

## Deutscher Walfangdampfer RAU IX von 1939



Walfangdampfer RAU IX im Deutschen Schifffahrtsmuseum im Bremerhaven (Foto C. Mezzo, 2009, Quelle Wikipedia, Verwendung gemäß Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Germany License).

Der Walfangdampfer RAU IX wurde 1939 so knapp vor Beginn des 2. Weltkriegs fertig gestellt, dass er unter deutscher Flagge nie bestimmungsgemäß eingesetzt werden konnte. Stattdessen fuhr er bis 1947 als Hilfskriegsschiff. Ab 1948 wurde der Dampfer dann 20 Jahre lang unter drei Namen und vier Flaggen für den Walfang verwendet. Seit 1973 befindet er sich als Großexponat in Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven.

Die RAU IX wurde 1939 von der Fa. Deschimag auf deren Seebeck-Werft in Wesermünde für die Walfangflotte der Fa. Walter Rau Ölmühlen aus Neuss gebaut. Der Rumpf entstand nach dem Maierform-Konzept, einer in den 1930 Jahren in Deutschland entwickelten Rumpfform mit schrägem Vorsteven und ausladendem Bug. Diese Bauweise verband geringen Wasserwiderstand mit einer hohen Auftriebsfähigkeit im Bugbereich. Der Bug mit der dort platzierten Harpunenkanone blieb daher auch bei stärkerem Seegang noch trocken. Das von einer ölgefeuerten Dreifach-Expansionsdampfmaschine angetriebene Schiff hatte eine mit 18 Knoten recht ansehnliche Höchstgeschwindigkeit und besaß unter anderem wegen der fehlenden Schlingerkiele einen sehr kleinen Wendekreis: Eigenschaften, die für den Betrieb als Walfänger unabdingbar waren. Das Schiff rollte allerdings wie alle anderen ähnlich gebauten Walfänger eben wegen der fehlenden Schlingerkiele sehr stark.

Die RAU IX und ihr Schwesterschiff RAU X hatten bedingt durch ihre um 17 cm vergrößerte Breite einen etwas größeren Rauminhalt als die acht älteren Halbschwesterschiffe RAU I - IIX. Diese beiden Walfangdampfer waren dadurch etwas weniger rank als ihre Vorgänger und konnten mehr Treibstoff fassen.

Daten und Fakten der RAU IX (ex Heykur, ex Hvalur 5, ex Krutt, ex V 6506, ex UJ 1212, ex UJ-D, ex RAU IX)	
Land:	Deutschland, Norwegen, Großbritannien, Island, Färöer
Schiffstyp:	Walfangdampfer
Bauwerft:	Deschimag, Seebeck-Werft, Wesermünde
Stapellauf:	1939
Schwesterschiff:	RAU X
Umbauten:	1939 zum U-Boot-Jäger 1948 zum Walfangdampfer
Besatzung:	15 Mann als Walfänger
Verbleib:	Museumsschiff in Bremerhaven
Technische Daten	
Vermessung:	387 BRT
Länge:	40,2 m registriert 46,1 m über alles
Breite:	8,2 m
Tiefgang:	4,0 m max.
Geschwindigkeit	14 kn
Antrieb:	Ölgefeuerte Dreifach- Expansionsdampfmaschine mit 1550 PS, auf eine Schraube wirkend

Durch den Kriegsausbruch im September 1939 konnte die neue RAU IX jedoch nicht wie vorgesehen zu ihrer ersten Fangsaison 1939/40 mit der Fangflotte um das Walfangmuttersschiff „Walter Rau“ in die Antarktis aufbrechen. Die oben genannten Eigenschaften der guten Manövrierfähigkeit und recht hohen Geschwindigkeit waren jedoch auch in Kriegszeiten gefragt.

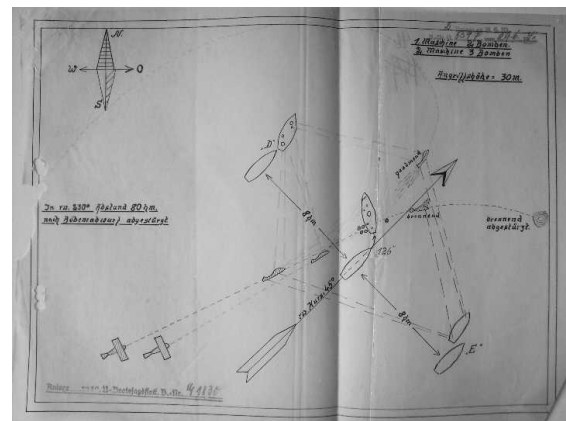


Ein U-Boot-Jäger der RAU-Klasse in einem norwegischen Hafen, vermutlich 1941/42 in Narvik (Fotograf unbekannt).

So wurde der Dampfer 1940 zum U-Boot-Jäger umgebaut. Als Bewaffnung kamen ein 8,8 cm Buggeschütz, sechs 2 cm Flakgeschütze sowie Wasserbomben an Bord<sup>1</sup>. Die Wasserbomben konnten über zwei Wasserbombenablaufgestelle am Heck sowie eine unbekannte Anzahl seitlicher Wasserbombenwerfer ausgebracht werden. Zur Erfassung von U-Booten erhielt der U-Boot-Jäger ein Unterwasser-Horchgerät. Außerdem wurde das Schiff mit zwei Beibooten und Rettungsflößen ausgestattet. Möglicherweise erhielt die ehemalige RAU IX während dieses Umbaus außerdem ein geschlossenes Brückenhäuser anstelle der offenen Walfängerbrücke, die sie als Neubau hatte. Dem Verfasser ist zwar kein einziges Bild bekannt, das eindeutig die frühere RAU IX zu Kriegszeiten zeigt, aber die ihm vorliegenden Bilder von zu Hilfskriegsschiffen umgebauten RAU-Walfangdampfern zeigen geschlossene Brückenhäuser. Wenn dem tatsächlich so war, muss das Brückenhäuser allerdings nach Kriegsende beim Rückbau zum Walfänger wieder entfernt worden sein, da es auf Bildern von 1948 nicht vorhanden ist.

Die Ex- RAU IX wurde im August 1940 als U-Bootjäger „UJ-D“ in Dienst gestellt. Es diente als Ersatz für das ehemalige Walfangboot „Treff VIII“, das ebenfalls die Bezeichnung „UJ-D“ getragen hatte und am 7. Juli 1940 in der Nordsee vom britischen U-Boot „HMS

Narwhal“ durch Torpedotreffer versenkt worden war. Über den Einsatz von „UJ-D“ ex RAU IX vom August 1940 bis Juli 1941 sind dem Verfasser nur wenige Details bekannt. Der Einsatzraum lag in der Nordsee, im Ärmelkanal und in Westfrankreich. Am 26. Juni 1941 war "UJ-D" zusammen mit "UJ-E" und "UJ 126" vor der Südwestküste der Bretagne im Einsatz, als die drei Schiffe von zwei britischen Blenheim Mk IV Bombern der No 53 Squadron des RAF Coastal Command angegriffen wurden. Beide britischen Bomber wurden bei diesem Angriff abgeschossen bzw. stürzten auf dem Rückflug wegen der erlittenen Treffer ab.



Gefechtsskizze des Flugzeugangriffs auf "UJ-D", "UJ-E" und "UJ 126" vom 26. Juni 1941.

Im August 1941 erfolgten im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Sicherungsstreitkräfte der Kriegsmarine die Zuweisung zur 12. U-Jagd-Flottille und die Umbenennung von "UJ-D" in „UJ 1212“ (12. Schiff der 12. Flottille). Die 12. Flottille wurde nach Norwegen verlegt und in Hammerfest nahe des Nordkaps stationiert. Ihre Hauptaufgabe war die Konvoisicherung entlang der norwegischen Polarküste zwischen Tromsø und

<sup>1</sup> Angaben nach Gröner, Deutsche Kriegsschiffe, Band 8. Es ist jedoch nicht klar, ob die genannte Geschütz- und Wasserbomben-Bewaffnung bereits vollständig zu Kriegsbeginn so eingebaut wurde oder erst im Laufe der Kriegsjahre so ergänzt wurde. So zeigen die dem Verfasser bekannten Fotos von Ex-RAU-Walfangbooten am Bug keine 8,8 cm Kanone, sondern ein Flak-Geschütz.

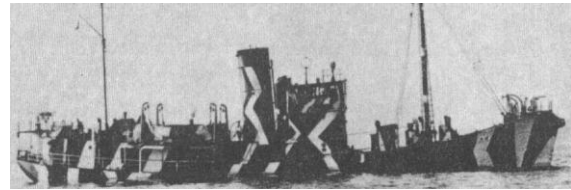
Kirkenes. Der Einsatz von „UJ 1212“ war weitgehend von zermürender Routine in den insbesondere im Winter eisigen Gewässern des hohen Nordens geprägt.

Von Januar und Februar 1942 wurde die Konvoisicherungs-Routine durch die Beteiligung an Minenoperationen unterbrochen. Die defensiven Minensperren sollten dem Schutz gegen U-Boot-Angriffe auf Küstenkonvois dienen. „UJ 1212“ sicherte Ende Januar 1942 gemeinsam mit „UJ 1211“ und „R 160“ das Minenschiff „Ulm“ beim Legen einer Sperre zwischen den Inseln Ingöy und Hjelmsöy und einer Flankensperre nordwestlich der Insel Söröy. Zwischen dem 1. und dem 4. Februar begleiteten „UJ 1212“ und die anderen beiden Boote das Minenschiff „Cobra“ beim Legen zweier Flankensperren zwischen den Inseln Hjelmsöy, Maasöy und Mageröy. Am 11.2. 1942 und begleiteten die drei Sicherungsboote wieder das Minenschiff „Ulm“, diesmal beim Legen von Minensperren vor der Insel Arnöy.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1942 war die 12. U-Jagd-Flottille einschließlich "UJ 1212" in der Ostsee im finnischen Meerbusen eingesetzt. Nachdem das Wintereis einen weiteren Einsatz unmöglich machte, verlegte die Flottille zurück nach Hammerfest. Ab dem 5. Juli 1943 wurde „UJ 1212“ in Vardö in Nordnorwegen überholt.

Am 26. Mai 1944 war „UJ 1212“ an der Beschädigung des sowjetischen U-Boots S-15 vor dem Syltefjord (Varangerhalbinsel) beteiligt. Zusammen mit „UJ 1209“ und „UJ 1219“ belegte „UJ 1212“ das U-Boot stundenlang mit Wasserbomben, der Gegner konnte jedoch letztlich entkommen.

Vom 15. bis 19. Juni 1944 war „UJ 1212“ Teil der Sicherung eines großen aus 10 Frachtdampfern bestehenden Sommerkonvois nach Kirkenes mit dringend benötigtem Nachschub für die nordnorwegische Front. Die umfangreiche Sicherungsstreitkräfte bestanden aus sechs Minensuchbooten der 5. M-Flottille, drei Räumbooten der Hafenschutzflottille Hammerfest, sechs Vorpostenbooten der 61. und 67. Vorpostenflottilen sowie fünf U-Bootjägern der 12. U-Jagd-Flottille. Der Konvoi wurde mehrmals von sowjetischen U-Booten und insbesondere von Flugzeugen angegriffen. Während die Geleitsicherung die U-Boote abdrängen konnten, versenkten die russischen Flieger einen Frachtdampfer und beschädigten einen weiteren.



**„UJ 1508“, die ehemalige „RAU II“ (Fotograf und Zeitpunkt der Aufnahme unbekannt)**

Die Frachtdampfer wurden in Kirkenes wegen der Luftangriffsgefahr so schnell wie möglich entladen und so lief das Rückgeleit bereits am Abend des 19. Juni wieder aus. „UJ 1212“ und vier andern U-Boot-Jäger, sechs Vorpostenboote und zwei Räumboote sicherten fünf Frachtdampfer. Den Schutz der Dunkelheit gab es an diesem langen Tag im Land der Mitternachtssonne nicht. Die sowjetische Luftaufklärung erfasste den Konvoi daher bereits kurz nach Mitternacht am 20. Juni. Das sowjetische U-Boot M-200 griff erfolglos an wurde von den U-Boot-Jägern abgedrängt und stundenlang mit Wasserbomben belegt, entkam aber letztlich weitgehend unbeschädigt. Ein weiterer U-Boot-Angriff durch S-14 konnte durch die deutsche Luftsicherung verhindert werden. „UJ 1212“ blieb unbeschädigt und erreicht sicher Hammerfest.

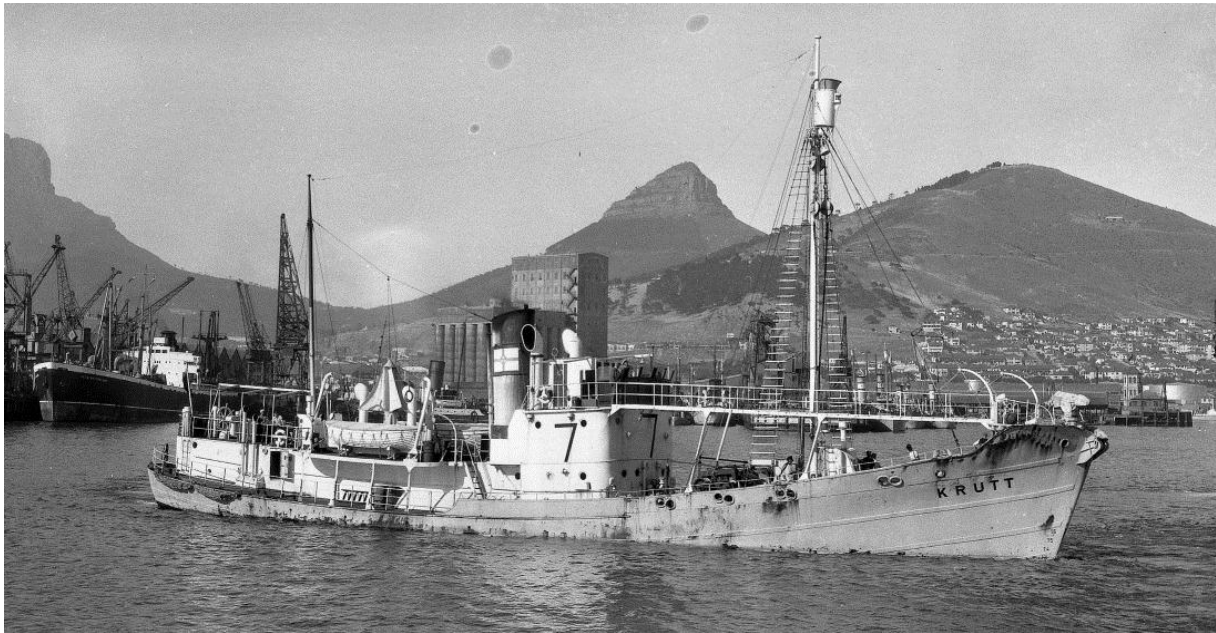
Ab August 1944 fuhr die ehemalige RAU IX als „V6505“ in der 65. Vorpostenboot-Flottille und blieb dort bis zum Kriegsende<sup>2</sup>. Über die Ereignisse während dieser Zeit ist dem Verfasser nichts bekannt.

Nach Kriegsende 1945 verblieb „V 6505“ in Norwegen, wurde entwaffnet und administrativ der 4. Minenräumdivision mit Sitz in Kristiansand zugeteilt. Die Division war unter alliierter Aufsicht unter dem Dach der G.S.M.A. (German Mine Sweeping Administration ) für die Beseitigung von Minen in norwegischen Gewässern zuständig.

---

<sup>2</sup> Nach Gröner wurde „UJ 1212“ im Mai 1944 als „NH06“ der Hafenschutzflottille Hammerfest zugewiesen und im August 1944 in "V 6505" umbenannt. Da diese Hafenschutzflottille aber im jenem Mai 1944 aufgelöst und in die 65. Vorpostenbootflottille umbenannt wurde, ist diese Angabe zweifelhaft. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum betätigt die Angabe von Gröner jedenfalls in seinen Veröffentlichungen nicht. Der Verfasser geht daher davon aus, dass "UJ 1212" im August 1944 direkt in "V 6505" umbenannt wurde und die beschriebenen Ereignisse von Mai-Juni 1944 tatsächlich der ehemaligen RAU IX und nicht etwa einem Nachfolgeboot zuzuordnen sind.





Walfangdampfer "Krut" ex RAU IX in Kapstadt (Fotograf John H. Marsh, 1948, Copyright JHM Maritime Collection).

Nach Beendigung der Minenräumtätigkeiten wurde die ehemalige RAU IX an Norwegen abgegeben, umgebaut und 1948 unter dem Namen „Krut“ erstmals als Walfangdampfer eingesetzt. Sie gehörte zu einer norwegischen Fangflotte, die in der Antarktis eingesetzt wurde. Bereits in der nächsten Saison wurde die britische Flagge gesetzt, der Name "Krut" blieb jedoch bestehen. Vermutlich während der Phase erhielt das Schiff ein geschlossenes Brückenhaus. Ab September 1953 fuhr die "Krut" wieder unter der norwegischen Flagge.



Isländischer Walfangdampfer "HVALUR 5" ex RAU IX (Fotograf und Zeitpunkt der Aufnahme unbekannt).

1953 wurde sie nach Island verkauft an die Hvalur mit Sitz in Reykjavik verkauft und erhielt den neuen Namen "Hvalur 5". Die Isländer betrieben das Schiff 15 Jahre lang, bevor sie es 1968 an eine Firma auf den Färöer-Inseln verkauften. Unter dem Namen "Heykur" wurde es nur noch kurz zur Jagd auf Kleinwale eingesetzt, bevor es 1969 nach Deutschland zurück kam.

Hier bekam es wieder den Namen RAU IX, weitgehend den Original-Anstrich von 1939 und liegt seitdem als Museumsschiff im Hafen des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven<sup>3</sup>. Im Jahr 1988 wurde das Schiff grundlegend restauriert und auf den Original-Zustand von 1939 gebracht. Insbesondere wurde das geschlossene Brückenhaus abgerissen und durch die originäre offene Walfängerbrücke ersetzt.

### Literaturempfehlung

E. Winterhoff, *Walfang in der Antarktis*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg, 1974: Die wohl umfassendste Abhandlung über den deutschen Walfang der 1930er Jahre, geschrieben von einem ehemaligen leitenden Mitarbeiter der Ölmühlenwerke Walter Rau in Neuss.

<sup>3</sup> Auf Basis des Museumsschiffs von 1970 entstand später das bekannte Baukastenmodell der Fa. Graupner im Maßstab 1:45, das eben nicht der Original RAU IX von 1939 entspricht. Die RAU IX hatte wie bereits dargestellt kein geschlossenes Brückenhaus und besaß an Stelle des Niedergangs auf dem Vorschiff lediglich eine Luke.