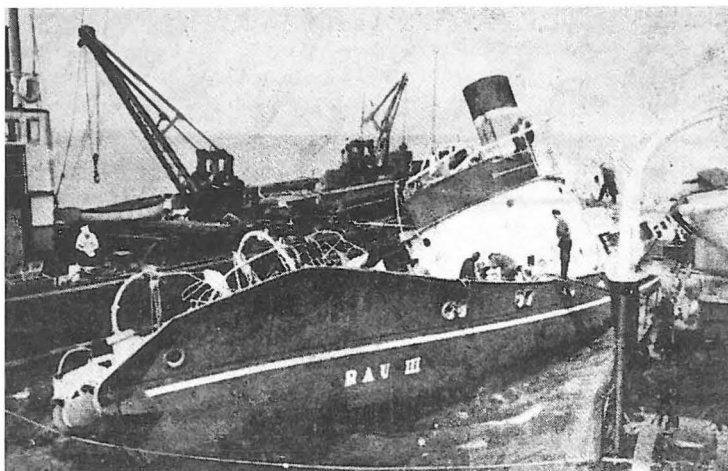
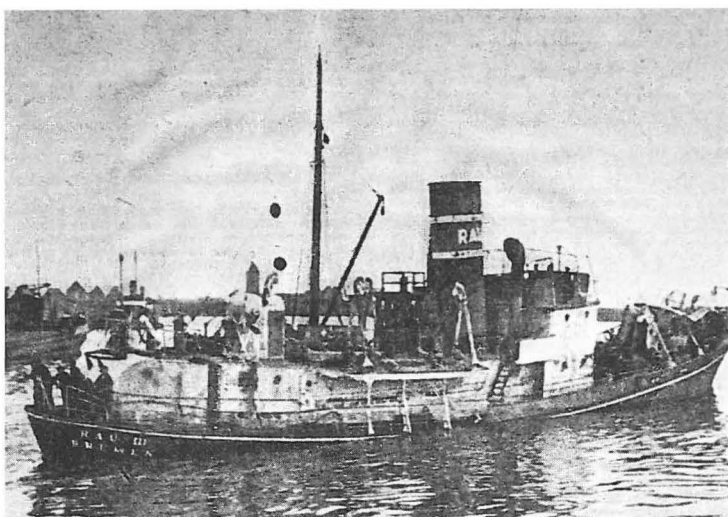


Abb. 7 Heckpartie
der RAU III während
der Bergungs-
arbeiten, etwa 3. Juli
1937.
(Archiv DSM)



Abb. 8 RAU III in
den Abendstunden
des 5. Juli 1937 auf
dem Wege zur Ein-
dockung, Ausschnitt
aus den Bremer
Nachrichten, 7. Juli
1937. (StA Bremen)



Wasserstraßendirektion, die die Aufgabe haben, sämtliche vorbeikommenden Fahrzeuge auf die Bergungsarbeiten hinzuweisen.

Der Hebeboß liegt weit ab von der grünen Wracktonne, die am längsten an dieser Stelle gelegen haben wird. Nur in nächster Nähe kann man das gekenterte Schiff in Augenschein nehmen. Weit aus dem Wasser ragt in einer Schräglage der Schornstein mit seinem roten Ring und dem deutlich sichtbaren Namen »Rau«. Vor- und Achtermast fehlen. Das Wasser läuft ab und damit wird der obere Teil der aus dem Wasser ragenden Brücke immer trockener. Hinten an dem festgezurrten Rettungsboot spült ständig das Wasser und versucht Teile loszureißen. An Deck der Hebeleichter kann man vor Drähten und Trossen kaum gehen. Hier ist auch kein Platz für Zuschauer. Gerade werden die Anker neu ausgelegt. Der kleine Schlepper COMET verrichtet hier die Hauptarbeit, während Schlepper ATHLET unter ständigem Volldampf vor den beiden Hebeleichtern liegt und diese in ihrer Lage hält. Viel Zeit nimmt das Auslegen der Anker in Anspruch, aber alles klappt wie am Schnürchen. Kein lautes Wort fällt, nur das Rasseln der Ketten und das Surren der Kräne ist hörbar.

Es ist gegen 18 Uhr. Auf den Leichtern verspürt man einen leichten Ruck. Wir sitzen wieder an Grund. Immer wieder wird gelotet und acht Meter Wassertiefe werden festgestellt. Damit muß vorläufig die Arbeit ruhen, denn erst bei weiterem Steigen des Wassers können weitere Abbringungsversuche gemacht werden.¹²⁷

Am nächsten Tag, den 2. Juli, wurde das Wrack noch einmal angehoben und in eine Lage gebracht, daß der Schiffskörper ausgepumpt und von Verschlickung gereinigt werden konnte. Nun lag das Wrack etwa 400 Meter von der ursprünglichen Unglücksstelle entfernt. Außerdem barg man an diesem Tag noch drei Opfer: Einen aus Flensburg stammenden Maschinisten, der offenbar zum Personal der Firma Rau gehört hatte, sowie einen Maschinenbauer der Werftbesatzung fand man im Maschinenraum und den Steward in der Pantry. Alle drei Leichen wurden zur Quarantänestation gebracht.¹²⁸

Einen Tag später, am 3. Juli, ragte der Bug des Dampfers wieder aus dem Wasser, so daß die Pumpen auf der Back aufgestellt werden konnten. Nun begann die Grobreinigung des nach fast einem Monat Liegezeit unter Wasser stark verschlickten Wracks. Zwei Tote wurden noch im Maschinenraum geborgen. Es handelte sich um einen norwegischen Bauaufseher und einen Maschinenbauer von der Werftbesatzung.¹²⁹ Das Lenzen des Rumpfes sowie die mühseligen und unangenehmen Entschlickungsarbeiten wurden auch am folgenden Tag fortgesetzt. Schließlich war man am 5. Juli soweit, daß RAU III wieder auf eigenem Kiel schwimmen konnte, trotzdem machte man das angeschlagene Schiff vorsorglich an einen der beiden Hebeleichter fest, denn es zeigte immer noch leichte Schlagseite. Abends setzte sich der kleine Konvoi, assistiert von ATHLET und COMET, in Bewegung und brachte RAU III in das an der Geeste gelegene Trockendock der Seebeckwerft. Dort wurde der Walfangdampfer gegen 21 Uhr eingedockt¹³⁰, und die Reparaturarbeiten konnten endlich beginnen. Bei näherer Untersuchung des Wracks stellte sich übrigens heraus, daß das Ruder auf 23° Backbord und der Maschinentelegraph auf »Stop« eingestellt war.¹³¹

Nun konnte die Reichswasserstraßendirektion Bremen die Wracktonne einziehen. Am 14. Juli hatte der Tonnenleger WESER den Auftrag, die Unglücksstelle nach Wrackresten abzusuchen, gefunden wurde jedoch nichts mehr.¹³²

4. Die Seeamtsverhandlung

Bereits kurz nach dem Unglück waren in der Presse Spekulationen über die Unglücksursache angestellt worden: *Es handelt sich bei diesen kleinen Walfangschiffen um Fahrzeuge, die in erster Linie auf Geschwindigkeit (14 Knoten) und Wendigkeit eingestellt sind. Die Wen-*

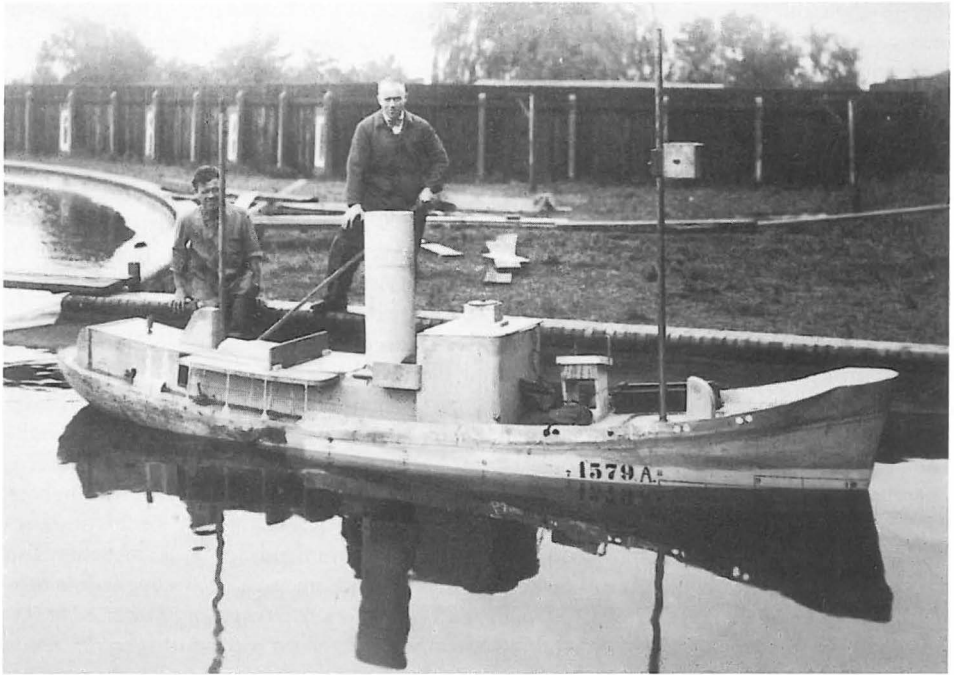


Abb. 9 Das Holzmodell der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt im Maßstab 1:10 auf dem Manöverteich des Instituts. (StA Bremen)

digkeit ist so groß, daß das Fahrzeug fast auf der Stelle dreht. Es ist nicht ausgeschlossen, daß alle diese Faktoren – Geschwindigkeit, Drehmoment¹³³, Decksbelastung, Ballast-Mangel – und dazu vielleicht besonders ungünstige Strom-Verhältnisse so zusammengewirkt haben, daß es zum Kentern kommen mußte.¹³⁴

In den Tagen nach dem Unglück begannen die Vorbereitungen für die Seeamtsverhandlung. Dr. Reinhart Groscurth¹³⁵ (1895–1983), seit 1935 Oberregierungsrat und Justitiar der Wasserstraßendirektion Bremen¹³⁶, fuhr am 9. Juni nach Berlin, um mit dem Reichsverkehrsministerium Gespräche darüber aufzunehmen. Der Reichskommissar beim Seeamt in Bremerhaven, Konteradmiral a.D. Hermann, hatte am gleichen Datum an das Ministerium geschrieben und ebenfalls eine seeamtliche Untersuchung gefordert, gleichzeitig aber zu bedenken gegeben, daß RAU III sich auf Probefahrt befand, deswegen noch nicht in das Schiffsregister eingetragen war und somit rein juristisch nicht alle Bedingungen für die Verhandlungen erfüllt seien. Doch hinter dieser formalrechtlichen Argumentation steckte etwas anderes: Wie Groscurth in Berlin erfuhr¹³⁷, hatte der pensionierte Admiral die Befürchtung geäußert, ... *daß eine solche Verhandlung u.U. für die Werft peinlich werden und ihr Ansehen schädigen könne.*¹³⁸ Im Ministerium ließ man sich aber von der Ansicht leiten, daß dieser Aspekt keine Rolle zu spielen habe. Nach einem entsprechenden Antrag bremischerseits ordnete das Reichsverkehrsministerium mit Schreiben vom 12. Juni an die bremische Behörde für Schifffahrt, Handel und Gewerbe die seeamtliche Untersuchung des Vorfalles an.¹³⁹ Doch solange RAU III noch nicht gehoben war, konnte eine Verhandlung nicht beginnen, denn man wollte zunächst das Wrack untersuchen und Gutachten erstellen.¹⁴⁰ Gleich nach dem Unglück hatte eine Untersuchungskommission bei der Seebeck-Werft Recherchen unternommen.¹⁴¹ Um den 16. Juni herum waren die Ermittlungen größ-

tenteils abgeschlossen worden¹⁴², die die Wasserschutzpolizei Wesermünde im Auftrag der Staatsanwaltschaft angestellt hatte¹⁴³, doch letztere prüfte noch mögliche strafrechtliche Konsequenzen.¹⁴⁴ Gegen wohlmeinenden Rat von dritter Seite mußte man sich übrigens auch wehren. Mitte Juni hatte ein bremischer Ingenieur ein Gutachten von zwei Seiten Länge über Schiffsstabilität zusammengestellt, das allerdings nur auf Zeitungsberichten über das Unglück fußte.¹⁴⁵ Es empfahl *Schlingertanks mit Preßluft oder Pumpenbewegung des Wasserballastes, Abstellen der Maschine vor scharfen Wendungen*¹⁴⁶ und wurde mit dem Vermerk *Herrn Senator Bernhard als kleinen Beitrag zur Wohlfahrt im Dritten Reich übersandt vom Verfasser*¹⁴⁷ an den bremischen Wirtschaftssenator weitergeleitet. Das Seeamt in Bremerhaven konnte mit dieser Ausarbeitung nicht viel anfangen und schickte sie am 23. Juni an den Ingenieur zurück. Zur gleichen Zeit hatte das Ministerium dem Seeamt mitgeteilt, daß es auf die Verhandlung großen Wert legte, wegen der einwandfreien Nachprüfung des technischen Zustandes der gesamten Rau-Flotte und des im Rahmen der deutschen Rohstoffversorgung pünktlichen Auslaufens zur nächsten Waljagdsaison.¹⁴⁸ Der Termin zur Verhandlung wurde zunächst auf den 10. Juli angesetzt. Nun aber begann die Suche nach einem Beisitzer, der sich in Stabilitätsfragen auskannte, und man wandte sich hilfesuchend an das Oberkommando der Kriegsmarine (OKM). Dieses empfahl den Marinebaurat Börner, der die Stabilität aller Neubauten für die Marine bearbeitete und am 29. Juni bremischerseits angefordert wurde.¹⁴⁹ Am 9. Juli kam ein zustimmendes, aber im barschen Ton gehaltenes, vielleicht nicht ganz militäruntypisches Telegramm zurück: *Marinebaurat Börner ist Beamter, aber nicht Offizier.*¹⁵⁰ *Die Bezeichnung Korvettenkapitän führt er nicht. Im übrigen wird Marinebaurat Börner gern als Sachverständiger zur Verfügung gestellt, wenn die Kosten von dort getragen werden.*¹⁵¹ So stand seiner Ernennung zum Beisitzer nichts mehr im Weg, und sie erfolgte am 14. Juli.¹⁵²

Am 28. Juli konnte endlich die Seeamtsverhandlung beginnen. Sie tagte im Sitzungssaal des Stadthauses in Bremerhaven¹⁵³ in öffentlicher Sitzung¹⁵⁴ und fand am folgenden Tag ihren Abschluß.¹⁵⁵ Unter der großen Schar der Zuschauer befand sich ein aus Berlin angereister Oberregierungsrat des Reichsverkehrsministeriums, von der Deschimag u.a. deren Generaldirektor Stapelfeldt sowie Vertreter der Firma Rau, nautische Fachleute, Angehörige der Kriegsmarine und nicht zuletzt der Opfer des Unglücks.¹⁵⁶ Zu Beginn der Sitzung gedachte man der Toten¹⁵⁷, doch auch hier fehlte der Geist der Zeit nicht: *Die Anwesenden ehrten die Toten durch Erheben der Rechten.*¹⁵⁸

Den Vorsitz der Verhandlung führte Groscurth, als Beisitzer amtierten zwei Kapitäne, ein Hafenlotse und, wie bereits ausgeführt, Marinebaurat Börner. Ein Oberinspektor des Seeamtes führte das Protokoll, und der Reichskommissar vervollständigte das Gremium. Unter den angehörten Zeugen befanden sich mehrere Besatzungsmitglieder der RAU III, darunter der Schiffsführer sowie Kapitän Kircheiss. Als Gutachter hatte man Dr. Günther Kempf¹⁵⁹ (1885–1961), seit 1922 Direktor der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA)¹⁶⁰, herangezogen. Auf dem Manöverteich dieses Instituts (Durchmesser etwa 65 m, Tiefe 1,80 m) waren entsprechende Versuche angestellt worden. Hierzu hatte man ein Holzmodell im Maßstab 1:10 gefertigt, das mit einem kleinen Benzinmotor, einem Generator, einem Gleichstrommotor und einer Fahrtstufenregelung mittels einer Widerstandschaltung ausgestattet war. Ferner waren die metazentrische Höhe und die bei dem Unglück eingelegte Ruderposition beim Modell eingestellt worden.¹⁶¹ Die Kosten von insgesamt 5192,80 RM hatte der bremische Staat übernommen.¹⁶² Ein Schmalfilm, der diese Tests zeigte, wurde den Anwesenden vorgeführt.¹⁶³ Schließlich hatte man einen erneuten Krängungsversuch bei Seebeck mit RAU I unternommen. Diesen Versuch hatte man nun sehr genau ausgewertet. Der Verdrängungsschwerpunkt und das Metazentrum waren nun nicht mehr dem Kurvenblatt für das unvertrimmte Schiff entnommen, sondern man hatte

sie für die tatsächliche Schwimmlage des vertrimmten Schiffes berechnet. Dabei stellte sich heraus, daß die metazentrische Höhe nicht, wie angenommen, 239 mm betrug, sondern auf einen bedrohlich niedrigen Wert im Bereich zwischen 145 und 164 mm errechnet wurde. Mit seinem Modell hatte Kempf eine Serie von Drehkreisversuchen angestellt bei jeweils systematisch allmählich verringerter metazentrischer Höhe. Noch bei 164 mm war das Modell in genau der gleichen Weise gekentert, wie seinerzeit die RAU III. Bei einem eingestellten Wert von 176 mm hatte es sich dagegen aus sehr starker Krängung wieder aufgerichtet. Kempf war schließlich zum Ergebnis gekommen, daß der gefüllte Vorpiektank sowie die leeren Öltanks wesentlich zum Unglück geführt hatten. Bei einem leeren Vorpiektank sowie 10 t festem Ballast wäre die metazentrische Höhe um 50% erhöht worden. Im übrigen befänden sich im regulären Fahrbetrieb ohnehin mehr Vorräte in den Tanks.¹⁶⁴ Weiterhin führte der Schiffbauexperte aus Hamburg aus: *Bei diesen neuartigen Walfangbooten muß das äußerste an Schnelligkeit, Wendigkeit und Weichheit der Bewegungen herausgeholt werden, und es ist schwer, ein zuverlässiges Maß für die Mindestgrenze der Stabilität festzusetzen.*¹⁶⁵ Und Kempf fuhr fort: *Der Unfall ist somit erklärlich durch die mangelnde Erfahrung, welche sowohl die Werft wie auch die Schiffsführung in der Handhabung dieser neuartigen, auf Höchstleistung gezüchteten Walfangboote hatte.*¹⁶⁶ Die Untersuchungsergebnisse wurden in vier Punkten zusammengefaßt: Erstens wäre eine Stabilitätsberechnung unter Einbeziehung der aktuellen Trimmlage nicht exakt genug anzustellen, wobei eine Übertragung aus einem Kurvenblatt anderer Trimmlagen nicht ausreichen würde. Zweitens empfahl Kempf, krängende Momente bei Drehmanövern in jedem Fall bei der Bemessung der Stabilität zu berücksichtigen, vor allem bei Schiffen mit niedrigem Freibord und geringer Stabilität. Als dritter Punkt wurde geraten, bei der Festsetzung der Mindeststabilität die Bedingungen des Drehmanövers zu berücksichtigen. Schließlich wies Kempf auf die Notwendigkeit hin, den Schiffsführer über die gerade aktuellen Stabilitätsverhältnisse umfassend zu informieren.¹⁶⁷

In den Auffassungen über die Ursachen des Unglücks waren leichte Differenzen zwischen Kempf und den Vertretern der Bauwerft zutage getreten, sie wurden aber im Laufe der Verhandlung beigelegt. Auch der Reichskommissar kam zu Wort. Nach einem weitausschweifenden Vortrag stellte er schließlich den Antrag, Unfallverhütungsvorschriften für Probefahrten anzuregen.¹⁶⁸ Börner, der für die Verhandlung seinen Urlaub unterbrochen hatte, äußerte sich im Lauf der Verhandlung sehr kompetent und hilfreich, wie ihm später eigens bescheinigt wurde.¹⁶⁹

Das Seeamt schließlich führte in seinem Urteilsspruch – dem Gutachten von Kempf folgend – das Unglück nicht auf bauliche Mängel, sondern darauf zurück, daß während des Wendemanövers wegen der Gewichtsverteilung und des Drehmoments zu wenig Stabilität vorhanden war. Zum Ausgleich der nur überschlägig angestellten Berechnungen hätte nach Meinung des Seeamtes ein größerer Überschuß an Stabilität vorhanden sein müssen. Aus seinen Untersuchungen zog das Seeamt ferner den Schluß, daß Stabilitätsverhältnissen, insbesondere bei Spezialschiffen, mehr Aufmerksamkeit zu widmen sei, und es empfahl außerdem den zuständigen Behörden, besondere Vorschriften für Probefahrten zu erlassen, außerdem den Probefahrtkapitän gründlicher zu informieren, die Zahl der Personen an Bord strenger zu reglementieren und die Rettungsmittel nicht zentral zu lagern, sondern über das gesamte Schiff zu verteilen. Mängel bei der Bauausführung der RAU III konnten nicht festgestellt werden, ebensowenig wie bei der Schiffsführung. Die Maßnahmen nach dem Unfall (abgesehen vom versuchten Öffnen des Wracks mit seinen unglücklichen Folgen) fanden die nachträgliche Billigung des Seeamtes, das außerdem seine besondere Anerkennung für den Fischer des Kutters *URSULA*, die Besatzung der Marinepinasse und die Kapitäne des Schleppers *PREUSSEN* sowie des Fischdampfers *NORDKAP* aussprach.¹⁷⁰

5. Nachspiel

Bei den Probefahrten der folgenden Boote, der RAU IV¹⁷¹ wie auch RAU V–VI¹⁷², hatte man die Empfehlungen des Seeamtes wie auch von Kempf berücksichtigt. RAU IV wurde wiederum vom gleichen Werftkapitän geführt, der auch RAU III gefahren hatte. Das Ruder wurde nun wieder so eingestellt, wie seinerzeit bei RAU I: zehn Umdrehungen von hart Backbord zu Hart Steuerbord. Zehn Tonnen Eisenballast waren an Bord gekommen, 18 t Treibstoff hatte man gebunkert, und der Vorpiektank war diesmal leer. Die metazentrische Höhe ergab eine Marke von 413 mm. Mit voller Kraft (150 Umdrehungen/Minute, 14,1 kn) wurde in die Drehkreise hineingefahren, doch das Boot zeigte höchstens 15° Krängung.¹⁷³

Aber nicht nur die Firmen Seebeck und Rau hatten Konsequenzen aus dem Unfall der RAU III gezogen. Die See-Berufsgenossenschaft erließ noch im gleichen Jahr eine Vorschrift für Probefahrten. Sie regelte die Bemannung, die Vorhaltung von Arznei-, Verbands- und Rettungsmitteln sowie von Feuerlöscheinrichtungen und Lichtern, Signalen und nautischer und Funkausrüstung. Ferner schrieb sie eine Prüfung der Stabilität sowie eine genaue Festlegung der Probefahrtteilnehmer vor.¹⁷⁴ Neben dieser offenbar überfälligen Regelung schlug sich das RAU III-Unglück auch im einschlägigen Schrifttum nieder.¹⁷⁵

Ein knappes Vierteljahr nach dem Unglück waren die Reparaturarbeiten bei Seebeck soweit abgeschlossen, daß RAU III am 2. September seine zweite Abnahme- und Probefahrt absolvieren konnte.¹⁷⁶ Die Schiffsführung hatte wiederum der gleiche Kapitän inne wie auf der Unglücksfahrt im Juni. Doch diesmal klappte alles. Unter den kritischen Blicken von Vertretern des Germanischen Lloyd, der See-Berufsgenossenschaft und von norwegischen Experten wurde das Schiff vor allem bei Wendemanövern schweren Tests unterworfen und bestand sie, so daß die Reederei das Schiff endgültig übernehmen konnte. Die Zeit drängte, denn ursprünglich für Ende September war das Auslaufen der Walfangflotten in die Antarktis vorgesehen.¹⁷⁷ Am 24. September 1937 wurde RAU III nachträglich und diesmal endgültig in das bremische Seeschiffsregister eingetragen.¹⁷⁸ Die 15köpfige Besatzung heuerte am 4. Oktober in Wesermünde an. Sie bestand aus neun Norwegern und sechs Deutschen. Die führenden Dienstgrade an Bord hatten Norweger inne: Kapitän (und Schütze, wie auf Fangbooten üblich in Personalunion), Erster Steuermann, erster und zweiter Maschinist, Steward sowie vier Matrosen. Sie stammten alle aus der traditionsreichen Walfängerstadt Sandefjord am Westeingang des Oslofjords bzw. aus deren näheren Umgebung. Höchster deutscher Dienstgrad war der Zweite Steuermann aus Frankfurt/Oder, der außerdem ein Funkpatent besaß. Ein Garantiemaschinist, drei Heizer und ein Messejunge waren in Bremerhaven, Wesermünde-Lehe und Hamburg ansässig.¹⁷⁹ Die unentbehrliche Funktion norwegischer Spezialisten im deutschen Walfang wird an diesem Beispiel besonders deutlich. Das Verhältnis 9:6 zwischen Deutschen und Norwegern war auf den Fangbooten der Rau-Flotte allgemein üblich. Für die Walfangdampfer unter deutscher Flagge hatte das Reichsverkehrsministerium extra die Vorschrift aufgehoben, daß deren Kapitän ein deutsches Patent haben mußte. Der Grund bestand in der entscheidenden Funktion, die den norwegischen Kapitänen und Schützen für den Jagderfolg mit Recht unterstellt wurde.¹⁸⁰ Das Leben auf den kleinen Walfangbooten war äußerst hart. 15 Mann aus zwei Nationen hatten für ein halbes Jahr auf engem Raum zwischen Wasser, Himmel und Eis miteinander auszukommen, was sicherlich nicht immer einfach war. Der Arbeitsalltag und -rhythmus an Bord war ganz auf die Jagd nach dem Wal ausgerichtet.¹⁸¹

Im internationalen Rahmen vollzog sich dieses Geschäft schon längst nicht mehr im völkerrechtlich luftleeren Raum. Bereits damals war es abzusehen, daß die Walbestände Gefahr liefen, erschöpft zu werden, außerdem wollte man gegen den Preisverfall des Walöls vorgehen. So hatten Bemühungen eingesetzt, Fangquoten festzulegen. Im Juni 1937 trafen

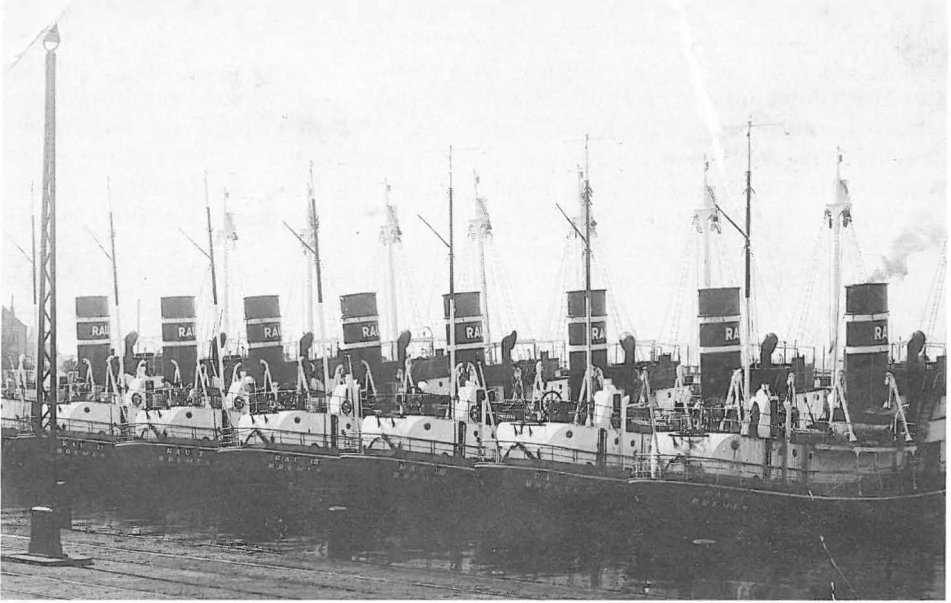


Abb. 10 Die Walfangboote der Firma Rau, im Päckchen liegend. (Archiv DSM)

sich, unter norwegisch-britischer Führung, aber mit Ausnahme Japans, die am Walfang interessierten Nationen. Auch Deutschland als Neuling war vertreten. Die Jagd auf Bartenvale südlich des 40. Breitengrades Süd wurde auf die Zeit zwischen dem 8. Dezember bis zum 7. März beschränkt und der Abschluß von noch nicht ausgewachsenen Tieren sowie von Glatt- und Grauwalen festgelegt.¹⁸² Ein Zeitungsbericht aus Wesermünde meinte dazu: *Dieses Abkommen hindert Deutschland nicht, seinen Walfang so zu gestalten, wie es seinen Interessen als Industrieland mit großem Rohstoff- und Fettbedarf entspricht, zu dessen Deckung der deutsche Walfang beitragen soll. Die in dem Abkommen getroffenen Einschränkungen hinsichtlich des Fanges junger und unausgewachsener Tiere und säugender Muttertiere sowie die Bestimmungen, die eine möglichst vollständige Verwertung des gesamten Walkörpers vorschlagen, werden in Deutschland nicht als Beschränkung, sondern als Selbstverständlichkeit empfunden werden. Aus den Fleischteilen und den Knochen lassen sich außer Öl auch Fleischmehl und eine Reihe weiterer Produkte gewinnen, wie es die Versuche auf deutschen Walfangflotten zeigen. Wenn andere walfangtreibende Staaten sich abseits halten sollten, kann Deutschland zusammen mit den anderen vertragschließenden Ländern das Abkommen ganz oder für einzelne Meeresteile außer Kraft setzen oder von dem Abkommen zurücktreten, auch kann es in einem Jahre seine weitere Beteiligung von Änderungen der Bestimmungen abhängig machen.*¹⁸³ Trotz des außenpolitisch aggressiven Kurses des Dritten Reiches hatte die deutsche Seite als Newcomer in diesem besonderen Fall sich zu einer konzilianten Haltung verstanden, allein um die heikle Tolerierung durch Norwegen nicht unnötig zu belasten und um die Anwerbung norwegischer Spezialisten nicht zu gefährden. Ein Jahr später, im Juni 1938, tagte eine weitere Konferenz in London, die einige Bestimmungen noch verschärfte.¹⁸⁴

Die Walfangssaison 1937/38 bedeutete für die Flotte der Firma Walter Rau, somit auch für die RAU III, den ersten Einsatz. Mit einem Ertrag von 18486 t Walöl kam man zurück. So rangierte das Unternehmen Rau, nach der UNITAS-Flotte, an zweiter Stelle unter den deutschen Walkochereien.¹⁸⁵ Am 17. April 1938 musterte die Besatzung der RAU III wieder ab.

Zur folgenden Walfangaison 1938/39 kam am 5. und 6. Oktober 1938 in Wesermünde eine neue Mannschaft an Bord, die in der Zusammensetzung ihrer Vorgängercrew sehr ähnelte. Von dieser war nur der deutsche Zweite Offizier/Funker und der ebenfalls deutsche Maschinist (nunmehr als Dritter Maschinist) wieder mit dabei, sonst aber hatte die Besatzung komplett gewechselt. Kapitän/Schütze, Erster Steuermann, Erster und Zweiter Maschinist, der Steward und vier Matrosen kamen wiederum aus der Gegend von Sandefjord, während drei Heizer aus Wesermünde und ein Jungmann aus Hamburg den deutschen Anteil vervollständigten.¹⁸⁶ Also war wieder wie im Vorjahr das Verhältnis 9:6 zwischen Norwegern und Deutschen gegeben.

Die nun folgende Walsaison 1938/39 stand für alle Flotten unter einem ungünstigeren Stern, denn im Fanggebiet herrschten besonders schlechte Wetterverhältnisse. So wurden von allen Flotten zusammen 38 400 Wale erlegt gegenüber 46 000 im Vorjahr.¹⁸⁷ Die Ausbeute der Rau-Flotte betrug diesmal 17 500 t Walöl und damit erreichte das Unternehmen den dritten Platz unter den deutschen Firmen.¹⁸⁸ Nach Abschluß der Jagdsaison musterte die Besatzung fast komplett am 5. April 1939 wieder ab. Zwei Mann Besatzung blieben noch und gingen erst im Juni und Juli von Bord.¹⁸⁹ Nun rüsteten sich die deutschen Walfangreedereien für die Saison 1939/40, an der sie dann doch nicht mehr teilnehmen konnten: *Im August waren die deutschen Reedereien noch mit den Vorbereitungen beschäftigt. Der Proviant für sieben Monate befand sich bereits an Bord, und einige der norwegischen Spezialisten waren auf dem Weg nach Deutschland. Im September schwand die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens und machte einer tiefen Niedergeschlagenheit Platz. Die Flotten aller anderen Flaggen liefen jedoch in die Antarktis aus.*¹⁹⁰

Am 2. Oktober 1939 wurde RAU III zur Kriegsmarine eingezogen und tat als Vorpostenboot V 1508 Dienst.¹⁹¹ Die Firma Rau dürfte von nun an nur noch sehr lückenhaft von den Wehrmachtsbehörden über ihr Schiff informiert worden sein, denn ein gründliches Berichtswesen über die unzähligen zum Kriegsdienst eingezogenen Kleinfahrzeuge hätte die Militärbürokratie wohl überfordert.¹⁹² Im Englischen Kanal wurde das Schiff am 24. Juli 1941 gegen 4 Uhr morgens südwestlich von Boulogne auf Position 50°17' Nord und 01°20,5' Ost von einem britischen Motortorpedoboot angegriffen und versenkt. Elf Besatzungsmitglieder fielen.¹⁹³ Als sich die Nachkriegsverhältnisse geordnet hatten, teilte die Firma Rau am 20. Februar 1952 dem Amtsgericht in Bremen den Verlust des Schiffes im Krieg mit. Daraufhin wurde RAU III am 5. Mai desselben Jahres aus dem bremischen Schiffsregister gelöscht.¹⁹⁴

Nach dem Krieg gab es in Deutschland Bestrebungen, einen eigenen Walfang wieder aufzunehmen. Dabei spielte auch die damalige, überaus kritische Ernährungslage eine Rolle; doch diese Bemühungen führten nicht zum Ziel. Aber die in der Vorkriegszeit erworbenen deutschen Erfahrungen kamen dem auch in der breiten Öffentlichkeit bekannten griechischen Großreeder Aristoteles Onassis zugute. Mit fachlicher Unterstützung durch die EDWG ließ er 1950 in Kiel einen T2-Tanker in das Walfangmutterschiff OLYMPIC CHALLENGER umbauen. Ebenso verfuhr man mit zwölf ehemals kanadischen Korvetten, die zu Fangbooten umgestaltet wurden. Diese Flotte fuhr unter den Billigflaggen Panama und Honduras und wurde überwiegend von deutschen Seeleuten bemannt. Hinzu traten einige norwegische Schützen. Auch Lars Andersen, in seiner Heimat als Kollaborateur geächtet, war mit dabei. Von 1950/51–1955/56 unternahm die Onassis-Flotte mehrere Walfangreisen, ehe sich der griechische Reeder kurzerhand von diesem Geschäftsbereich wegen zunehmender Unwirtschaftlichkeit trennte.¹⁹⁵ Damit endete auch das letzte Kapitel eines – wenn auch in diesem Fall indirekten – deutschen Engagements im Walfanggeschäft, das fortan nur noch historische Erinnerung war, später jedoch museal aufgearbeitet und dargestellt wurde.

Zu den Großexponaten des Deutschen Schiffahrtsmuseums gehört ein Schwesterschiff der RAU III, die RAU IX von 1939, die seit 1969 im Museumshafen in Bremerhaven liegt.¹⁹⁶ Die ranke Konstruktion dieses Schiffstyps wirkt sich bis in die museale Verwendung aus, denn wiederholt hat das Schiffahrtsmuseum den Dampfer für weitere Besucher aus Gründen der Stabilität sperren müssen, wenn sich mehr als etwa 100 Personen bereits an Bord befanden.¹⁹⁷ Das wieder in seinen Originalzustand restaurierte Schiff vermittelt dem Besucher nicht nur Informationen zu einem abgeschlossenen Kapitel aus der Geschichte deutscher Schifffahrt und Ernährungsindustrie, sondern vielleicht auch eine Vorstellung des tragischen Geschehens, das an jenem 7. Juni 1937 das Schwesterschiff RAU III ereilte.

Anmerkungen:

- 1 Von Anfang an bildete der Walfang einen der Forschungsschwerpunkte am Deutschen Schiffahrtsmuseum. Eine Rolle dabei hat sicherlich die museale Erhaltung des Walfangbootes RAU IX gespielt. Zu den ersten Publikationen des DSM gehört die grundlegende Arbeit von Edmund Winterhoff: Walfang in der Antarktis. (Schriften des DSM Bd. 4). Oldenburg 1974. Zu bemerken ist allerdings, daß aktuelle Forschungen zum deutschen industriellen Walfang, durchgeführt von Klaus Barthelmeß, zu einer Verbreiterung und wohl auch Modifizierung der Erkenntnisse von Winterhoff führen werden. Eine erste Zusammenfassung findet sich bei Klaus Barthelmeß: A Century of German Interests in Modern Whaling, 1860-1960. In: Bjørn Basberg, Jan Erik Ringstad und Einar Wexelsen (Hrsg.): Whaling and History. Perspectives on the Evolution of the Industry. (Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, Publikasjon Nr. 29). Sandefjord 1993, S. 121ff. Ferner ist erwähnenswert, daß das Deutsche Schiffahrtsarchiv in bisher 20 Bänden insgesamt 21 Aufsätze über den vorgeschichtlichen, mittelalterlichen, frühneuzeitlichen bzw. vorindustriellen und modernen industrialisierten Walfang aufweist.
- 2 Robert Lloyd Webb: On the Northwest. Commercial Whaling in the Pacific Northwest 1790-1967. Vancouver 1988, S. 135 f. Allgemein zum Typ des Walfangbootes: John H. Harland: Catchers and Corvettes. The Steam Whalecatcher in Peace and War 1860-1960. Rotherfield 1992.
- 3 So z.B. die Station Grytviken auf Südgeorgien, deren Abwrackung durch argentinische Schrotthändler 1982 beim Ausbruch des britisch-argentinischen Falklandkrieges eine Rolle spielte.
- 4 Allgemein dazu s. Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 32ff.
- 5 S. vor allem die einschlägigen Arbeiten von Wanda Oesau: Die deutsche Südseefischerei auf Wale im 19. Jahrhundert. Glückstadt 1937; dies.: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt 1937; dies.: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag. Glückstadt 1955. Ein ebenfalls aufschlußreicher Aufsatz stammt von Eduard Krüger: Die Stedinger Compagnie (1842-1862). Zur Geschichte des Walfangs und der Grönlandfahrt unter der oldenburgischen Flagge. In: Der Albatros, 1998, Heft 1, S. 15ff.
- 6 Näheres dazu bei Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 74 f.; Klaus Barthelmeß (wie Anm. 1); ders.: Deutsche Walfanggesellschaften in wilhelminischer Zeit. Germania AG und Sturmvogel GmbH. In: DSA 9, 1986, S. 227ff.
- 7 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 75ff.
- 8 Bremer Nachrichten, 6.8. 1937.
- 9 Näheres, u.a. die verwickelten Interessenlagen und politischen Entscheidungsprozesse sowie die Daten zu den Schiffen bei Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 74 ff., ferner Friedrich Bohmert: Vom Fang der Wale zum Schutz der Wale. Wie Henkel Wale fing und einen Beitrag zu ihrer Rettung leistete. (Schriften des Werksarchivs der Henkel KGaA Düsseldorf Nr. 14). Düsseldorf 1982, S. 17ff.
- 10 Ebd., S. 68.
- 11 So wurde bei der EDWG 1938 der deutsche Fangleiter, nach zwei Reisen mit der JAN WELLEM, durch einen Norweger abgelöst, s. Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 101. Kritisch zu diesem Komplex äußert sich auch Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 78, 84.
- 12 Näheres dazu ebd. S. 179 f., s. auch Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 101.
- 13 Marc Fisser: Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 10). Bremerhaven 1995, S. 81ff.
- 14 Otto Höver: Das Werk Seebeck der Deschimag 1876-1943. (Masch.schr. Mskr.). Bremerhaven 1943, S. 65 (in Bibliothek DSM).
- 15 Reinhard Schmelzkopf: Schiffbau an der Unterweser (V) – Seebeck. In: Strandgut 24, 1991, S. 41ff.; ferner Neubautenliste Seebeck (Masch.schr. Mskr.) in Bibliothek DSM.
- 16 So entsprachen die TREFF-Boote der EDWG norwegischen Vorbildern, s. Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 27.
- 17 Otto Höver (wie Anm. 14), S. 65.

- 18 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 19 Reinhart Schmelzkopf (wie Anm. 15), S. 80.
- 20 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12; StAB 4,75/6-1032; Reinhart Schmelzkopf (wie Anm. 11), S. 80, Register des Germanischen Lloyd 1938; Gutachten Dr. Kempf (HSVA) in StAB 4,33/10-IV 12.
- 21 StAB 4,75/6-1032.
- 22 Ebd.
- 23 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 24 Einen kurzen Aufsatz über das Unglück hat Lars Ulrich Scholl veröffentlicht: Das Kentern des Walfangbootes RAU III. 12 Tote beim Schiffunglück vor der Nordschleuse in Bremerhaven am 7. Juni 1937. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 457, Januar 1988, S. 1.
- 25 Gutachten Dr. Kempf (HSVA) in StAB 4,33/10-IV 12.
- 26 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 27 Ebd. und Bremer Zeitung, 8.6.1937.
- 28 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1).
- 29 Ebd. und Bremer Zeitung, 8.6.1937. Über Christensen s. auch Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 113.
- 30 So gab es in den dreißiger Jahren den »Reichsbund Deutscher Seegelung«, der unter der Leitung des ehemaligen Kapp-Putschisten und notorisch NS-hörigen Admirals a.D. von Trotha stand.
- 31 Artikel in der Neuen Deutschen Biographie, 11. Bd., Berlin 1977, S. 639f. Kritische Bemerkungen über Kircheiss finden sich bei Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 75ff., 80, 114.
- 32 StAB 4,33/10-IV 12.
- 33 Seeamtsbericht ebd.
- 34 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6.1937.
- 35 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 36 Gutachten Dr. Kempf (HSVA) in StAB 4,33/10-IV 12.
- 37 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 38 Zit. in Bremer Zeitung, 9.6.1937.
- 39 Hier ergibt sich ein Widerspruch zum Seeamtsbericht.
- 40 Hier ergibt sich ebenfalls ein Widerspruch zum Seeamtsbericht.
- 41 Daß Kircheiss an der Schiffsführung beteiligt gewesen sein soll, wird durch den Seeamtsbericht in keiner Weise bestätigt.
- 42 Zit. bei Lars Ulrich Scholl (wie Anm. 24), S. 1, s. auch Karl Kircheiss: Wal hooo! Weltreisen mit Harpunen, Angelhaken und Netzen. Rendsburg 1950, S. 209ff.
- 43 Zitiert in der Bremer Nachrichten, 9.6.1937. Bei dem anonym zitierten Zeugen dürfte es sich um einen Werftangehörigen gehandelt haben. Dafür spricht die fehlende seemännische Terminologie (z.B. »Treppe« statt »Niedergang«) sowie die im Bericht erwähnte Bekanntschaft mit einem Lehrling, bei dem es sich anscheinend auch um einen Werftangehörigen, aber keinen Seemann handelte. Der Niedergang zum Maschinenraum führt beim Schwesterschiff RAU IX direkt an der Hauptmaschine vorbei, an deren Zylindern überdies ein Umgang mit Grätigen installiert ist. So bildet der Niedergang den einzigen möglichen Fluchtweg in Richtung zum Skylight, der nicht durch Maschinenanlagen und Grätige versperrt ist.
- 44 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 45 Bremer Zeitung, 10.6.1937.
- 46 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 47 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6.1937.
- 48 Gemeint sind Signale mit der Dampfpeife.
- 49 Damit sind, nach den präziseren Aussagen des Seeamtsberichts, die Kollegen von der NORDKAP gemeint.
- 50 Nach Aussage des Seeamtsberichts handelte es sich nicht um einen Schlepper des Norddeutschen Lloyd (NDL), sondern um die PREUSSEN.
- 51 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6.1937.
- 52 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12. Die Angabe zur Reederei der PREUSSEN findet sich in der Nordwest-Zeitung, 8.6.1937.
- 53 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 54 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6.1937.
- 55 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 56 Bremer Zeitung, 9.6.1937.
- 57 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 58 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6.1937. Die Daten der Schiffe finden sich bei Reinhart Schnake: Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH. (Geschichte der Schleppschiffahrt, Bd. 2). Herford 1992, S. 102, 148.

- 59 Bremer Zeitung, 9.6. 1937.
- 60 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6. 1937.
- 61 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 62 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 63 Bremer Zeitung, 9.6. 1937.
- 64 Zit. ebd.
- 65 Ebd. Zu diesem Unglück siehe auch Christian Ostersehle: Ein Schiffsunglück vor der Columbuskaje – der Totalverlust des Schleppers MERKUR (1934). In : Jahrbuch der Männer vom Morgenstern (im Druck).
- 66 Gemeint sind die Fischdampfer DRESDEN, NORDKAP sowie die RAU III.
- 67 Nordwestdeutsche Zeitung, 8.6. 1937.
- 68 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 69 StAB 4,33/10-IV 12.
- 70 Seeamtsbericht ebd. Die Namen der Opfer sind mit ihren Geburtsdaten in der Akte überliefert.
- 71 StAB 4,33/10-VI 12.
- 72 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937.
- 73 Bremer Zeitung, 9.6. 1937.
- 74 Am 29.5. 1937 griffen vor Ibiza Flugzeuge der spanischen republikanischen Bürgerkriegspartei das Ω Panzerschiff DEUTSCHLAND mit Bomben an (31 Tote).
- 75 Wesermünder Neueste Nachrichten, 8.6. 1937.
- 76 Zwar beteiligte sich Deutschland mit Kriegsschiffen an den Neutralitätspatrouillen, gleichzeitig wurde Franco seit Beginn des Bürgerkrieges von Deutschland massiv unterstützt.
- 77 Vgl. Christian Ostersehle (wie Anm. 65).
- 78 Zwei Vergleiche aus neuerer Zeit: Während in der UdSSR bis in die achtziger Jahre Verkehrsunglücke gar nicht oder nur mit großer Verspätung gemeldet wurden, berichteten die Medien der DDR offen und unverzüglich über den Untergang des Schnellbootes WILLI BÄNSCH der Volksmarine, das am 31. August 1968 von einer schwedischen Fähre gerammt worden war (6 Tote, vgl. eine Notiz im Weser-Kurier, 2.9. 1968). Das Gedenken an dieses Unglück wurde in den Traditionskanon der Volksmarine aufgenommen.
- 79 Bremer Nachrichten, 17.6. 1937.
- 80 Zit. ebd.
- 81 Ebd.
- 82 Zit. ebd.
- 83 StAB 4,33/10-VI 12.
- 84 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937.
- 85 Wesermünder Neueste Nachrichten, 9.6. 1937.
- 86 StAB 4,33/10-232, Bd. III.
- 87 Näheres dazu bei Christian Ostersehle (wie Anm. 65).
- 88 Reinhard Schnake (wie Anm. 58), S. 22ff.
- 89 StAB 4,33/10-232, Bd. III.
- 90 StAB 4,33/10-VI 12.
- 91 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937.
- 92 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-VI 12.
- 93 Unbezeichneter Zeitungsausschnitt ebd.
- 94 Ebd.
- 95 Unbezeichneter Zeitungsausschnitt ebd.
- 96 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937. Daten dieser Fahrzeuge bei Reinhart Schnake (wie Anm. 58), S. 147.
- 97 Unbezeichneter Zeitungsausschnitt in StAB 4,33/10-VI 12.
- 98 Christian Ostersehle (wie Anm.65).
- 99 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937.
- 100 Bremer Nachrichten, 10.6. 1937.
- 101 Wesermünder Neueste Nachrichten, 9.6. 1937.
- 102 StAB 4,33/10-VI 12.
- 103 Bremer Nachrichten, 10.6. 1937. Daten über die COMET bei Reinhart Schnake (wie Anm. 58), S. 113.
- 104 Wesermünder Neueste Nachrichten, 11.6. 1937.
- 105 Dieses eher schonende Verfahren wurde 1959-1961 in Stockholm bei der Hebung des historischen Kriegsschiffes VASA (gesunken 1628) angewendet.
- 106 Bremer Nachrichten, 10.6. 1937.
- 107 Bremer Zeitung, 10.6. 1937.
- 108 Wesermünder Neueste Nachrichten, 11.6. 1937.
- 109 Bremer Zeitung, 12.6. 1937.

- 110 Ebd.
- 111 Bremer Zeitung, 10.6. 1937.
- 112 Die Wollunterkleidung dient dem Helmtaucher als unverzichtbare Schutzschicht zwischen Gummi-anzug und Haut zum Schutz der Blutgefäße sowie als Kälteschutz unter Wasser (mdl. Mitteilung von Herrn Helmut Huf, Werkstattbetrieb der Unterweser Reederei GmbH, Bremen, Frühjahr 1998).
- 113 Bremer Zeitung, 12.6. 1937.
- 114 Bremer Nachrichten, 14.6. 1937.
- 115 StAB 4,33/10-VI 12.
- 116 Bremer Zeitung, 16.6. 1937.
- 117 StAB 4,33/10-VI 12.
- 118 Möglicherweise handelte es sich um den nach Helgoland verkehrenden Seebäderdampfer ROLAND des NDJ (erbaut 1927 bei J.C. Tecklenborg).
- 119 Bremer Nachrichten sowie Wesermünder Neueste Nachrichten, 22.6. 1937.
- 120 Zit. in StAB 4,33/10-VI 12.
- 121 Wesermünder Neueste Nachrichten, 22.6. 1937.
- 122 Ebd., 25.6. 1937.
- 123 Bremer Nachrichten, 29.6. 1937.
- 124 Ebd., 27.6. 1937.
- 125 Ebd., 29.6. 1937.
- 126 Bremer Zeitung und Bremer Nachrichten, 3.7. 1937. Daten der ATHLET bei Reinhard Schnake (wie Anm. 58), S. 112 und bei Theodor Siersdorfer: Wächter am Strom. Aus der Vergangenheit unserer Lotsenschiffe und Seezeichen unserer Außenelbe. Hamburg 1975, S. 89f.
- 127 Bremer Nachrichten, 3.7. 1937.
- 128 Ebd. und Bremer Zeitung, 3.7. 1937.
- 129 Bremer Zeitung, 4.7. 1937.
- 130 Bremer Nachrichten und Wesermünder Neueste Nachrichten, 6.7. 1937.
- 131 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 132 StAB 4,33/10-VI 12.
- 133 Gemeint ist das krängende Moment im Drehkreis.
- 134 Bremer Nachrichten, 9.6. 1937.
- 135 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 136 StAB 9, S 0 Dr. Reinhart Groscurth, G. war übrigens der Bruder des im Widerstand tätigen Abwehr-offiziers Helmuth Groscurth (1898-1943), s. auch Wilhelm Lührs (Hrsg.): Bremische Biographie 1912-1962. Bremen 1969, S. 186.
- 137 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 138 Zit. ebd. (Brief Groscurth, 10.6. 1937).
- 139 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 140 Wesermünder Neueste Nachrichten, 15.6. 1937.
- 141 Bremer Zeitung, 9.6. 1937.
- 142 Ebd., 16.6. 1937.
- 143 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 144 Bremer Nachrichten, 16.6. 1937.
- 145 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 146 Zit. ebd.
- 147 Zit. ebd.
- 148 Hinzu kam, daß die Firma Rau wegen des Neubaus WALTER RAU bereits auf die Teilnahme an der Saison 1936/37 verzichtet hatte.
- 149 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 150 Die Zivilbeamten der Wehrmacht waren uniformiert. Auch die Beamten der Kriegsmarine trugen Uniformen, die denen der militärischen Dienstgrade ähnelten, aber mit dem Unterschied, daß die Ärmelstreifen nicht gold, sondern silberfarben gehalten wurden, weshalb man im Marinejargon von den »Silberlingen« sprach. Im übrigen findet sich in Zeitungsberichten über die Seeamtsverhandlung ein Pressefoto von der Verteidigung Börners, wo er eine derartige Uniform trägt.
- 151 Zit. in StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 152 Ebd.
- 153 Bremer Zeitung, 29.7. 1937.
- 154 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 155 Bremer Zeitung, 29.7. 1937.
- 156 Bremer Nachrichten, 28.7. 1937.
- 157 Bremer Zeitung, 29.7. 1937.
- 158 Zit. ebd.

- 159 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 160 Nachruf im Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Bd. 55, 1961, S. 50f.
- 161 Gutachten Dr. Kempf (HSVA) in StAB 4,33/10-IV 12.
- 162 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 163 Oldenburgische Staatszeitung, 29.7. 1937.
- 164 Gutachten Dr. Kempf (HSVA) in StAB 4,33/10-IV 12.
- 165 Ebd.
- 166 Ebd.
- 167 Ebd. Die Berechnungen Kempfs können hier nur referiert, selbstverständlich aber nicht mit ingenieurwissenschaftlichen Methoden hinterfragt werden.
- 168 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 169 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167.
- 170 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 171 Datum nicht genau überliefert, weder bei Reinhart Schmelzkopf (wie Anm. 15) noch in einer Werftliste der Seebeck-Werft in der Bibliothek des DSM (vgl. Anm. 15).
- 172 StAB 3-S.5.b. Nr. 1167. Notiz vom 5.8. 1937.
- 173 Seeamtsbericht in StAB 4,33/10-IV 12.
- 174 Veröffentlicht in Hansa, November 1937, S. 1996.
- 175 Günther Kempf: Zum Kentern des Walfangbootes RAU III. In: Hansa, August 1937, S. 1480ff.; J.M.: Lehren aus dem Seeunfall RAU III und ähnlichen Unfällen. In: Hansa 1937, S. 1553; Lehren aus dem Fall RAU III. In: Hansa, November 1937, S. 1997; Herner und Busch: Die Theorie des Schiffes. Leipzig 1944, S. 501. Die Stabilität von Walfangbooten ist auch später in der schiffbaulichen Forschung thematisiert worden: Vgl. O. Steenvaag und A. Garberg: Hvalbåters Stabilitet under fart. (Tekniske Skrifter Nr. 10 N). Oslo 1954. Über spätere Kenterunfälle nach 1945 und die damit zusammenhängenden Fragen der Stabilität sei auf eine materialreiche Untersuchung verwiesen von C. Boie: Kenterunfälle der letzten Jahrzehnte. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 59. Bd., 1965, S. 509ff.
- 176 Bremer Zeitung, 1.9. 1937.
- 177 Bremer Zeitung, 3.9. 1937.
- 178 StAB 4,75/6-1032.
- 179 StAB 4,24-F Nr. 2305.
- 180 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 88, 148.
- 181 Über die Verhältnisse auf den Fangbooten sehr anschaulich ebd., S. 148ff. Diese Schilderung basiert auf Berichten von Besatzungsmitgliedern der Flotte der Firma Walter Rau.
- 182 Ebd., S. 95; Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 57.
- 183 Wesermünder Neueste Nachrichten, 9.6. 1937.
- 184 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 95. Eine ähnliche Bewertung findet sich bei Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 57.
- 185 Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 89.
- 186 StAB 4,24-F Nr. 2305.
- 187 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 114.
- 188 Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 114.
- 189 StAB 4,24-F Nr. 2305.
- 190 Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 115.
- 191 E. Gröner, M. Jung, M. Maass: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 8/1. Bonn 1993, S. 144.
- 192 So erhielt beispielsweise die EDWG nur bei Schiffsverlusten Nachricht, s. Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 134.
- 193 S. Anm. 191.
- 194 StAB 4,75/6-1032. Allerdings gab die Firma Rau das Datum mit dem 23.7. 1941 an, wodurch sich eine Differenz zu Gröner (wie Anm. 191) ergibt.
- 195 Zu Onassis s. Edmund Winterhoff (wie Anm. 1), S. 194ff.; Friedrich Bohmert (wie Anm. 9), S. 138ff., außerdem Bruno Bock: Gebaut bei HDW. Herford 1988, S. 80ff. Über problematische Aspekte informiert Klaus Barthelmeß: OLYMPIC CHALLENGERS Verstöße gegen Walfangbestimmungen, 1950-1956. In: DSA 19, 1996, S. 67ff.
- 196 Edmund Winterhoff: Walfangdampfer RAU IX. Bremerhaven 1971 (Broschüre); Uwe Schnall: Walfangdampfer RAU IX. In: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt. (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr. 3). Bremerhaven 1977, S. 46 ff. Eine gründliche schiffsbiographische Arbeit über RAU IX bleibt ein Desiderat der Forschung.
- 197 Mündliche Information von Dr. Uwe Schnall, DSM, an den Vf., 13.1. 1998.

Vf. dankt dem DSM und dem Staatsarchiv Bremen für mannigfaltige Unterstützung, ferner Herrn Klaus Barthelmeß, Köln, für Auskünfte und Materialien über Walfanggeschichte, den Herren Dipl.-Ing. Gerhard Grote, F. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, und Baudirektor Dipl.-Ing. Wolf-R. Kannowski, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel, für eine kritische Durchsicht des Manuskriptes hinsichtlich der komplizierten schiffbaulichen Stabilitätsfragen und für Beratung gerade über diese Thematik, Herrn Helmut Huf, Unterweser Reederei GmbH, Bremen, für eine Auskunft über die Taucherei und Herrn Reinhold Thiel, Bremen, für die Reproduktion von Fotos aus dem Staatsarchiv Bremen.

Capsized: The tragic trial run of the whaler RAU III (1937) In commemoration of those who died on the RAU III

Summary

Among the floating exhibits of the German Maritime Museum is the whale catcher RAU IX (built in 1939), which has been open to visitors in the museum's port since 1969. This steamship is the last surviving relic of the seven whaling fleets sailing under the German flag in the 1930s. At that time the National Socialists were pursuing a policy of self-sufficiency, in the context of which industrial whaling was economically profitable for a short period – despite the fact that in this field Germany had no particular tradition or experience to draw from, and despite British and Norwegian dominance of the whaling market.

One of the fleets belonged to the oil mill firm Walter Rau in Neuss. In 1937 the company acquired its parent whaler the WALTER RAU, a newbuilding from the Deutsche Werft of Hamburg. This ship led a fleet of first eight, later twelve catchers, all constructed by Seebeck in Wesermünde (today Bremerhaven). The third vessel in the series was the RAU III, launched on May 10, 1937: 353.93 G.R.T., length 40.52 m, width 8.03 m, draught 4.39 m, 1 triple-expansion engine of 1300-1500 i.h.p., 14-15.5 kt. The RAU III was a typical whaler in that she was a very tender-sided vessel.

On June 7, 1937, the steamer left for a trial run with 43 persons on board. All of her ballast tanks, even the forepeak tank, were flooded under the assumption that this would not endanger her stability. According to calculations made later, however, the metacentric height measured between 145 and 176 mm – a precariously low level. Following a trip of four and a half hours, the RAU III made a turning circle in the roadstead, suddenly capsized (at about 2:50 p.m.) and sank. Of the men who had participated in the trial run, twelve drowned; the others were rescued by tugboats and fishing vessels which happened to be nearby. On June 16, a public burial was held for the victims of the accident, the service being exploited propagandistically by the National Socialist party.

The Bugsier Shipping Company of Hamburg was commissioned to salvage the sunken whale catcher; work got underway on June 8 with the aid of the firm's two salvage barges KRAFT and WILLE and several tugboats. Toilsome diving and salvaging activities finally culminated in the delivery of the wreck to the Seebeck dock, where the RAU III was fully restored. The court of inquiry took place on July 28 and 29, 1937. On the basis of an assessor's report drawn up by the Hamburg Schiffbau-Versuchsanstalt (Shipbuilding Laboratory) with the aid of model experiments, the Maritime Court

attributed the accident not to structural faults but to the erroneous flooding of the ballast tanks for the trial run.

Following repairs by Seebeck, the ship underwent a second trial run on September 2, 1937, this time without incident. RAU III participated successfully in two whaling expeditions to the South Pacific (1937/38 and 1938/39), accompanied by her sister ships and the parent ship WALTER RAU. During World War II, RAU III served in the navy as a coastal defence boat (V 1508) until being sunk by a British motor torpedo boat in the English Channel on July 24, 1941.

Chavirée pendant sa sortie d'essai: la tragédie de la baleinière RAU III (1937)

Résumé

Parmi les bâtiments ancrés dans le port du Musée de la marine de Bremerhaven qui soient ouverts au public se trouve, depuis 1969, la baleinière RAU IX. Ce bateau à vapeur, construit en 1939, est l'unique rescapé de la flotille de baleinières ayant navigué sous pavillon allemand dans les années trente, et qui comportait au total sept navires. A cette époque, le régime national-socialiste pratiquait une politique d'autarcie, dans le cadre de laquelle une chasse à la baleine industrielle pouvait s'avérer provisoirement rentable, bien que l'Allemagne n'ait pu faire preuve dans ce domaine d'une tradition et d'une expérience particulières et que les firmes anglaises et norvégiennes aient été à la pointe du marché.

L'une de ces flotilles appartenait à l'huilerie Walter Rau de Neuss. L'entreprise reçut la baleinière WALTER RAU en 1937, une nouvelle construction du chantier Deutsche Werft à Hambourg. De ce navire dépendaient au départ huit embarcations, par la suite jusqu'à douze, qui furent toutes construites par le chantier Seebeck à Wesermünde (aujourd'hui un quartier de Bremerhaven).

Le troisième véhicule de cette série fut le RAU III, qui fut mis à l'eau le 10 mai 1937. Ses caractéristiques techniques: 353,93 TB; longueur: 40,52 m; largeur: 8,03 m; tirant d'eau: 4,39 m; 1 machine à triple expansion de 1300-1500 CV; vitesse: 14-15,5 nœuds. Comme il était d'usage pour les bateaux de pêche à la baleine, le RAU III était un navire très svelte.

Le 7 juin 1937, le vapeur leva l'ancre pour une sortie d'essai avec 43 personnes à son bord. Non seulement les cales à eau avaient été remplies, mais aussi celle du coqueron avant, sans penser que la stabilité puisse être mise en danger. Mais des calculs effectués par la suite démontrèrent que la hauteur métacentrique avait un niveau extrêmement bas entre 145 et 176 mm.

Après une traversée de quatre heures et demie, le RAU III, qui effectuait un virage afin de rentrer au chantier naval, chavira brusquement (vers 14h50) avant de sombrer. 12 des participants se noyèrent, les autres personnes furent sauvées par des remorqueurs et des bateaux de pêche, qui se trouvaient là par hasard. Les obsèques des victimes du RAU III furent célébrées publiquement, la cérémonie ayant été quelque peu mise en scène par le parti des travailleurs national-socialistes, de manière à servir la propagande nazie.

Ce fut le chantier Bugsier de Hambourg qui décrocha le contrat de repêchage de la baleinière qui avait coulé, et à l'aide de ses deux gabares équipées de grues KRAFT et

WILLE, ainsi que celle de nombreux remorqueurs, se mit à l'œuvre le 8 juin. Après d'éprouvants travaux de plongeurs et de repêchage, l'épave put enfin être remontée avant d'être déposée dans le dock de Seebeck, où RAU III fut remis à flot.

Les délibérations des autorités maritimes eurent lieu le 27 et 28 juillet 1937, et sur la base d'une expertise réalisée par l'Institut d'essai de construction navale avec des navires modèles, elles conclurent que le remplissage des cales à eau était tenu pour responsable du chavirement, et non pas un défaut de construction.

Après les réparations sur le chantier Seebeck, le bâtiment effectua une nouvelle sortie d'essai, le 2 septembre 1937, sans incident cette fois. RAU III prit part à deux pêches à la baleine dans l'océan antarctique (en 1937/38 et en 1938/39) avec les navires du même type et le navire ravitailleur WALTER RAU. Durant la Seconde Guerre mondiale, RAU III servit de patrouilleur (V 1508) dans la Marine de guerre et fut coulé le 24 juillet 1941 par un torpilleur à moteur britannique dans la Manche, du côté anglais.