

MS Stadt Köln auf Erhaltungskurs

Erforschung und Instandsetzung des historischen Ratsschiffes durch Ehrenamt und Denkmalamt

GUNDULA LANG

SUMMARY

Launched in 1938, the *MS Stadt Köln* was at that time one of the most technologically modern passenger vessels on the Rhine. As the official ship of the city of Cologne, it took on board guests of the state government, the occupation forces and the city administration for over 70 years, until it was finally moored in an industrial harbour and forgotten, gradually falling victim to neglect – even though it had been given protected status as an historic vessel in 1990.

The saviour of the *MS Stadt Köln* and the central figure in the story of its preservation is the group *Freunde und Förderer des Historischen Ratsschiffes MS Stadt Köln e.V.* (Friends and Supporters of the Historic Official Ship *MS Stadt Köln*). Committed to investigating the vessel's history and design, this association of volunteers also aims to restore it to seaworthiness and actively pursues funding and collects donations to this end. Close cooperation with the state preservation authorities has generated a detailed building history. The volunteers' specific knowledge of ships and ship design, together with the insights gained from research in archival and other sources, has contributed to the historical documentation of the ship and to a professional assessment of its heritage qualities and values.

This collaborative effort succeeded in bringing the goals of preservation professionals into line with the ideas of laypeople possessing expert knowledge on ships. While the volunteer association, motivated by personal enthusiasm, pursued the retooling of the vessel's propulsion system, the improvement of its manoeuvrability, and the restoration of its original appearance, the representatives of the state authorities focused on preserving the material evidence of the different layers of the ship's history, as well as the technical and decorative fixtures, furnishings and finishes on board.

The article presents the multiple ways in which the methods of professional historic preservation and building archaeology were complemented by the specific expertise held by the volunteer associa-

tion, and shows how an appropriate handling of this heritage object was made possible through interdisciplinary cooperation and the synergy between engaged laypeople and responsible authorities.

Die MS Stadt Köln

Anlässlich der *Internationalen Verkehrsausstellung*, die 1940 in Köln-Deutz in der Messe auf dem rechten Rheinufer stattfinden sollte, beschloss der Rat der Stadt Köln unter Oberbürgermeister Karl Georg Schmidt den Bau eines Ratsschiffes, um mit einem repräsentativen Wasserfahrzeug mit hohem Komfort für die offiziellen Gäste der Stadt aufwarten und den Rhein als Verkehrsweg und identitätsstiftende Kulturlandschaft zeigen zu können.¹

Karl Georg Schmidt war Wirtschafts- und Staatswissenschaftler und bereits in den 1920er Jahren als Student in Frankfurt in die NSDAP eingetreten. Als Geschäftsführer des *Westdeutschen Verbandes der Uhrmacher und Goldschmiede e.V.* kam er nach dem Studium nach Köln. Seine politische Karriere begann als Gauwirtschaftsberater und Gauamtsleiter des *Amtes Handel und Handwerk*. Nach der Kommunalwahl im März 1933, aus welcher die NSDAP als stärkste Partei des Kölner Stadtrates hervorging, wurde er Wirtschaftsdezernent und kommissarischer Beigeordneter sowie 1936 Reichstagsabgeordneter. Neben seiner politischen Tätigkeit war er Hauptgeschäftsführer der *Industrie- und Handelskammer*, bis er schließlich 1937 zum Oberbürgermeister von Köln ernannt wurde. Sein Schwerpunkt waren Wirtschaft und Handel und dementsprechend war ein Ziel der von ihm geförderten *IVA*, die Stadt Köln als Handelsmetropole in den Fokus des internationalen Geschehens zu rücken.² Dafür knüpften Schmidt und die Nationalsozialisten auch an die Tradition der Hansestädte an. Köln gilt als eine der Gründungsstädte des Kaufleute- und Städtebundes und gehörte zu den neun Städten, die den letzten Hansestag 1669 in Lübeck abhielten. Im Nationalsozialismus bis 1945 trug

Köln den Zusatz *Hansestadt* auch wieder im Namen und die Hansefarben Rot und Weiß sind bis heute im Stadtwappen präsent. Mit dem Bau eines Ratschiffes übernahm Schmidt auch ein Status- und Repräsentationssymbol der Hansestädte. Folgerichtig war zunächst auch *Hansestadt Köln* der Name des Schiffes, für dessen Bau die Schiffswerft Christof Ruthof in Mainz-Kastel im Januar 1938 den Auftrag erhielt.

Gefordert war ein luxuriös ausgestattetes Passagierschiff, das in einem Salon und einem Speisezimmer jeweils 50 Gästen Platz bietet, möglichst große Decks mit guter Aussicht zum Aufenthalt im Freien hat, außerdem eine Gästewohnung für vertrauliche Zusammenkünfte. Die Passagiere sollten nicht durch Erschütterungen, Vibrationen oder Geräusche gestört werden, und gefordert war die Geschwindigkeit der großen Rhein-Express-Dampfer, die gegen das Wasser gut 27 km/h erreichten. Abgesehen von der städtischen Nutzung sollte das Schiff auch von der Hafenverwaltung verwendet und mit einer möglichst kleinen Besatzung gefahren werden können, um leicht einsetzbar und auf dem Rhein wendig zu sein.³ Dies sprach für möglichst geringe Abmessungen von letztlich 53,2 m Länge, 7,27 m Breite und, um auf der eingeschränkten Wassertiefe des Rheins die geforderte Geschwindigkeit zu erreichen, eine geringe Wasserverdrängung von 189,7 m³ und geringen Tiefgang von 1,03 m–1,10 m.⁴

Der Entwurf entstand unter Josef Ruthof, der als Sohn des Gründers Christof Ruthof die Leitung der Werft 1920 übernommen hatte, sowie unter Adolf Hummel, Enkel des Firmengründers und Nefee von Josef Ruthof, der seit 1928 Leiter des Technischen Büros der Werft war. Planung, Konstruktion und Fertigstellung des Schiffes erfolgten in ausgesprochen kurzer Zeit: Nach der Beauftragung im Januar 1938 wurde am 24. März 1938 Kiel gelegt und schon drei Monate später, am 18. Juni, lief die *Hansestadt Köln* vom Stapel (Abb. 1). Die Überführungsfahrt von Mainz nach Köln mit Gästen fand am 17. Juli statt, und die Probefahrt zur Abnahme erfolgte einen Tag später.⁵

Die kurze Bauzeit ging aber nicht zu Lasten der Innovation: Um die geforderten technischen Eigenschaften des Schiffes zu erreichen, wurden bei der *Hamburgischen Schiffsbau-Versuchsanstalt (HSVA)* zahlreiche Versuche zu den Strömungseigenschaften von Schiffskörper, Propeller und Ruderanlage durchgeführt, um Formgebung, Materialien und ihre Verbindungen zu optimieren.⁶ Zur Anwendung



Abb. 1: Die *MS Stadt Köln* bei ihrem zweiten Stapellauf nach der Sanierung des Unterwasserschiffs (2019).

kamen Leichtmetalle wie Aluminium und Aluminiumlegierungen, z. B. Mangal, Pantal und Silumin, häufig mit Schweißverbindungen, so an Kamin, Ruderhaus und Schanzkleid, an Bodenbelägen in Küchen, Bädern und Maschinenraum sowie an mehreren Teilen der Maschine. Der Schiffskörper besteht aus Siemens-Martin-Stahl und ist in seinen Wandstärken den jeweils örtlich wirkenden Kräften angepasst worden: Stahlbleche in fein abgestuften Stärken von 5 mm, 6 mm oder 8 mm wurden verwendet, um das Gewicht so weit wie möglich zu reduzieren.

Das Doppelschrauben-Motorschiff wird über zwei Schrauben mit dreiflügeligen Bronze-Propellern von zwei Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren der Klöckner-Humboldt-Werke aus Köln-Deutz mit 375 PS angetrieben und über zwei Verdrängungsruder gesteuert. Um die geforderte maximale Geräusch- und Vibrationsreduktion zu erfüllen, sind die Motoren elastisch in Einzelaufhängung befestigt; sie stehen auf 16 Spiralfedern und diese wiederum sind durch Gummipuffer gedämpft.⁷ Sowohl auf die technische wie gestalterische Ausstattung wurde höchster Wert gelegt, das Passagierschiff entsprach dem modernsten Stand der Technik und galt als das schnellste Schiff seiner Art auf dem Rhein.

Die *MS Stadt Köln* hat drei Decks, die alle den Gästen offenstehen (Abb. 2). Lediglich der Maschinenraum sowie die Mannschaftsunterkünfte, die sich im Unterdeck mittschiffs sowie im Vorderschiff befinden und durch Bullaugen belichtet werden, sind für Besucher nicht zugänglich. Der Zugang erfolgt Steuerbord und Backbord über das Hauptdeck, wo sich der Salon und die Gästewohnung mit Sonnendeck befinden. Im Unterdeck sind neben Technik und Mannschaftsräumen der Speisesaal, die

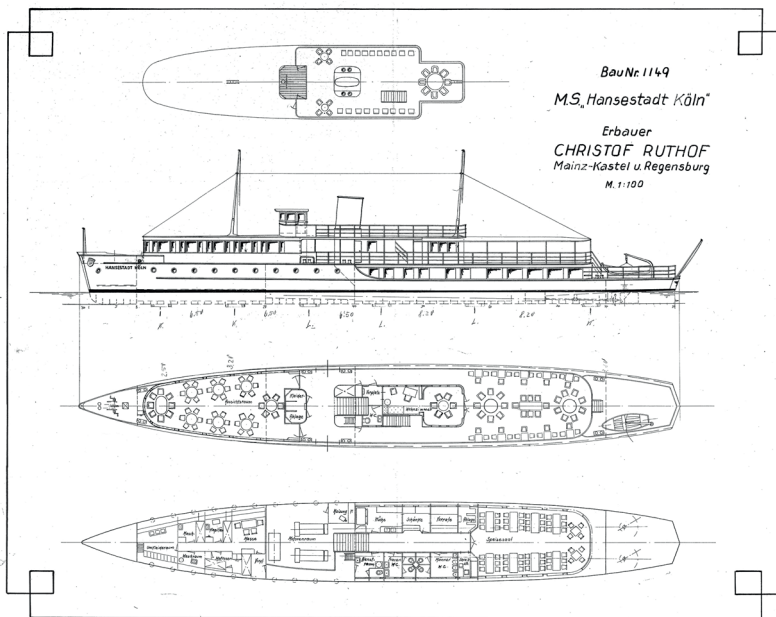


Abb. 2: Konstruktionszeichnungen der Ruthof-Werft für die MS Hansestadt Köln: Oberdeck, Seitenansicht, Hauptdeck und Unterdeck (1937/38).

Küche mit Buffet und Sanitäreanlagen angeordnet. Auf dem Oberdeck befinden sich das Ruderhaus des Kapitäns und das Gästedeck. Die Innenausstattung wurde von Georg Leimer geplant, ein Architekt aus Mainz, der bereits mehrfach mit der Schiffswerft Ruthof zusammengearbeitet hatte. Außerdem hat die Kölner Stadtverwaltung den Architekten Rudolf Mewes als Berater hinzugezogen. Wie groß sein Einfluss auf die Gestaltung war, ist jedoch bislang nicht bekannt.

Die Ausstattung ist hochwertig und repräsentativ: Wand- und Deckenverkleidungen sind aus Nussbaum-, Rüstern-, Ahorn- und Eichenholz, Deckenpaneele aus Sperrholz sind mit cremefarbenem Schleiflack versehen, große Fensterflächen mit vertikal zu öffnenden Schiebefenstern erlauben in allen öffentlichen Räumen, dem Salon, dem Speisesaal und der Gästewohnung, eine freie Aussicht. Auch die Mannschaftsunterkünfte im Unterdeck und der Aufenthaltsraum der Mannschaft, die sogenannte Messe, sind aus hochwertigen Materialien sowohl robust und platzsparend als auch anspruchsvoll gestaltet.

Der Betrieb des Schiffes wird erleichtert durch allerlei elektrische Geräte: ein selbstständiges Pumpwerk für Trinkwasser mit Warmwasserbereiter, eine Fäkalienpumpe, eine Kühlanlage für die Vorratsräume, Sauglüfter für Küche und Maschinenraum – auch hier also Komfort und Modernität. Außerdem sind Sonnendeck, Speisesaal und Salon mit Lautsprechern ausgestattet, die rauschende Feste versprechen, denn sie wurden über eine Rundfunk-Empfangsanla-

ge von Telefonen mit Plattenspieleinrichtung angesteuert. Die Gästewohnung, die einen Rückzugsort mit vertraulicher Atmosphäre bietet, verfügte über ihren eigenen Rundfunkapparat.

Nach den Probefahrten und der Abnahme im Juli 1938 lag das Schiff im Kölner Rheinauhafen. 1939 wurde es von den Nationalsozialisten übernommen und im Namen des NS-Beamtenbundes Adolf Hitler zum Geschenk gemacht. Nachdem die *Internationale Verkehrsausstellung* – der eigentliche Anlass für den Bau des Schiffes – aufgrund des Kriegsausbruchs nicht zustande kam, wurde das Schiff 1940 mit zunehmender Bombardierung der Stadt Köln zum Schutz nach St. Goarshausen in den Loreleyhafen überführt und getarnt, wo es bis 1945 lag und während des Krieges nicht zerstört wurde. Nur geringfügig beschädigt, ging es nach Kriegsende an die amerikanische Besatzung über. In der amerikanischen Zone in Schierstein fand es seinen neuen Heimathafen, wurde instandgesetzt und dabei an die neuen Eigner angepasst: Es erhielt den Namen *U.S. Army PIH. 1*, das Kölner Stadtwappen wurde vom Schiffsbug entfernt und im Speisesaal eine Holz-Intarsienarbeit des Künstlers Josef Pabst ausgebaut, die eine Karte des Großdeutschen Reichs zeigte. Außerdem erfolgten Instandsetzungsarbeiten im Inneren.⁸

1952 gab der High Commissioner John McCloy das Motorschiff an die Stadt Köln zurück. Der damalige Hafendirektor Schiller nahm es in Mannheim in Empfang; am 4. Oktober 1952 trat es von Andernach aus mit dem damaligen Bürgermeister Dr. Ernst Schwering an Bord die Rückfahrt nach Köln an. Zu diesem Zeitpunkt war das Schiff zwar in gutem Zustand, dennoch erfolgte im Winter eine größere Überholung, um sich das Fahrzeug wieder als städtisches Repräsentationsschiff anzueignen. Dazu wurden die Zeichen der amerikanischen Nutzung rückgängig gemacht, das Stadtwappen wieder am Bug angebracht, die Innenausstattung instandgesetzt und teilweise erneuert. Das Schiff erhielt den Namen *Stadt Köln* und einen öffentlichkeitswirksamen Liegeplatz im Rheinauhafen. Diese Instandsetzungsphase 1952/53 stellt heute neben der Entstehungsphase 1938 die zweite historisch bedeutende Zeitschicht des Schiffes dar. Genutzt wurde die *MS Stadt Köln* als offizielles Repräsentationsschiff der Stadt; die prominente Gästeliste ist entsprechend lang und führt unter anderen Queen Elizabeth II., Dwight D. Eisenhower, Charles de Gaulle, Konrad Adenauer, Prince Charles und Lady Di oder Michael

Jackson auf. Außerdem wurde das Schiff für Kongresse, Tagungen und Hochzeiten vermarktet und dadurch auch einer größeren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Unterschutzstellung als bewegliches Denkmal erfolgte im Jahr 1990, und 1995/96 fand eine weitere Generalüberholung statt.⁹

Im Zuge der Konversion des Rheinauhafens zum Wohn- und Bürostandort wurde das Schiff 1999/2000 in den gewerblichen Hafen der Stadt Köln in Niehl verlegt. Dieser Ortswechsel hatte gravierende Konsequenzen, denn auch wenn das Schiff zunächst noch hin und wieder genutzt wurde, so zum Beispiel im Jahr 2006 zum Weltjugendtag und zur Fußball-Weltmeisterschaft, war es dort dem Blick der Öffentlichkeit entzogen und geriet schnell in Vergessenheit. Die Folge war mangelnder Bauunterhalt, der vor allem im Bereich des Unterwasser-schiffes substanzielle Beeinträchtigungen nach sich zog. Das Stahlschiff lag direkt neben einer stählernen Hafenspundwand; infolge galvanischer Ströme kam es unter Wasser zu elektrolytischer Korrosion, wodurch der Schiffsrumpf stark geschädigt wurde. Außerdem wurden auch die Decks undicht, sodass Feuchtigkeit sowohl von unten als auch von oben in das Schiffsinne eindringen konnte. Die sukzessive Verwahrlosung zog unerwünschte Nutzer und dadurch Zerstörungen und Vandalismus nach sich. Die Stadt Köln als Eigentümerin des Schiffes kam ihrer Verantwortung zur Erhaltung des geschützten Denkmals zunächst nicht nach – zu groß waren die notwendigen finanziellen Anstrengungen, zu gering das Interesse der Politik.

Akteure: der Förderverein

Um die Erhaltung des Schiffes bemüht sich der 2012 gegründete Verein *Freunde und Förderer des historischen Ratsschiffes MS Stadt Köln e.V.*¹⁰ Seine Mitglieder sind hauptsächlich Schiffsliebhaber*innen, viele besitzen selbst eine Yacht. Ihre private Begeisterung für die Schifffahrt und die Verbundenheit mit der Stadt Köln sind Grundlage ihres ehrenamtlichen Engagements. Sie verfügen über ein großes nautisches Wissen, sowohl praktischer und technischer wie auch theoretischer und historischer Art. Außerdem sind viele Mitglieder in der Kölner Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Politik gut vernetzt, und sie zeichnen sich durch großes Engagement, Ehrgeiz und Überzeugungskraft aus. Ihr Ziel ist die Instandsetzung des Schiffes, seine museale Darstellung in Verbindung mit Ausstellungen zur Kölner Hafengeschichte und zum Schiff-

bau sowie eine niedrigschwellige gastronomische Nutzung. Dementsprechend sind Anpassungen der Küche, der Garderoben und der Sanitäreinrichtungen nötig; es besteht der Wunsch nach helleren Räumen im Unterdeck, nach Barrierereduktion oder dem Einbau neuer, isolierverglaster Fenster. Außerdem strebt der Verein die Wiederherstellung der Fahrfähigkeit des Schiffes an. Die Technik soll dafür modernisiert werden, um das Manövrieren zu erleichtern. Ein Querstrahlruder zur Erleichterung von Wendemanövern auf dem Rhein und ein Elektromotor, der leichter zu handhaben ist, sollen eingebaut werden; die Dieselmotoren könnten zum Stromgenerator umgerüstet werden – für den Verein ein tolles, weil kostenfreies Angebot der *Deutz AG*. Des Weiteren besteht der Wunsch, Bauteile, die über die Jahrzehnte verändert wurden, wieder auf die historische Form zurückzuführen sowie verlorene Bauteile zu rekonstruieren. Hierzu zählen zum Beispiel der Nachguss der verschwundenen Schiffsglocke oder die Wiederherstellung der ursprünglichen Form und Farbigkeit des Schornsteins: Er war ursprünglich höher und nach achtern geneigt sowie eventuell melonengelb gefasst – so suggeriert es zumindest eine wahrscheinlich nachträglich kolorierte Postkarte. Der heutige Schornstein stammt bisherigen Recherchen zufolge aus der bedeutenden Phase der Instandsetzung von 1952/53, und auch das Ruderhaus wurde verändert, allerdings erst in den 1970er Jahren.¹¹ Eine Rückführung des Schornsteins auf die Gestalt der 1930er Jahre unter Beibehaltung des Ruderhauses aus den 1970er Jahren würde also auf dem Oberdeck einen Zustand schaffen, der sämtliche Zeitschichten des Schiffes durcheinander würfelt und in dieser Form nie existiert hat.

Auch wenn der Verein gemäß Satzungszweck „die Erhaltung und die Pflege des denkmalgeschützten Schiffes MS Stadt Köln für die Öffentlichkeit“¹² verfolgt, unterscheidet sich seine Herangehensweise von derjenigen der Denkmalpflege: Leidenschaft und Begeisterung steuern seinen Umgang mit dem Schiff, ein wissenschaftlich-historischer Anspruch an die Instandsetzung besteht nur bedingt.

Akteure: Denkmalschutz, Denkmalpflege, Denkmalförderung

Demgegenüber stehen die denkmalpflegerischen Interessen, die im Wesentlichen durch das Denkmalpflegeamt, das *LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland (LVR-ADR)*, vertreten werden. Die Untere

Denkmalbehörde, das *Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege* der Stadt Köln, nahm mit der Erteilung einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß § 9 DSchG NRW als Genehmigungsbehörde ihre Rolle des Vollzugs des Denkmalschutzes wahr, hielt sich aber bei der denkmalpflegerischen Beratung und Begleitung zurück. So oblag es dem Fachamt allein, die Erfassung und Definition der denkmalwerten Zeitschichten und die Erhaltung eines authentischen Technik- und Geschichtszeugnisses bei maximal möglicher Substanzwahrung einzufordern. Qua nordrhein-westfälischem Denkmalschutzgesetz hat das Fachamt aber lediglich beratende Funktion,¹³ denkmalpflegerische Forderungen wären im Rahmen der denkmalrechtlichen Prüfung und Erlaubniserteilung von der kommunalen Denkmalbehörde zu stellen.¹⁴ Die denkmalrechtliche Erlaubnis war aber bereits erteilt und demnach formal eine Einflussnahme auf den Umgang mit dem Schiff nicht mehr möglich. Da jedoch Fördermittel des Bundes, des Landes und der *Deutschen Stiftung Denkmalschutz* beantragt worden waren, konnte im engen Schulterschluss mit den Fördermittelgebern über verpflichtende, denkmalrechtliche Nebenbestimmungen in ihrem Förderbescheid die rechtliche Sicherheit geschaffen werden: Die Zustimmung des *LVR-ADR* zur Methode der Instandsetzung sowie seine enge Einbindung bei der Durchführung wurden als Voraussetzungen für die Auszahlung von Fördermitteln formuliert. Günstig wirkte sich auf diese Gemengelage außerdem die spezifische Fachkenntnis auf den Gebieten der Industrie- und Technikdenkmalpflege, der Restaurierung und der Bauforschung aus, die das *LVR-ADR* unterstützend einbringen konnte.

Akteure: Planung, Bauleitung, Durchführung

Die rechtlichen Sicherheiten durch die Nebenbestimmungen der Förderbescheide stellten ein Fangnetz dar. In erster Linie zielführend war der konstruktive und sachorientierte fachliche Austausch zwischen dem *LVR-ADR* und dem beauftragten Planer, dem Schiffsbauingenieur Dipl.-Ing. Frank Waldorf, sowie der ausführenden Werft, der *Kölner Schiffswerft Deutz (KSD)*. Darüber entwickelte sich schnell ein Vertrauensverhältnis und die Erläuterungen zum denkmalpflegerischen Umgang des *LVR-ADR* führten zusammen mit den technischen und praktischen Kenntnissen von Planer und Werft sowie ihrer langjährigen Erfahrung zu einvernehmlichen Auffassungen einer denkmalgerechten Instandsetzung, die auch den Förderverein überzeugten.

Der erste Bauabschnitt der Gesamtanierung umfasste Instandsetzungsmaßnahmen am stark durch Korrosion geschädigten Unterwasserschiff. Die bereits denkmalrechtlich genehmigte Planung sah vor, den Schiffsrumpf auf Höhe der Wasserlinie zu kappen und die gesamte Rumpfkonstruktion mit Außenhaut zu erneuern. Da die Konstruktion unter Spannung steht, konnte dabei eine gewisse Verformung des Schiffsrumpfs nicht ausgeschlossen werden. Diese stark invasive und mit großen substanzialen Verlusten verbundene Methode konnte im Verbund von *LVR-ADR*, Bauleitung und Schiffswerft hinterfragt werden. Vertiefte Untersuchungen an den Spanten zeigten nur geringe Korrosion an der Rumpfkonstruktion. Die *KSD* erprobte erfolgreich ein effektives und relativ substanzschonendes Verfahren zum Herausbrennen der Niete, und der Bauleiter entwickelte eine Befestigungsmethode zur Verschweißung der neuen Außenhaut an den Bestandsspanten. Diese enge Zusammenarbeit von Planung, Werft und Denkmalpflege, die gegenseitige Offenheit gegenüber den jeweils anderen Perspektiven sowie die gemeinsamen kreativen Überlegungen machten es möglich, die gesamte Konstruktion des Schiffsrumpfs substanzial zu erhalten. Diese enge Kooperation und die gegenseitige Ergänzung überzeugten auch den Förderverein als Bauherrn sowie die Förderinstitutionen und führten letztlich zur Akzeptanz und Umsetzung der substanzorientierten Instandsetzungsmethode.

Kooperation aller Beteiligten

Für die Vorbereitung des zweiten Bauabschnitts, der Sanierung der Decks und der Innenausstattung – darunter Sanitäranlagen, Küche, Elektrik, Oberflächen, Mobiliar usw. – umfasst, wurde als Planungsgrundlage zunächst eine detaillierte Kenntnis der Entwicklungsgeschichte benötigt: Wie viele Zeitschichten gibt es, welchen kommt Erhaltungswert, welchen denkmalpflegerische Bedeutung zu? Zur Klärung dieser Fragen wurde in Kooperation zwischen allen Beteiligten eine umfangreiche *Bauhistorische Untersuchung* erstellt. Seitens des *LVR-ADR* waren Kolleg*innen aus allen Abteilungen und unterschiedlicher Fachrichtungen beteiligt, nämlich der Kunstgeschichte, Architektur, Vermessung und Fotografie. Diese interdisziplinäre Zusammensetzung wurde ergänzt durch die Vereinsmitglieder mit ihrem schiffsspezifischen Sachverstand und ihrer großen Quellen- und Archivkenntnis. Dank ihrer weitverzweigten Kontakte in Archive und Mu-

seen, zu Sammlern, Hobby-Schiffskundlern und zu den Nachkommen der Ruthof-Werft hat der Verein die bauzeitlichen Konstruktionszeichnungen sowie zahlreiche historische Fotografien, Postkarten, Zeitzeugenberichte usw. recherchiert und zur wissenschaftlichen Auswertung zur Verfügung gestellt. In Tandem mit einem schiffskundigen Vereinsmitglied und einer Denkmalpfleger*in wurde Raum für Raum fotografisch wie textlich erfasst und bewertet. Restauratorische Befunduntersuchungen und die Auswertung der Quellen ergänzen die Erfassung.

Die *Bauhistorische Untersuchung* hat drei Teile: eine geschichtliche Einführung, das Raumbuch mit Erläuterungen zu allen wesentlichen Bauteilen (Abb. 3) und Leitlinien zum konservatorisch-restauratorischen Umgang mit dem Schiff. So bildet es für die Planung und Durchführung der Instandsetzung eine hilfreiche Grundlage. Auf einer Übersichtsseite sind die Grundrisse der drei Decks und eine Seitenansicht des Schiffes abgebildet. Farblich hervorgehoben sind die verschiedenen Nutzungsflächen mit einer Farbcodierung, die zur schnellen Orientierung im ca. 100-seitigen Hauptteil wiederholt wird. In einem Kopfbogen werden die wesentlichen Angaben zur Verortung erfasst: horizontal, die Benennung des Decks und vertikal die Lokalisierung des Schiffsteils – Bug, Vorderschiff, Mittschiff, Heck. Fest definierte Raumbezeichnungen nach Ruthof werden genannt, die Fläche wird im Grundriss verortet und vergrößert. Winkel markieren darin die Blickrichtungen von Fotos. Der heutige Zustand wird mit den Konstruktionszeichnungen von 1938 und historischen Fotos abgeglichen sowie in beschreibenden und bewertenden Texten analysiert.

Medium der Prozesssteuerung

Die *Bauhistorische Untersuchung* mit dem Raumbuch bietet aber nicht nur eine hilfreiche Planungsgrundlage, vielmehr war die gemeinsame Arbeit daran ein Prozess, der alle Beteiligten mit ihren speziellen Kenntnissen und Stärken herausgefordert und zusammengeführt hat. Deutlich wurde, dass die Erhaltung des Schiffes nur dann gelingt, wenn alle individuellen Fähigkeiten und das unterschiedliche Wissen genutzt werden. Die spezifischen Kenntnisse der Vereinsmitglieder und des Schiffbauingenieurs zu Technik, Funktionen, Begriffen und Bezeichnungen sowie ihre gesammelten Archivalien und Quellen waren genauso vonnöten, wie die Fähigkeiten und Ressourcen des LVR-ADR zum wissenschaftlichen Arbeiten, zur Quellenauswertung

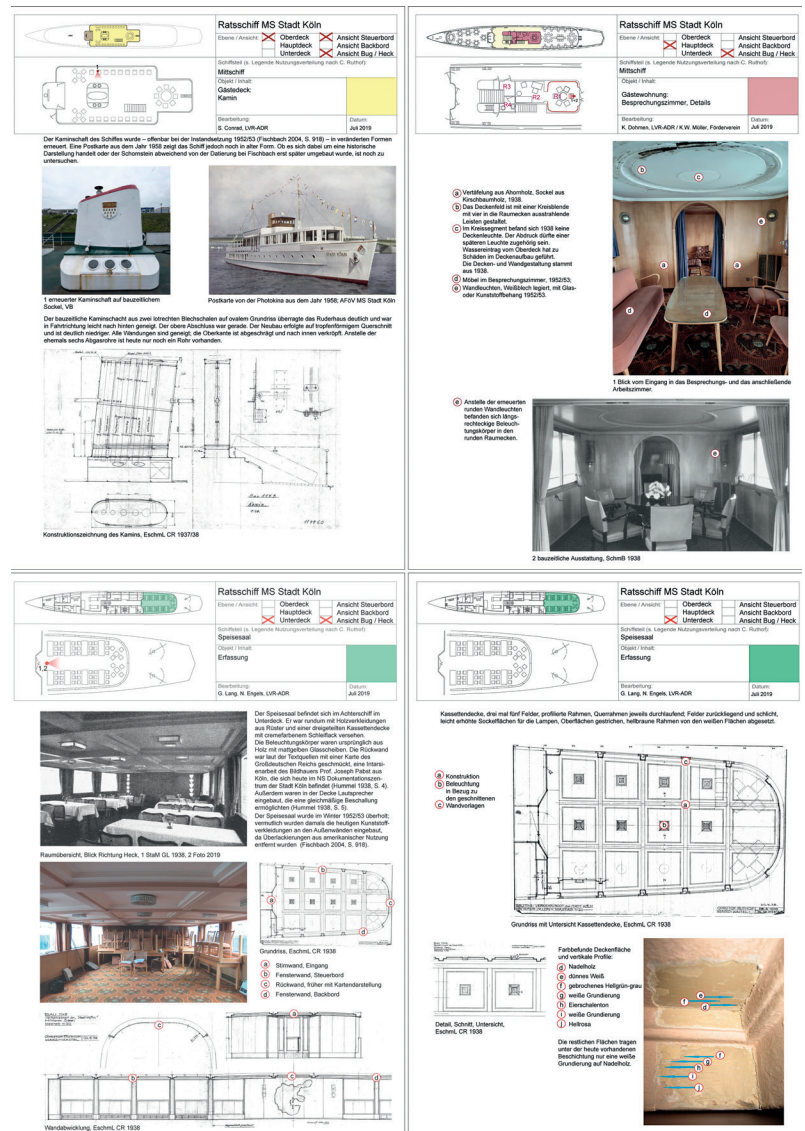


Abb. 3: Vier Beispielseiten aus dem Raumbuch der *Bauhistorischen Untersuchung*: Schornstein auf dem Oberdeck, Besprechungszimmer in der Gästewohnung auf dem Hauptdeck, Speisesaal im Unterdeck, Befunduntersuchungen an der Decke des Speisesaals (2019).

tung sowie zur Ableitung von Schlussfolgerungen für die Instandsetzung und Erhaltung, die durch Planer und Werft technisch und praktisch umgesetzt werden. Hilfreich war auch die Flexibilität der Förderinstitutionen, die Summen an die veränderte Planung anzupassen, sowie uns als beratendem Fachamt das rechtliche Rückgrat zu verschaffen. Die aktive Einbindung des Vereins, des Planers und der Werft in die Erstellung der *Bauhistorischen Untersuchung* hatte außerdem den Effekt, dass ihr Verständnis für eine historisch stimmige, denkmalgerechte Instandsetzung immer größer wurde: Nachdem bei der gemeinsamen Erfassung belegt werden konnte, dass die Fenster samt ihrer Griffe aus Leichtmetall aus der Bauzeit 1938 stammen, wurde der Ersatz durch eine Wärmeschutzverglasung ver-



Abb. 4: Der Verein der Freunde und Förderer des historischen Ratsschiffes e.V., der Bauleiter, Mitarbeiter der Kölner Schiffswerft Deutz und Mitarbeiter*innen des LVR-ADR bei Abstimmungen im Baufortschritt sowie Führungen oder Presseterminen für Förderer, Politik und Öffentlichkeit (2019).

worfen. Auch für das denkmalpflegerische Ziel der Erhaltung eines authentischen Geschichtszeugnisses und der darin begründeten ablehnenden Haltung der Denkmalpflege gegenüber der Rekonstruktion des Schornsteins aus den 1930er Jahren besteht nun Verständnis. Genauso hat sich das Denkmalfachamt mit dem Wunsch, die Fahrfähigkeit des Schiffes wiederherzustellen, auseinanderzusetzen begonnen: Diskutiert werden nun additive Lösungen, die leichteres Manövrieren ermöglichen, ohne dass Eingriffe in die historische und den Denkmalwert konstituierende Technik des Schiffes erforderlich werden.

Außerdem erweist sich das anschauliche Produkt der *Bauhistorischen Untersuchung* als Unterstützung bei der Einwerbung von Fördergeldern, bei der Stimmungsbildung in der Politik und bei der Information der Presse. Die Kontakte dorthin auf- und auszubauen gehört zu den großen, wichtigen Stärken des Vereins und ihres Vorsitzenden Udo Giesen. Mit Informationsveranstaltungen und Führungen für die Ratsmitglieder der Stadt Köln, für die Förderinstitutionen von Bund und Land, für die *Deutsche Stiftung Denkmalschutz*, die Presse und Vertreter*innen von Industrie und Technik vor, während und nach der Durchführung des ers-

ten Bauabschnitts, fördert er die Bekanntheit der Instandsetzungsmaßnahme sowie der notwendigen finanziellen, materiellen und immateriellen Unterstützung (Abb. 4). Anerkennung erweist der Verein beispielsweise durch die Übergabe eines *Echtheitszertifikats*, eines gerahmten Stücks der Außenhaut des Schiffes mit Urkunde, das zugunsten des Schiffes auch käuflich zu erwerben ist, Einladungen zu Führungen oder Besichtigungen des Schiffes, Bewerbung von gespendeten Produkten zur Instandsetzung unter den Schiffsliebhaber*innen oder durch Spendenbescheinigungen.

Die *Bauhistorische Untersuchung* entwickelte sich also zu einem Medium der Prozesssteuerung und der Motivierung aller Beteiligten, ihre Fähigkeiten im Sinne einer denkmalgerechten Erhaltung einzubringen und die Interessen aller zu berücksichtigen. Durch die gemeinsame Arbeit und die Beteiligung des Fachamtes auf operativer Ebene entstand eine vertrauensvolle Zusammenarbeit auf Augenhöhe. Interessen verstehen, Stärken erkennen, diese aktiv einbinden und im Sinne des Denkmals lenken, dafür sind zeitliche und personelle Ressourcen wichtig – und das sollte keine Utopie sein.

Abbildungsnachweis

- 1 Rasmus Radach, LVR-ADR
- 2 Verein der Freunde und Förderer des historischen Ratsschiffes e.V.
- 3 LVR-ADR
- 4 Karl Ludwig Thoratier

Anmerkungen

- 1 Hummel, Armin A.: Die Ruthof-Werft. Mainz-Kastel und Regensburg, 1871–1975, Borsdorf 2018, S. 60.
- 2 Diverse Zeitungsartikel anlässlich der Berufung von Karl Georg Schmidt zum Oberbürgermeister, 1937, sowie zu seinem Tod im Jahr 1940: Pressemappe 20. Jahrhundert der ZBW, Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft, http://webopac.hwwa.de/PresseMappe20E/Digiview_MID.cfm?mid=P015669 (04.1.2020).
- 3 Hummel, Adolf: Motorschiff „Hansestadt Köln“, in: Schiffbau, Schifffahrt und Hafenaufbau, 40. Jg. H. 8, 1938, Sonderdruck, S. 1–6, hier: S. 1.
- 4 Fischbach, Georg: Die Schiffe der Köln-Düsseldorfer, Deutsche Rheinschiffahrt Aktiengesellschaft 1826–2004, Selters/Ww. 2004, S. 915.
- 5 Hummel, Armin A. 2018 (wie Anm. 1), S. 61; Fischbach, Georg, 2004 (wie Anm. 3), S. 916.
- 6 Hummel, Armin A. 2018 (wie Anm. 1), S. 61.
- 7 Hummel, Adolf 1938 (wie Anm. 3), S. 4f.
- 8 Fischbach, Georg 2004 (wie Anm. 4), S. 917.
- 9 Fischbach, Georg 2004 (wie Anm. 4), S. 918–919.
- 10 <https://www.ratsschiff-koeln.de/index.php> (23.12.2019).
- 11 Fischbach, Georg 2004 (wie Anm. 4), S. 918–919.
- 12 https://www.ratsschiff-koeln.de/images/pdfs/satzung_ms_stadt_koeln.pdf (23.12.2019).
- 13 § 22 DSchG NRW.
- 14 § 9 DSchG NRW.