

Die Walfangflotte um „Jan Wellem“

Sicher haben Sie sich auch schon gefragt: Jan Wellem, ein komischer, irgendwie auswärts klingender Name für ein Schiff. Und doch ist er urdeutsch. Zum Verständnis ist ein kleiner Ausflug in die jüngere Geschichte erforderlich.

Im Zug der Autarkiebestrebungen der Herren in Braun im Rahmen der Kriegsvorbereitungen unter dem Motto „Kanonen statt Butter“ wurde jede Art Rohstoff kontingentiert. Besonders dann, wenn er teuer importiert werden musste. Das betraf auch die Chemiekonzerne mit einem ihrer wichtigsten Rohstoffe: Fett. Deutschland kaufte damals bis zu 50 % der Weltproduktion an Walfett auf. Besonders betroffen war Firma Henkel als Marktführer in der Waschmittelherstellung. Was tut der findige Unternehmer ? Er macht sich, soweit es geht, unabhängig, versorgt sich selbst und verkauft das dann noch als dem Volke dienliche Maßnahme zu erhöhten Preisen.

Übereinstimmungen mit der Gegenwart sind rein zufällig.

Es entstand 1935 in Hamburg die Erste Deutsche Walfang Gesellschaft EDWG mit Sitz in Wesermünde. Das in Hamburg aufliegende Fracht- und Passagierschiff „Württemberg“ wurde gekauft und in der Rekordzeit von nur 9 Monaten in ein Walfangmutterschiff umgerüstet. Technisch gesehen war zur damaligen Zeit eine Schiffsverbreiterung, und darum ging es, eine echte, zeit- aufwändige Herausforderung. Gleichzeitig wurden natürlich auch die nötigen Fangschiffe in Auftrag gegeben.

Der Kapitalgeber Henkel hatte seinen Sitz in Düsseldorf. Eine Art „Regionalheld“ der Württemberger war (und ist) Kurfürst Johann Wilhelm II von Pfalz-Neuburg, 1679 bis 1716, ein äußerst umgänglicher und darum beliebter Landesvater. Sein Spitzname im Volksdialekt war Jan (Johann) Wellem (Wilhelm). Heute versteht man darunter mehr sein pompöses Reiterstandbild.

Was lag näher als den ursprünglichen Schiffsnamen mit dem Kapitalgeber und der Volksnähe, in jeder Beziehung werbewirksam, zu verbinden.

Das Walfangschiff „Jan Wellem“ war geboren.

Bis 1939 wuchs die Walfangflotte auf 7 Mutterschiffe mit 56 Fangbooten. Damit war Deutschland nach Norwegen und Großbritannien die drittgrößte Walfangnation. Gebracht hat es nichts, denn bei Kriegsbeginn lag die Importabhängigkeit immer noch bei gut 50 %.

(Große) Walfangboote

Zur ersten Reise liefen 6 Walfangboote „Treff“ aus. 4 waren bei Blohm & Voss entstanden, 2 bei in der Werft Seebeck. Zur nächsten Reise wurde auf 8 Boote aufgestockt. Seebeck lieferte später noch die Boote „Wiking 6 - 10“ und „Wal 8 und 9“ für die Jan Wellem-Flotte.



Wichtig für den Sammler ist hier die möglichst unbeschädigte oder überhaupt noch vorhandene Drahharpune am Bug.

Das Modell war von 1938 bis 1944 im Programm, Metall-Vollguss.

1. Rumpf schwarz, Decks / Aufbauten weiss in Tönen, Schornstein / Masten gelb

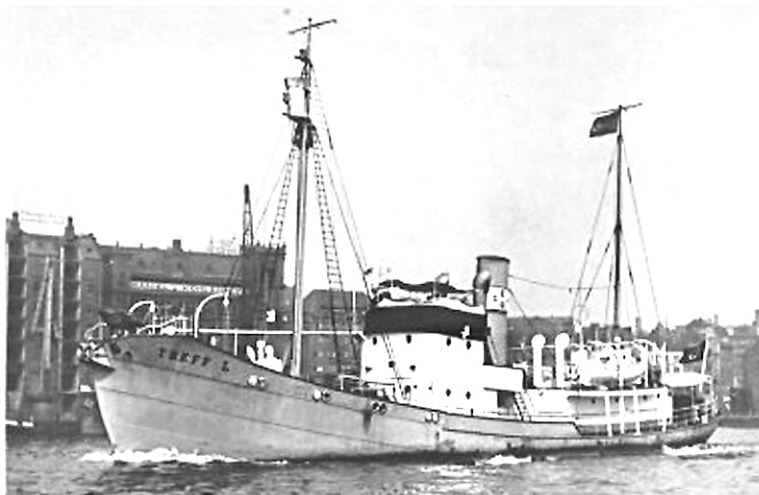
- Bugdeck grau abgesetzt
- Deck durchgängig weiss

2. Rumpf schwarz, Decks / Aufbauten grau. In diesem Teil der Serie kommt auch nur 1 Mast vor, auch gelegentlich mit Mast auf der Brücke.

Der Lüfter hinter dem Schornstein fehlt bei beiden Serien manchmal.

Statt Bodenprägung, da Vollguss, wurde gestempelt: Walfangboot. Das ist bei Haevecker übersehen worden.

Die Schiffskennung stand üblicherweise am Bug.



Quelle: Blohm & Voss AG

Die Wikingangabe „Treff 1 -9“ ist wohl mehr als künstlerische Freiheit und verkaufsfördernde Maßnahme zu sehen denn als historische Angabe und Kennung der Modelle. Damit nahm Peltzer es ja immer sehr genau. So wurde verdeutlicht, dass das Mutterschiff allein nichts bewirken konnte, sondern eine Menge Fangschiffe nötig waren. Ein Mutterschiff mit 9 Treffs und 10 Walen sieht einfach besser aus, bringt mehr Spaß. Und kostet etwas mehr. Zudem wäre eine Kennung wohl technisch nur sehr aufwändig möglich gewesen, wenn man sich die Größe des Modells veranschaulicht: LWL 33 mm.

Wale

Selbstverständlich auch Wale. Was ist eine Walfangflotte ohne Beute. Sie wurden in zwei Farbgebungen angeboten: schwarz und in ganz dunklem Blau. Hier sollte der Sammler aufpassen. Es sind viele private Nachgüsse auf dem Markt !



(Kleine) Walfangboote

Es entstanden auch die sog. kleinen Walfangboote aus quitschig-buntem Kunststoff in rot, blau, gelb, sehr selten auch grün und weiß.



Aus dem roten Material und der unveränderten Form wurde das „Feuerlöschboot“ und das „Feuerschiff mit Lampenturm“ gespritzt, Beide Modelle sind vorhanden, aber nicht flächendeckend in den Handel gekommen.



Hier die bemalte Ausführung, wie sie oft anzutreffen ist.

Es hat sich inzwischen eindeutig geklärt, dass es sich, entgegen meiner Meinung, um eine Pilotproduktion handelt.

Mit Kriegsbeginn kam der Walfang natürlich zum Erliegen. Die Walfangflotten wurde umgerüstet und mussten militärischen Zwecken dienen. Die Walfangboote wurden zum Beispiel zur 12. U-Boot-Jagdflottille in der „Walfanggruppe, die Jan Wellem zum Nachschubtanker.

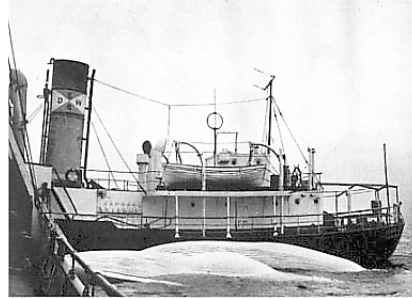
Aber das ist ein anderes Kapitel der Geschichte.

Jan Wellem

Das Modell wurde von 1938 bis 1990 hergestellt und ist wahrscheinlich das am häufigsten zu findende Zivilschiff der Wiking-Produktion. 5 Modellvarianten sind bekannt.



Bei Walsdorff Band 2, Seite 425, links, ist ein wunderschönes Modell der Wellem mit dunkelrotbraunem Deck abgebildet. Der Clou: mit Schornsteinemblem der EDWG. Das führten natürlich auch die Fangboote.



Treff

Eine weitere Version weist farblich hervorgehobene Mast- und Baumspitzen auf. Farbgebung und eine für Wiking untypische Schornsteinkennung drängen erhebliche Zweifel an der Echtheit dieser Variante geradezu auf. Ich hielt diese Ausführung für eine, zugegeben sehr schön gemachte, Privatarbeit, und schloss mich Haeveckers Zweifel an. Aber auch das konnte eindeutig geklärt werden. Das Modell ist ein Original, wenn auch höchst selten und wohl nur an „Freunde des Hauses“ verteilt. Flächendeckend im Handel war es nicht.

Unabhängig davon bleiben natürlich Fragen:

1. Das Emblem ist für Wiking untypisch. Peltzer war in diesem Punkt ebenfalls sehr akribisch und hätte zumindest Andeutungsweise die vier Buchstaben gebracht. Zudem war das Logo grün-weiß und nicht schwarz-weiß.
2. Werbung für die EDWG bzw. die ganze Walfangflotte brauchte und durfte nicht gemacht werden.
3. Warum wurde die Produktion eines so schönen Modells eingestellt oder gar nicht erst aufgenommen, wenn Farbgebung und Ausstattung ein Highlight darstellen, ein kommerzieller Erfolg gesichert war? Peltzer wollte und musste Geld verdienen. Kein Unternehmer verzichtet auf einen sich abzeichnenden Verkaufsschlager, sei es auch nur für zwei Jahre.

In der Zwischenzeit hat sich ergeben, dass das Modell nicht so selten ist, wie gedacht. War anfänglich von 3 bis 4 Stück die Rede, sind inzwischen 7 bekannt. Immer noch eine sehr kleine Zahl und damit nach wie vor eine Rarität erster Güte.

Zu den Modellen

Wie so oft bei Wiking wurde das Modell lange vor dem tatsächlichen Erscheinungstermin angekündigt. Hier 1937, „Walfänger Jan Wellem mit Fangbooten“. Ein Jahr später war es dann tatsächlich im Katalog aufgeführt.

1938

Hohl-guss, Bodenprägung: **WALFÄNGER / JAN WELLEM / MADE IN GERMANY
D.R.G.M / WIKING MODELL / 2.50**

Je 2 Drahtmasten, Kräne und Ladepfosten. Rumpf in grau, Deck holzfarbig, Aufbauten in weiß, Wasserpass rot, Schornstein, Masten, Kräne und Ladepfosten in gelb. Der Preis in der Bodenprägung war aus unerfindlichen Gründen falsch, denn das Modell wurde für 2,- angekündigt und auch verkauft. Die Korrektur erfolgte dann auch sehr schnell. Es gibt 1938 also die Version mit „2.50“ und „2.-“



Die erste Jan Wellem mit sog. „hds“-Kennung, also per Hand gemalt.



Preisangabe „2.50“, handschriftlich durchgestrichen.

Ausführung wie in der Beschreibung 1938, Deck aber rotbraun, stilisiertes E.D.W.G. - Emblem in schwarz-weiß am Schornstein. Mastspitzen ohne Farbmarkierung.



Die Bodenprägung, noch mit „2,50“, also aus der Anfangsproduktion

1940

Das unveränderte Modell mit grauem Rumpf und jetzt weißem Deck. Hier Zustand nach Fangreise mit ramponiertem Lack und einem fehlendem achterlichen Ladebaum.



Der gelb-grünliche Lack entsteht durch die nicht farbechte Lackierung und taucht bei vielen Modellen auf. Das weiße Deck erscheint dann gelblich ange-
laufen.



1948

Ausführung wie 1940, aber ohne Preisangabe in der Bodenprägung.



1950

Ausführung wie 1940, Bodenprägung nur noch **WALFÄNGER / JAN WELLEM**.
Jetzt ohne Wasserpass.

1987 - 1990

Neuguß durch Grope in unveränderter Form wie 1950

Alle vier Modelle in Draufsicht.

