KD Köln-Düsseldorfer

SCHIFFSNAME	**HANSESTADT KÖLN**	KD-NR.	154
SCHIFFSTYP	Doppeldeck-Verkehrsboot		
BAUWERFT	Christof Ruthof, Mainz-Kastel	BAU-NR. 1149	BAUJAHR 1938
GEBAUT FÜR :	Stadtverwaltung Köln		

WERFTAUFTRAG	KIELLEGUNG/BAUBEGINN	STAPELLAUF	1.PROBEFAHRT	BAUKOSTEN
07.01.1938	24.03.1938	18.06.1938		

LÄNGE(m)	53,20	BREITE(m)	7,27	TIEFGANG(m)	1,03 - 1,10
WASSERVERDR.(m³)	189,7 (leer)	TRAGFÄHIGKEIT(t)		PERSONENZAHL	110

ANTRIEB

2 6-Zylinder DEUTZ-Dieselmotore RV 6 M 536 mit zusammen 750 PS bei 500 U/min

2 dreiflügelige Schrauben, Ø : 1,06 m

SCHIFFSNAME	JAHR	LEBENSLAUF / BEMERKUNGEN
HANSESTADT KÖLN	1938	Anläßlich der für das Jahr 1940 geplanten Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in Köln, ließ die Stadtverwaltung - um an eine alte Tradition anzuknüpfen - für die Beförderung der zu erwartenden Gäste ein Repräsentationsschiff bauen. Schließlich hatte man ja bereits im 16.Jahrhundert auch schon ein "Ratsschiff" ! Das Schiff, seine Inneneinrichtungen und Maschinenanlage sollten den höchsten Ansprüchen genügen. Zwei Säle sollten für je 50 Fahrgäste bequemen Aufenthalt an Tischen bieten, außerdem war auf dem Hauptdeck eine in sich abgeschlossene Gästewohnung vorgesehen. Die Decks sollten möglichst groß sein um den Fahrgästen freie Bewegung und eine gute Aussicht gestatten. Mit Rücksicht auf die Besatzung und die gleichzeitige Verwendung als Bereisungsschiff für die Hafenverwaltung der Stadt mußten seine Abmessungen so gering wie möglich gehalten werden. Die Geschwindigkeit mußte mindestens so groß sein wie die der großen Rhein-Express-Dampfer. Im Besonderen durfte das Schiff keine störenden Erschütterungen oder Geräusche aufweisen. Aus diesem Grund wurden auch die Motoren elastisch auf je 16 Spiralfedern gelagert. Geplante Ablieferung sollte am 01.08.1938 sein. Das von der Schiffswerft Christof Ruthof entworfene und erbaute Motorschiff hatte diese Bedingungen in vollem Umfang erfüllt ! Im Unterdeck vorne Mannschafts-Unterkünfte; vorne links Waschraum und Kabine für 2 Matrosen, rechts Maschinisten-Kabine, Kapitänskabine und Messe. In der Schiffsmitte Maschinenraum, dahinter Treppenaufgang zum Hauptdeck.

SCHIFFSNAME	JAHR	LEBENSLAUF / BEMERKUNGEN
(HANSESTADT KÖLN)	(1938)	Anschließend links Dienstraum, Damen- und Herren-Toilette, Schreibstube; rechts Küche mit Wirtschaftsräumen, Garderobe. Auf dem Hinterschiff Speisesaal für 64 Personen. Wandverkleidungen aus Rüsterholz, cremefarbene dreigeteilte Kassettendecke. An der hinteren Wand befand sich eine auf das Baujahr des Schiffes hinweisende Karte des "Großdeutschen Reiches", eine Intarsienarbeit des Kölner Bildhauers Professor Joseph Papst. Auf dem Hauptdeck vorne Aussichtsraum für 50 Fahrgäste an runden Tischen. Die Wände waren mit mattiertem Nußbaumholz verkleidet, Decke cremefarbener Schleiflack. In der Schiffsmitte Eingangshalle mit vorne Garderobe und hinten Treppenabgang zum Unterdeck. Dahinter Deckhaus mit einer Gästewohnung bestehend aus einem Wohn- und Empfangszimmer mit Vorplatz und Toilette. Die Wandverkleidungen bestanden aus poliertem weißen Ahornholz, die Möbel aus dunklem Kirschbaumholz. Auf der Backbordseite in einer Nische des Deckhauses Treppenaufgang zum Oberdeck. Auf dem Hinterschiff seitlich offenes Deck mit Tischen und Deckstühlen. Das Ruderhaus auf dem Oberdeck hatte ein abklappbares Oberteil aus Teakholz. Der dahinter liegende Schornstein konnte ebenfalls bei niedrigen Brückendurchfahrten seitlich auseinandergeklappt werden. Auf dem kleinen Sonnendeck dahinter konnten ca.40 Personen in bequemen Korbsesseln Platz nehmen. Der Aussichtsraum und der Speisesaal waren mit einer Rundfunk-Empfangsanlage mit Plattenspiel-Einrichtung ausgerüstet, deren Lautsprecher in den Decken der Räume eingebaut und so verteilt waren, daß eine gleichmäßige Akustik in den verhältnismäßig niedrigen Räumen erreicht wurde. Im Maschinenraum war eine großvolumige Lenzpumpe (Kreiselpumpe mit einer Förderleistung von 30 m^3/h) installiert, sodaß das Boot im Bedarfsfall von der Feuerwehr auch als Pumpenschiff eingesetzt werden konnte. Die Gestaltung der Innenräume erfolgte durch den Mainzer Architekten Georg Leimer in Zusammenarbeit mit dem Architekten Rudolf Mewes aus Köln. Die Holzarbeiten der beiden Säle und der Gästewohnung wurden von den Firmen Hugo Gerster und Philipp Maschmann, Mainz ausgeführt. Die schiffs- und maschinenbauliche, sowie die künstlerische Geataltung des Schiffes wurde maßgeblich durch den damaligen Hafendirektor der Stadt Köln Aloys Boecker, der auch die Bauaufsicht des Schiffes führte, durchgeführt. Werftablieferung am 16.07.1938. Die Überführungsfahrt mit Gästen von der Bauwerft in den Kölner Rheinauhafen erfolgte am 17.07.1938. Am 18.07.1938 fand unterhalb von Köln die erfolgreiche Abnahme-Probefahrt statt. Mit einer Leistung von 600 PS bei 460 U/min wurde eine mittlere Geschwindigkeit gegen das Ufer von 17,5 km/h erreicht, was einer mittleren Geschwindigkeit gegen den Strom von 24,2 km/h entspricht. Mit der vollen Maschinenleistung von 750 PS und 500 U/min wurde

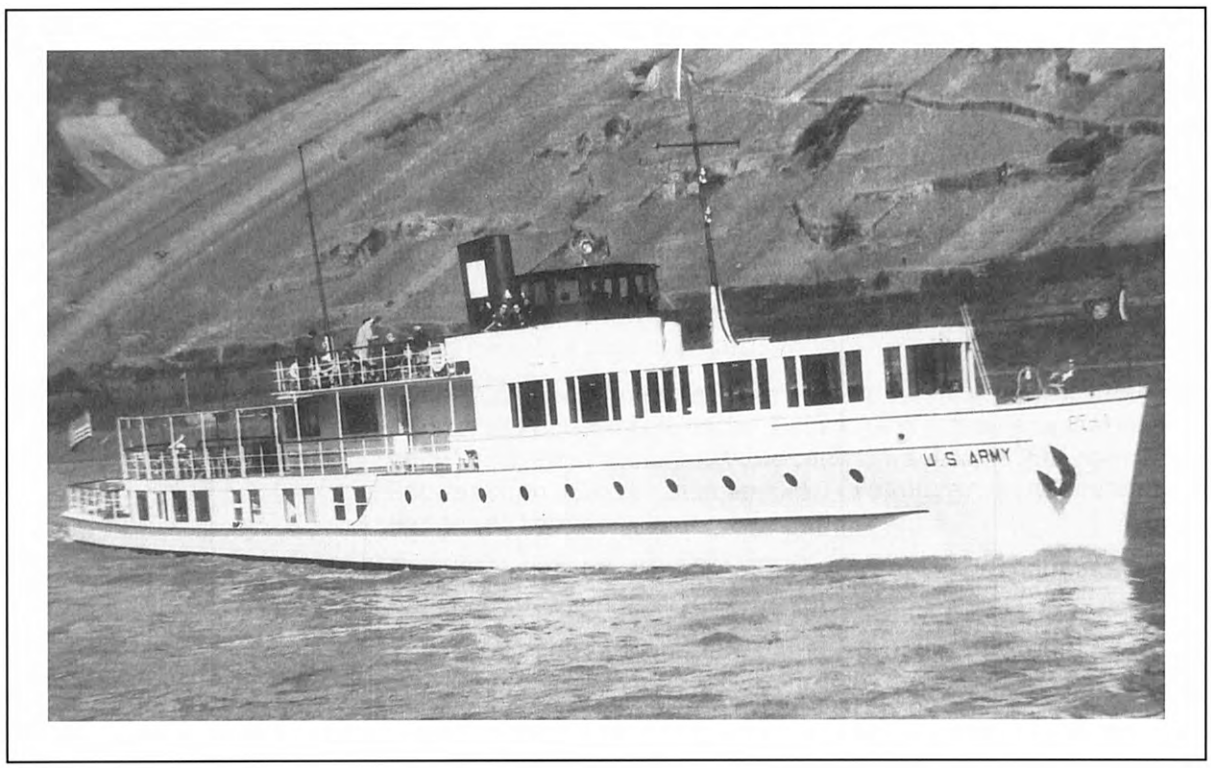
SCHIFFSNAME	JAHR	LEBENSLAUF / BEMERKUNGEN
(HANSESTADT KÖLN)	(1938)	unter gleichen Verhältnissen eine mittlere Geschwindigkeit von 24,9 km/h gemessen.
	1939	Das Schiff war relativ wenig im Einsatz und lag die meiste Zeit untätig im Rheinauhafen.
		Kurz vor Beginn des Krieges wurde die HANSESTADT KÖLN von den Nationalsozialisten übernommen. Der NS-Beamtenführer Hermann Neef machte das Schiff im Namen der NS-Beamtenschaft Adolf Hitler zum Geschenk. Das Verkehrsboot war als Bereisungsschiff für die höchste NS-Prominenz gedacht als Ersatz für den alten fiskalischen Dampfer PREUSSEN (Baujahr 1886), welcher nicht mehr zeitgemäß war und auch einen "anrüchigen" Namen hatte !
		Infolge des Kriegsausbruches fand auch die IVA in Köln nicht statt.
	1940?	Nachdem die Bombenangriffe auf Köln immer heftiger wurden, verlegte man das Verkehrsboot in den Loreleyhafen bei St.Goarshausen. Dort lag es gut getarnt im Schatten des Loreleyfelsens unter der Bewachung des Kapitäns Karl Bach aus Kamp.
	1945	Mit der Besetzung durch die Amerikaner war dieses nicht versenkte und nur leicht beschädigte Motorschiff eine interessante Kriegsbeute. Da jedoch deutsche Truppen im März 1945 den mit Schrott beladenen Schleppkahn TAHITI in der Hafeneinfahrt als Sperre versenkt hatten, konnten die Amerikaner das Schiff auf dem Rhein nicht benutzen.
		Nach der Neuaufteilung der Besatzungszonen ab Sommer 1945 fiel nun der Loreleyhafen mit seinen 40 versenkten Booten (außer der HANSESTADT KÖLN) an die Franzosen. Nun hatten es die Amerikaner eilig, denn sie wollten das "Hitlership" nicht verlieren !
		Der im Niersteiner Hafen liegende Hebebock HAI wurde nun von den Amerikanern nach St.Goarshausen geschleppt, wo er die Hafeneinfahrt frei machte. Die HANSESTADT KÖLN konnte jetzt den Loreleyhafen verlassen.
		Das Motorboot wurde nun in den Schiersteiner Hafen als neuen Heimathafen verlegt und instandgesetzt. Der Name am Bug wurde entfernt und das Kölner Wappen erhielt einen neuen Platz : an der Reling am Oberdeck in Höhe des Ruderstuhls.
		Das Schiff erhielt die Bezeichnung "U.S.ARMY PIH.1" am Bug.
		Der neue deutsche Kapitän war Heinrich Frede aus Wellmich, der amerikanische Captain war Fred Stucky von der 329.Harbor Craft Company.
		Das Motorschiff wurde als "Staatsschiff" eingesetzt, gut gepflegt und auch teilweise modernisiert.
	1952	Nach jahrelangen Verhandlungen der Stadt Köln mit den Amerikanern wurde das Schiff 1952 endlich zurückgegeben.
		Am 01.10.1952 wurde das Verkehrsboot in Mannheim von dem Kölner Hafendirektor Schiller übernommen und die Besatzung

SCHIFFSNAME	JAHR	LEBENSLAUF / BEMERKUNGEN
(HANSESTADT KÖLN)	(1952)	durch eine Kölnische ersetzt. Man brachte das Boot nach Andernach, von wo es am 04.10.1952 mit dem Kölner Oberbürgermeister Dr.Schwering und weiteren Vertretern der Stadt die Heimreise antrat.
	1953	Obwohl das Schiff in einem guten Zustand übernommen wurde, mußte es im Winter 1952/53 überholt werden. Besonders die von den Amerikanern überlackierten Holzverkleidungen mußten wieder in ihren alten Zustand gebracht werden. Nachdem keinerlei Möbel mehr vorhanden waren, mußte auch die Inneneinrichtung erneuert werden. Diese neue Einrichtung wurde "solide vornehm" unter Verzicht auf jeden Luxus ausgeführt; Möbel, Bodenbeläge, Bezüge und Vorhänge wurden in den Farben aufeinander abgestimmt. Die Mannschafts-Unterkünfte im vorderen Unterdeck wurden umgewandelt in Wirtschaftsräume, eine zusätzliche Garderobe und ein Musik-Übertragungsraum wurde in der ehemaligen Schreibstube eingerichtet. Der vordere Salon auf dem Hauptdeck erhielt Chippendale-Möbel. Aus der Gästewohnung auf dem Hauptdeck wurde ein zweigeteilter Konferenzraum, genannt "OB-Salon". Hier fanden öfters Sitzungen mit dem Oberbürgermeister statt. Das Schiff erhielt auch einen neuen kürzeren abklappbaren Schornstein.
STADT KÖLN		Neuer Name STADT KÖLN. Am 05.05.1953 machte das renovierte Gästeschiff seine erste Ausfahrt. An Bord begrüßte - in Vertretung des Oberbürgermeisters - der Stadtverordnete Generaldirektor Schnell seine Gäste. Man hatte auch als Kunstsachverständigen Museumsdirektor Prof.Dr.Reidemeier eingeladen um die restaurierten Speise- und Gesellschaftsräume zu begutachten. Man kam zu dem Schluß, daß die Holzverkleidungen ohne Bildschmuck am besten wirkten. So wurde das Boot zum zweiten Mal als Gästeschiff und auch als Tagungsort für Kongresse in Dienst gestellt. Man gab ihm auch den Namen "Kleiner Gürzenich" ! Für diesen einen Tag wurde auch ein Sonderpostamt mit Sonderstempel eingerichtet. Zusätzliches Personal war für die gelegentlichen Einsätze nicht erforderlich. Die Besatzung konnte aus dem Hafenpersonal zusammengestellt werden. So war z.Beispiel der Steuermann gleichzeitig Schiffsführer eines städtischen Hafenschleppers. Der Liegeplatz des Schiffes war im Rheinauhafen vor der Hafenverwaltung an der Bayenstraße. In den darauffolgenden Jahren wurde das Gästeschiff mehrmals auch bei Staatsbesuchen eingesetzt. Die englische Königin Elisabeth II, der französische Staatspräsident Charles de Gaulle, der amerikanische Präsident Dwight D.Eisenhower, Bundeskanzler Konrad Adenauer mit Gästen, der englische Prinz Charles mit Gattin Prinzessin Diana u.v.a. machten mit der STADT KÖLN eine Rheinreise.

KD Köln-Düsseldorfer

SCHIFFSNAME	JAHR	LEBENSLAUF / BEMERKUNGEN
(STADT KÖLN)	197?	Das Oberteil des Ruderhauses wurde aus Mahagoniholz erneuert.
	1977	Amtliche Untersuchung durch die SUK-Köln, Schiffs-Attest vom 04.05.1977; amtliche Schiffs-Nr.42 0078 0, Köln
	1982	Vermarktung des Schiffes durch die "Häfen der Stadt Köln". Vercharterung an Firmen für Tagungen, Kongresse, Damenprogramm bei Kongressen, Hochzeiten usw.
	1986	Gründung der "Häfen der Stadt Köln GmbH."
	1990	Am 25.09.1990 wurde das Schiff unter Denkmalschutz gestellt.
	1992	Gründung der "Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)", die jetzt das Gästeschiff vermarktete.
	1995	Amtliche Untersuchung durch die SUK-Duisburg, Schiffs-Attest vom 11.04.1995.
	1996	Im Winter 1995/96 Generalüberholung des Bootes; Einbau einer neuen Küche, Erneuerung der Fensterabdichtungen, Sanierung der Toiletten-Anlage, Installation einer modernen Beschallungs-Anlage, neuer Außenanstrich, Erneuerung des hinteren Sonnendachs.
	2000	Im Rahmen der Neugestaltung der Hafenanlgen wurde das Gästeschiff im Winter 1999/00 in den Niehler Hafen, Becken 4a verlegt. Die Betreuung blieb bei der HGK.
	2001	Amtliche Untersuchung durch die SUK-Duisburg, Schiffs-Attest vom 08.03.2001.
	2002	Ab Frühjahr 2002 wurde das Schiff von der KD vermarktet, d.h. das Gästeschiff konnte kurzfristig über die KD gechartert werden.

Das Gästeschiff HANSESTADT KÖLN nach der Indienststellung im Sommer 1938



Das von den Amerikanern beschlagnahmte Verkehrsboot als U.S. ARMY PIH-1 ca. 1950

MS. STADT KÖLN am 25.06.1991 an seinem Liegeplatz im Rheinauhafen

MS. STADT KÖLN auf Bergfahrt an der Insel Niederwerth am 15.10.2003