



RAU IX

Walfangdampfer

- | | |
|---|---|
| 1 Offiziersmesse (Stb.) Kombüse (Bb.) | 14 Keller (oben), Speisewassertank (unten) Nicht betretbar |
| 2 Schützenkammer (Stb.) (Schütze oft auch Kapitän) und Kartenraum (Bb.); nach Umbau Steuermannskammer | 15 Niedergang (nicht betretbar) |
| 3 Laderaum zum Ausschwenken der Rettungsboote | 16 Leinenraum mit Pulver- und Harpunenkammer (nicht betretbar) |
| 4 Entlüfter und Windhuzen zur Belüftung unter Deck | 17 Federakkumulator für die Walleinen |
| 5 Hilfsruder mit Kompass | 18 Heizöltanks (nicht betretbar) |
| 6 Brücke und Funkraum | 19 Öltanks (nicht betretbar) |
| 7 Laufbrücke | 20 Walwinde |
| 8 Harpunenkanone | 21 Doppelklüsen zum Vertäuen der erlegten Wale |
| 9 Offene Brücke mit Funkpeiler, Ruder und Kompass | 22 Niedergänge zu Maschinen- und Offiziersräumen |
| 10 Dampfpeife | 23 Dampfmaschine |
| 11 Ausgucktonne (sog. Krähenest) | 24 Dampfkessel |
| 12 Mannschaftsniedergang | 25 Kapitän-, Offiziers- und Ingenieurswohnräume und Proviantkammern |
| 13 Mannschaftswohnräume mit Messe | 26 Rudermaschine, davor Funker |

RAU IX

Walfangdampfer

Für den Walfang gebaut

Die RAU IX ist ein typischer Walfangdampfer. Sobald der Ausguck oben im »Krähennest« 11 die ausgestoßene Atemluft eines Wals, den nebelartigen »Blas«, entdeckte, informierte er die Mannschaft. Während sich das Schiff dem Tier näherte, begab sich der Schütze über die Laufbrücke 7 zur Harpunenkanone 8 vorne auf den Bug. Sobald er von einer günstigen Position aus schoss und der Widerhaken der Harpune sich im Wal verankert hatte, waren das Schiff und die Beute durch eine 1200 m lange Leine verbunden. Diese Leine musste mit der Dampfwinde ständig gleich straff gespannt bleiben. Damit sie durch die heftigen Bewegungen des Wals nicht riss, war sie an einem Stahlseil aufgehängt, das wiederum mit kräftigen, elastischen Federn, dem so genannten Akkumulator 17, verbunden war. Nachdem der Walfang am Anfang des 20. Jahrhunderts industrialisiert wurde, schleppten immer größere Flotten von Walfangdampfern die erlegten Tiere zu ihrem Mutterschiff, einem regelrechten Fabrikschiff.

Die Besatzung und ihre Unterkünfte

Während der rund acht-monatigen Fangexpeditionen in die Antarktis waren das Leben und die Arbeit für die fünfzehnköpfige Besatzung hart. Nicht nur der Dienst an Deck erforderte große Anstrengungen, auch die Arbeiten in der Hitze des Kesselraums 24 waren beschwerlich und oft auch gefährlich. Das Schiff war karg und eng auf Zweckmäßigkeit hin konstruiert. Über den vorderen Niedergang erreichten die neun Seeleute ihren Schlaf- und Aufenthaltsraum 13, wobei der Bootsmann eine winzige eigene Kammer bewohnte. Unter der Brücke 6 mit dem Steuerrad, dem Kompass und dem Maschinentelegraphen, liegen steuerbord der Raum des Kapitäns 2 und backbord der des Steuermanns 2. Die beiden waren somit getrennt von der übrigen Besatzung untergebracht. Unter den Kabinen befanden sich die Kombüse und die Messe. Weiter achtern sind die Unterkünfte der übrigen Besatzungsmitglieder 25 angeordnet, in der Größe nach Dienststrang gestaffelt. Der Ingenieur konnte durch ein Bullauge in seiner Kammer die dampfgetriebene Niederdruckmaschine 23 im Auge behalten.

Technische Ausstattung

Die RAU IX fuhr mit einem Dampfantrieb. Ihre 3-Zylinder-Dreifachexpansions-Maschine lies das Schiff dank der 1600 PS bis zu 14 Knoten schnell fahren. Das entspricht 26 km/h. Die Niederdruckmaschine lief zudem recht leise – was für den Walfang enorm wichtig war. Die nötige Schnelligkeit und Wendigkeit, die sie für eine erfolgreiche Jagd brauchte, verdankt sie der so genannten Maierform. Das bedeutet, dass das Schiff mit dem weit ausladenden Vordersteven das Wasser eher verdrängt als durchschneidet.

Ein Schiff mit vielen Namen

Als der Walfangdampfer RAU IX 1939 in Wesermünde fertiggestellt war, sollte er eigentlich an einer Fangexpedition der Walter Rau Walfang AG teilnehmen. Diese Flotte mit dem Mutterschiff Walter Rau war in den 1930er Jahren vor allem aufgebaut worden, um Walöl zu gewinnen. Dieses war besonders wichtig um damit – unabhängig von der Lieferung anderer Staaten – die Margarineherstellung für das Deutsche Reich zu sichern. Doch statt auf Walfang zu gehen wurde die RAU IX der Kriegsmarine unterstellt und zum U-Boot-Jäger umgebaut. 1944 wurde es als V6505 zur 65. Vorpostenflotte versetzt. Nach dem Krieg diente das Schiff zunächst als Minensuchboot, musste dann aber 1948 zusammen mit dem Mutterschiff Walter Rau an Norwegen ausgeliefert werden. Als Krutt fuhr sie von dort aus zwanzig Jahre lang in der Antarktis auf Walfang, bevor es dann unter dem Namen HVALUR 5 nach Island verkauft wurde und später von den Färöer-Inseln aus als HEYKUR Kleinwale im Nordmeer jagte. Weil der Walfang in der Antarktis sich wegen der schwindenden Walbestände wirtschaftlich immer weniger lohnte, wurde er Ende der 1960er Jahre deutlich eingeschränkt, kam aber international nie ganz zum Erliegen. 1969 kam das Schiff so zurück nach Deutschland. Es bekam wieder den Namen RAU IX zurück, weitgehend den Original-Anstrich von 1939 und liegt seitdem als begehrtes Museumsschiff im Hafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Hier können die Besucher*innen die unterschiedlichen Stationen im Leben der RAU IX in kleinen Details wiedererkennen.