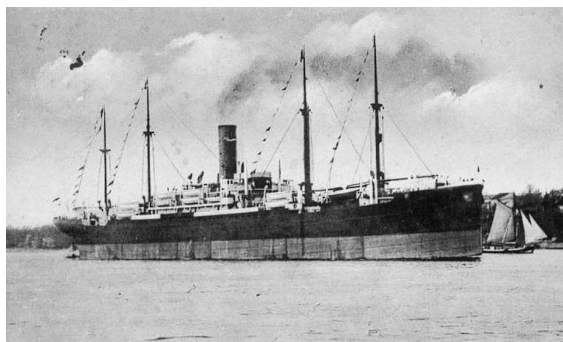


## Deutsches Walfangmutterschiff JAN WELLEM von 1936



HAPAG-Viermast-Kombifrachter "Württemberg" in den 1920er Jahren auf der Elbe (Fotograf unbekannt).

Die JAN WELLEM ex "Württemberg" war das erste für eine deutsche Firma gebaute Walfang-Fabrikschiff. Sie entstand 1935 durch einen für die damalige Zeit spektakulären Umbau des ehemaligen HAPAG-Kombifrachters "Württemberg". Nach drei Fangreisen in die Antarktis in den Jahren 1936-39 wurde das Schiff im September 1939 für Kriegszwecke requiriert und sank im April 1940 im Hafen von Narvik. Die JAN WELLEM wurde zwar noch im Krieg gehoben, aber nie wieder völlig instand gesetzt und 1947 endgültig abgebrochen.

Die "Württemberg" lief im August 1921 auf der Bremer Vulkan-Werft vom Stapel. Der von einer 4.250 PS starken Kolbendampfmaschine angetriebene, viermastige Kombifrachter war eines von fünf Schiffen der Baden-Klasse, die für die HAPAG gebaut wurden<sup>1</sup>. Die HAPAG setzte die am 30.10.1921 in Dienst gestellte "Württemberg" sowie ihre Schwesterschiffe zunächst auf der Route Hamburg - New York ein. Bis zu 768 Passagiere konnten eingeschifft werden, davon 751 in der III. Klasse<sup>2</sup>. Ihre Jungfernfahrt begann am 14.11.1921, ihre letzte von 10 New-York-Fahrten am 7.12.1922. Mit dem Zulauf leistungsstärkerer Einheiten bei der HAPAG wurden die Schiffe der Baden-Klasse ab 1923 im La Plata-Dienst eingesetzt.

Im August 1929 wurde das Schiff mit einer Abgasturbine nachgerüstet, die die Effizienz des Antriebs verbesserte und die Leistung auf 4.500 PS erhöhte. Trotzdem war der veraltete Dampftrieb nicht optimal und so führte die sich bald danach massiv auswirkende Weltwirtschaftskrise im Dezember 1931 zum Auflegen des Schiffs.

<sup>1</sup> "Sachsen" und "Hessen", die beiden letzten Schiffe der Baden.-Klasse, waren reine Frachter.

<sup>2</sup> Ab 1924 nur noch 588 Passagiere der III. Klasse

Daten und Fakten der JAN WELLEM ex Württemberg	
Land:	Deutschland
Schiffstyp:	Württemberg: Kombi-Frachter Jan Wellem: Walfangmutter-schiff (WMS)
Bauwerft:	Vulkan-Werft, Bremen
Stapellauf:	08.08.1921
Umbauten:	1935 zum WMS Jan Wellem 1939 zum Marineversorger
Besatzung:	Württemberg: 129 Mann Jan Wellem: 250 Mann
Verbleib:	1947 abgebrochen
Technische Daten	
Vermessung:	Württemberg: 8.895 BRT Jan Wellem: 11.776 BRT
Länge:	Württemberg: 142,85 m Jan Wellem: 147,00 m
Breite:	Württemberg: 17,76 m Jan Wellem: 21,76 m
Tiefgang:	Württemberg: 9,98 m Jan Wellem: 9,42 m
Antrieb:	3-zyl. 3-fach Expansions-Dampfmaschine mit 4.250 PS, ab 1929 mit Abgasturbine 4.500 PS
Geschwindigkeit	ca. 13 kn max.

1935 lag die "Württemberg" immer noch in Hamburg an den Pfählen. Die Weltwirtschaftskrise hatte mittlerweile in Deutschland zu einem so drastischen Devisenmangel geführt, dass insbesondere der Erwerb von Fetten und Ölen zu technischen Zwecken im Ausland staatlicherseits praktisch untersagt wurde. Alles verfügbare Geld wurde schlichtweg für Nahrungsmittel-Fette benötigt und reichte selbst dafür nicht. Die deutschen Seifen-/Waschmittelhersteller Unilever und Henkel, sowie der Ölmühlenbetreiber Walter Rau als Lieferant der Margarineindustrie versuchten daher, andere Quellen für ihren dringenden Bedarf an Fetten und Ölen zu decken und stiegen aus diesem Grund in den Walfang ein.

Die Düsseldorfer Firma Henkel wurde 1935 Hauptgesellschafter der Ersten Deutschen Walfang GmbH (EDWG) und entschloss sich zum Umbau eines vorhandenen Schiffs, um möglichst schnell mit dem Walfang beginnen zu können. Auf der Suche nach einem geeigneten Schiff stieß man auf die "Württemberg", die am 13. Dezember 1935 von der HAPAG gekauft wurde. Der Kombifrachter wurde zügig in die Werft von Blohm & Voss geschleppt, wo am 22. Januar 1936 der spektakuläre Um-

bau begann. Das Schiff wurde mittig in voller Länge aufgeschnitten, da es um 4 m verbreitert werden sollte. Achtern wurde eine Rampe zum Aufschleppen der Walkadaver eingebaut; in den Rumpf wurden die Verarbeitungseinrichtungen für Walspeck und Walfleisch integriert. Die umfangreichen Arbeiten wurden in nur neun Monaten beendet und das Schiff offiziell am 22. September 1936 auf den Namen JAN WELLEM getauft. Nur vier Tage später lief es zu seiner ersten Fangreise aus, begleitet von den sechs Walfangbooten "Treff I" bis "VI".

Die erste Fangreise in das Südpolarmeer war erfolgreich und endete im April 1937. Auch die beiden folgenden Südsommer war das Walfangmutterschiff mit seinen Fangbooten - um "Treff VII" und "VIII" verstärkt - in der Antarktis. Nach der Rückkehr von der dritten Reise im Mai 1939 wurde das Schiff wie üblich in Hamburg aufgelegt.

Bei Kriegsbeginn wurde die JAN WELLEM zum Abtransport von Öl aus dem Hamburger Petroleumhafen genutzt, weil die Tankanlagen in Hamburg wegen der Luftangriffsgefahr geräumt wurden. Am 11. November 1939 wurde das Schiff von der Kriegsmarine requiriert, in den nächsten 2 Monaten zum Versorger für Panzerschiffe und U-Boote umgebaut und mit einer Ölabgabereinrichtung versehen.

Am 20. Januar lief das Schiff voll beladen aus Wesermünde aus. Ziel war die geheime Versorgungsbasis Nord in der Teriberka-Bucht bei Murmansk, die mit russischer Genehmigung dort errichtet worden war. An Bord waren 6.000 cbm Gasöl, 3.000 cbm Heizöl, 180 cbm Schmieröl, Proviant und U-Boot-Ausrüstung). Das Ziel wurde am 4. Februar 1940 erreicht.

Im April 1940 disponierte die Kriegsmarine um und sandte die JAN WELLEM im Rahmen des Unternehmens "Weserübung" - der Besetzung Norwegens - ins nordnorwegische Narvik, um zehn ebenfalls auf dem Weg dorthin befindliche Zerstörer zu beölen. Am Morgen des 06. April lief die JAN WELLEM aus der Basis Nord aus und erreichte am 08. April um 19:00 Uhr ungehindert Narvik.

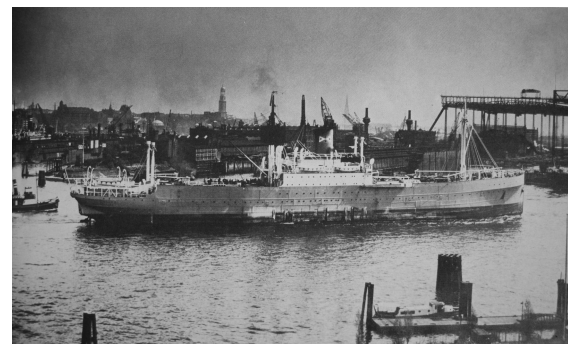
Am 9. April liefen die mit Gebirgsjägern voll beladenen Zerstörer in Narvik ein. Geplant war, dass die 10 Kriegsschiffe schnell betankt

und umgehend nach Deutschland zurück laufen sollten, um bei den erwarteten britischen Gegenmaßnahmen nicht in der Falle zu sitzen. Jetzt stellte sich heraus, dass die JAN WELLEM mit ihrer einzigen Ölabgabereinrichtung für diese Aufgabe ungeeignet war. Die Beölung dauerte viel zu lange, so dass sich die deutschen Schiffe am 10. April immer noch in Narvik befanden, als die Briten angriffen. Bis zum 13. April wurden in für beiden Seiten verlustreichen Gefechten alle zehn deutschen Zerstörer versenkt. Narvik war damit schutzlos um am 14. April wurde in Erwartung der britischen Landung alle im Hafen noch schwimmenden Schiffe einschließlich der JAN WELLEM selbst versenkt.

Nach Beendigung der Kämpfe wurde die JAN WELLEM bereits am 25. Juli gehoben, blieb aber vorerst in Narvik liegen. Vom 24.1. bis zum 8.3.1941 wurde sie nach Sandefjord bei Oslo geschleppt, wo sie repariert werden sollte. Dazu kam es aber nicht, sondern sie wurde im September 1942 weiter nach Kiel geschleppt und dort teilweise instand gesetzt.

Ab den 9. April 1943 wurde die JAN WELLEM Depotschiff in Libau an der Ostsee, wo sie bis zum März 1945 verblieb. Am 27. März 1945 wurde das bei einem russischen Luftangriff im Dezember 1944 schwer beschädigte Depotschiff zurück nach Kiel geschleppt, wo sie am 6. April 1945 eintraf und im Mai 1945 britische Beute wurde.

Die Briten ließen das Wrack ausschlachten und setzten es im Juni 1946 in der Heikendorfer Bucht auf Grund. 1947 wurde die JAN WELLEM gehoben, nach Blyth in England geschleppt und dort an Nov. 1947 abgebrochen.



Das neue Walfangmutterschiff JAN WELLEM 1936 im Hamburger Hafen (Fotograf unbekannt).

## Literaturempfehlungen

E. Winterhoff: *Walfang in der Antarktis*, Stalling-Verlag, Oldenburg, 1974. Das Buch ist kurz gesagt das Standardwerk über den deutschen Walfang in der Antarktis