

Geschichte der Dampfschiffahrt

Inhaltsverzeichnis

1. Mit dem Dampfschiff „Concordia“ ging es los

1. Mit dem Dampfschiff „Concordia" ging es los



Peter Heinrich Merkens war zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein bedeutender Kölner Unternehmer. Zeitgenossen schätzten ihn als Politiker und Wirtschaftsführer. Von 1810 bis 1833 und erneut von 1835 bis 1837 war er Mitglied der Kölner Handelskammer, der er in den genannten Zeitabschnitten auch als Präsident vorstand. Er förderte die Wirtschaft der Stadt auf vielfältige Weise. Vor allem setzte sich Merkens für den freien Handel auf dem Rhein ein.

Unter der Leitung des Kaufmanns konstituierte sich am 3. Oktober 1825 in Köln die PreußischRheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (PRDG). Deren Statuten genehmigte der preußische Innenminister Friedrich von Schuckmann am 11. Juni 1826. Dies ist das offizielle Gründungsdatum der Gesellschaft und damit auch das Gründungsdatum des Nachfolgeunternehmens Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH (KD). An dieser Stelle noch einmal der Hinweis, dass gelegentlich das Jahr 1853 als „Geburtsjahr“ der KD auftaucht. Dieses Datum markiert die Bildung der Betriebsgemeinschaft Kölnische und Düsseldorfer Gesellschaft für Rhein-Dampfschiffahrt. Zuvor waren dies zwei getrennte Reedereien.

Schiffsrumpf aus Eichenholz

Als erstes Dampfschiff der PRDG nahm 1827 der hölzerne Raddampfer „Concordia“ den Linienverkehr zwischen Köln und Mainz auf. Gebaut wurde es auf einer Werft in den Niederlanden nach den Plänen des deutschen Ingenieurs Gerhard Moritz Roentgen. Der Rumpf des Schiffes bestand aus Eichenholz, der Schiffsboden war mit Eisenblech beschlagen. Es gab mit dem Dampfer Friedrich Wilhelm ein baugleiches Schiff. Beide wurden im Jahr 1841 für insgesamt 50.000 Thaler verkauft.

Handelskammerpräsident Merkens hatte im Herbst 1825 einen Aufruf an alle Kölner Kaufleute zu einer Beteiligung an der Gründung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft gerichtet. Sein Wort besaß zu diesem Zeitpunkt bereits großes Gewicht. Er hatte 1818 die Versicherung „Rheinschiffahrts-Assecuranzgesellschaft“, die erste eigenständige Versicherungs-AG für Warentransporte auf dem Rhein, gegründet. Aus ihr ging 1845 die Agrippina-Versicherung hervor. 1838/39 beteiligte er sich an der Kölnischen Feuerversicherungs-Gesellschaft, die sich unter seiner Leitung ab 1841 Colonia nannte. Merkens gehörte viele Jahre dem Kölner Stadtrat an, 1826 wurde er von der preußischen Regierung in den Provinziallandtag in Düsseldorf berufen

„Freiheit des Rheins erobern“

In einem 1951 auf Schreibmaschine verfassten, nicht gedruckten Dankeschreiben an Karl Haus, den damaligen Generaldirektor der Colonia Kölnische Versicherungs-Aktiengesellschaft, wird die Rolle von Peter Heinrich Merkens sehr wohlwollend beschrieben und auch an die Anfänge der Dampfschiffahrt erinnert. Merkens habe darin ein geeignetes Mittel gesehen, die „Freiheit des Rheins zu erobern, am Welthandel teilzunehmen und damit Kölns Bedeutung als großen Handelsplatz wieder zu erlangen.“ Die Dampfschlepp-Schiffahrt sei für diese hehren Ziele nicht geeignet, da sie sich „wegen des Widerstandes der gemächlichen Spediteure und faulen Schiffer“ nicht positiv entwickelt habe.

Heutzutage würde man Peter Heinrich Merkens als eine Art „Selfmademan“ bezeichnen. Er wurde am 29. Dezember 1777 in Mülheim am Rhein – damals noch kein Stadtteil von Köln – geboren. Sein

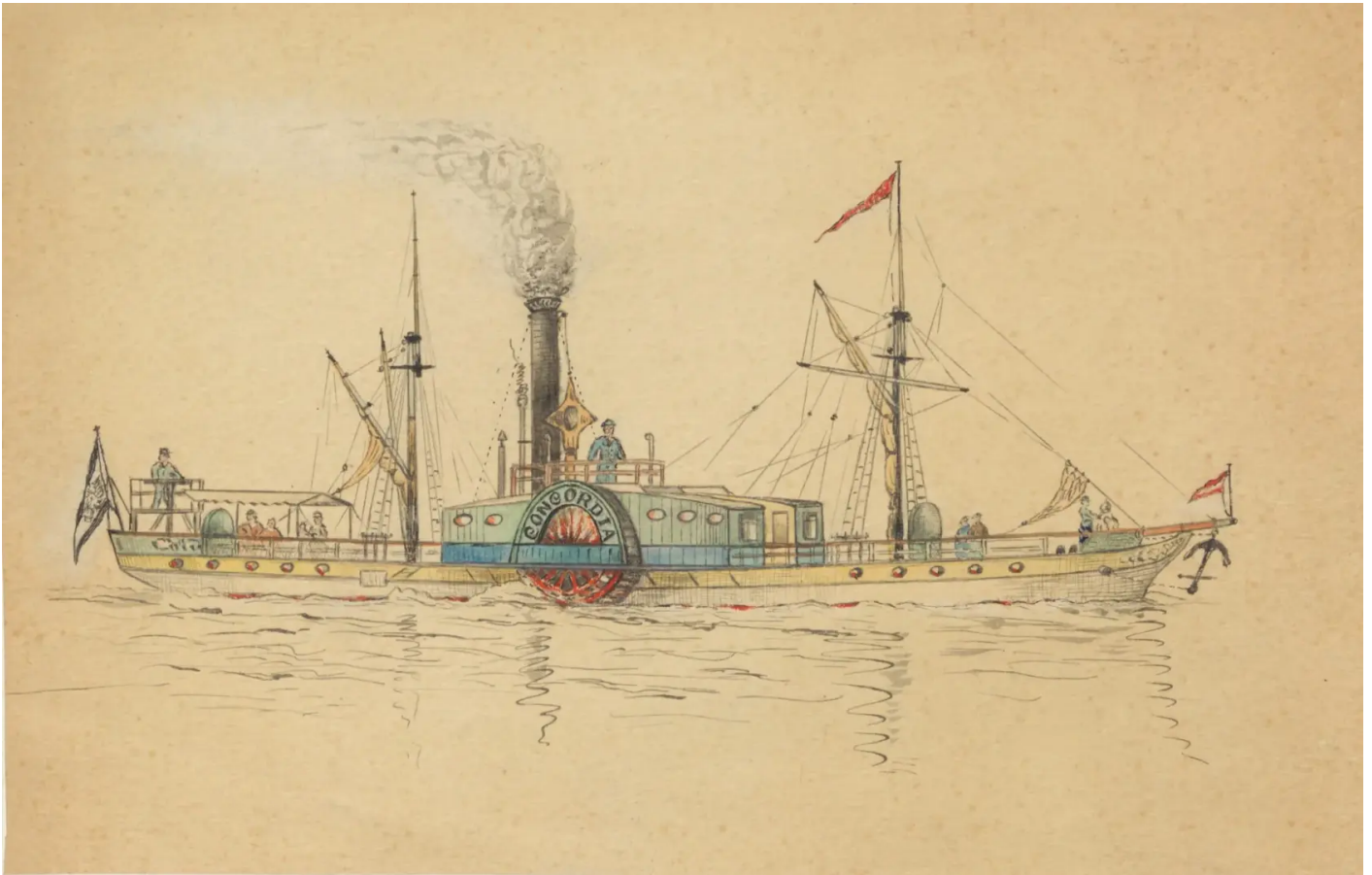
Vater war Bäckermeister. Nach Beendigung der Volksschule besuchte Merkens in Mülheim das protestantische Handelsinstitut von Wilhelm Anton Ising, bevor er 1792 im Alter von 14 Jahren eine kaufmännische Lehre bei Everhard Caspar Schüll, einem erfolgreichen Speditionskaufmann und Gewürzhändler in Köln, absolvierte. Nach der Lehrzeit wechselte Merkens in die Gewürz- und Weinhandlung von Johann Jacob Schüll.

Erst Kaufmann, dann Banker

1808 machte er sich selbstständig und gründete gemeinsam mit dem aus Maastricht stammenden Jacob Seydlitz eine Kolonialwaren- und Gewürzhandlung. Nach Seydlitz Tod im Jahre 1810 führte er das Unternehmen gemeinsam mit dessen Witwe weiter und baute es zu einem der größten Handelshäuser Köln aus. Während der Kontinentalsperre verlegte er den Schwerpunkt seines Handelshauses auf das Bankgeschäft. Die Kontinentalsperre war eine von Napoleon verfügte Wirtschaftsblockade über das Vereinigte Königreich und dessen Kolonien. Sie bestand von 1806 bis 1813. Da Köln seit 1794 unter französischer Herrschaft stand, waren die Kölner Unternehmen ebenfalls von der Blockade betroffen. Zuletzt agierte das Unternehmen Seydlitz & Merkens nur noch als Bankhaus. Die Bank, die um 1850 bei zahlreichen Neugründungen und Umwandlungen von Unternehmen des Rheinlands beteiligt war, ging später in der Deutschen Bank auf.

Flaggen sechs Wochen auf Halbmast

Bis zu seinem Tod im Januar 1854 blieb Peter Heinrich Merkens Präsident sowohl des Verwaltungsrats der Köln-Düsseldorfer wie der Colonia. Nach seinem Tod setzten die 22 Schiffe der Köln-Düsseldorfer ihre Flaggen für sechs Wochen auf Halbmast. Ihm zu Ehren wurde eins der Schiffe in „Merkens“ umbenannt. Das war die „Ariadne“. Dieser Dampfer hatte bereits bei ihrem ersten Einsatz für Furore gesorgt. Denn die „Ariadne“ war flott. Für die Strecke von Köln nach Bonn brauchte der Raddampfer am 18. August 1852 zwei Stunden und 43 Minuten. Zum Vergleich: Heute erreichen die KD Ausflugsschiffe von Köln aus die Bundesstadt Bonn in etwa drei Stunden. Allerdings hatte die „Ariadne“ seinerzeit nur wenige Passagiere an Bord und legte auch keine Zwischenstopps in Köln-Porz und Wesseling ein.



Aus der „Ariadne“ wurde die „Merkens“

Die gute Zeit war der entscheidende Faktor dafür, dass der Verwaltungsrat der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft zustimmte, den Dampfer zu kaufen. Der Trip nach Bonn war gleichsam die Probefahrt. Eingesetzt wurde das Glattdeckschiff für Personen und Güter mit zwei Schornsteinen auf der Mittelrheinstrecke. Zahlreiche im 19. Jahrhundert gebaute Dampfschiffe waren Glattdeckschiffe. Dieser Schiffstyp hatte keine Aufbauten auf dem Hauptdeck, nur Radkästen und überdachte Treppenabgänge. Bis Anfang 1889 war das Schiff in Betrieb. Wegen des sehr hohen Kohlenverbrauchs wurde es am 20. Juli 1889 aus dem Fahrdienst genommen und im Kölner Rheinauhafen als Reserve-Schiff stillgelegt. Seine Zeit war endgültig abgelaufen, als 1890 die beiden Neubauten „Lohengrin“ und „Overstolz“ in Betrieb genommen wurden. Sechs Jahre später wurde die „Merkens“ zum Abwracken nach Holland verkauft.

“ „Für die Strecke von Köln nach Bonn brauchte der Raddampfer am 18. August 1852 zwei Stunden und 43 Minuten.“

Verlinkungen:

->

Quellen:

Internetquellen

-> Mit dem Dampfschiff „Concordia“ ging es los, in: KD Magazin vom 03.07.2025, online verfügbar unter: <https://www.k-d.com/2025/07/mit-dem-dampfschiff-concordia-ging-es-los/>, zuletzt geprüft am 12.04.2026.

->

->

Sekundärliteratur

->

->

->

Revision #3

Created 21 May 2025 17:00:06 by Marlon Zimmermann

Updated 16 May 2026 12:55:03 by Marlon Zimmermann