

## Britischer Walfangdampfer SONJA von 1910

Als der Walfangdampfer SONJA 1910 in Schottland vom Stapel lief, ahnte sicher keiner der Anwesenden, dass dieses Schiff auch mehr als 100 Jahre später noch in Fahrt sein sollte. 40 Jahre lange wurde das kleine Schiff als Walfänger eingesetzt, später unter wechselnden Namen und nach diversen Umbauten als Küstenfrachter und Taucherschiff. Der Tiefpunkt des Schiffslebens war wohl erreicht, als es in den 1980er Jahren als schwimmendes Bordell verwendet wurde. Heute fährt es - äußerlich nicht mehr als ehemaliger Walfangdampfer erkennbar - unter dem Namen "Orca I" unter honduranischer Flagge als Angelsportschiff in Dänemark.

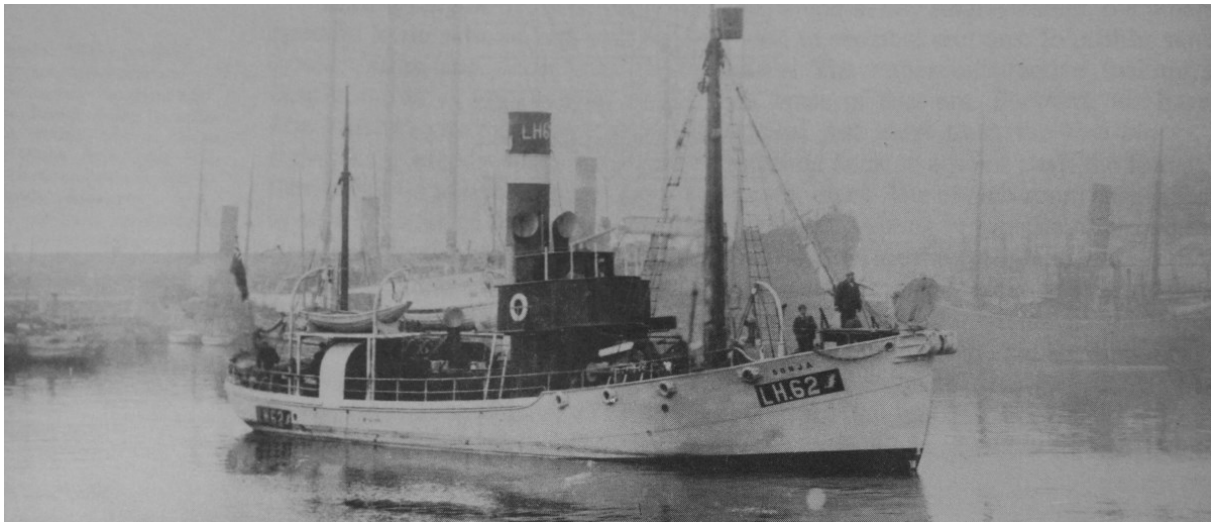
Der 30 m lange Walfangdampfer SONJA wurde wie seine beiden Schwesterschiffe "Scapa" und "Silva" 1910 von der Werft Hawthorns Co. Ltd. in Leith, Schottland gebaut. Auftraggeber war die seinerzeit sehr bekannte Walfangreederei Chr. Salvesen & Co. mit Sitz ebenfalls in Leith. Das Schiff wurde von einer kohlegefeuerten Dampfmaschine mit 300 PS angetrieben und erreichte damit eine Höchstgeschwindigkeit von 9 Knoten.

In der ersten Sommersaison wurde der Dampfer von der firmeneigenen Küstenwalfangstation im Helligsfjord (Ost-Island) aus eingesetzt. Im Oktober 1910 verlegte die SONJA in den Südatlantik zur Küstenfangstation Leith Harbour auf Südgeorgien. Dort verblieb sie bis zum Ende der Fangsaison 1912 [6].

Im Herbst 1912 wurde der Dampfer der Walfangflotte um das Fabrikschiff "S/S Neko" zugeordnet, das jeweils im Südsommer zum Hochsee-Walfang im Südpolarmeer eingesetzt wurde. Von 1912 bis 1915 kam die SONJA in der Wintersaison zusätzlich von der Küstenfangstation auf New Island (Falklandinseln) aus in Einsatz. 1915 wurde diese Station aufgegeben und die SONJA überwinterte nun bis 1923 jeweils in Leigh Harbour auf der Insel Südgeorgien, ohne allerdings in der Winterzeit eingesetzt zu werden.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Die Fa. Salvesen betrieb in Leigh Harbour eine große Walfangstation mit Dock- und Reparaturanlagen für Walfangboote. Eine Überwinterer-Crew war in jedem Winter mit der Instandsetzung der Boote beschäftigt, die aus legalen Gründen dort nicht aktiv eingesetzt werden durften [6].

Daten und Fakten der SONJA	
Land:	Großbritannien / Norwegen / Dänemark / Oman / Niederlande / Deutschland / Honduras
Schiffstyp:	Stählernes Walfangboot
Bauwerft:	Hawthorns & Co. Ltd., Leith, Schottland
Baunummer:	124
Stapellauf:	19. Februar 1910
Namen:	1910: SONJA 1924: "Walvis" 1925: "Sonja" 1951: "Knølen" 1951: "Lorence" 1952: "Bibi" 1953: "Hou" 1962: "Spica" 1990: "Mocambo" 1996: "Orca" bzw. "Orca I"
Eigner (soweit bekannt):	1910: Chr. Salvesen & Co., Leith, UK 1924: A/S Africa, Tønsberg, Norwegen 1925: KGH, Kopenhagen, Dänemark 1952: CP Jensen, Rudkoping, Dänemark 1953: SAG Hansen, Lohals, Dänemark 1962: Kapitän V. Rasmussen, Nyborg, Dänemark 1973: MG White & JH Cobb, Oman (oder Oban) 1978: K. Kroon, Niederlande 1985: (ca.) / Hamburger Tauchclub, nicht exakt bekannt 1990: Nicht bekannt 1996: Horst Schubert, Hamb. 2016: Maritime Association S de R L, Honduras (mng Fa. Orca Angelreisen, Stuvemborn)
Besatzung:	16 Mann (1911)
Verbleib:	Als Angelschiff in Betrieb
Technische Daten	
Vermessung:	126 BRT
Verdrängung:	183 t
Länge:	29 m (1910), 30 m (2016)
Breite:	6 m
Tiefgang:	3 m
Antrieb:	1910: Dampfmaschine mit 199 PS 2016: Deutz-Dieselmotor mit 400 PS
Geschwindigkeit	1910: ca. 9 Knoten max. 2016: ca. 10 Knoten max.



Walfangdampfer SONJA mit der Registrierung LH 62 in Leigh Harbour, Südgeorgien (Foto Fa. Chr Salvesen, ca. 1911)

Nach der Strandung der "Neko" im Jahre 1923 wurde die SONJA im Februar 1924 an die norwegische Walfanggesellschaft A/S Africa (Eigner Waalman & Bugge, Tönsberg) verkauft. Norweger nannten den Dampfer in "Walvis" um und stationierten ihn in einer Küstenfangstation in Namibia. Dort verblieb er allerdings nur in der Saison 1924/25, bevor er weiter veräußert wurde.

Erwerber war das Grönland-Amt (KGH) des dänischen Staates, das mit Walfleisch die Versorgung der grönländischen Bevölkerung sichern wollte. Die Der Dampfer erhielt seinen Namen SONJA zurück und wurde in Kopenhagen registriert. Von 1925 an ging sie nun bis 1950 jeweils im Sommer vor Westgrönland mit einer dänischen Besatzung auf Walfang, unterbrochen nur durch die Kriegsjahre 1939-45. In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg wurden im Schnitt 23 Wale pro Jahr erbeutet, zumeist Blau-, Finn-, Buckel- und Pottwale. Während des 2. Weltkriegs war Walfang nicht möglich und die SONJA lag daher in einem Dock in Maniitsoq auf. Auch nach dem Krieg kamen noch zahlreiche Wale dazu, darunter 1948 ein 25 m langer Blauwal, der eines der größten jemals auf der Nordhalbkugel erlegten Exemplare darstellte.

Bis 1928 stand als Flensschiff das ebenfalls der KGH gehörende Motorschiff "Sværdfisken" bereit, zu dem die erlegten Wale geschleppt und der Blubber geflenst wurde<sup>2</sup>. Der Blubber wurde nach Kopenhagen transportiert und dort

<sup>2</sup> Flensen bezeichnet das streifenweise Entfernen des Walspecks (Blubber).

verkauft, wobei mit dem Verkaufserlös die Operation der SONJA finanziert wurden. Das Walfleisch wurde auf der "Sværdfisken" portioniert und an die Grönländer abgegeben. Ab 1929 wurden die toten Wale direkt zu den grönländischen Siedlungen geschleppt, so sie von den Einheimischen gegen Überlassung des Walfleischs geflenst und zerlegt wurden [8].

1950 hatte die SONJA allerdings definitiv ihre besten Jahre als Walfänger hinter sich und wurde durch ein moderneres Schiff<sup>3</sup> ersetzt. 1951 verkaufte die dänische Regierung den zwischenzeitlich in "Knølen" umbenannten alten Walfänger an C.P. Jensen aus Rudkøping in Dänemark. Dieser taufte das Schiff in "Lorence" um und registrierte es in Odense. Dabei blieb es nicht lange, denn schon 1952 wurde es grundlegend zu einem Küstenmotorschiff<sup>4</sup> mit Hilfsbesegelung umgebaut und erneut umgetauft, diesmal in "Bibi".

Bereits 1953 wurde das Küstenmotorschiff an S.A.G. Hansen aus Lohals, ebenfalls in Dänemark weiterverkauft. Das Schiff erhielt nun den Namen "Hou". Hansen kann mit dem relativ neu installierten Motor jedoch nicht zufrieden gewesen sein, denn bereits 1955 wurde ein neuer installiert.

<sup>3</sup> Der ehemalige norwegische Walfangdampfer POL VI, der in "Sonja Kalitsoq" umbenannt wurde.

<sup>4</sup> Das Schiff war nach dem Umbau nicht mehr als Walfänger erkennbar. Es erhielt anstelle der alten Dampfmaschine einen Ölmotor mit 195 PS, achtern ein Brückenhäuschen und mittschiffs eine große Ladeluke. Als Vermessung wurden nun 120 BRT angegeben.

1962 verkaufte Hansen das Schiff weiter. Erwerber war V. Rasmussen aus Nyborg, ebenfalls ein Däne. Er nannte das Schiff nun in "Spica" um. Rasmussen hat gleich Pech, als er seinen Neuerwerb am 29. September 1962 auf einer Reise von Hamburg nach Kopenhagen an der Westküste Lollands auf Grund setzte. Das Pech hielt aber nicht an und die "Spica" konnte geborgen werden. 1963 war wieder ein Motortausch erforderlich. Diesmal kam ein 4-Zylinder -Diesel mit 198 PS an Bord. Der brachte aber auch kein Glück, denn am 10. August 1963 lief die "Spica" wieder auf Grund, diesmal auf der Niederelbe während einer Reise von Hamburg nach Wismar. Aber auch diesmal ging es glimpflich ab und das nicht zum letzten Mal. Am 10. Februar 1967 lief das Kumo im dänischen Masnedø-Sund auf Grund, konnte aber auch wieder am nächsten Tag geborgen werden.

Möglicherweise waren Beschädigungen die Ursache für den wenig später erfolgten Weiterverkauf an Hans J.H. Hansen aus Femø, Dänemark. Bis 1972 war es unter Hansen / Femø im dänischen Schifffahrtsregister eingetragen [2].

Am 12. Juni 1972 wurde das Schiff an M.G. White und J.H. Cobb mit Sitz in Oman<sup>5</sup> verkauft, wobei nach dänischen Angaben der Name "Spica" erhalten geblieben sein soll [3]. Das Schiff soll anschließend zum Taucherschiff für Tauchtouristen umgebaut und in der Karibik eingesetzt worden sein, eventuell bereits unter dem neuen Namen "Mocambo"<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Eventuell handelt es sich bei der Angabe "Oman" um einen Fehler. Die Angabe erscheint dem Verfasser recht unwahrscheinlich zu sein, wenn das Schiff tatsächlich anschließend in der Karibik eingesetzt wurde. Außerdem war das Schiff 1978 in Großbritannien registriert. Vielleicht wurde durch einen Schreibfehler in dänischen Schifffahrtslisten aus Oban (in Schottland) der Oman.

<sup>6</sup> Nach einem Artikel des "Hamburger Abendblatts" von 2005 [1], in dem sich auf Angaben des damaligen Eigners Horst Schubert bezogen wird. Hier wird 1964 als Zeitpunkt für den Umbau zum Taucherschiff genannt, was aber offensichtlich falsch ist. Nach dem Umbau soll das Schiff nach dieser Information auf den Namen "Mocambo" getauft worden sein. Aus dieser Quelle stammt auch die Informationen über den Aufenthalt von Prinz Charles an Bord im Jahre 1973 und die Verwendung als Bordellschiff in den 1980er Jahren. Leider stimmen auch weitere Angaben in dem Zeitungsartikel nicht mit anderen und aus Sicht des

Im Juli des Jahres 1973 soll der damals 25jährige britische Prinz Charles für eine Fahrt von Mustique nach St. Vincent an Bord gewesen sein.

1978 wurde das Schiff an K. Kroon in den Niederlanden verkauft und nach dänischen Angaben als Motorjacht genutzt [3]. In einer anderen Quelle [4] wird jedoch für 1978 eine Registrierung in den Großbritannien genannt (siehe dazu auch Fußnote 5).

In den 1980er Jahre soll ein angeblicher Hamburger Tauchclub das Schiff erworben haben. Dahinter steckten allerdings Bordelliers aus St. Pauli, die das Schiff in ein schwimmendes Freudenhaus verwandelten, das zuerst in Hamburg und später in Kiel gelegen haben soll [1]. Vielleicht geschah das allerdings erst 1990, denn in dem Jahr wurde das Schiff in "Mocambo" umbenannt [4].

1996 erwarb es Horst Schubert und ließ es zum Angelschiff für Freizeitangler umbauen. Es erhielt nun den Namen "Orca". Schubert's Firma erwarb später weitere Schiffe und die "Orca" wurde daher ein weiteres Mal umbenannt, nun in "Orca I".

Die "Orca I" ist trotz zwischenzeitlicher Pleite von Schubert immer noch als Angelsportschiff aktiv und wird zumeist vom norddänischen Hafen Hirtshals aus eingesetzt. Die dänische Flagge ist allerdings vermutlich aus steuerlichen Gründen derjenigen von Honduras gewichen. Eigner ist nun die Maritime Association S de R L, Honduras [4], gemanaged wird das Schiff aber von der Fa. Orca Hochsee-Angelreisen in Stuenborn [5].



**Angelsportschiff "Orca I" in Hirtshals, 2014  
(Foto und Copyright: Uwe Bialkowski)**

---

Verfassers eher vertrauenswürdigen Quellen überein, so hier insgesamt über den Wahrheitsgehalt dieses Zeitungsartikels spekuliert werden muss.





Angelschiff "Orca I" in Hirtshals, 2014 (Foto und Copyright: Uwe Bialkowski, [www.ship-dreams.de](http://www.ship-dreams.de)) [9], Nutzung der Fotos der „Orca I“ mit freundlicher Genehmigung des Urhebers.

## Quellenverzeichnis

- [1] Tiedemann, Axel: Artikel "Walfänger, Bordellschiff - und Charles war auch schon an Bord", Hamburger Abendblatt vom 13.12.2005
- [2] Anonym: Dänische Schifffahrtsregister der Jahre 1925-1973, verfügbar auf der Website des Seefahrtsmuseums in Helsingfors unter [http://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/05/19\\*\\*.pdf](http://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/05/19**.pdf)
- [3] Anonym: Schreibmaschinen-geschriebene dänische Schiffliste von Schiffen mit Taufnamen beginnend mit Sk bis So aus den 1970er Jahren, verfügbar auf der Website des Seefahrtsmuseums in Helsingfors unter <http://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/05/sk-so.pdf>
- [4] Angabe auf der Website "shipspotting.com" zum Fahrzeug ORCA 1 - IMO 5336727
- [5] Angabe auf der Website "angelreise.de"
- [6] Vamplew, Wray: "Salvesen of Leith", Scottish Academic Press, Edinburgh (1975)
- [7] Graeme, Somner: "From 70 North to 70 South - A History of the Christian Salvesen Fleet", Edinburgh. 1984. Christian Salvesen Ltd. (1984)
- [8] Freeman, Milton: "Inuit, whaling, and sustainability", Altamira Press, 1998.
- [9] Bialkowski, U.: Website [www.ship-dreams.de/galerie/index.php/Spezialschiffe/Fischerei/Orca-1/](http://www.ship-dreams.de/galerie/index.php/Spezialschiffe/Fischerei/Orca-1/)