

Renker, Hans

Köln-Düsseldorfer Dampfer nach 1945. Die "Letzten  
Vierzehn". Teil I



*Es war einmal ...  
Besatzungsmitglieder eines Dampfschleppers an der Dampfankerwinde eines Räderbootes*

# Köln-Düsseldorfer Dampfer nach 1945

## – Die „Letzten Vierzehn“ –

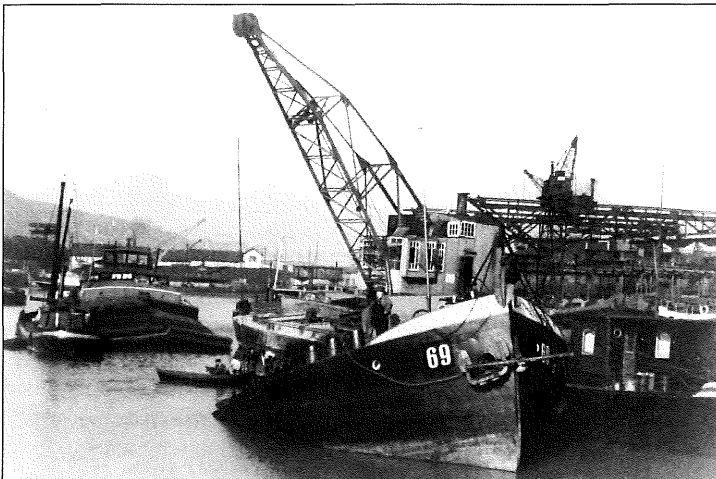
### Teil I

von Hans Renker

#### Sommer 1939

Im Sommer 1939 befand sich die Köln-Düsseldorfer auf dem Höhepunkt ihrer Entwicklung. Sie besaß 28 Schiffe; 15 Schiffe der Nederlandsche Stoomboot Reederij, mit der schon seit 1857 eine Betriebsgemeinschaft bestand, fuhren ebenfalls im Fahrplan der KD. Die Gesellschaft beschäftigte 371 Personen, davon 232 auf ihren Schiffen.

Im Grunde genommen gab es „die Köln-Düsseldorfer“ gar nicht. Es gab seit 1853 die „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt, Kölnische und Düsseldorfer Gesellschaft“, eine unter dem Druck der Konkurrenz durch die Eisenbahn entstandene Betriebsgemeinschaft der in Köln ansässigen „Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (PRDG, gegr. 1825) und der Düsseldorfer „Dampfschiffahrts-gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ (DGNM, gegr. 1838). Die beiden Gesellschaften waren 1939 noch weitgehend eigenständig; die endgültige Fusion, genauer gesagt die Übernahme der DGNM durch die PRDG, erfolgte erst 1967. Der Kölner Gesellschaft



So sah es bei Kriegsende im Oberlahnsteiner Hafen aus. Schleppschiff „**Mathias Stinnes 69**“ ist durch einen Bombentreffer mitten durch gebrochen; ein Kranschiff ist dabei, das Wrack zu entladen.

gehörten 1939 zehn Dampfer und das erst 1938 in Dienst gestellte Großmotorschiff „Köln“. Ein Schwesterschiff für die Düsseldorfer Gesellschaft war für 1939/40 geplant, der bereits erteilte Auftrag wurde aber bei Kriegsausbruch storniert. Die Düsseldorfer Gesellschaft besaß ebenfalls zehn Dampfer, und in Gemeinschaftsbesitz befanden sich weitere zwei Dampfer und fünf kleinere Motorschiffe.

Als am 8. Mai 1945 die Waffen schwiegen, stand die Reederei, wie auch ganz Deutschland, praktisch vor dem Nichts. Die meisten Schiffe lagen auf dem Grund des Rheins, in einer völlig sinnlosen Zerstörungssorgie in den letzten Kriegstagen versenkt, in der ebenso sinnlosen Hoffnung, dadurch dem siegreichen Gegner noch irgendwie schaden zu können, und alle Brücken und Hafenanlagen waren durch Bombardierung durch die Alliierten oder Sprengung durch die deutsche Wehrmacht zerstört. Fast noch schlimmer war, dass der deutsche Rhein in drei Besatzungszonen aufgeteilt war. Die britische Zone reichte von der niederländischen Grenze bis Bad Honnef, die französische von Unkel bis südlich von Kaub (rechtsrheinisch) bzw. bis zur französischen Grenze südlich von Wörth (linksrheinisch), und die amerikanische Zone begann rechtsrheinisch südlich von Kaub und reichte bis Karlsruhe. Bis zur schweizerischen Grenze war dann wieder französische Zone. Und jede Besatzungsmacht kochte ihr eigenes Süppchen: die Amerikaner waren an der Rheinschifffahrt kaum interessiert, die Engländer nur mäßig, und die Franzosen als Rheinanliegerstaat sehr stark. Ihre Rheinflotte musste nach 1940 für Deutschland fahren, wurde als Kriegsbeute behandelt, war durch Kriegseinwirkung dezimiert und in den letzten Kriegstagen ebenfalls versenkt worden und musste wieder neu aufgebaut werden – für die vom Krieg auch sonst stark gebeutelten Franzosen eine schwere Aufgabe, und natürlich versuchten sie, sich am ehemaligen Kriegsgegner ein wenig schadlos zu halten, und wenn es auch nur mit kleinlichen Schikanen war.

Im Folgenden wird überwiegend von den letzten vierzehn Dampfern der Köln-Düsseldorfer die Rede sein; Motorschiffe werden nur am Rande erwähnt. Vieles von dem, was ich hier schildere, fällt in die Zeit meiner Kindheit und Jugend (1944 bis 1963) in St. Goarshausen am Rhein. Damals gab es noch kein Fernsehen, kein Internet, keine Computer und Computerspiele; wir spielten bei schönem Wetter am Rhein, unauffällig beaufsichtigt von Spaziergängern, freundlichen, in ihren Gärten arbeitenden Nachbarn und dem Ortpolizisten, damit keiner von uns ins Wasser fiel, und dabei lernten wir natürlich auch

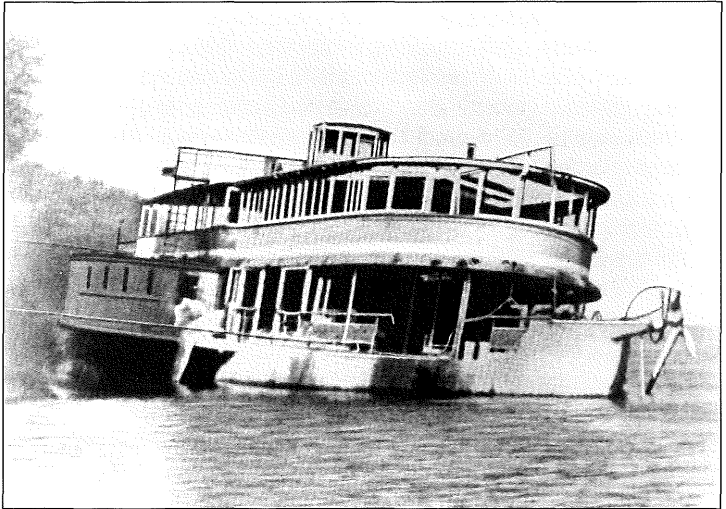
die vorbei fahrenden Schiffe kennen. In jedem Frühjahr warteten wir gespannt, welche „neuen“ Dampfer der Köln-Düsseldorfer auf dem Rhein erscheinen würden. Wir wussten damals natürlich nicht, dass es sich um teilweise sehr alte, wieder neu aufgebaute und reparierte Schiffe handelte. Wenn wir im Sommer im Rhein badeten, warteten wir immer voller Vorfreude auf das am Nachmittag zu Tal fahrende Motorschiff „Deutsches Eck“, das riesige Wellen produzierte, in die wir Knirpse uns begeistert hinein stürzten. – Lesen und schreiben lernte ich schon bevor ich in die Schule kam mit den Namen der Dampfer. Und wir erkannten schon, welcher Dampfer da kam, wenn er in Wellmich um die Kurve bog. Meine Mutter fragte dann manchmal: „Erkennt Ihr die am Rauch?“ Das allmähliche Verschwinden der Dampfer haben wir – leider – weniger deutlich wahrgenommen; dafür kamen dann ja die für uns fast noch interessanteren neuen Motorschiffe. Und auch die weniger erfreulichen Dinge jener Zeit haben wir kaum registriert – oder wir haben sie vergessen oder verdrängt.

Ich danke meiner Frau Christa für ihre Geduld mit mir, wenn ich mal wieder mit den Gedanken bei alten Rheinschiffen anstatt bei unmittelbar im Haus zu lösenden Problemen bin, sowie allen, die mir mit Informationen und Bildern geholfen haben, und denen ich nicht immer Gleiches mit Gleichem vergelten konnte. Besonders erwähnen möchte ich den leider im April 2018 verstorbenen Gunter Dexheimer, Stockstadt, und Walter Laué, St. Goarshausen, die mir wiederholt wenig bekannte Informationen und Fotos geliefert haben.

Wenn mir heute eine gute Fee drei Wünsche gestatten würde, würde ich mir als eines wünschen, mit meiner heutigen Kamera und einem Dutzend 2 GB-Speicherchips und Reserveakkus an einem schönen Sommertag des Jahres 1954 (ein Jahr, bevor das große Verschrotten der Dampfer begann!) in St. Goarshausen am Rhein sitzen und Schiffe (und Eisenbahnen und Autos) fotografieren zu dürfen. Die alten Dampfer (und Eisenbahnen und Autos) waren einfach nur schön...

### **Herbst 1945 – Schwieriger Anfang**

Erste und wichtigste Aufgabe nach Kriegsende war es, den Rhein wieder befahrbar zu machen, ihn von Wracks, Brückentrümmern, Munition und anderem weggeworfenen Kriegsmaterial zu räumen und die Häfen wieder benutzbar zu machen. Die Transportkapazität des Rheins wurde für den Wiederaufbau Deutschlands dringend benötigt, denn auch die Bahnanlagen waren gründlich zerstört worden und



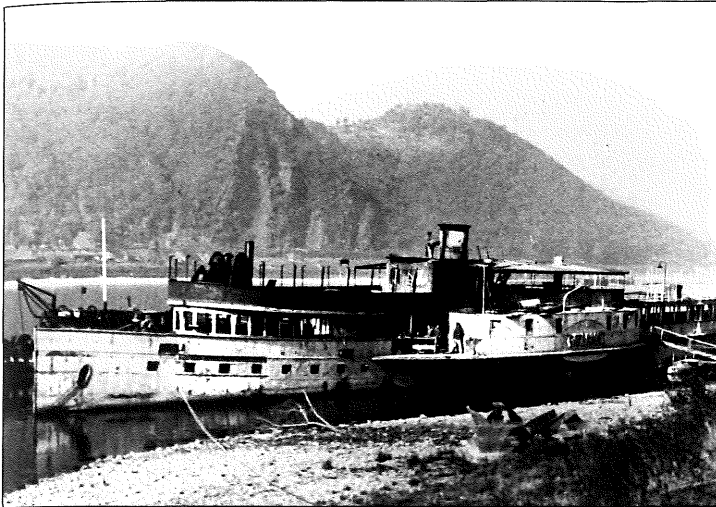
*„Goethe“ liegt  
1945 „durchge-  
pustet“ im Hafen  
von Oberwinter*

mussten erst wieder in Stand gesetzt werden. Fernlastverkehr auf den Straßen spielte damals nur eine sehr geringe Rolle, und auch die Autobahn A 61 gab es noch nicht. Für die Köln-Düsseldorfer war die vorrangige Aufgabe, Anfang Juni 1945 ihre wegen der Gefahr durch Luftangriffe in Köln ins Schloss Arenfels bei Bad Hönningen (das demnächst in der französischen Zone liegen würde!) ausgelagerte Hauptverwaltung wieder nach Köln (in der britischen Zone) zurück zu holen, wo das Verwaltungsgebäude an der Frankenwerft zwar Schäden erlitten hatte, aber dennoch wenigstens teilweise benutzbar war. Die Besatzungsmacht hatte für den Umzug vier Fahrten mit LKW genehmigt, einschließlich Entlausung bei der Einfahrt ins vom Krieg stark zerstörte Köln.

Als nächstes galt es zu klären, was mit dem Schiffsbestand passiert war.

Erstaunlicherweise hatten sechs der 28 Schiffe der Vorkriegsflotte das Kriegsende schwimmend überlebt:

Der modernste Dampfer **„Mainz“** lag, als einziger fahrfähig, im Stockstadter Altrhein in der US-Zone, mit nur geringfügigen Beschädigungen durch MG-Beschuss. Leider wurde das Schiff im März 1946 von den Amerikanern beschlagnahmt, erfreulicherweise gegen Zahlung einer bescheidenen Miete.



*„Vaterland“ liegt nach Hebung 1945 bei der Hilgers-Werft in Rheinbrohl und wartet auf ihren Wiederaufbau*

*„Hindenburg“* und *„Bismarck“* lagen ausgeplündert und reparaturbedürftig im Bad Honnefer Rheinarm in der britischen Zone.

*„Kaiser Wilhelm“* lag ausgeplündert und von Bombenexplosionen beschädigt (das nannte man damals mit Galgenhumor „durchgepus-tet“, was bedeutete, dass sämtliche Fenster, Türen und alles, was nicht niet- und nagelfest war, durch den Luftdruck der Explosionen einfach weggeflogen war) im Loreleyhafen in St. Goarshausen in der französischen Zone.

*„Elberfeld“* lag schon seit 1943 in den Niederlanden auf der Werft Smit & Zoon in Kinderdijk. Ihre Kessel waren ausgebaut, neue Kessel bestellt und schon bezahlt, aber noch nicht geliefert, und auch dieses Schiff war ausgeplündert.

*„Frauenlob“* lag, natürlich ebenfalls ausgeplündert und durchgepus-tet, im Hafen von Düsseldorf (britische Zone). – Die Aufbauten und Decks der Dampfer bestanden zu einem großen Teil aus Holz, und die Not leidende Bevölkerung brauchte dringend Heizmaterial...

Von den in Zukunft wieder in Fahrt kommenden Dampfern lag *„Va-terland“* in Neuwied (französische Zone), *„Rheinland“* in Düsseldorf-Kaiserswerth (britische Zone), *„Goethe“* in Oberwinter (frz. Zone), *„Kronprlnzessin Cecilie“* in Mannheim (US-Zone), *„Großherzog Ernst-*

Der Hafen von St. Goar bei Kriegsende. Hinten am Hafendamm liegt das Wrack von „Barbarossa“, noch im „Vorkriegs-Aussehen“. Der Wiederaufbau hat noch nicht begonnen.



Ludwig“ am Hammersteiner Werth, „Barbarossa“ im Hafen von Brohl (beide frz. Zone), „Rheingold“ bei Assmannshausen (US-Zone) und „Drachenfels“ im Hafen Duisburg-Rheinhausen (brit. Zone). Nur „Rheingold“ war durch Öffnen der Bodenventile gesunken; für „Vaterland“ war leider noch ein Rest Sprengstoff gefunden worden. Alle anderen waren mehr oder weniger stark durch Bomben- oder Artillerietreffer beschädigt worden, und auch von diesen Schiffen war alles, was nicht festgenietet, -geschraubt und -geschweißt war, geklaut oder durchgepustet worden.

Im Verlauf des Monats Juli genehmigte die Besatzungsmacht, dass KD-Bedienstete die Schiffe besichtigen und bewachen durften, womit weitere Ausplünderungen verhindert wurden und erste Aufräumarbeiten beginnen konnten. Auch wurden Passierscheine ausgestellt, so dass die zwischen Duisburg und Mannheim liegenden Schiffe ebenfalls betreten werden durften. Ansonsten initiierte die Besatzungsmacht jede Menge Papierkrieg: Entnazifizierung (zum Glück war der amtierende Direktor der KD, Dr. Hempel, nicht Mitglied der NSDAP gewesen und durfte daher verhältnismäßig unbehelligt weiter arbeiten, aber einige Großaktionäre waren Nazis gewesen, und so hatte die Besatzungsmacht ein kritisches Auge auf die Aktivitäten der KD), Enteignung von deutschem Auslandsvermögen (worunter die Nederlandsche Stoomboot Rederij fiel, die an die Reederei Akkermans übergeben wurde und danach bis zu ihrer Auflösung 1954 als

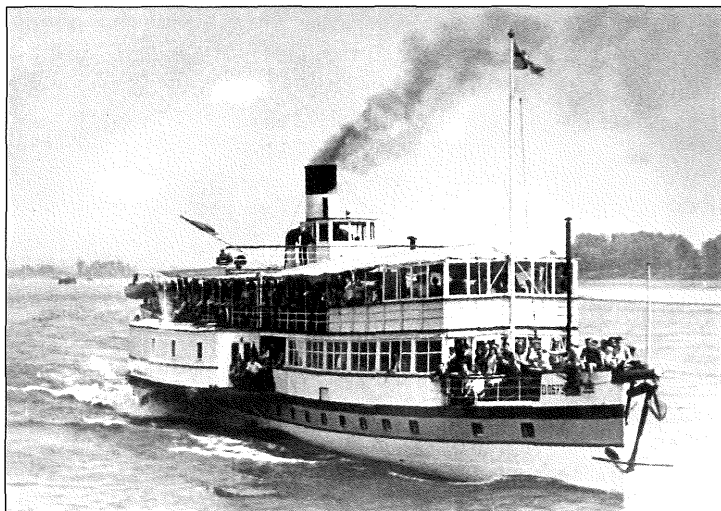
„Niederlandsche Stoomboot Rederij Akkermans“ firmierte), Anträge über den Bedarf an Kohle und Energie, alliierte Kontrolle über fast alle wirtschaftlichen Aktivitäten und dergleichen mehr. Damals stand noch der „Morgenthau-Plan“ im Raum, eine Idee des amerikanischen Finanzministers, demzufolge Deutschland völlig entindustrialisiert und auf den Stand eines Agrarlandes zurückgeführt werden sollte. In den folgenden Jahren verschwand er zum Glück nach und nach in der Schublade, als klar wurde, dass Deutschland als Agrarland überhaupt nicht in der Lage sein würde, wirtschaftlich je wieder auf eigenen Füßen zu stehen. Auch merkten die Amerikaner schnell, dass Westdeutschland als Bollwerk gegen die Expansionsgelüste der Sowjetunion gebraucht wurde

Ende September hatte man einen ersten Überblick über den Zustand der KD; dem Chef stand wieder ein Auto zur Verfügung, und auch Strom und Telefon funktionierten schon wieder, wenn auch Ferngespräche (z. B. von Köln nach Düsseldorf) beim Fernamt angemeldet werden mussten und die Vermittlung mehrere Stunden dauern konnte. Heizung, Wasser und Kanalisation funktionierten erst im Frühjahr 1946 wieder halbwegs zuverlässig.

An die in den Niederlanden liegende „Elberfeld“ war natürlich nicht heranzukommen, und auch „Kaiser Wilhelm“ wurde zunächst von den Franzosen nicht freigegeben. Auch die übrigen in der französischen Zone versenkt liegenden Schiffe mussten zunächst sich selbst überlassen werden, da sich eine gedeihliche Zusammenarbeit mit den Franzosen bezüglich der Bewachung als unmöglich erwies. In einigen Fällen war es deutschen Reedereien gelungen, ihre in der französischen Zone liegenden, in aller Eile gehobenen Schiffe nach Lorch in die amerikanische Zone abschleppen zu lassen, ehe die Franzosen einen Überblick über die in ihrer Zone liegenden Wracks bekamen, womit diese trotz späterer Proteste französischem Zugriff entzogen waren, und was ihre Instandsetzung und Inbetriebnahme wesentlich beschleunigte. Die Personendampfer der KD hatten aber leider sehr niedrige Priorität bei den Hebungen; Güterschiffe und Schleppboote hatten absoluten Vorrang.

Als erstes bekam man den Dampfer „Frauenlob“, einen 55 Jahre alten Veteranen und das zweitälteste Schiff der KD, wieder in die Hand. Zum Glück waren die Düsseldorfer Werkstätten der KD weitgehend intakt geblieben, und hier wurde „Frauenlob“ unter Einsatz aller Kräfte in Stand gesetzt. Sie war der einzige Dampfer der KD,

Als erster Dampfer kam im November 1945 der Veteran „**Frauenlob**“ wieder in Fahrt. Am Bug sind die alliierte Kontrollnummer und die aufgemalte Flagge „C“ des internationalen Signalbuchs zu erkennen. Am hinteren Oberdeck hängt das Beiboot, der sog. „Flieger“. Gut zu erkennen ist auch die Abdeckung des Oberdecks mit Planen, die bis Ende der 1950er Jahre bei allen KD-Dampfern üblich war.



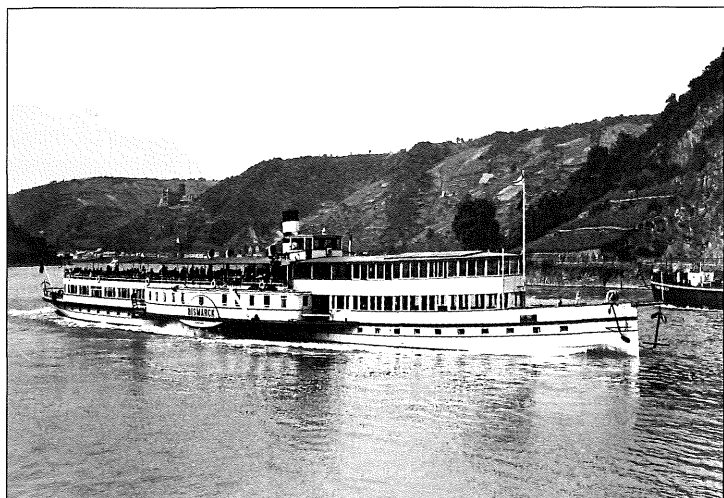
bei dem die Decksaufbauten vorn rechtwinklig gestaltet waren; alle anderen Dampfer hatten abgerundete Fronten (siehe Fotos). – Am 7. November 1945 erhielt sie von der britischen Besatzungsmacht das „Permit to Navigate“, die Betriebserlaubnis, zunächst nur für den Güterverkehr, und musste, wie alle Rheinschiffe bis 1949, am Bug die alliierte Kontrollnummer führen. An Stelle einer Nationalflagge wehte am Heck die Flagge „C“ (blau-weiß-rot-weiß-blau) des internationalen Flaggenalphabets; viele Schiffsführer verzichteten auf diese Art „Nationalflagge“, aber diese musste auch am Vorschiff aufgemalt werden. – Am 10. November machte „*Frauenlob*“ ihre erste Fahrt. Sie beförderte für die I. G. Farben (später nach Zerschlagung dieses Konzerns durch die Alliierten Bayer-Werke Leverkusen, Farbwerke Höchst und Badische Anilin- und Sodafabriken (BASF) in Ludwigshafen) Rohstoffe für die Herstellung von Seifenpulver von Uerdingen nach Leverkusen. Aber schon im Dezember war damit wieder Schluss: „*Frauenlob*“ kollidierte mit der alliierten Behelfsbrücke in Duisburg, deren Durchfahrt für Raddampfer zu knapp bemessen war. Die Engländer witterten Sabotage und stellten eine hochnotpeinliche Untersuchung an, bei der dieser Verdacht sich aber nicht bestätigte, und „*Frauenlob*“ musste zwecks Reparatur am Radkasten in die Werft. Aber inzwischen lagen auch für „*Hindenburg*“ und „*Bismarck*“ Betriebsgenehmigungen der Briten vor. „*Hindenburg*“ war bereits repariert und übernahm diese Transporte. „*Bismarck*“ war in Königswinter so weit in Stand gesetzt worden, dass sie mit eigener Kraft zwecks weiterer Instandsetzung



**„Hindenburg“**, hier in den 1930er Jahren an der Loreley auf Bergfahrt, zeigt das typische Aussehen fast aller zwischen 1900 und 1928 gebauten sog. „Doppeldeck-Salondampfer“.

nach Köln-Deutz zur Berninghaus-Werft fahren konnte. – An eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs war zunächst nicht zu denken. Die Engländer wollten dafür keine Genehmigung erteilen, und Geld hatten die Menschen auch nicht.

Da dieser Kurzstreckenbetrieb nicht einmal die Betriebskosten einfuhr, bemühte man sich Anfang 1946 um eine Genehmigung zur

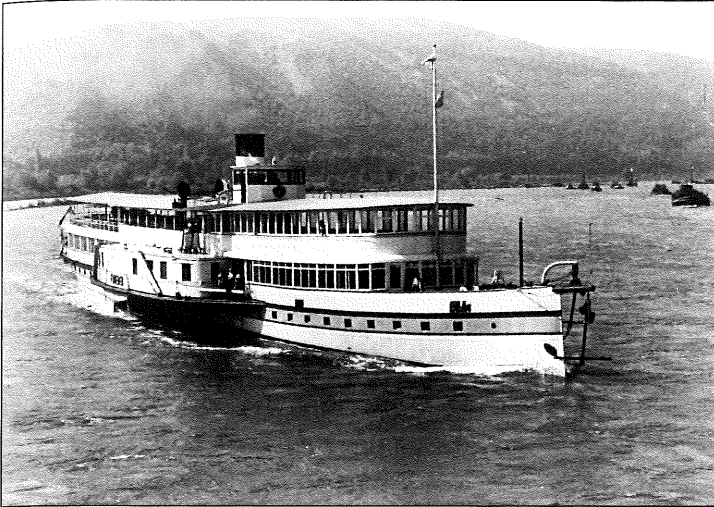


Auch **„Bismarck“** kam schon Ende 1945 wieder in Fahrt. Deutlich erkennbar ist, dass das Oberdeck vor dem Steuerstuhl schon ein festes Dach hat, dahinter aber nur mit einer Persenning abgedeckt ist, und die Verglasung des Oberdecks erstreckt sich nur über das vordere Drittel.

Aufnahme des Stückgutverkehrs zwischen den niederrheinischen Häfen und Mannheim. Wegen der unterschiedlichen Interessen der Besatzungsmächte – so erlaubten die Franzosen keinerlei Anlegen, Laden und Löschen in ihrer Zone – verliefen diese sehr zäh. Sogar der alliierte Kontrollrat in Berlin musste damit befasst werden (und es dauerte damals ohne Fax oder E-mail oft Wochen, bis ein Gesuch an den Kontrollrat in Berlin eingetroffen war und von dort – meistens abschlägig beschieden – wieder in Köln angekommen war), aber am 13. Mai 1946 durfte der Dampfer „Frauenlob“ eine Versuchsfahrt mit Gütern vom Niederrhein nach Mannheim machen, ohne Stop in der französischen Zone. Aber erst im Oktober 1946 kam es zur Aufnahme eines regelmäßigen Stückgutverkehrs zwischen Uerdingen und Wiesbaden; für die Organisation an Land sorgte die KD-eigene „Rheindienst“-Agentur, die ebenfalls allmählich wieder in Gang kam. – Erstaunlich übrigens, wie schnell der Rhein wieder von Schiffswracks und Brücken-trümmern geräumt war, und wie schnell wieder Lade- und Löschplätze benutzbar waren.

### **Erste Personenfahrten, 1946–1948**

Im Frühjahr **1946** gelang es der KD endlich, die britische Besatzungsmacht dazu zu bewegen, für ihre Zone eine Genehmigung für den Personenverkehr zu erteilen. Im Winter 1945/46 und im Frühjahr 1946 wurden die Dampfer „Hindenburg“, „Bismarck“ und „Frauenlob“ in der Düsseldorfer Werkstatt dafür wieder hergerichtet. Am 1. Mai 1946 machte „Hindenburg“ unter ihrem neuen Namen „Frieden“ die erste Fahrt mit Passagieren von Köln nach Bad Honnef. Diese Fahrten fanden zunächst nur sonntags und mittwochs statt. Der Andrang war enorm, die Fahrten waren im Voraus ausverkauft, obwohl Werbung dafür nicht stattfinden durfte! Am 24. Juni kam „Bismarck“ wieder in Fahrt; damit war es möglich, dreimal wöchentlich Fahrten von Düsseldorf bzw. Köln bis Königswinter zu veranstalten. Am 19. Mai 1946 beförderte „Frauenlob“ bei einer ihrer Güterfahrten auch erstmals Fahrgäste zwischen Wiesbaden und Rüdesheim in der amerikanischen Zone. Auch die Franzosen genehmigten erstmals eine Ausnahme: vom 12. bis 14. Juni 1946 machte „Frieden“ eine Pilgerfahrt von Köln nach Kamp-Bornhofen; in der Folgezeit wurden weitere genehmigt. Offenbar genoss die katholische Kirche bei der französischen Besatzungsmacht höheres Ansehen als britische oder gar deutsche weltliche Institutionen. – Die Zonengrenzen wurden erst im August 1948 aufgehoben; für Reisen zwischen den Zonen brauchte man einen Pass!



*„Hindenburg“ wurde Anfang 1946 umbenannt in „Frieden“. Die Verglasung des Oberdecks reicht inzwischen bis zum Steuerstuhl.*

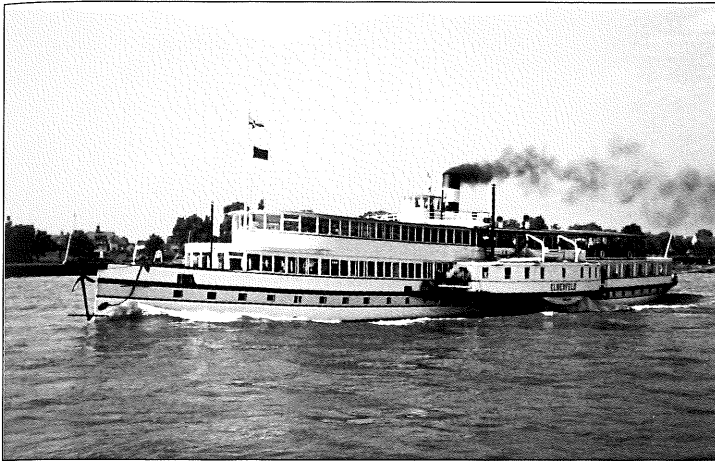
In der Saison 1946 wurden 323.000 Personen befördert. Zum Vergleich: 1939 waren es 2.608.000 gewesen, 1943 immer noch 1.736.000 (die KD galt als kriegswichtig, auch wegen des Erholungseffekts für die Bevölkerung). Aber mit den erzielten Einnahmen war die KD wieder einigermaßen flüssig; es gab keine akuten Geldsorgen mehr.

Auch ging man in diesem Jahr daran, versenkte Schiffe und Anleger zu heben. Die meisten Rheinschiffe waren durch Öffnen der Bodenventile zum Sinken gebracht worden; der wenige im Frühjahr 1945 noch vorhandene Sprengstoff wurde für die Brücken und die Hafenanlagen gebraucht. So mussten bei vielen Schiffen nur von Tauchern die Bodenventile und andere Öffnungen (bei den relativ hohen KD-Dampfern waren dies häufig glatte Durchschüsse von Artilleriegranaten, die die leicht gebauten Schiffe ohne zu detonieren durchschlagen hatten) verschlossen werden, und wenn man dann das Schiff auspumpte, schwamm es auf. Schon 1945 war so der Dampfer „*Rheingold*“ gehoben worden; allerdings konnte man ihn zunächst nicht in Fahrt bringen, da beim Sinken auf felsigem Grund bei Assmannshausen der Schiffsboden teilweise eingedrückt worden war und man warten musste, bis die Werften wieder Personenschiffe auf Helling ziehen konnten bzw. durften. Bis Ende 1946 wurden zwei weitere Dampfer, „*Drachenfels*“ und „*Vaterland*“, drei Motorschiffe und 32 Landebrücken gehoben. 1947 folgten drei weitere Dampfer, „*Rhein-*

land“, „Kronprinzessin Cecilie“ und „Stolzenfels“, 1948 noch einmal drei, „Barbarossa“, „Großherzog Ernst-Ludwig“ und „Ostmark“ (ex „Loreley“, die kaum beschädigt, aber gekentert war; beim Anheben durch zwei Hebeböcke fiel zunächst ein Kessel heraus, und bei dem Versuch, sie aufzurichten, brach sie mitten durch, womit sich eine Reparatur des 1908 gebauten Dampfers nicht mehr lohnte) sowie ein Motorschiff, und 1949 als letzter Dampfer „Goethe“. Es sollte allerdings noch einige Jahre dauern, bis diese alle wieder in Fahrt waren. Die Güterschifffahrt hatte Vorrang, Material und Geld waren knapp, und auch die Vorgaben der Besatzungsmächte waren nicht immer hilfreich. Als sich die Währungsreform abzuzeichnen begann, waren Lieferanten zunehmend weniger bereit, ihre Waren gegen die immer wertloser werdende Reichsmark abzugeben; für die Bevölkerung wurden „Amizigaretten“ zur inoffiziellen Zweitwährung. Nach der Währungsreform gab es zwar wieder genug Waren, aber zu wenig Geld; das Barvermögen der KD schrumpfte von einem Tag auf den nächsten von 1.668.000,- Reichsmark auf 114.000,- D-Mark! Auch diese Summe war damals viel Geld, aber für die anstehenden Aufgaben nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Auf die Wiederherstellung von „Ostmark“ und „Stolzenfels“ sowie des Motorschiffs „Graf Zeppelin“ wurde verzichtet; diese Schiffe waren zu schwer beschädigt, was auch bei sechs weiteren Dampfern der Vorkriegsflotte („Blücher“, „Schiller“, „Kaiserin Friedrich“, „Overstolz“, „Stahleck“ und „Stadt Düsseldorf“) und einem Motorschiff der Fall war. Die meisten dieser Schiffe wurden „abandonniert“, d. h. die KD verzichtete formell auf die Schiffe, die daraufhin auf Kosten der öffentlichen Hand oder auf Rechnung der Bergungsunternehmen gehoben und verschrottet wurden. Das gleiche Schicksal traf den schon 1938 stillgelegten, aber noch existierenden Dampfer „Lohengrin“, der während des Krieges unter anderem als schwimmendes Gefangenenlager gedient hatte.

**1947** wurden „Elberfeld“ und „Kaiser Wilhelm“ an die KD zurückgegeben. Erstere wurde, nach wie vor ohne Kessel und daher nicht fahrfähig, vorläufig der Stadt Düsseldorf zur Verfügung gestellt, die auf ihre Kosten das Schiff zum schwimmenden Hotel herrichten ließ. Hotelzimmer waren damals in den vom Krieg schwer mitgenommenen Großstädten knapp. – Die bestellten und vorab bezahlten Kessel waren zwar mittlerweile geliefert worden, aber die Holländer betrachteten sie als „Feindvermögen“ und rückten sie nicht heraus.

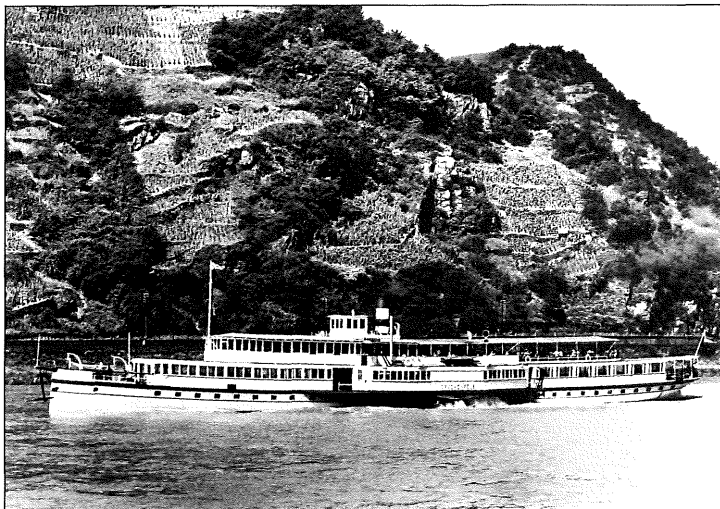


**„Elberfeld“** Ende der 1950er Jahre. Bei fast allen Dampfern liegt der „Flieger“ nun auf dem Backbord-Radkasten.

„Kaiser Wilhelm“ wurde zunächst im Düsseldorfer Hafen aufgelegt. Die Franzosen hatten ihrer Freigabe unter der Bedingung zugestimmt, dass der Dampfer nach Instandsetzung von der französischen Zone aus eingesetzt würde. Diese Bedingung wurde jedoch später durch die tatsächliche Entwicklung überholt: „Kaiser Wilhelm“ kam erst am 15. Mai 1949 wieder in Fahrt, als die Gründung der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar bevorstand, womit die französische Bedingung gegenstandslos wurde.

Ansonsten begann das Jahr 1947 mit starkem Frost und Eisgang auf dem Rhein; der Mittelrhein war von Bingen bis St. Goar völlig von Eis blockiert. Die Schifffahrt war bis Mitte März eingestellt, und natürlich ruhten damit auch alle Bergungsarbeiten. Dafür ging der Kohlenklau um. Der populäre Kölner Erzbischof Josef Kardinal Frings erteilte den Tätern sozusagen die Generalabsolution, in dem er in einer Predigt darauf hinwies, dass es in Notzeiten gerechtfertigt war, sich aus den Kohlenzügen der Besatzungsmacht (vor allem die Franzosen ließen jede Menge Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Frankreich abfahren) Heizmaterial zum Eigenverbrauch zu holen. Diese Form von Mundraub nannte der Volksmund „fringsen“. Auch der Schwarzhandel blühte. Der war natürlich von den Besatzungsmächten streng verboten, aber ohne ihn wäre überhaupt nichts mehr gegangen, und so standen Firmenchefs, auch die der KD, in jener Zeit immer mit einem Bein im Gefängnis ... Die intakten Schiffe der KD lagen als Hotelschiffe in verschiedenen Häfen, da noch immer starker Mangel an Hotelzimmern bestand.

Der nach dem Krieg älteste Dampfer, die 1888 erbaute „**Drachenfels**“, kam schon früh wieder in Fahrt. Der „**Flieger**“ hängt noch an der Steuerbordseite des Bugs.



1947 kam nur der schon 59 Jahre alte Dampfer „*Drachenfels*“ wieder in Fahrt; der Verkehr hielt sich im Rahmen des Vorjahres, und Personenverkehr blieb weiterhin auf die britische Zone zwischen Düsseldorf und dem Siebengebirge beschränkt, mit gelegentlichen Kaffeefahrten bis Bad Niederbreisig (heute Bad Breisig) in der französischen Zone, natürlich ohne dort anzulegen. Der Güterverkehr zwischen dem Niederrhein und Wiesbaden lief weiter, woran auch „*Drachenfels*“ sich tageweise beteiligte, und die französische Zone wurde nach wie vor – von den Pilgerfahrten abgesehen – nicht bedient. In der Saison 1947 wurden mit nur vier Schiffen – von denen „*Frauenlob*“ auch noch vorwiegend in der Güterfahrt eingesetzt war – schon wieder 878.000 Personen befördert. Es musste auch nicht mehr jede Fahrt einzeln genehmigt werden; stattdessen mussten alle zwei Wochen die durchgeführten Fahrten nachträglich gemeldet werden, was den Papierkrieg wesentlich verringerte. Mit den erzielten Einnahmen wurden angesichts der in der Luft liegenden Währungsreform im Winter 1947/48 weitere Schiffe und Anleger in Stand gesetzt – man flüchtete in Sachwerte.

Das Jahr der Währungsreform, **1948**, brachte größere Fortschritte. Drei „neue“ Schiffe kamen in Fahrt. Die Amerikaner gaben die „*Mainz*“ frei, anfänglich außer an Sonntagen; auch mussten ihre Fahrten von der amerikanischen Zone (Wiesbaden-Biebrich oder Rüdenheim) aus stattfinden, was gelegentlich bis Boppard ausgedehnt wurde, natürlich anfänglich immer noch ohne Stop in der französi-

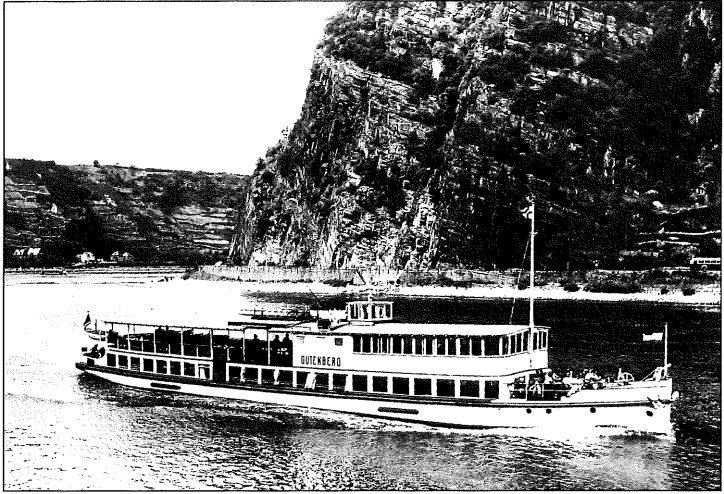
schen Zone. „*Elberfeld*“ wurde angesichts zunehmender Hotelkapazitäten in Düsseldorf nicht mehr als Hotelschiff benötigt, wurde im April nach Mainz-Gustavsburg zur MAN geschleppt und bekam dort ihre neuen Kessel, zunächst nur mietweise, da die MAN die Kessel gegen Reichsmark nicht hergeben wollte. Die endgültige Indienststellung erfolgte am 8. Juli, und nach der Währungsreform gingen die Kessel gegen harte D-Mark ins Eigentum der KD über. – Als erstes Motorschiff wurde „*Gutenberg*“ wieder in Dienst gestellt. Mit diesem relativ kleinen Schiff wurde der Verkehr von Frankfurt am Main nach Rüdeseheim, später bis St. Goar/St. Goarshausen wieder aufgenommen.

Auch in der französischen Zone durfte nach langwierigen Verhandlungen wieder Fahrgastverkehr stattfinden, allerdings musste die KD dazu eine besondere, in der französischen Zone ansässige Gesellschaft gründen, die „Mittelrheinische Personenschiffahrts-Gesellschaft m. b. H.“ mit Sitz in Mainz, die bis Ende 1951 bestand. Diese Gesellschaft verfügte über die Dampfer „*Vaterland*“, „*Kaiser Wilhelm*“, „*Großherzog Ernst-Ludwig*“ und „*Barbarossa*“, von denen allerdings noch keiner fahrbereit war. Es gelang der französischen Besatzungsmacht mühelos, dafür zu sorgen, dass in der Chefetage der KD die Freude darüber, dass nun wieder auf der gesamten Mittelrheinestrecke Personenverkehr möglich war, nicht überbordete. Fahrten zwischen den Zonen waren zunächst noch untersagt und wurden erst Mitte August 1948 genehmigt, unter gleichzeitiger Aufhebung des Passzwangs, und das Ganze kam die KD teuer zu stehen: die Rechnung für ihr Entgegenkommen, darunter ein Posten von 700.000 Reichsmark für die Instandsetzung der „*Köln*“, die nun unter dem



„**Mainz**“ fuhr nach 1945 zeitweilig für die amerikanische Besatzungsmacht und zeigte sich dabei in ihren ursprünglichen Erscheinungsbild von 1928. (Foto Carl Bellingrodt)

Das erste Motorschiff, das die KD wieder in Fahrt brachte, war der Vorkriegs-Veteran „Gutenberg“. Er verkehrte jahrelang zwischen Frankfurt/Main und St. Goar/St. Goarshausen. Anders als die neueren Motorschiffe wurde er nicht von Voith-Schneider-Propellern, sondern von normalen Schiffsschrauben angetrieben und musste deswegen bei Talfahrt zum Anlegen aufdrehen, um besser manövrierfähig zu sein. (Foto Fritz Bubenheim †, St. Goar)

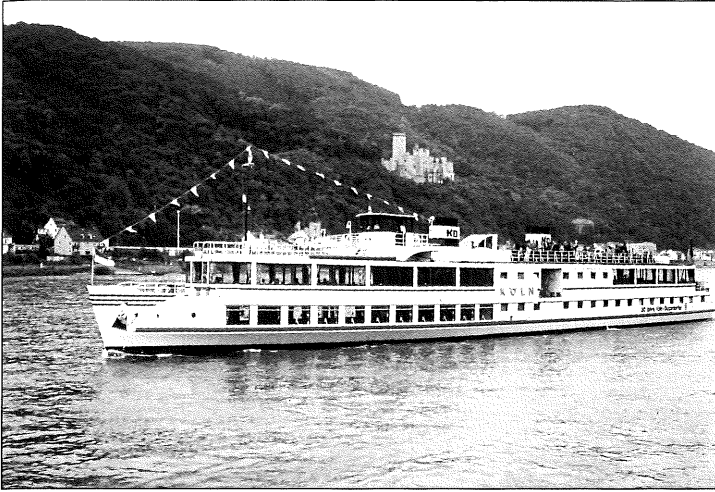


Namen „General Mangin“ als Repräsentationsschiff für den französischen Militärbefehlshaber General Koenig (der das Schiff angeblich nur zweimal benutzte) und den Hohen Kommissar François-Poncet fuhr, schickten die Franzosen erst nach der Währungsreform am 20. Juni. – Diese sorgte zwar vorübergehend durch extreme Knappheit an Bargeld für sinkende Fahrgastzahlen sowie einigen anderen Verdross, dafür wurden aber Mitte August (als die Saison für die KD schon fast vorbei war) alle noch bestehenden Verkehrsbeschränkungen zwischen den Westzonen aufgehoben, so dass die KD-Schiffe nun von Köln aus bis Neuwied, von Mainz (anstatt wie bisher von Wiesbaden) aus bis Koblenz fahren konnten. Der Andrang auf die Schiffe war enorm; sie waren meistens voll besetzt.

### **Beginnende Normalisierung, 1949–1952**

Da für **1949** eine beträchtliche Steigerung des Verkehrs zu erwarten war, wurde mit Hochdruck die Instandsetzung weiterer Dampfer voran getrieben, wofür nun auch Werften in Rheinland-Pfalz (in der französischen Zone) zur Verfügung standen, und auch Staatshilfen in Gestalt von günstigen Wiederaufbaudarlehen gab es seit Herbst 1948.

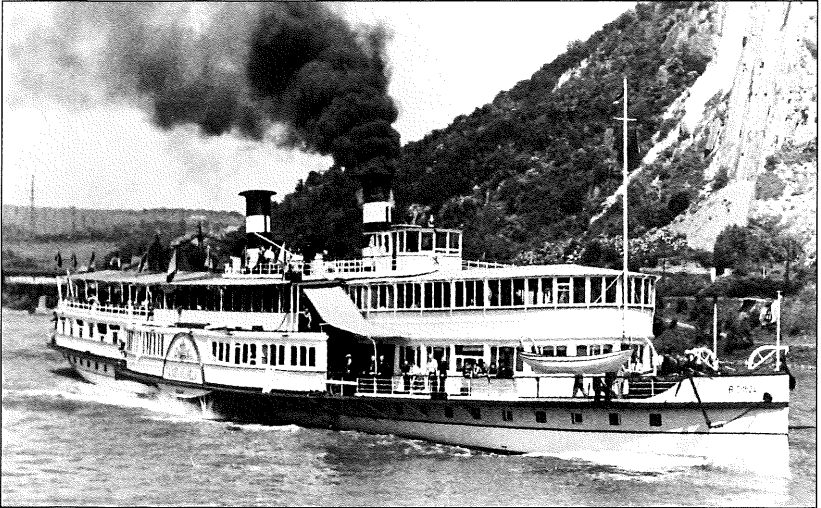
Zunächst entschloss sich die KD im Herbst 1948, den Güterverkehr endgültig einzustellen, zumal dieser kaum noch die Betriebskosten einbrachte und der Eisenbahnverkehr auf den beiden Rheinstrecken wieder in Gang gekommen war. Damit stand der Veteran „Frauenlob“



Das modernste Motorschiff der KD, „**Köln**“, rückten die Franzosen erst 1948 heraus. Hier legt das Schiff in den 1970er Jahren bergfahrend in Oberlahnstein an. (Foto Hans Renker)

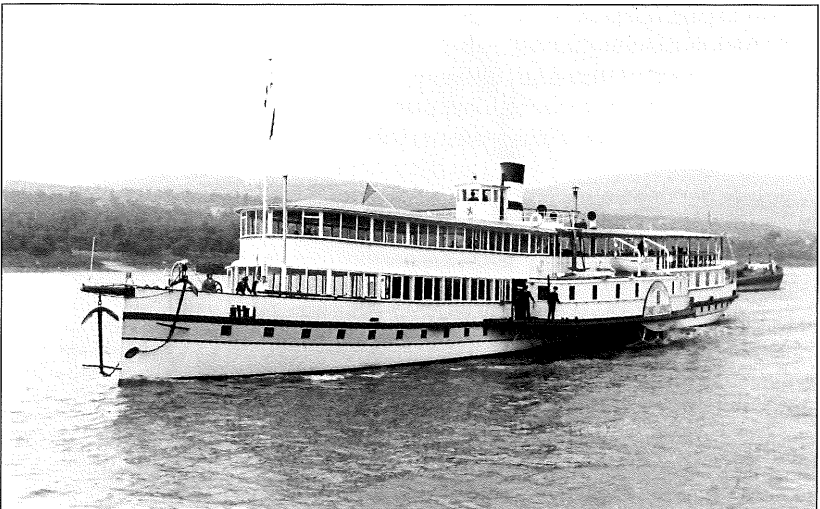
wieder uneingeschränkt für den Personenverkehr zur Verfügung. „*Vaterland*“, die nach ihrer Hebung im Hafen Brohl „geparkt“ war, wurde zur Hilgers-Werft in Rheinbrohl gebracht, „*Großherzog Ernst-Ludwig*“ zur Staatswerft (später Bachmann & Johnny) in St. Goar. „*Kaiser Wilhelm*“ wurde bei der KD-Werkstatt in Düsseldorf wieder in Stand gesetzt. Auch das Motorschiff „*Rüdesheim*“ (ex „*Albert Leo Schlager*“) wurde wieder in Dienst gestellt, litt aber anfänglich ständig unter Motorschäden. Die Instandsetzung von „*Rheingold*“ wurde bei der Ruthof-Werft in Mainz-Kastell in Angriff genommen, musste aber wegen Geldmangels zunächst unterbrochen werden, und das Schiff kam erst in der Saison 1950 wieder in Fahrt.

Während der Hauptsaison wurden zusätzlich die beiden neuesten Dampfer der Nederlandsche Stoomboot Rederij Akkermans (NSRA), „*Prins Hendrik*“ und „*Rotterdam*“, gechartert, und auch die vier modernen Motorschiffe dieser Reederei fuhren je einen Tag der Woche im KD-Fahrplan mit. Damit kam die vor dem Krieg bestehende Zusammenarbeit mit dieser Reederei allmählich wieder in Gang. Auch die NSRA hatte durch den Krieg schwer gelitten. Von den fünfzehn Schiffen ihrer Vorkriegsflotte waren nur neun nach dem Krieg wieder in Fahrt gekommen: die schon etwas betagten Dampfer „*Hollandia*“, „*Willem III*“, „*Rotterdam*“ und „*Prins Hendrik*“, (erbaut zwischen 1891 und 1907), das 1936 gebaute Motorschiff „*De Zeeuw*“ (das 1953 zum Gütermotorschiff „*Jsselland*“ umgebaut wurde) sowie die erst 1938/39 gebauten Motorschiffe „*Koningin Emma*“, „*Prins Bern-*

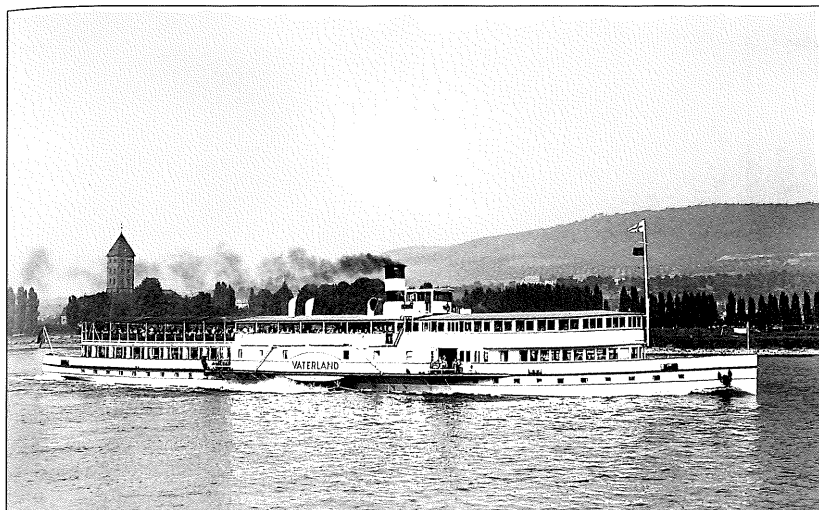


Der letzte klassische Express-Dampfer „**Kaiser Wilhelm**“ fährt bei Erpel zu Berg. Dass nur der vorderen Kamin qualmt, liegt daran, dass die hinteren Kessel stillgelegt sind, weswegen das Schiff nicht mehr voll leistungsfähig ist und, wie auch in diesem Bild an der Beflaggung erkennbar ist, vorwiegend zu Sonderfahrten eingesetzt wird.

---



„**Großherzog Ernst-Ludwig**“ kommt im Sommer 1962 kurz vor seiner Stilllegung in Braubach an den Steiger (Foto Hans Renker)

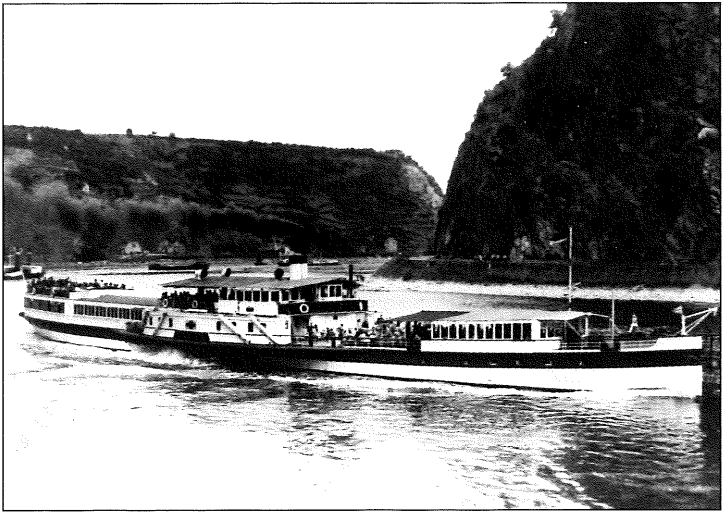
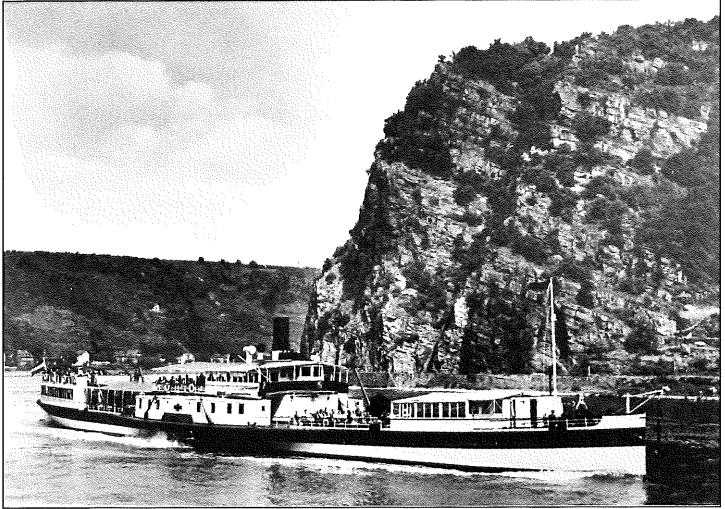


„**Vaterland**“ unterschied sich durch eine andere Heckform und Flettner-Ruder deutlich von den anderen KD-Dampfern. Hier fährt sie vor der Lahnmündung und dem Niederlahnsteiner Johanniskloster zu Berg.

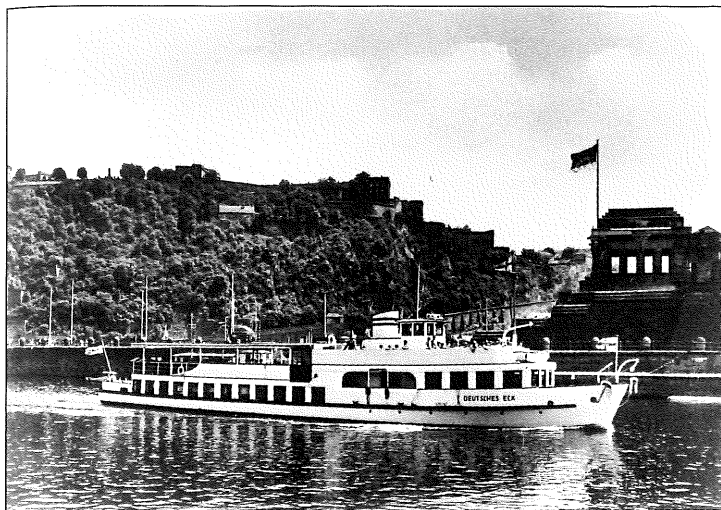


Auch die vier modernen 1938 bis 1940 gebauten NSRA-Motorschiffe waren gemischte Güter- und Personenschiffe. Hier ist „**Nassau**“ um 1950 an der Loreley unterwegs. Aus ihr wurde 1955 das KD-Motorschiff „**Koblentz**“. (Foto Fritz Bubenheim †, St. Goar)

Die NSRA-Dampfer „**Rotterdam**“ und „**Prins Hendrik**“, ursprünglich für gemischten Güter- und Personenverkehr gebaut, fuhren schon 1948 wieder im Fahrplan der Köln-Düsseldorfer und wurden schließlich zusammen mit zwei älteren Dampfern und vier modernen Motorschiffen von der KD angekauft. (Fotos Fritz Bubenheim †, St. Goar)



hard“, „Nassau“ und „Oranje“. Letztere, kombinierte Personen- und Güterboote, waren während des Krieges von der deutschen Wehrmacht beschlagnahmt. Den modernsten Dampfer der NSRA, die 1928 erbaute „Juliana“, hatte die Wehrmacht Ende 1944 im Nordseekanal bei IJmuiden mit Beton gefüllt als Blockschiff versenkt. Das Wrack hatten die Engländer im Mai 1945 gesprengt, um den Kanal möglichst schnell wieder befahrbar zu machen, so dass von „Juliana“



*Das Motorschiff  
„Deutsches Eck“  
war schon vor  
dem Krieg für die  
KD gefahren und  
fand sich bald  
wieder in deren  
Fahrplan wieder.*

nicht einmal genug zum Verschrotten übrig geblieben war. Verständlich, dass die Holländer immer noch etwas angefressen waren. – Auch das der Koblenzer Motorschiffahrts-Genossenschaft gehörende Motorschiff „Deutsches Eck“, das schon vor dem Krieg von der KD gechartert worden war, fuhr in dieser Saison wieder für die KD und wurde schließlich 1972 angekauft. Damit waren nun vierzehn Schiffe in regelmäßigem Einsatz.

Im April 1949, am Gründonnerstag, kam auch endlich der modernste Dampfer, „Mainz“, wieder uneingeschränkt für die KD in Fahrt. Mit diesem Schiff wurden, zusammen mit „Bismarck“, wieder durchgehende Schnellfahrten zwischen Mainz und Köln in den Fahrplan aufgenommen. Bergfahrend dauerten diese fast vierzehn Stunden (laut Fahrplan 1958 ab Köln 6.30 Uhr, an Mainz 20.20 Uhr), talfahrend etwas mehr als neun (ab Mainz 9.45 Uhr, an Köln 19.00 Uhr). Zwar hatte man damals noch mehr Zeit als heute, aber sicherlich fuhren nur wenige Fahrgäste über die gesamte Strecke. Im Fahrplan 1958 sind auch wieder Expressfahrten verzeichnet; diese dauerten bergfahrend etwas mehr als elf Stunden, talfahrend etwas mehr als acht, und bei diesen wurden nur Bonn, Königswinter, Koblenz, Assmannshausen, Bingen, Rüdesheim und Wiesbaden-Biebrich angefahren. In der Hauptsaison kam es (und kommt es bis heute) bei schönem Wetter oft zu satten Verspätungen, weil sich an den Anlegestellen Menschenmassen drängten und die Schiffe zum Aus- und Einsteigen der Passagiere länger still liegen mussten. – Die durchgehenden

Schnellfahrten zwischen Köln und Mainz wurden erst zum Ende der Saison 1987 eingestellt; das Tragflügelboot „*Rheinpfeil*“ brauchte für die Strecke Köln-Mainz und zurück nur gut neun Stunden!

Es gab auch Rückschläge. Ein Kesselschaden auf „*Frauenlob*“ während einer Probefahrt kostete zwei Besatzungsmitgliedern und einem Werftingenieur das Leben, und eine lange Niedrigwasserphase machte der Rheinschifffahrt schwer zu schaffen: die Güterschiffe konnten nur zu einem Drittel ihrer Kapazität beladen werden, die KD konnte viele Anleger nicht anfahren, die Fahrzeiten mussten verlängert werden. Trotzdem wurden 1.348.000 Fahrgäste befördert, nur unwesentlich weniger als in der völlig verregneten Saison 2012! – Die Kölner Werft Ewald Berninghaus begann mit dem Wiederaufbau der „*Kronprinzessin Cecillie*“, und in St. Goar waren „*Barbarossa*“ und „*Großherzog Ernst-Ludwig*“ in Arbeit, finanziert durch weitere Darlehen des noch jungen Landes Rheinland-Pfalz.

Am Wiederaufbau eines Schiffs, aber auch an Großreparaturen oder Umbauten waren damals oft mehrere Werften beteiligt. So besaß z. B. die heute nicht mehr existierende Werft in St. Goar keine Helling, die groß genug war, um einen KD-Dampfer aufs Trockene zu ziehen (kleinere Schiffe konnten mit einem werfteigenen Hebebock an Land gesetzt werden), so dass diese Werft meist nur Umbau-, Ausrüstungs- und Restarbeiten durchführte, während Arbeiten am Schiffsrumpf bei großen Werften wie Berninghaus, Hilgers oder Ruthof erledigt wur-

„*Cecillie*“ wurde beim Wiederaufbau umgestaltet: das Vorschiff wurde um 5 Meter verlängert, der vordere Teil des Oberdecks wurde zum Freideck, das Oberdeck bekam ein festes Dach, und die Verglasung des Oberdecks wurde bis auf die Höhe des Steuerstuhls herumgezogen.

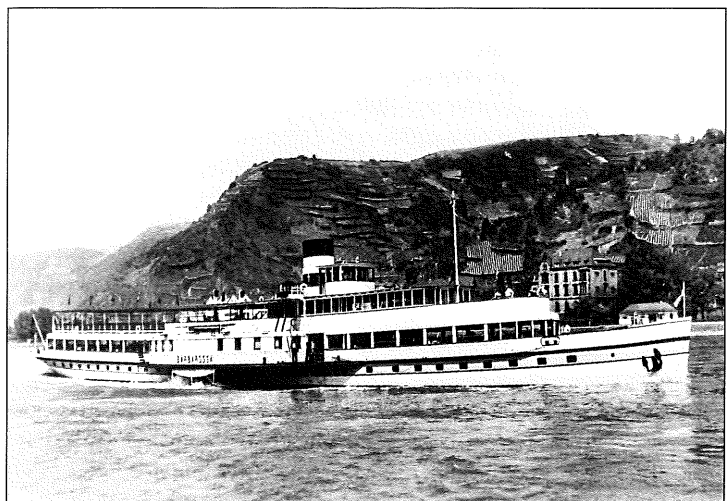




In St. Goar hat der Wiederaufbau von „**Barbarossa**“ begonnen. Das Vorschiff ist bereits verlängert, und das Hauptdeck hat schon sein endgültiges Aussehen (vgl. die beiden folgenden Bilder)

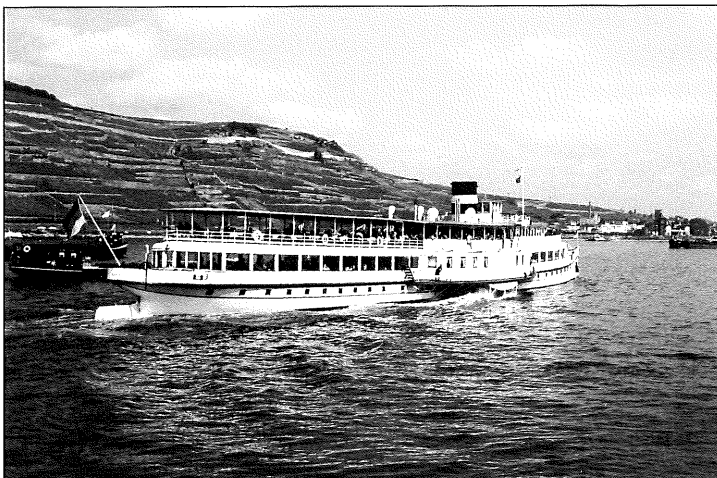
den. Andererseits herrschte bei diesen Werften enormer Andrang von Seiten der Güterschifffahrt, so dass sie Arbeiten über der Wasserlinie gerne an kleinere Betriebe abtraten.

Mit Inkrafttreten des Hauptfahrplans an Pfingsten 1949 waren acht Dampfer und zwei Motorschiffe in Fahrt, im Juli folgte ein weiterer Dampfer („*Frauenlob*“ nach Reparatur des Kesselschadens). Dazu



„**Barbarossa**“ kommt Mitte der 1950er Jahre in St. Goar an den Steiger.

„*Barbarossa*“  
bergfahrend  
unterhalb von  
Rüdesheim  
(Foto Detlev  
Luckmann †)



kamen sieben gecharterte Schiffe (sechs von der NSRA und das Koblenzer M.S. „*Deutsches Eck*“). Die erfolgreiche Saison endete am 16. Oktober; die finanzielle Situation der Gesellschaft war zwar nicht rosig, aber man lebte auch nicht länger von der Hand in den Mund.

In die Saison **1950** ging die KD mit drei „neuen“ Dampfern: „*Barbarossa*“ (Schnelldampfer), „*Rheingold*“ (beide in St. Goar endausgerüstet) und „*Kronprinzessin Cecilie*“ (bei Ewald Berninghaus in Köln-Deutz wieder aufgebaut; bei der Wiederindienststellung wurde der Name auf „*Cecilie*“ verkürzt). Damit zählte die Flotte vierzehn Schiffe. Die niederländischen Dampfer fuhren 1950 wieder im eigenen Fahrplan, nachdem bei Verhandlungen zwischen der KD und der NSRA Ende 1949 zu unterschiedliche Vorstellungen hinsichtlich der weiteren Zusammenarbeit zu Tage getreten waren; die Wunden des Krieges waren noch nicht verheilt. Das Motorschiff „*Deutsches Eck*“ blieb aber weiter bei der KD im Einsatz. Auch die Agenturen in den Rheinorten waren weitgehend wieder in Ordnung gebracht. Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Vorjahr führten die Rheinschiffe nun die neue Flagge schwarz-rot-gold, und die Zeit der alliierten Kontrollnummern und der aufgemalten Flagge „C“ am Bug war schon fast ein Jahr lang vorbei.

Von Havarien blieb die KD auch weiterhin nicht verschont: Am 17. 8. 1950 brach auf dem Dampfer „*Drachenfels*“ bergfahrend bei Kestert beim Überholen eines Schleppzugs die Ruderkette, das Schiff

fiel quer und wäre beinahe mit der Schleppboot *Jos. Schürmann 12* „*Fritz Huppert*“ kollidiert. Diese wich aus und geriet dabei auf Grund. Nach Reparatur der Steuerkette konnte „*Drachenfels*“ nach etwa einer Stunde weiter fahren; der Schleppzug hing etwas länger fest, da er erst seine verhedderten Schleppstränge sortieren und dazu einen weiteren Schlepper zur Hilfe herbei holen musste.

Ebenfalls 1950 brannte auf „*Frauenlob*“ das Vorschiff teilweise aus; ein Besatzungsmitglied starb einen Tag später an seinen schweren Verletzungen.

„*Elberfeld*“ erlitt bei einem Unwetter bei Bingen schwere Schäden am Oberdeck; die Abdeckung flog weg, und mehrere Fahrgäste wurden durch umher fliegende Glassplitter verletzt.

Auch „*Cecilie*“ wurde fast zur gleichen Zeit bei einem Unwetter bei Andernach beschädigt; auch bei ihr wurde das Dach über dem hinteren Oberdeck weggerissen. Nur ein Jahr später kollidierte der gleiche Dampfer bergfahrend bei Kaub mit dem Schleppschiff *Harpen 34*, das im Schlepp der Schraubenboot *Mainkette 10* zu Tal unterwegs war. Beide Schiffe wurden leck geschlagen. „*Cecilie*“ schaffte es bis zur Anlegestelle in Kaub und übergab dort ihre Passagiere an „*Mainz*“. Das beschädigte Schleppschiff konnte unterhalb der Pfalz auf Grund gesetzt werden.

Zum Glück verliefen all diese Zwischenfälle glimpflich, es gab nur wenige Verletzte, und die beteiligten Schiffe waren schnell wieder repariert. Erstaunlich übrigens, wie schnell Rheinschiffe nach Havarien wieder in Fahrt kamen. Gerade Raddampfer wurden immer wieder durch Kollisionen im Bereich der Radkästen sehr schwer beschädigt, aber die Wiederherstellung dauerte selten länger als ein paar Wochen, was für die stabile und einfache Bauweise dieser Dampfer spricht.

**1951** bekam die Flotte der KD weiteren Zuwachs durch den Dampfer „*Rheinland*“, der bei der Berninghaus-Werft in Stand gesetzt wurde und als Schnellschiff zum Einsatz kam, und das Motorschiff „*Beethoven*“, dessen Instandsetzung sich Berninghaus (Unterwasserschiff) und Ruthof (Aufbauten) teilen, und die sich wegen Materialengpässen sehr in die Länge gezogen hatte. Auch der vor dem Krieg bestehende Chartervertrag mit der NSRA wurde erneuert, womit das Kriegsbeil zwischen den beiden Gesellschaften per Handschlag zwischen dem

Vorstandsvorsitzenden der PRDG Hugo Stinnes (den die Amerikaner beim Stinnes-Konzern ausgebootet und durch Heinz P. Kemper ersetzt hatten, und auch der saß im Aufsichtsrat der PRDG) und dem NSRA-Chef D. L. J. Akkermans endgültig begraben wurde, und deren vier Dampfer und vier moderne Motorschiffe, allesamt kombinierte Güter- und Personenschiffe, im Fahrplan der KD mitführen. Die beiden ältesten Dampfer, „Hollandia“ und „Willem III“, wurden allerdings schon Ende der Saison 1951 stillgelegt. Befördert wurden 1.807.000 Personen. – Zugute kamen der KD in diesem Jahr die wegen des Korea-Krieges steigenden Schrottpreise: die Verschrottung des Dampfers „Stolzenfels“ und zweier Motorschiffe spülte dringend benötigtes Geld in die Kasse.

In diesem Jahr befuhr die KD mit sechzehn eigenen und neun gecharterten Schiffen (acht der NSRA und MS „Deutsches Eck“) den Rhein wieder, wie schon vor dem Krieg von Emmerich bis Karlsruhe und Frankfurt/Main. Der Schwerpunkt des Verkehrs lag allerdings zwischen Köln und Mainz. Der Oberrheinverkehr mit MS „Baden“ (ex „Beethoven“) wurde zum Ende der Saison 1964 endgültig eingestellt, der Niederrheinverkehr – der zuletzt nur noch von Köln bis Düsseldorf lief – sogar erst 1982. Dafür wurde seit 1959 mit MS „Deutsches Eck“ und der Ende 1957 angekauften „Saarbrücken“ (ex „Frankfurt“), später mit „Luxembourg“ (ex „Baden“, ex „Beethoven“) auch die Mosel befahren, anfänglich bis Trier (wer die gesamte Strecke mit dem



**„Rheinland“**  
unterhalb von  
Filsen auf Berg-  
fahrt (Foto Hans  
Renker)

Schiff zurücklegen wollte, musste in Bernkastel-Kues übernachten), heute nur noch bis Cochem.

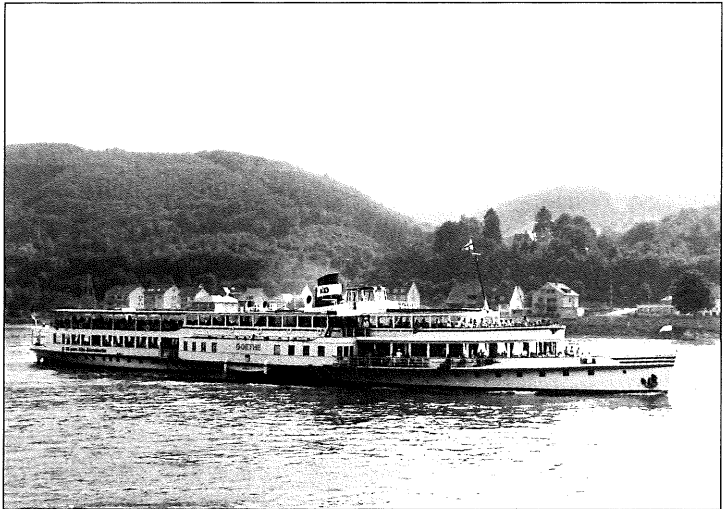
**1952** fand der Wiederaufbau der Köln-Düsseldorfer seinen Abschluss mit der Wiederherstellung des Dampfers „Goethe“. Dessen Wiederaufbau bei der Ruthof-Werft in Mainz-Kastell erwies sich als sehr aufwändig und langwierig, so dass der Dampfer erst zur Saison 1953 wieder in Fahrt kam. Das völlig zerstörte Hinterschiff musste abgewrackt werden. Man hatte gehofft, zum Wiederaufbau das Hinterschiff von „Ostmark“ verwenden zu können, aber das klappte aus technischen Gründen nicht, und so musste „Goethe“ zu einem beträchtlichen Teil praktisch neu gebaut werden, wobei auch das Vorschiff verlängert wurde. Wenig bekannt ist, dass die Werft damals hinter den Radkästen in Höhe der Wasserlinie zwei Stabilisierungswülste anbaute, die verhindern sollten, dass das Schiff in engen Kurven des Rheins und wenn sich die Fahrgäste bei Sehenswürdigkeiten wie der Loreley alle nach einer Seite drängten zu viel Schlagseite bekam. Alles in allem wurden rund 1,25 Millionen DM verbaut.

Ein maroder Kessel von „Drachenfels“ wurde durch einen bei der Verschrottung von „Stolzenfels“ geretteten ersetzt. Man war damals sparsam: wenn ein Schiff verschrottet wurde, wurde alles, was noch brauchbar war, vorher ausgebaut und als Ersatzteilreserve eingelagert oder separat verkauft. Im Falle von Dampfern waren dies in ers-



*„Goethe“ fährt kurz nach Indienststellung 1953 in Koblenz-Pfaffendorf zu Berg. Von der ursprünglichen „Goethe“ sind nur das Mittelteil, die Dampfmaschine und der Name übrig geblieben. Alles andere ist neu.*

Schon vor der „Pop-Bemalung“ gab es Versuche, die Farbgebung der KD-Schiffe etwas aufzupeppen. Hier ist „Goethe“ um 1970 mit roten Streifen, aber ohne den gelben Streifen am Rumpf, bei Oberlahnstein talfahrend unterwegs. (Foto Peter Stumm)



ter Linie Maschinenteile, Kessel, Schaufelräder und Zubehör wie Anker- und (bei Schleppbooten) Schleppstrangwinden, Strangklemmen u.s.w.

Auch gaben die Franzosen endlich das Motorschiff „Köln“ zurück. Nach Instandsetzung ersetzte es „Bismarck“ als Schnellschiff auf der Strecke Köln-Mainz.

1952 beschäftigte die KD wieder 283 Personen, davon 212 fahrendes Personal. „Jobhopping“ war damals selten – die 16 Kapitäne hatten ein Dienstalalter von im Durchschnitt 41 Jahren! Vorsitzender des Vorstands der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt war nach wie vor Dr. Walter Hempel (seit 1939); im Aufsichtsrat der PRDG saßen u. a. Hugo Stinnes (Vorsitzender; Mitglied seit 1924), Paul Boeddinghaus (stellv. Vorsitzender), Otto Henkell und Heinz P. Kemper, der hauptberuflich damit beschäftigt war, den seit Mitte der 1920er Jahre einem amerikanischen Trust gehörenden Stinnes-Konzern wieder auf die Beine zu stellen und in deutschen Besitz zurück zu führen; dabei half ihm der kurze Draht zu dem Chef der Deutschen Bank Hermann Josef Abs. Im Aufsichtsrat der DGNM saßen Paul Boeddinghaus (Vorsitzender; Mitglied seit 1922), Hugo Stinnes (stellv. Vorsitzender), Otto Henkell und Hermann Josef Abs, der später als Chef der Deutschen Bank und Berater des ersten Bundeskanzlers Dr. Konrad Adenauer bekannt werden sollte und der 1957 ein Bankenkonsortium

zusammenbrachte, das von den Amerikanern den Stinnes-Konzern übernahm. Häufung von Aufsichtsratsmandaten gab es offenbar schon vor 60 Jahren ...

### **1953 – Die „Letzten Vierzehn“ fahren wieder**

In der Saison 1953 waren vierzehn Dampfer und vier Motorschiffe in Fahrt, die Zahl der beförderten Fahrgäste stieg auf über zwei Millionen. In diesem Jahr feierte die KD das hundertjährige Bestehen der Betriebsgemeinschaft, und am 9. Mai waren „Goethe“ und „Köln“ aus diesem Anlass Festschiffe bei einer feierlichen Sonderfahrt.

Beim Wiederaufbau der Dampfer hatte man zum Teil beträchtliche bauliche Veränderungen durchgeführt. Die meisten hatten über dem Oberdeck von vorn bis hinten feste Dächer erhalten anstatt der bis dato üblichen Persenningen, die bei schönem Wetter zurückgerollt werden konnten (aber, wie schon erwähnt, bei Unwettern auch immer mal wieder wegflogen) und im Winter abgeschlagen und eingelagert werden mussten, und die Oberdecks wurden nach und nach bis hinter die Radkästen verglast. „Rheinland“, „Goethe“, „Cecilie“ und „Barbarossa“ waren am Bug um bis zu fünf Meter verlängert worden und hatten über dem vorderen Decksalon Freidecks erhalten (später wurden „Mainz“, „Bismarck“, „Drachenfels“ und „Vaterland“ ebenso umgebaut), und alle Dampfer hatten verbesserte Inneneinrichtungen und unter Deck einige Ruhekabinen erhalten. „Rheinland“ und „Goethe“ hatten stromlinienförmige Aufbauten; später erhielten „Mainz“, „Bismarck“ und „Vaterland“ stromlinienförmige Schornsteine.

Das Beiboot, im Rhein-Jargon „Flieger“ genannt, hing bei den meisten KD-Dampfern ursprünglich an der Steuerbordseite des Bugs. Lediglich bei den drei zuletzt gebauten war es von Anfang an auf dem Backbord-Radkasten aufgestellt, und dorthin wanderte es bei den anderen Dampfern im Lauf der Zeit ebenfalls, bei einigen erst beim Wiederaufbau nach 1945. Nur bei „Drachenfels“ und „Kaiser Wilhelm“ blieb es bis zum Ende am Bug, und bei „Frauenlob“ hing es an der Steuerbordseite des Oberdecks hinter dem Radkasten, wurde aber noch kurz vor der Stilllegung ebenfalls auf den Backbord-Radkasten versetzt. – Wer sich darüber wundert, dass für 2000 Passagiere nur ein einziges Beiboot vorhanden war, der möge bedenken, dass im Fall einer Havarie auf dem Rhein das Ufer immer in Reichweite ist, und der Rhein ist nur an wenigen Stellen (z. B. an der Loreley) so tief, dass ein Schiff bei einem Untergang komplett unter Wasser ver-

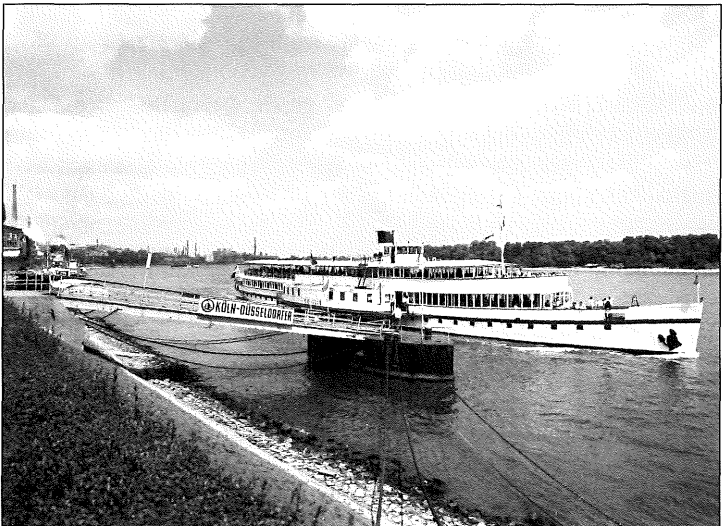
schwinden würde. Bei Rheinschiffen waren die Beiboote eigentlich nur dazu da, dass man, wenn das Schiff auf dem Strom geankert hatte, zum Einkaufen oder Besuch einer Schifferkneipe an Land konnte.

Werfen wir einen Blick auf einige Details der „letzten Vierzehn“ von 1953. Die Breite ist immer über die Radkästen angegeben, der Tiefgang ist immer der höchste bei maximaler Beladung; bei „wieder in Fahrt“ ist, soweit bekannt, das Datum der offiziellen Wiederindienststellung nach 1945 angegeben:

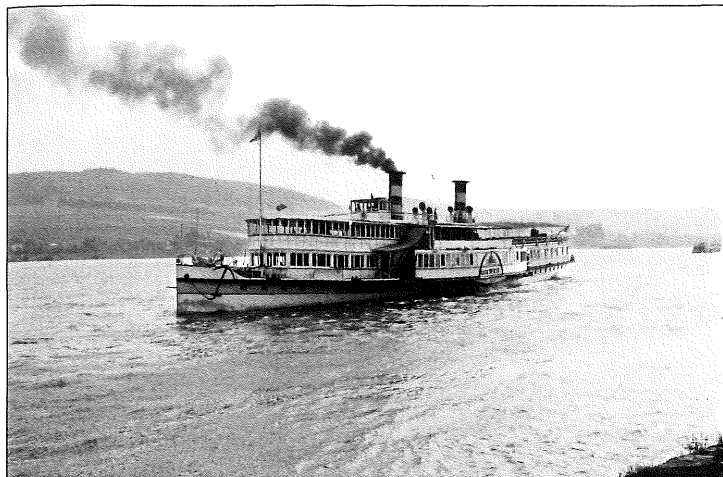
**„Mainz“** (Schnellschiff), erbaut 1928/29 bei Christof Ruthof in Mainz-Kastell für die DGNM in Düsseldorf, Bau-Nr. 1000, L 83,62 m, B 16,20, T 1,46 m, 2.680 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 900 PSI, Heißdampf, 2 Kessel 12,5 bar. Seit 14. 4. 1949 wieder ohne Einschränkung für die KD in Fahrt.

**„Vaterland“** (Schnellschiff), erbaut 1925/26 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die PRDG in Köln; Bau-Nr. 905, L 79,03 m, B 15,60 m, T 1,54 m, 2.250 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 720 PSI, Heißdampf, 2 Kessel 10,5 bar. Seit 6. 5. 1949 wieder in Fahrt.

**„Rheinland“** (Schnellschiff), erbaut 1925/26 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 900, L 81,32 m, B 15,66 m,



**„Cecilie“** kommt kurz vor ihrer Stilllegung in Wesseling an den Steiger.



**„Kaiser Wilhelm“**  
(Foto Detlev  
Luckmann †)

T 1,45 m, 2.300 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 720 PSi, Heißdampf, 2 Kessel 10,5 bar. Seit 28. 6. 1951 wieder in Fahrt.

**„Frieden“** (ex „Hindenburg“), erbaut 1915/16 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die PRDG, Bau-Nr. 764, L 77,8 m, B 15,67 m, T 1,40 m, 2.500 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 750 PSi, Nassdampf, 2 Kessel 9,0 bar. Seit 15. 11. 1945 wieder in Fahrt (Datum des „Permit to Navigate“).

**„Bismarck“**, erbaut 1913/14 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 720, L 78 m, B 15,70 m, T 1,35 m, 2.500 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 720 PSi, Heißdampf, 2 Kessel 9,0 bar. Seit 24. 6. 1946 wieder in Fahrt.

**„Goethe“** (Schnellschiff), erbaut 1912/13 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die PRDG, Bau-Nr. 709, L 83,40 m, B 15,70 m, T 1,35 m, 2.400 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 700 PSi, Heißdampf, 2 Kessel 9 bar. Seit 4. 5. 1953 wieder in Fahrt.

**„Kaiser Wilhelm“**, erbaut 1911/12 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 677, L 82,30 m, B 16 m, T 1,50 m, 2.290 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 1.250 PSi, Heißdampf, 4 Dürr-Wasserrohrkessel, 9,5 bar. – Dieser war der letzte einer Reihe von besonders luxuriösen Zweischornstein-Schnell- bzw. Expressdampfern der KD, von denen bis zum Ersten

Weltkrieg immer vier, danach nur noch zwei in Fahrt waren. Die Wasserrohrkessel waren sehr empfindlich (und wurden deswegen nur selten in Rheindampfer eingebaut), kriegsbedingt abgenutzt, und nur die beiden vorderen Kessel waren wieder in Stand gesetzt worden, weswegen immer nur der vordere Schornstein des Dampfers qualmte. Auch war dieser Dampfer der einzige Dreideck-Dampfer der KD: zwischen den Schornsteinen befand sich ein Sonnendeck. Das nach dem Krieg verschrottete sehr ähnliche Schwesterschiff „*Blücher*“ hatte dieses Sonnendeck seltsamerweise nicht. – Seit 15. 5. 1949 wieder in Fahrt.

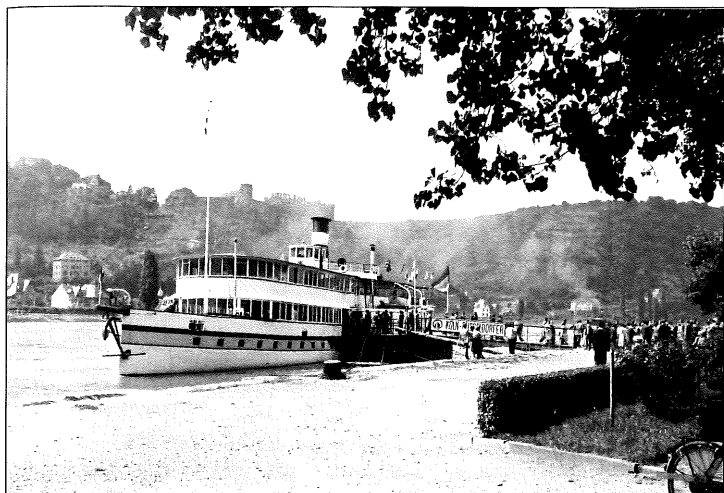
„**Cecilie**“ (ex „*Kronprinzessin Cecilie*“), erbaut 1909/10 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die PRDG, Bau-Nr. 625, L 77,80 m, B 15,70 m, T 1,48 m, 2.300 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 700 PSI, Nassdampf, 2 Kessel 9,0 bar. – „*Cecilie*“ war der erste Dampfer der PRDG, der bei Gebr. Sachsenberg – und nicht bei Smit & Zoon in Kinderdijk – gebaut wurde. Seit 27. 5. 1950 wieder in Fahrt.

„**Großherzog Ernst-Ludwig**“, erbaut 1905/06 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 553, L 75,50 m, B 15,75 m, T 1,50 m, 2.000 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 720 PSI, Nassdampf, 2 Kessel 9,0 bar. Seit 6. 5. 1949 wieder in Fahrt.

„**Elberfeld**“, erbaut 1904/05 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 536, L 73 m, B 15,75 m, T 1,50 m, 2.300 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 720 PSI, Nassdampf, 2 Kessel 8,5 bar. Seit 8. 7. 1948 wieder in Fahrt.

„**Barbarossa**“ (Schnellschiff), erbaut 1902/03 bei L. Smit & Zoon, Kinderdijk, NL, für die PRDG; Bau-Nr. 663, L 77 m, B 14,57 m, T 1,56 m, 1.825 Pers., Dreizylinder-Dreifach-Expansions-Maschine von Diepenveen, Lels & Smit, Kinderdijk ; 875 PSI, Heißdampf, 2 Dürr-Wasserrohrkessel 10,5 bar. – Die PRDG ließ bis 1905 alle ihre Dampfer bei Smit & Zoon in Kinderdijk bauen. „*Barbarossa*“ war der letzte Überlebende der Kinderdijk-Dampfer der PRDG, was letztlich zu ihrer relativ frühen Ausmusterung führte. Seit 25. 6. 1950 wieder in Fahrt.

„**Rheingold**“, erbaut 1901/02 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz für die DGNM, Bau-Nr. 483, L 73,50 m, B 15,20 m, T 1,47 m, 2.000 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von der Bauwerft, 750 PSI, Nassdampf, 2 Kessel 9 bar. Seit 12. 5. 1950 wieder in Fahrt.



**„Rheingold“** am Steiger in St. Goarshausen (Foto Heinz Nassau †, Stadtarchiv St. Goarshausen)

**„Frauenlob“**, erbaut 1889/90 bei Ewald Berninghaus, Duisburg, für die DGNM, Bau-Nr. nicht bekannt; L 68,60 m, B 14,70 m, T 1,50 m, 1.900 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von Escher-Wysss, 650 PSI, Zürich; Nassdampf, 2 Kessel 7,5 bar. Seit 10. 11. 1945 wieder in Fahrt.

**„Drachenfels“**, erbaut 1887/88 bei Ewald Berninghaus in Duisburg für die DGNM, Bau-Nr. nicht bekannt; L 74,10 m, B 14,10 m, T 1,50 m, 1.600 Personen, Zweizylinder-Verbundmaschine von Escher-Wysss, 550 PSI, Zürich; Nassdampf, 1 Kessel 7,5 bar. Seit Anfang Juni 1947 wieder in Fahrt.

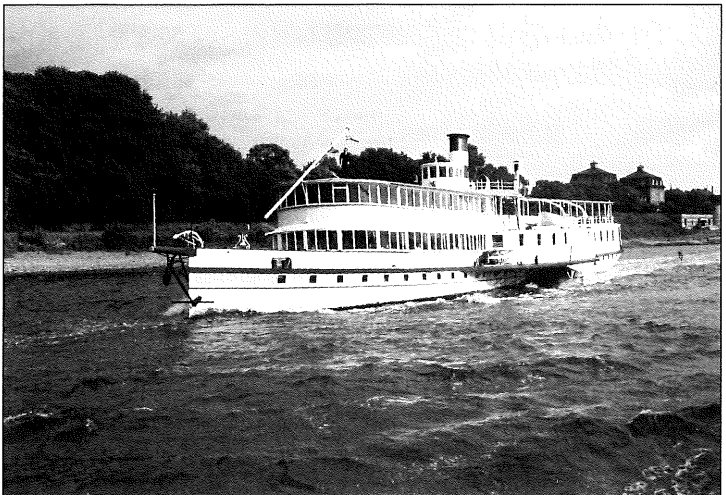
Bergfahrend schafften die Schiffe 15 bis 18 km/h, talfahrend 25 km/h.

Jeder dieser Dampfer hatte im Schnitt dreizehn Mann Besatzung: Kapitän, 1. Steuermann, 2. Steuermann, drei bis vier Matrosen, ein Schiffsjunge (Azubi), zwei Maschinisten und drei bis vier Heizer. *„Kaiser Wilhelm“* hatte vor dem Krieg, als noch alle vier Kessel in Betrieb waren und für die Expressfahrten ständig spitzer Kesseldruck benötigt wurde, sogar acht Heizer, d. h. insgesamt achtzehn Mann Besatzung. Die Motorschiffe hatten nur je sechs Mann Besatzung: Kapitän, 1. Steuermann, 2. Steuermann (zugleich „Inspektor-Diensttuer“), Matrose, Maschinist und Schmierer. Dazu kam auf den Dampfern ein „Inspektor“ und das auf einem Schnellschiff rund 28 Personen

umfassende Personal der Bordgastronomie (die „normalen“ Dampfer kamen mit 20 bis 24 Personen aus, die kleinen Motorschiffe mit vier): der für diese gesamtverantwortliche Wirt (der kein KD-Angestellter, sondern selbständiger Pächter und auch für das gastronomische Personal zuständig war), zwei Köche, zwei Oberkellner, zwölf Kellner, zwei Büffetfräuleins und acht „Mädchen“ als Küchenhilfen und zusätzliche Bedienungen. Personal war damals noch billig, und für alle gab es an Bord Unterkünfte, für die Männer im Vorschiff, für die Mädels, den Kapitän, den Inspektor und den Wirt (die „Vaterfiguren“!) achtern. So streng waren damals die Sitten ...

Die Stellung des Schiffsinspektors beschreibt der ehemalige Schiffsinspektor Bert Küpper (s. Literaturverzeichnis) so: „Der dem Kapitän dem Rang nach gleichgestellte Schiffsinspektor war ein Kuriosum. Er war Zahlmeister, Geschäftsführer, Dolmetscher, Aufsichtsperson ... Er war ein in Marineblau gekleideter Maitre de Plaisir. Ein Zirkusdirektor!“ Er kontrollierte die Fahrscheine der aus- und einsteigenden Passagiere, hielt betrunkene Fahrgäste in Schach, besorgte Kopfschmerztabletten und Hansaplast, gab Fremden Auskunft über die soeben passierteten Rheinburgen (Lautsprechanlagen kamen erst in den 1960er Jahren zum Einbau) und dergleichen mehr.

Wer sich über die Anzahl der Matrosen wundert (eine Räderboot kam mit nur dreien aus, hatte dafür aber fünf Heizer!), der möge bedenken, dass damals das Anlegemanöver eines KD-Dampfers, anders



**„Rheingold“** auf Bergfahrt oberhalb von Bacharach (Foto Detlev Luckmann †)

als heute, eine personalintensive Angelegenheit war, und zwischen Köln und Mainz gab es 38 Anlegestellen. (Heute sind es nur noch 32.) Wenn sich ein KD-Schiff dem Anleger näherte, begab sich der Agent hinaus auf die Landebrücke, um das Schiff in Empfang zu nehmen. Laut Bert Küpper gab es Agenten, die nervös wurden, wenn sie die riesigen Dampfer qualmend, zischend und mit den Schaufelrädern schlagend auf ihre Brücke zu dampfen sahen: „Es gab da Brückenwärter, die nehmen Beruhigungstabletten, bevor sie sich dem Schiff stellen ... Manche laufen auch ganz einfach davon. Nur so – bevor das Schiff gegen die Brücke donnert“. – Bei Talfahrt musste der Kapitän die Maschine rechtzeitig mit voller Kraft rückwärts laufen lassen, damit sein Schiff am Anleger zum Stillstand kam. Manchmal schoss das Schiff über den Anleger hinaus, weil der Kapitän zu spät den Befehl zur Rückwärtsfahrt gegeben hatte oder weil der Maschinist die Maschine nicht schnell genug umgesteuert hatte; die Rückwärtsfahrt zum Anleger kostete Zeit und Treibstoff. Bei Bergfahrt musste das Schiff nur allmählich die Fahrt verlangsamen, bis es am Steiger zum Stillstand kam. Am Einstieg – das war bei Bergfahrt der Eingang vor dem Radkasten, bei Talfahrt der dahinter – stand ein Matrose mit einer Wurfleine bereit, die er dem Agenten auf den Anleger zuwarf (was nicht immer auf Anhieb klappte), und an der dieser die Festmachtrosse zum Anleger ziehen und an einem Poller festmachen musste; gleichzeitig belegte ein Matrose die Festmachtrosse an einem Doppelpoller auf der Radkastenplattform. Sobald das Schiff still lag, sprangen zwei Matrosen auf den Steiger, packten einen kurzen Laufsteg und schoben diesen auf die Radkastenplattform, womit die Fahrgäste nun ohne Gefahr, zwischen Schiff und Steiger zu geraten, aus- und einsteigen konnten. Der Inspektor und ein weiteres Besatzungsmitglied – manchmal ein Matrose, manchmal der 2. Steuermann – kontrollierten dabei die Fahrscheine. Und kein Mensch regte sich darüber auf, dass keiner der am Anlegemanöver beteiligten eine Schwimmweste trug.

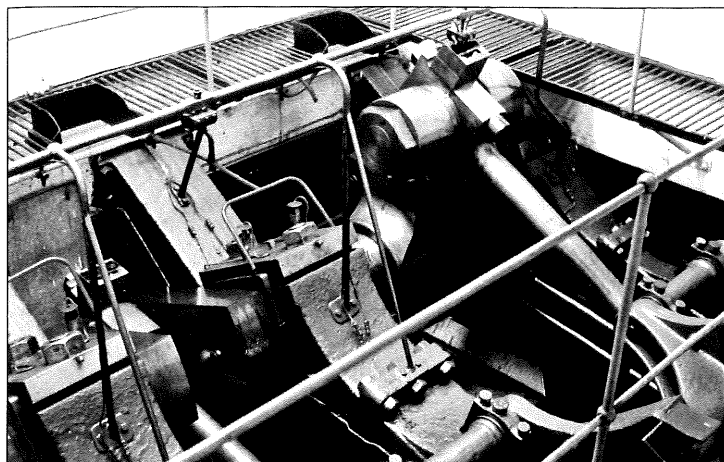
Beim Ablegen wurde die Gangway zurück auf den Steiger geschoben, die Festmachtrosse losgeworfen, die Matrosen sprangen zurück auf ihr Schiff, und weiter ging's. Bergfahrend wurde einfach mit zunehmender Maschinendrehzahl losgefahren. Talfahrend musste das Schiff sich zuerst mit voller Kraft rückwärts laufender Maschine vom Anleger frei fahren. Der Kapitän beobachtete dieses Manöver von der Brückennock aus; wenn er glaubte, sein Schiff sei weit genug vom Anleger frei, ließ er einen langen Pfiff mit einer Trillerpfeife ertönen (mündliche Kommandos hätte der Steuermann im Steuerstuhl bei dem Krach, den das von den Schaufelrädern aufgewühlte Wasser

verursachte, nicht verstanden), und dann dampfte das Schiff mit voller Kraft voraus davon.

Bei einer meiner letzten Fahrten mit „Goethe“ als Dampfer erzählte mir der Inspektor, dass Anlegemanöver – vor allem talifahrend – derart viel Treibstoff kosteten, dass man an Anlegern, an denen niemand ein- und aussteigen wollte, ohne Halt vorbei fuhr. Dass ich mit meiner Gruppe in Oberlahnstein aussteigen wollte, hatte man übersehen – wir „durften“ bis Niederlahnstein (das heute nicht mehr angefahren wird!) mitfahren ...

Es fällt auf, dass zehn der Dampfer bei der Werft Gebr. Sachsenberg gebaut worden waren. Diese Werft war im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert sozusagen Hauswerft der KD. Ihr Hauptsitz befand sich in Rosslau an der Elbe, wo auch einige Dampfer der Vorkriegsflotte (und zahlreiche Räderboote der Rheinflotte) entstanden waren und von wo auch die Maschinen für die in Köln-Deutz gebauten Dampfer zugeliefert wurden. In Rosslau gebaute Rheindampfer mussten über die Elbe und die Nordsee zur Rheinmündung geschleppt werden (manche fuhren auch mit eigener Kraft), was nicht ganz ungefährlich war und wozu man gutes Wetter und ruhige See abwarten musste. Den Mittellandkanal gab es damals noch nicht, und seine Schleusen wären auch für Raddampfer zu schmal gewesen. – Die Rheinreedereien waren für diese Werft derart wichtige Kunden, dass man 1898 beschloss, in Köln-Deutz eine Filiale einzurichten. Diese wurde 1929 wegen allgemein rückläufiger Aufträge stillgelegt (in diesem Jahr wurden die beiden letzten Raddampfer für die Rheinflotte gebaut: „Mainz“ der KD und die französische Räderboot „Toulon“; letztere in Rosslau) und an den Hauptkonkurrenten Ewald Berninghaus verkauft. Durch die deutsche Teilung verschwand die Sachsenberg-Werft hinter dem Eisernen Vorhang, wurde 1945 entschädigungslos enteignet, zur VEB Rosslauer Schiffswerft umgewandelt und spielte danach in der Rheinschifffahrt keine Rolle mehr.

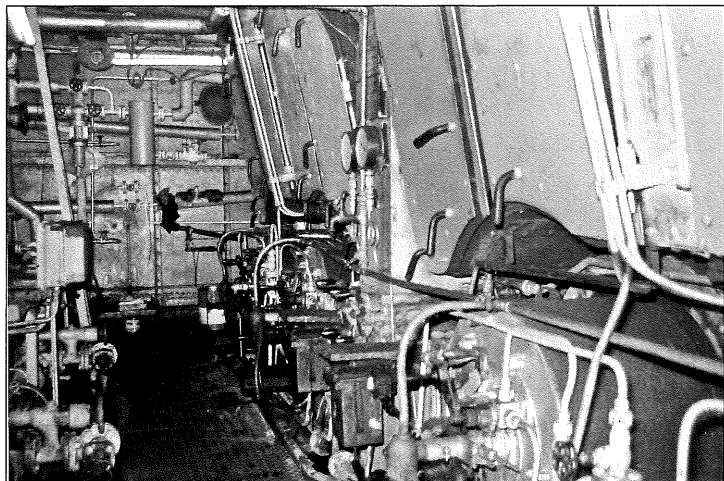
In den 1950er und 1960er Jahren hatten alle Schiffe der KD einen weißen Anstrich mit schwarzem Wasserpass und einem gelben Streifen in Höhe der Bullaugen im Rumpf (vgl. Fotos). Die Schornsteine waren schwarz mit, je nach Länge, einem oder zwei breiten weißen Streifen. Die stählernen Decks waren in einem mittleren Grünton gestrichen, die hölzernen waren nur lackiert; Masten und Flaggstöcke waren braun oder ebenfalls weiß. Nach 1965 entfiel aus Kostengründen der gelbe Streifen am Rumpf, aber mit den Nostalgielackierungen ab 1977 kehrte er bei den letzten drei Dampfern wieder zurück.



Maschine und  
Schaufelrad-  
Welle des  
Dampfers  
**„Mainz“**  
(Foto Detlev  
Luckmann †)

In den 1970er Jahren wurden auch die Bugzierate vereinfacht: meist zwei oder drei rote Streifen an Stelle der zuvor bei einigen Schiffen angebrachten Wappen.

Alle diese Dampfer waren Einzelstücke; es gab keine exakt baugleichen Schwesterschiffe. Zwar war die 1903 erbaute „*Rheingold*“ Typschiff für die in der Folgezeit bis 1928 gebauten sogenannten Doppeldeck-Salondampfer, aber jedes neue Schiff hatte kleine Verbesserungen und wich auch in den Abmessungen von „*Rheingold*“



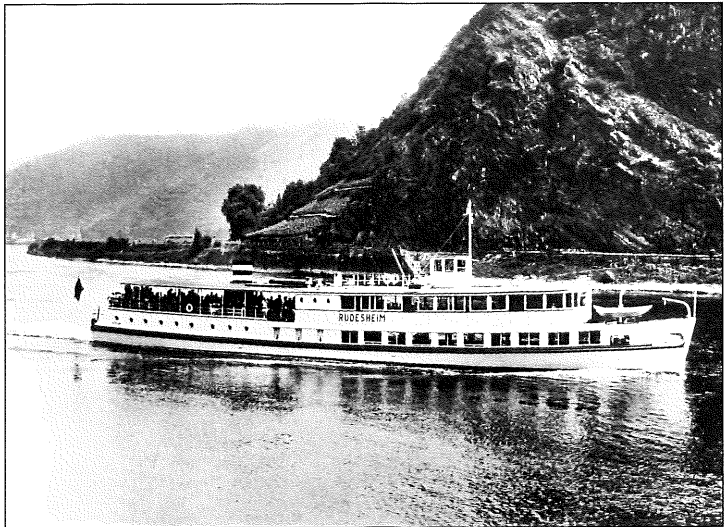
Kessel und  
Ölbrenner  
des Dampfers  
**„Mainz“**  
(Foto Detlev  
Luckmann †)

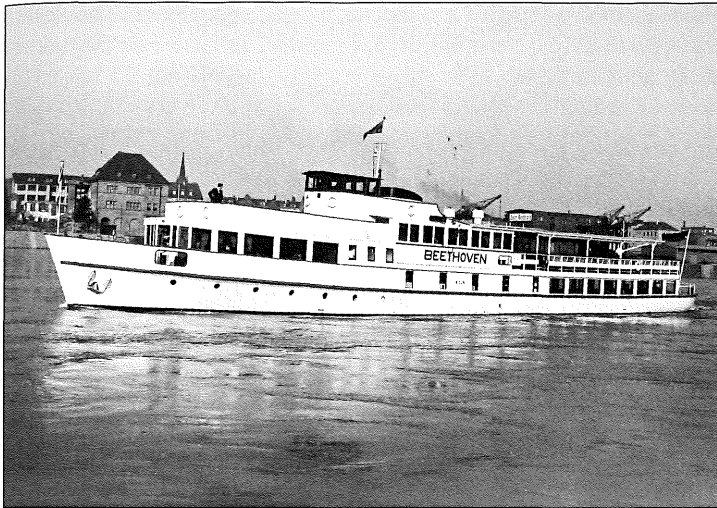
**„Rüdesheim“**  
 ex **„Rheinland“**  
 kommt Ende der  
 1960er Jahre in  
 St. Goarshausen  
 an den Steiger.  
 Die gelben Strei-  
 fen am Rumpf  
 sind mittlerweile  
 Sparmaßnahmen  
 zum Opfer gefal-  
 len. (Foto Hans  
 Renker)



ab, manchmal nur wenige Zentimeter, was vermutlich auch der Grund war, warum das Hinterschiff von „Ostmark“ nicht an „Goethe“ gepasst hatte. Nach dem Wiederaufbau Ende der 1940er Jahre und den nachfolgenden Umbauten und Modernisierungen sahen sich nur „Rheingold“, „Großherzog Ernst-Ludwig“ und „Frieden“ zum Verwechseln ähnlich, letztere allerdings nur dann, wenn die Hydraulik des Schornsteins einwandfrei funktionierte und den Schornstein auf volle

Motorschiff  
**„Rüdesheim“** an  
 der Loreley. Die-  
 ses Schiff hieß  
 später **„Trier“**  
 und fuhr auf  
 der Mosel; der  
 Name ging über  
 auf den Dampfer  
**„Rheinland“**, der,  
 um Verwechslung  
 mit dem neuen  
 Großmotorschiff  
**„Rhein“** zu ver-  
 meiden, umge-  
 tauft wurde. (Foto  
 Fritz  
 Bubenheim †,  
 St. Goar)





Das Motorschiff „**Beethoven**“ fuhr nach Wiederaufbau zunächst als „**Baden**“ auf dem Oberrhein zwischen Mainz und Mannheim, später unter dem Namen „**Luxemburg**“ auf der Mosel.

Höhe ausfuhr, was aber meistens nicht klappte. Ansonsten waren auch diese drei Dampfer nicht baugleich. – Weitgehend standardisiert und untereinander austauschbar waren allerdings Teile wie Maschinen, Kessel, Schaufelräder und deren Einzelteile sowie Anbauteile wie Ankerwinden und ähnliches; vieles davon wurde, wie bereits erwähnt, vor der Verschrottung eines Dampfers abmontiert und für lebensverlängernde Maßnahmen bei andern Dampfern verwendet (vgl. z. B. „*Bismarck*“, s. u.).

Neben diesen vierzehn Dampfern waren vier Motorschiffe vorhanden: „*Köln*“ (kam am 6. 5. 1953 wieder für die KD in Fahrt), „*Rüdesheim*“, „*Gutenberg*“ und „*Beethoven*“. Dazu kam in Dauercharter das Koblenzer Motorschiff „*Deutsches Eck*“.

## Ende Teil I

Literaturhinweis und Fotonachweis folgt in Teil II, (siehe Beiträge zur Rheinkunde Heft 66)

Anschrift  
des Verfassers:

**Hans Renker**

Wendelinusstr. 3  
56076 Koblenz