

Mittelrheinische Personenschiffahrts-GmbH.
 Jetzt auch zwischen Mainz und Koblenz die beliebtesten Rheinfahrten mit dem schönen Köln-Düsseldorfer Schnelldampfer „MAINZ“
 Jeden Dienstag und Donnerstag (ab 3. August)

FAHRPLAN		FAHRPREISE	
Rheinabwärts:	Rheinaufwärts:	von Mainz nach:	
8.30 Uhr ab Mainz	an 19.45 Uhr	einfache Fahrt	Hin- u. Rückf.
10.00 - Bingen	- 17.45	DM 1,50	DM 2,30
11.10 - St. Goar	- 15.45	" 3,-	" 4,50
11.40 - Kamp-Bornhof	- 14.55	" 3,50	" 5,30
11.50 - Boppard	- 14.45	" 3,70	" 5,50
12.15 - Braubach	- 14.00	" 4,-	" 6,-
12.35 - Niederlahnstein	- 13.35	" 4,40	" 6,60
12.50 - an Koblenz	ab 13.15 Uhr	" 4,70	" 7,-

Kinder von 6-14 Jahren zahlen halbe Fahrpreise. Getränke und Küche an Bord. Auskunft und Fahrscheine in Mainz; Dampferanlegestelle unterhalb Kaisertor (Tel. 4562); montags und mittwochs von 15-17 Uhr und 1 Stunde vor Abfahrt (Tel. 4562); Verkehrsverein Mainz, Stadthalle (Telefon 5181) und alle Reisebüros.

Mit der „Mainz“ (hier um 1950) nimmt die Köln-Düsseldorfer am 3. August 1948 wieder den fahrplanmäßigen Verkehr ab Mainz auf.
 Fotos: Slg. Michael Bermeitinger

Die Rückkehr der weißen Schiffe

Vor 75 Jahren nimmt die Köln-Düsseldorfer wieder den Betrieb ab Mainz auf / Auftakt zur Glanzzeit des Rhein-Tourismus

Von Michael Bermeitinger

MAINZ. Die Stadt liegt noch in Trümmern, Geld ist knapp, die Sorgen riesig. Auch 1948, drei Jahre nach Kriegsende, sind die Zeiten in Mainz schwer. Trotzdem, vielleicht auch gerade deshalb, sind die kleinen Freuden, das Stück Normalität, wichtig für die Mainzer, dieser Traum, es möge ein bisschen „wie früher“ sein, auch wenn die Augen tagtäglich die graue Wirklichkeit sehen. Aber mit der Währungsreform kommen die kleinen Vergnügen wieder: Die Tasse Kaffee in „Friedensqualität“ beim Spaziergang, ein Glas Wein beim Tanz im Café Münstertor oder ein Ausflug. Und am 3. August vor 75 Jahren kehrt etwas zurück, was vielen Mainzern wie ein ferner Traum erscheint: Am Ufer legen wieder regelmäßig die Rheindampfer der Köln-Düsseldorfer ab.

„Die Romantik ist nicht gestorben – Die Mainzer fahren wieder mit weißen Schiffen“, schreibt die Allgemeine Zeitung/Neuer Mainzer Anzeiger und erinnert an die gar nicht so ferneren „alten“ Zeiten, die aber angesichts der Zerstörung doch unendlich weit weg erscheinen. „Ja, eine Tradition, eine geheiligte und unentbehrliche, sind für den Mainzer die Rheindampferfahrten“, heißt es, „man fuhr einst nicht gelegentlich einmal, man tat es oft im Jahr.“

Im Krieg wird die Personenschiffahrt zwar nicht ganz eingestellt, aber die meisten Schiffe werden für Gütertransporte, als Lazarettschiffe, Verpflegungsschiffe oder bewegliche Büro- und Lagerräume genutzt. Der Fahrgastbetrieb läuft je nach Kriegslage, meist auf niedrigem Niveau. Am 28. Mai 1944 greift ein US-Jäger P-38 „Lightning“ den Dampfer „Ostmark“ mit MG und 2-cm-Kanonen an, tötet acht und verletzt 30 Menschen. Aber erst als im August auch die „Hindenburg“ attackiert wird, ist Schluss mit Ausflügen.

Am Kriegsende liegt die einst „weiße Flotte“, die allerdings schon seit 1941 ein blaugraues Tarnmuster trägt, überwiegend auf Grund. Nur sechs von 28 Schiffen schwimmen noch, und nur ein einziges ist überhaupt noch fahrfähig: der Schnelldampfer „Mainz“, der umgehend von den US-Besatzungsbehörden beschlagnahmt wird und fortan am Mittelrhein als Ausflugsschiff für US-Soldaten dient. Die erste KD-Fahrt mit

deutschen Fahrgästen findet am 1. Mai 1946 in der britischen Zone mit der „Frieden“ statt (ex-„Hindenburg“) und führt von Köln nach Honnef/Siebengebirge. Am 19. Mai zieht die US-Zone nach, fährt die „Frauenlob“ von Wiesbaden nach Rüdesheim, nur in der französisch besetzten Zone schauen die Menschen in die Röhre. Vielmehr: Sie schauen den Schiffen nach: Denn die Dampfer aus den anderen Zonen fahren zwar in Schleifenfahrten zum Mittelrhein, das Anlegen verbieten die Franzosen aber.

Die Mainzer müssen bis 22. August 1947 warten, bis sie wieder an Bord dürfen, wenn auch nur ein ausgewählter Kreis. Denn Veranstalter der Fahrt ist der örtliche Automobilclub, der kurz



zuvor zu neuem Leben erwachte MAC. Da nur drei Prozent der 113 Mitglieder einen Pkw haben, „aber in der Natur des Clubs das Verlangen nach touristischem Veranstaltungen liegt“, geht man aufs Wasser. Es gibt zwar hohe besatzungsbürokratische Hürden, aber dann gehen 450 Automobilisten und Freunde an Bord der „Frauenlob“, die unter „Muss i denn“-Klängen einer Kapelle ablegt. Der Proviant wird selbst „organisiert“.

Die ersten Fahrten

Während in britischer und US-Zone 1947 schon 870000 Fahrgäste Rheinfahrten genießen dürfen, bleiben die französischen Besatzer kleinlich. Erst im Frühjahr 1948 darf der Mainzer Verkehrsverein eine öffentliche Fahrt organisieren, und erstmals kommt auch der wenigstens teilweise von den Amerikanern zurückgegebene Schnelldampfer „Mainz“ zum Einsatz, der am 4. Mai am Anleger Feldbergplatz liegt.

„600 Mainzer aus allen Kreisen, viel Jugend darunter“ gehen an Bord nach St. Goar an der Loreley, wo Kerb gefeiert wird, bevor es zurückgeht. Die Kapelle Schneider ist pausenlos im Einsatz, wovon die AZ fast euphorisch berichtet, wenn sie auch nicht nur den Trubel im Blick hat: „Die Stillen aber stan-

den, manche eng umschlungen, vorn am Deck. Sie ließen sich vom Zauber der Landschaft fangen ...“ Und von der Romantik, auf die sie so lange haben verzichten müssen.

Viele Fahrten an einem Tag

Bis nun aber alle Mainzer regelmäßig mit den weißen Dampfern den Rhein rauf- und runter schipperrn können, dauert es noch bis 3. August. Dann nimmt die Mittelrheinische Personenschiffahrt, Teil der Betriebsgemeinschaft der Köln-Düsseldorfer, den fahrplanmäßigen Betrieb auf. Immer Dienstag und Donnerstag geht es vom Anleger unterhalb des Kaisertors um 8.30 Uhr nach

Koblenz und abends um 19.45 Uhr ist man daheim. Eine Fahrt bis St. Goar kostet drei D-Mark, hin und zurück 4,50 DM, nach Boppard 3,70/5,50 DM und bis Koblenz 4,70 bzw. sieben DM.

Das klingt aus heutiger Sicht nicht teuer, aber man darf nicht vergessen, dass die Menschen erst sechs Wochen zuvor die D-Mark erhalten haben, und die ist knapp. Dennoch sind die Fahrten den Sommer über gut besucht, zumal die Franzosen endlich dem freien Verkehr mit den anderen Zonen zustimmen. Der Passierscheinzwang ist damit aufgehoben, und ab 19. August können die KD-Dampfer wieder alle Stationen anfahren, also auch das traditionell so wichtige Rüdesheim.

Bald wird der Fahrplan auf fünf Tage die Woche inklusive Sonntag ausgedehnt und mit Beginn der Saison 1949 fahren die Dampfer wieder bis Köln. Auf ihrer Fahrt den Rhein hinunter nach Köln passieren die KD-Dampfer Bonn, wo am 23. Mai 1949 das Grundgesetz verkündet und damit die Bundesrepublik gegründet wird, sie passieren das Bundeshaus, in dem am 15. September der erste Kanzler gewählt wird. Die junge Bundesrepublik entwickelt sich stetig und stabil, bis Mitte der 50er das Wirtschaftswunder einsetzt, während die Köln-Düsseldorfer schon sehr schnell alte Stärke erreicht. Schon 1951 befördert sie wieder zwei Millionen Passagiere, so viel wie in den großen Jahren der Kaiserzeit.

Mainz ist der wichtigste Ausgangspunkt. Schon im Fahrplan 1950 gibt es vier Fahrten am Tag nach Köln, davon zwei

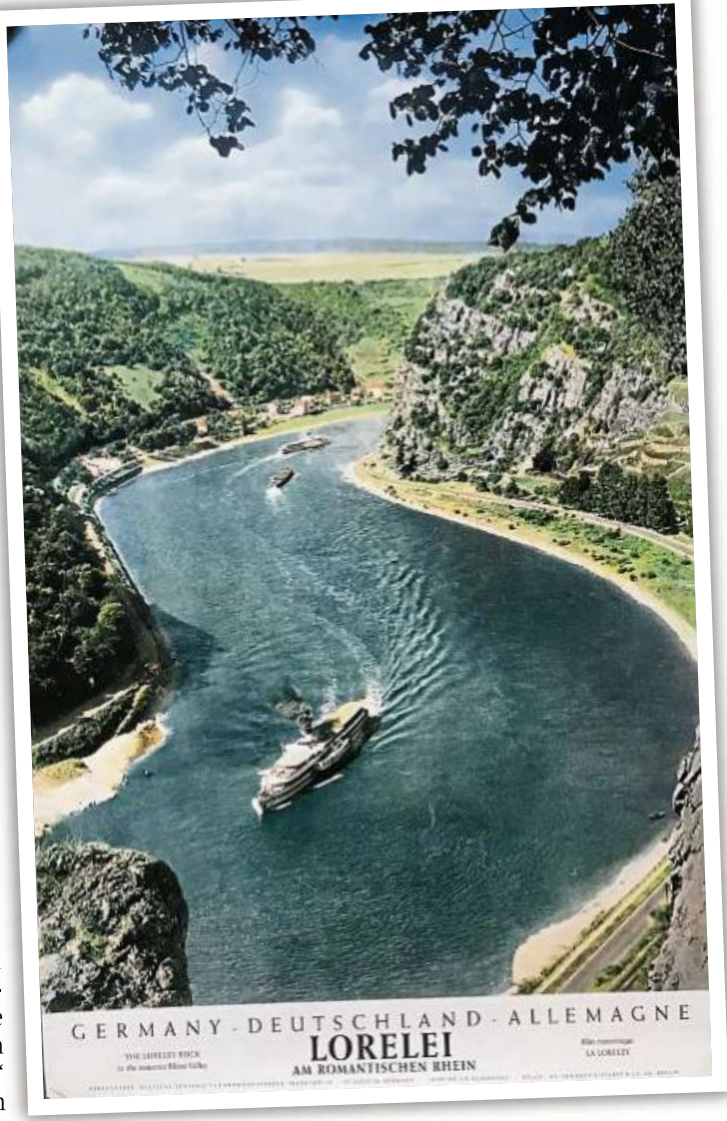
Schnellfahrten, dazu fährt man je vier Tage die Woche nach St. Goar und Koblenz und fünf Mal die Woche abends gen Rüdesheim. 1954 sind es schon fünf tägliche Fahrten bis mindestens Koblenz, dazu mehrere Rheingau- und Abendfahrten. Mittwochs und sonntags legen am KD-Anleger am Halleplatz allein zwischen 8.30 und 11.30 Uhr sechs Dampfer und Motorschiffe ab, während ab dem frühen Nachmittag die Bergfahrten von Köln und vom Mittelrhein eintrudeln.

Die 50er und auch die 60er werden zur großen Zeit des Rhein-Tourismus. Mit Extradampfern, Sonderzügen und Busgeschwadern zu allen Weinfesten, Daueransturm auf den Drachenfels oder Rüdesheim mit seiner Drosselgasse. Der Rhein ist in der Zeit vor der Massenmotorisierung das Traumziel vieler Deutscher, aber auch internationale Gäste suchen wieder Wein- und Burgenromantik.

Und so wie etwa Bayern oder der Schwarzwald Hintergrund für Heimatfilme sind, so ist das auch am Rhein: „Einmal am Rhein“ (1952), „Drei Mädels vom Rhein“ (1955) oder der legendäre Film „Drei Mann in einem Boot“ mit Hans-Joachim Kulenkampff, Walter Giller und Heinz Erhardt von 1961 spielen hier und bei Elvis Presleys „Café Europa/G.I. Blues“ (1960) gibt es die im Studio mit Originalgondel gefakte Rüdesheimer Seilbahn-Szene. Mainz spielt keine Rolle, aber dafür hat der wohl bekannteste Wein- und Rheinfilm 1952 in Mainz Premiere: „Der fröhliche Weinberg“.

Der Rhein ist schön wie eh je, doch es ist ruhiger geworden, nur noch an wenigen Tagen wälzen sich Massen durch die engen Gassen der Weinorte, und Mainz ist mehr Anlaufpunkt für Kreuzfahrer und Start von Eventfahrten. Nur noch ein KD-Schiff fährt täglich den Rhein hinunter und das auch nur bis St. Goarshausen. In der Nebensaison fährt gar keins mehr.

Wenigstens die „Mainz“ gibt es noch, jenes Schiff, mit dem am 3. August 1948 in Mainz der KD-Betrieb beginnt. Erst vor ein paar Wochen hat sie mal wieder Mainz passiert, als Museumsschiff auf dem Weg zur Werft nach Köln.



Die 50er waren goldene Zeiten für die Rheinschiffahrt. Die Köln-Düsseldorfer mit ihrer großen Flotte beherrschte den Mittelrhein, hier zierte einer ihrer Schaufelrad-dampfer ein Werbeposter der Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr (oben). Links der KD-Fahrplan von 1954.