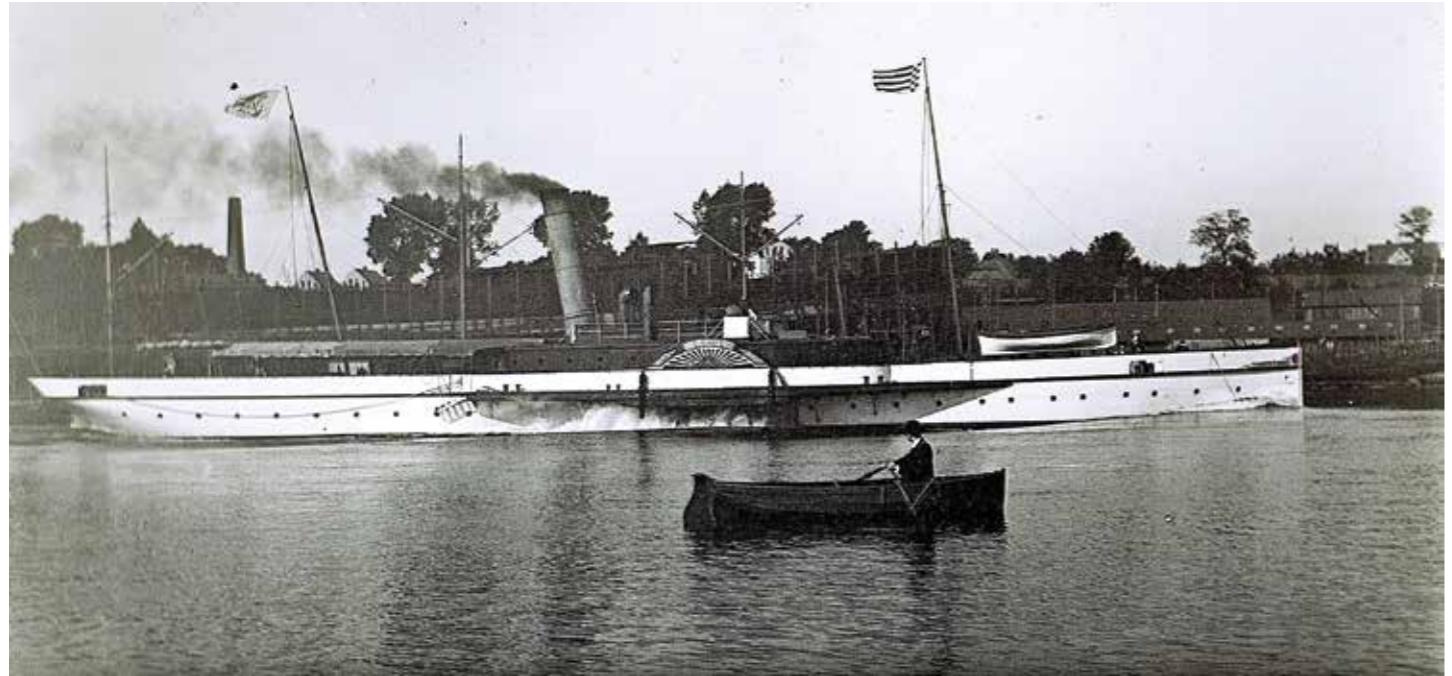




Rolf Diesler / Gerhard Fiebiger / Dieter Palkies / Bernd Schwarz

Aus HECHT wurde DELPHIN – eine kuriose Episode in der Rheinschifffahrt



Raddampfer HECHT auf der Unterweser
Foto: Slg. Dieter Palkies

Der Dampfschiffsverkehr zwischen Bremen und den ostfriesischen Inseln wurde am 1. Juli 1837 eröffnet.¹ Für die Fahrt nach Norderney war der englische Raddampfer BEN LAMOND gechartert worden. Schon im August musste die Verbindung infolge Haararie eingestellt werden. 1838 folgten insgesamt fünf Fahrten mit dem Dampfschiff BREMEN und ab Juli 1840 dann ein regelmäßiger Verkehr von Bremen nach Wangerooge und Norderney.² Ab 1857 übernahm der neu gegründete Norddeutsche Lloyd diesen Dienst. Neben Tendern, die bei Bedarf auch im Seebäderverkehr eingesetzt wurden, traten ab 1881 mit dem so genannten „Fischgeschwader“ [FORELLE (1881), HECHT (1885), LACHS (1889) und DELPHIN (1905)] spezielle Neubauten zur Flotte.³ Das waren zwar nicht die einzigen Zugänge des Lloyd im Norderney-Verkehr, allerdings hatten diese Schiffe annähernd gleiche Abmessungen und Passagierkapazitäten (ca. 400 – 500 im See einsatz). Dass FORELLE und LACHS Anfang der 1930er Jahre als Zielschiffe der Reichsmari-

ne endeten, ist bekannt. Weitgehend unbekannt ist allerdings ein kurzes Intermezzo der HECHT auf dem Rhein.

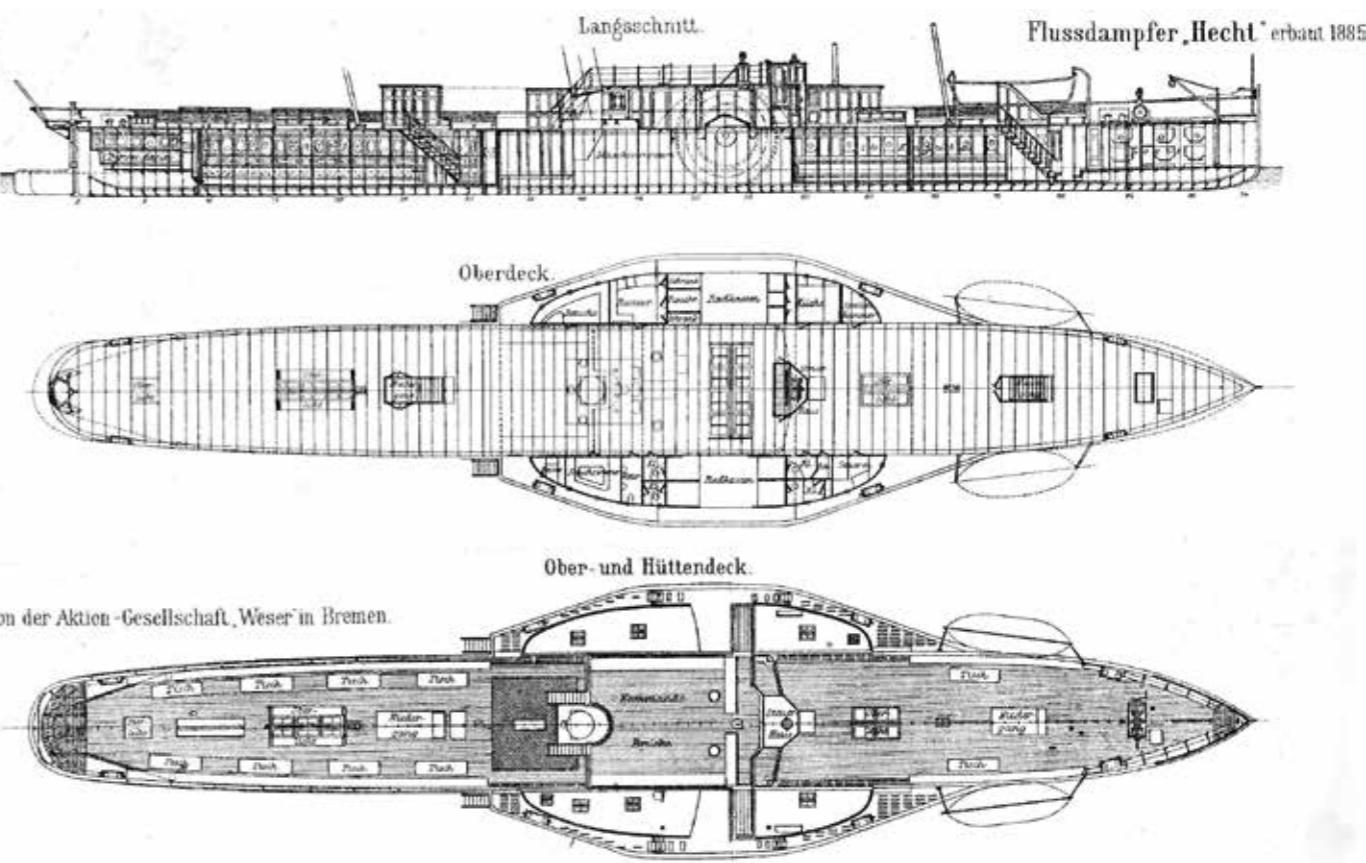
Seitenradpassagierdampfer HECHT⁴

Baujahr:	1885	Breite auf Spant:	5,96 m
Bauwerft:	AG „Weser“, Bremen	Breite über alles:	ca. 13 m
Bau-Nr.:	77	Antrieb:	1 oszillierende Verbundmaschine der AG „Weser“
Besteller:	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Antriebsleistung:	550 PSI ⁵
U-Signal:	QDWK	Geschwindigkeit:	13 kn
Raumgehalt:	249 BRT / 132 NRT	Besatzung:	12
Länge:	54,80 m	Passagiere:	407 (im See einsatz) 543 (im Flusseinsatz)

Das Schiff lief am 4. April 1885 gemeinsam mit einem weiteren Lloyd-Auftrag – dem Schraubenpassagierdampfer LIBELLE (Bau-Nr. 78) – bei der AG „Weser“ vom Stapel.⁶ Am 6. Juni 1885 konnte HECHT von der Reederei übernommen werden.⁷ Diese Fahrzeuge ersetzten die älteren Dampfer HANSEAT (1845), PAUL FRIEDRICH AUGUST (1846) und ROLAND (1848).⁸ HECHT be-

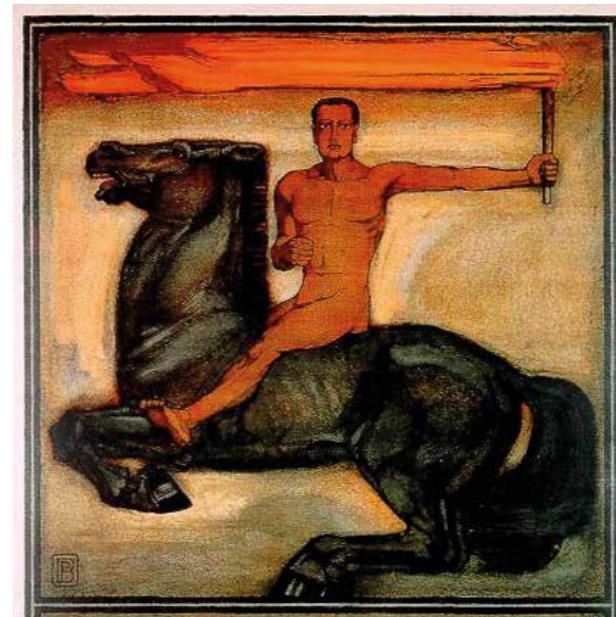
diente hauptsächlich die Linie Bremen – Ostfriesische Inseln, während die anderen Bäderfahrzeuge ab Bremerhaven eingesetzt

wurden. Aber auch auf den Strecken Bremen – Bremerhaven und Bremen – Nordenham fand es Verwendung. Am 6. Oktober 1907 wurde der Deutsche Werkbund e.V. als wirtschaftskulturelle Vereinigung von Künstlern, Architekten, Unternehmern und Sachverständigen gegründet.⁹ Der Verein zielte auf eine Veredelung der gewerblichen Arbeit im Zusammen-



von der Aktien-Gesellschaft Weser in Bremen.

HECHT, Generalplan
Zeichnung: Haack - Busley: Die tech. Entwicklung d. NDL u. d. HAPAG.



DEUTSCHE WERKBUND-AUSSTELLUNG
KUNST IN HANDWERK, INDUSTRIE UND HANDEL · ARCHITEKTUR
MAI OCT.
CÖLN 1914

A. MOLLING & COMP. KG. HANNOVER-BERLIN

wirken von Kunst, Industrie und Handwerk, durch Erziehung, Propaganda und geschlossene Stellungnahme zu einschlägigen Fragen. Seit 1912 bereitete man die Deutschen Werkbund-Ausstellung in Köln vor.¹⁰ Eine treibende Kraft war mit Konrad Adenauer der damalige Erste Beigeordnete der Stadt. Am 15. Mai 1914 eröffnete Henry van der Velde die Ausstellung, die bis Oktober geplant war.¹¹ Im Rahmen dieser Aktivitäten sollte auch ein mittelalterlich gestalteter Dampfer zum Einsatz kommen. Als Betreiber hierfür wurde im Dezember 1913 die „Das Reklameschiff“ G.m.b.H., Köln gegründet. Geschäftsführer wurde der

Bauunternehmer August Hegeling. Das Stammkapital betrug 20.000 Mark.¹² Aufgabe des Unternehmens war: Künstlerische Reklame-Darstellungen auf dem Rheine während der Deutschen Werkbund-Ausstellung Köln 1914. Die künstlerische Leitung lag in den Händen von Franz Brantzky.¹³ Für diesen Zweck wurde der Raddampfer



Firmenlogo der „Das Reklameschiff“ G.m.b.H.

HECHT ausersehen. Es müssen schon vor dem Dezember 1913 dazu Verhandlungen zwischen dem Lloyd, dem Werkbund bzw. Hegeling und der Moorburger Schiffswerft



Ritscher geführt worden sein. Das Central-Bureau des Norddeutschen Lloyd teilte dem Amtsgericht Bremen unter dem 24. Dezember mit, dass HECHT an „Das Reklameschiff“ verkauft worden sei. Schon am 30. Dezember informiert wiederum „Das Reklameschiff“ die Registerbehörde vom Weiterverkauf an die Heinrich Wilhelm Ritscher Schiffswerft, Moorburg.¹⁴ Die aktenmäßige Übereignung fand vermutlich erst am 26. März 1914 statt. Am 14. April 1914 erfolgte die Hamburger Registrierung.¹⁵ Daraus ist

zu schlussfolgern, dass HECHT von vornherein an Ritscher gehen sollte. In welcher Form die Geschäftsbeziehungen der „Das Reklameschiff“ G.m.b.H. zum Norddeutschen Lloyd und Ritscher bestanden, kann nur vermutet werden. Ein Charterverhältnis wäre anzunehmen. Zumindest stand der Norddeutsche Lloyd dem Werkbund sehr aufgeschlossen gegenüber. Während man bisher im Passagierschiffbau dem Prunkbedürfnis des internationalen Reisepublikums in beleidigender Weise zu schmeicheln ver-

suchte, ging der damalige Lloyd-Direktor Dr. Heinrich Wiegand auf führende deutsche Innenarchitekten der neuen Stilrichtung zu.¹⁶

Das zum Rhein überführte Fahrzeug wurde vor Ort phantasievoll zu einem „Fest- und Vergnügungsschiff“ umgestaltet. Hierfür setzte man über die gesamte Schiffsänge Holzgerüste auf, die verkleidet wurden. Ebenso wurde der Steuerstand höher gesetzt. Um die Schiffsstabilität zu wahren, müssen hierfür leichte Materialien wie Sperrholz und ggf. Stoffbespannungen verwendet worden sein. Der Dampfer führte nun den Namen DELPHIN, was aber eine reine Scheinumbenennung war, da sie nicht registerseitig erfasst wurde.

Die DELPHIN dürfte von den Anlegern des Ausstellungsgeländes am Deutzer Ufer aus verkehrt haben. Nachweisbar sind Fahrten bis Remagen.

Für den 15. Juli wurden zwei Touren ab Bonn angeboten. Die Lokalpresse teilte mit: Die Ankunft dieses Festschiffes, das einer mittelalterlichen Staatsgaleere nachgebildet ist, und dessen Bug ein großer goldener Delphin schmückt, wird 6 Uhr abends an der Josefstraße erfolgen. Nach Aufnahme von Reisenden fährt das Schiff nach Königswinter und Remagen und zurück. Um 11 Uhr abends ist eine zweite Fahrt vorgesehen. Das Festschiff zeigt eine märchenhafte Beleuchtung. Grüne und rote Lichtgirlanden rufen schöne Farbeneffekte hervor. Auch ist eine Korsofahrt illuminierter Motorboote vorgesehen. Zu diesem Schauspiel auf dem Rhein kommt rechts- und linksrheinisch das bunte Feuerwerk hinzu. In den Rheinhotels sowohl in Bonn als auch in Beuel finden Militärkonzerte statt, so daß sich also den Bonnern, und auch den mit Sicherheit zu erwartenden Fremden, die sich das effektvolle Schauspiel nicht entgehen lassen wollen, bei einigermaßen guter Witterung ein schöner Sommernabend am Rhein darbieten wird.¹⁷

Über Köln hinaus wurde der Dampfer auch durch mehrere Postkartenserien bekannt. Die Fahrten der DELPHIN fanden allerdings ein baldiges und ungeplantes Ende. Am 1. August 1914 brach der Erste Weltkrieg aus. Die Werkbund-Ausstellung mußte am 8. August 1914 vorzeitig beendet wer-



Handwerker beim Staffageaufbau im Bugbereich.
Diese Postkarte wurde am 24.5.1914 versandt.
Foto: Slg. Rolf Diesler / Gunter Dexheimer



DELPHIN zu Berg, Raum Bonn
Foto: Slg. Rolf Diesler / Gunter Dexheimer



Schiffs-Zertifikat ausgestellt.¹⁹ Ritscher brachte die HECHT aber vermutlich nicht in Fahrt. Am 24. November 1921 meldete er der Schiffsregisterbehörde, dass der Dampfer abgewrackt sei.²⁰ Das geschah wahrscheinlich auf eigener Werft.

Die „Verfremdung“ des Raddampfers HECHT zur DELPHIN war übrigens nicht der einzige Fall dieser Art in der deutschen Schiffahrtsgeschichte. Erinnert sei an das hundertjährige Jubiläum der Sächsisch-Böhmischem

Dampfschiffahrt AG im Jahre 1936 bei dem der Raddampfer LOBOSITZ zur KÖNIGIN MARIA umdekoriert wurde.²¹ Allerdings hatte man hier ein konkretes historisches Vorbild, an das man sich so weit wie möglich hielt. Das Äußere der DELPHIN war dagegen ein reines Phantasieprodukt das mit den künstlerischen Absichten des Werkbundes auch nicht konform gegangen sein dürfte.



DELPHIN am Anleger in Bonn
Foto: Slg. Rolf Diesler / Gunter Dexheimer



Auf dieser Postkartenansicht hat das Schiff am linken Rheinufer unterhalb des Domes festgemacht. Im Heckbereich ist der Name DELPHIN gut lesbar.
Foto: Slg. Rolf Diesler / Gunter Dexheimer

Ausgangspunkt dieser Forschungen war eine vor Jahren durch Gunter Dexheimer gekaufte einschlägige Postkarte.

Fußnoten:

1 Szymanski, Hans: Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und den angrenzenden Gebieten 1817 bis 1867. Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V. NF Bd. 67. Hannover 1958 S. 291.

2 Ebenda S. 292.

3 Benja, Günter: 150 Jahre Bremer Seebädertörns 1837 – 1987. Bremen 1989 S. 36.

4 Die genannten Daten basieren weitgehend auf Germanischer Lloyd: Internationales Register 1914. Die Passagierzahlen entstammen N.N.: Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen. Teil III Kleine Küsten- und Flussfahrt. Bremen 1911.

5 Staatsarchiv Hamburg: Schiffsakte HECHT, Ord.-Nr. 13980. Lt. Erklärung behufs der Registrierung des Dampfschiffs HECHT v. 6.6.1885 betrug die Antriebsleistung 650 PSi.

6 Das Schiff, Nr. 262 v. 9.4.1885.

7 Schiffsakte. Die Eintragung erfolgte ebenfalls am 6.6.1885 in das Seeschiffregister Bremen unter Nr. 748. Da der Vormast auch eine Gaffel trug, wurde als Schiffstyp neben Raddampfer auch Gaffelschoner eingetragen.

8 Piefke, Christian: Zur Geschichte der Passagierfahrt auf der Unterweser. In: Bremisches Jahrbuch Bd. 44 Bremen 1955 S. 266.

9 https://de.wikipedia.org/wiki/Deutscher_Werkbund (30.1.2020).

10 https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6ln_Werkbundausstellung (30.1.2020).

11 Henry van der Velde (1863 – 1957) war ein bedeutender belgischer Architekt und Formgestalter.

12 Eingetragen am 32.1.1914 in das Handelsregister Köln Abt. B unter Nr. 2103.

13 Franz Brantzky (1871 – 1945) war ein deutscher Architekt, Bildhauer und Maler. Vgl. auch https://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Brantzky (30.1.2020).

14 Schiffsakte. Werfename lt. Briefkopf 1914: Heinrich Wilhelm Ritscher Schiffswerft Holz- und Eisenneubauten. Reparaturen; 1920 dann: Schiffswerft, An- und Verkauf, Neubau, Reparatur, Abbruch.

15 Seeschiffsregister Hamburg 4501.

16 Kursiver Satzabschnitt zitiert aus: Deutschland – Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatliebe 1914 (4) Nr. 9 S. 372 (Ausgabe zur Werkbund-Ausstellung); Petzet, Arnold: Heinrich Wiegand : Ein Lebensbild. Bremen 1932 S. 272 – 273.

17 Bonner Chronik vom 12.7.1914.

18 Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Hans-Jürgen Abert vom 1.2.2020. Weiterhin: Stoelzel, Albert: Ehrenrangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1914 – 18. Berlin 1930 S. 49; Gröner, Erich: Die deutschen Kriegsschiffe 1815 – 1945. Bd. 8/2 Bonn 1993 S. 423 – 424. Die dort gemachte Eignerzuordnung mit AG „Weichsel“ ist falsch.

19 Schiffsakte S. 39.

20 Schiffsakte S. 38.

21 Vgl. Abbildung z.B. in Müller, Frank u. Wolfgang Quinger: Mit Dampf und Schaufelrad auf der Oberelbe. Berlin 1988 S. 70.