


Die 1872 von ihrer letzten Walfangfahrt zurückgekehrte "Hudson" der Bremischen Reederei Grovermann & Co. gilt als der letzte Grönlandfahrer. Danach verließ kein Schiff mehr die Weser, um sich auf Walfang zu begeben. Petroleumlampen hatten die Tranfunzeln verdrängt.

 Erst in den 1930er Jahren, als man die Bedeutung des Trans für die Margarineproduktion erkannte, wurde die Wiederaufnahme des Walfanges vorangetrieben. In diesen Jahren verbrauchte die deutsche Margarinehersteller jährlich bis zu 250.000 t Walöl. So wurden auf Deutschlands Werften von 1936 bis 1939 [sieben Walfangflotten](#) gebaut, die jeweils aus einem Mutterschiff und bis zu neun Fangbooten bestanden.

An diesem Geschäft wollte auch der niedersächsische Ölmühlenbesitzer Walter Rau teilhaben, und er gründete 1937 die "Walter Rau Walfang AG". Die Wesermünder Seebeckwerft baute 1937 das Walfangmutterschiff "Walter Rau" und acht Fangschiffe ("Rau I" bis "Rau VIII"). 1939 wurden ebenfalls auf der Seebeckwerft "Rau IX" und "Rau X" gebaut.

"Rau IX" wurde nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, zum Walfang eingesetzt. Nach seiner Fertigstellung wurde der Walfangdampfer gleich der Kriegsmarine unterstellt.



Bis zum Frühjahr 1939 haben die sieben Fangflotten in der Arktis und in der Antarktis gut 15.000 Wale erjagt. Dann wurde die Walfangflotte für die Verwendung in der Kriegsmarine umgerüstet und als Vorpostenboote, Flugsicherungsboote und U-Jagdboote verwendet. Kaum ein Schiff sah seinen Heimathafen wieder.

Auch "Rau IX" wurde zum U-Boot-Jäger umgebaut und als Vorpostenboot eingesetzt. Nach Kriegsende räumte das Schiff vor der deutschen Küste Minen. Später wurde "Rau IX" nach Norwegen abgeliefert und dort im Walfang eingesetzt. Am Bug stand nun der Name "Krut". Noch bis 1968 wurde das Schiff zum Walfang eingesetzt, dann war Schluss. Das Walfanggeschäft war nicht mehr rentabel genug, das Fangschiff sah seiner Verschrottung entgegen.



Mit finanzieller Hilfe der Familie des Flottengründers gelang es dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, das Schiff nach Bremerhaven zu holen. Hier wurde sie anhand der originalen Plänen der Seebeckwerft in ihren Ursprungszustand zurückgebaut. Auf dem oberen Bild kann man die Harpunenkanone auf dem Bug erkennen. Sie ist über eine Laufbrücke mit der offenen Kommandobrücke verbunden. Die Harpune ist mit einer 1.200 Meter langen Walleine verbunden, die ihrerseits an ein elastisches Stahlseil gekoppelt ist. So sollte verhindert werden, dass die Leine bei zu großem Widerstand der Wale reißt.

Im Jahr 2014 konnte der Walfangdampfer, der im Museumshafen auf seine Besucher wartet, seinen 75. Geburtstag feiern.

Quellen:

Harry Gabcke: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten - 1919-1947, Seiten 87 + 88

Ursel Kikker: Walfangdampfer feiert Geburtstag, Nordsee-Zeitung v. 16.12.2014