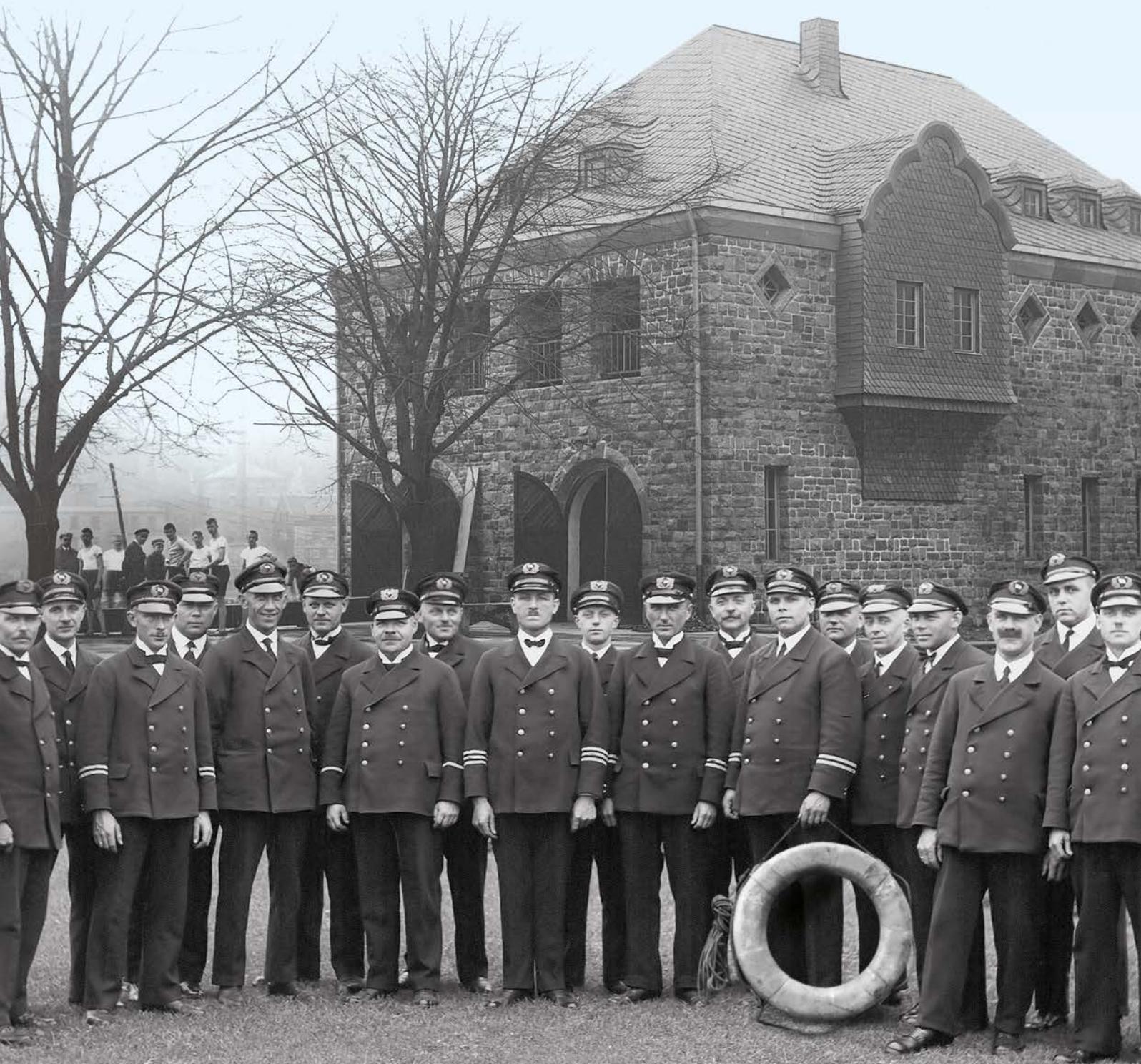


SCHIFF AHOI!

Schriftenreihe
Haus Ruhrnatur
Band 3

Geschichte der Ruhrschifffahrt und der Weißen Flotte
in Mülheim an der Ruhr – von Dr. Kai Rawe



INHALT

VORWORT	3
RUHRSCHIFFFAHRT	4
ANFÄNGE DER MÜLHEIMER PERSONENSCHIFFFAHRT AUF DER RUHR	6
GRÜNDUNG DER WEIßEN FLOTTE IM RAHMEN EINES INFRASTRUKTURPROJEKTS	9
WEIßE FLOTTE UND WASSERBAHNHOF	14
WASSERBAHNHOF	17
NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG	20

Impressum

Autor: Dr. Kai Rawe

Herausgeber: RWW Rheinisch-Westfälische

Wasserwerksgesellschaft mbH

Am Schloß Broich 1-3

45479 Mülheim an der Ruhr

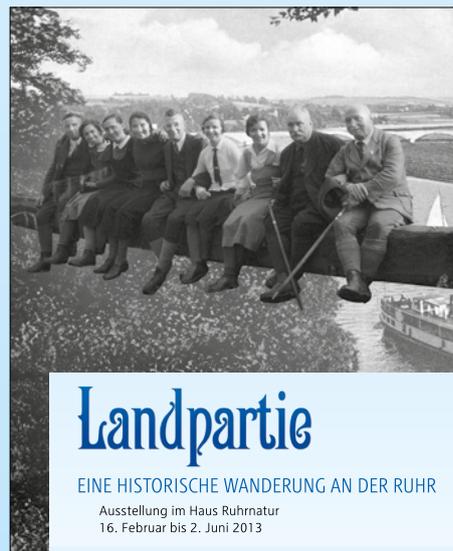
VORWORT

In Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Mülheim haben wir in den vergangenen Jahren mehrere historische Ausstellungen im Haus Ruhrnatur zeigen können, die stets – besonders beim Mülheimer Publikum – viel Anklang gefunden haben. Im Mittelpunkt standen Fotografien und Postkarten, die Aspekte des Lebens an der Ruhr ins Licht rückten, wobei der Blick weniger auf die vermeintlich „großen“ Themen als auf den Alltag der „kleinen Leute“ gerichtet war. Diesem Duktus folgt auch die von Dr. Kai Rawe und Stefanie Krohn kuratierte Ausstellung „Schiff Ahoi“ im Haus Ruhrnatur.

Doch der zweite Versuch, ein Menschenleben später, gelang – 1927 lief der erste Ausflugsdampfer der Weißen Flotte vom Stapel. Ein Strukturwandel, der aus heutiger Sicht wie ein Vorbote der tiefgreifenden Strukturveränderungen erscheint, die die Ruhrregion in den darauf folgenden Jahrzehnten erlebte.

Die Nähe zur Ruhrschifffahrt hat für uns eine lange Tradition. An der Gründung der Weißen Flotte wie auch am Betrieb war die RWW maßgeblich beteiligt – bis 1937 die Stadt Mülheim sämtliche Anteile an der Schifflinie übernahm. Noch heute beherbergt Haus

Die historischen Fotografien und Postkarten aus dem Bestand des Stadtarchivs dokumentieren auf eindrucksvolle Weise den Wandel der Ruhrschifffahrt zur Vergnügungsschifffahrt, zu einem Element der Freizeitgestaltung. Tatsächlich lief die Eisenbahn bereits in der zweiten Hälfte des



Plakate zu den historischen Ausstellungen im Haus Ruhrnatur

19. Jahrhunderts der Ruhrschifffahrt den Rang ab, nachdem die Ruhr eben erst unter größten Anstrengungen in weiten Teilen schiffbar geworden war. Die Verdrängung des Kohletransports auf der Ruhr durch neue Technologien und Transportwege sollte jedoch nicht das Ende der Ruhrschifffahrt bedeuten. Zwar scheiterte der erste Versuch, die Personenschifffahrt an der unteren Ruhr zu etablieren. Trotz geschickten Marketings musste die Mitte des 19. Jahrhunderts gegründete Ruhr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mangels Nachfrage schon nach wenigen Jahren den Betrieb einstellen. Die Zeit war noch nicht reif für Vergnügungsfahrten auf der Ruhr.

Ruhrnatur Betriebsräume der Weißen Flotte, deren Personengastschiffe hier während der Saison Tag für Tag ablegen.

Die vorliegende Broschüre liefert nicht nur ergänzende Hintergründe und Informationen zur Ausstellung. Dem Autor ist es zu verdanken, dass sie auch über den Kontext der Ausstellung hinaus historisch Interessierten einen guten Einblick in mehr als 150 Jahre Ruhrschifffahrtsgeschichte bietet.

Andreas Macat, Leiter Museen

RUHRSCIFFFAHRT

Über Jahrhunderte war die Schifffahrt – und das gilt nicht nur für die Ruhr – das „logistische Rückgrat“ fast aller wirtschaftlicher Betätigungen.

Straßen und Wege existierten kaum und wenn, dann waren sie schlecht ausgebaut. Transportfahrzeuge, die gar größere Warenmengen oder Rohstoffe in nennenswertem Umfang transportieren konnten, gab es eigentlich nicht. So lässt sich etwas zuge-spitzt und vereinfacht feststellen: Alles, was nicht auf einen Ochsenkarren passte, konnte über Land kaum bewegt werden. Einzig die Schifffahrt bot ein verhältnismäßig sicheres Transportmittel, mit dem auch größere Warenmengen und Rohstoffe transportiert werden konnten. Für unsere Region und besonders für Mülheim an der Ruhr ist dieser Umstand ein entscheidender Faktor gewesen. Die Lage am Fluss war ein geografischer Vorteil Mülheims, der die Stadtentwicklung schon vor der Industrialisierung begünstigt hat. Bis hier her war nämlich die Ruhr flussaufwärts von ihrer Mündung aus schiffbar. Ab Mülheim gab es flussaufwärts viel zu viele natürliche und menschengemachte Hindernisse. So waren zahlreiche so genannte Schlagden, also Wehre, die zum Beispiel für den Betrieb von Wassermühlen zum Aufstauen des Flusses benötigt wurden, einge-zogen. Auch gab es unter anderem Fischzäune, die das Befahren der Ruhr mit Lastkähnen wie den bekann-ten Ruhraaks oberhalb Mülheims sehr erschwerten, musste doch an jedem Hindernis die Ladung von einem Boot unterhalb auf ein Boot oberhalb des Hindernisses umgeladen werden.

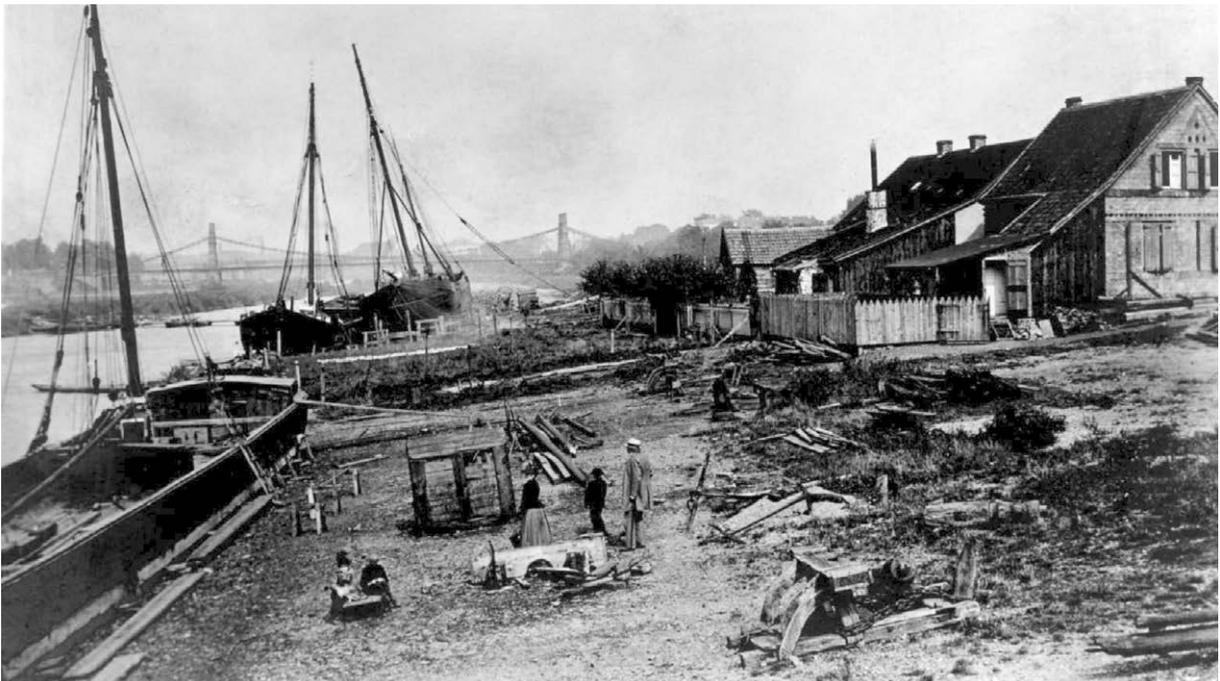
Diese Behinderung des Warenverkehrs war beson-ders den preußischen Kurfürsten und Königen ein Dorn im Auge. Seit den Tagen des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg in der Mitte des 17. Jahrhunderts hatten sich diese immer wieder vergeblich um die Schiffbarmachung der Ruhr bemüht. Der Abtransport beispielsweise von Salz aus der preußischen Saline Königsborn bei Unna, insbesondere aber der Transport der Kohle aus den preußischen Revieren der ehemaligen Grafschaft Mark, besonders der Bereich Bochum, Witten, Hat-

tingen war ohne eine schiffbare Ruhr sehr mühsam und wenig wirtschaftlich. Erst unter Friedrich dem Großen gelang es endlich, die Ruhr durch den Bau von Schleusen auch im Oberlauf schiffbar zu machen. Allerdings gab es hier ein großes Problem dadurch, dass zwischen dem Preußischen Abschnitt der Ruhr und der Mündung in den Rhein vier weitere Herrschaften Hoheitsrechte am Flusslauf besaßen: Die Stifte Essen und Werden und die Herrschaften Broich und Styrum. Marie Luise Albertine, die letzte Herrin von Broich, stimmte erst nach langen Ver-handlungen und eher widerwillig dem Bau einer Schleuse in Mülheim zu. Als diese 1780 eröffnet werden konnte, war sie tatsächlich die letzte der ins-gesamt 16 Ruhrschleusen, die für eine durchgängige Schifffahrt des Flusses bis Witten und darüber hinaus erforderlich gewesen war. Diese erste Schleuse lag übrigens ungefähr an der Stelle, an der heute das Kahlenberg-Wasserkraftwerk liegt. Sie wurde erst in den Jahren 1843–45 wegen konstruktiver Mängel an ihren heutigen Standort verlegt und dort 1846 eröffnet. Der anfängliche Widerstand Marie Luise Albertines legte sich übrigens rasch, als sie merkte, dass das Schleusengeld eine willkommene Einnahme für ihren Staatshaushalt gewesen ist.

Zwischen 1846 und 1860 passierten jährlich circa 7.100 Schiffe, meist die bekannten Ruhraaks, mit denen Kohle transportiert wurde, die Mülheimer Schleuse. An manchen Tagen waren dies bis zu 80(!) Aaks, die die Schleuseninsel zu einem quirligen, arbeitsreichen Ort machten. Eine „Freizeit-Location“, wie sie es heute zweifellos ist, war sie damals über-haupt nicht. Neben der Schleuse gab es hier nämlich in jenen Jahren noch eine so genannte Timmerhelling. Dies war eine Schiffszimmerei bzw. eine kleine Werft, auf der die Familie Thielen vor allem Ruhraaks baute und reparierte. Der Freizeitwert dieses Ortes ging also gegen Null. Und dies erst recht, als ab 1874 das städ-tische Schlachthaus auf der Schleuseninsel errichtet

wurde. Es stand ungefähr an der Stelle der alten Schleuse beziehungsweise des Wasserkraftwerks und war natürlich ein eher unangenehmer Nachbar. Untermalt vom Tiergebrüll wurden hier Schlachtabfälle, Blut und Kot in der Ruhr entsorgt, so dass hier aus heutiger

Sicht katastrophale hygienische Zustände herrschten, die mitten in der Stadt von Gestank, Unrat und Krankheitserregern bestimmt waren. Erst 1908 wurde nach der Fertigstellung des neuen Schlachthofes an der Ulmenallee dieses furchtbare Gebäude abgerissen.



Timmerhelling auf der Schleuseninsel um 1900



Schleuseninsel mit städtischem Schlachthaus (rechts) um 1900

ANFÄNGE DER MÜLHEIMER PERSONENSCHIFFFAHRT AUF DER RUHR

Erste Anfänge einer freizeitmäßigen Vergnügungsschiffahrt lassen sich in Mülheim in der Mitte des 19. Jahrhunderts identifizieren.



Bürgermeister Wilhelm Oechelhäuser (1820–1902)

Auf Betreiben des damaligen Bürgermeisters Wilhelm Oechelhäuser wurde zum 30.12.1852 die „Ruhr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ gegründet. Oechelhäusers Idee, zwischen Ruhrort und Werden einen regelmäßigen Personenschiffsverkehr zu etablieren, stieß anfangs durchaus auf Skepsis. Allerdings gelang es ihm mit einer Propagandafahrt, die Zweifler zu überzeugen. Ein aus Köln geliehenes Personenboot fuhr ruhraufwärts und wurde von einer begeisterten Menge in Werden empfangen, so dass schließlich im Mülheimer Casino Honoratioren aus Mülheim, Kettwig und Werden die oben genannte Gesellschaft gründeten. Sie gaben bei der Firma Elsner in Koblenz ein Schiff, die erste „Mülheim an der Ruhr“ in Auftrag, die am 17. Juli 1853 ihre Jungfernfahrt nach Werden absolvieren konnte. Die Ruhr erlaubte damals keine tiefgehenden Schiffe und leider überschritt die „Mülheim“ den vorgegebenen Tiefgang um 5,24 cm. Das ist nicht viel, allerdings bedeutete dies bei den häufig niedrigen Wasserständen der Ruhr im Sommer, dass das Schiff immer wieder stillgelegt werden musste. Fehlerhafte Verarbeitung des Kessels führte zu weiteren

Problemen, so dass schließlich zwei neue Schiffe, die zweite „Mülheim an der Ruhr“ und die „Kettwig“ beschafft wurden. Doch auch diese Schiffe brachten nicht den erhofften Erfolg, so dass die Gesellschaft 1857 liquidiert werden musste.

Dieser historische Befund ist bei näherem Hinsehen recht interessant. Warum, kann man fragen, kommt eigentlich erst so spät, nämlich in der Mitte des 19. Jahrhunderts jemand auf die Idee, auf der Ruhr eine Personenschiffahrt zu etablieren – und warum scheitert diese Idee zunächst? Zunächst einmal scheint es für Menschen in größerem Stil kein Transportbedürfnis auf der Ruhr gegeben zu haben. Die zahlreichen Schleusen und die jahreszeitlich bedingten starken Schwankungen des Wasserspiegels ließen die Ruhr als „Fernreiseverbindung“ für Menschen wenig interessant erscheinen. Offenbar konnte man auf der Ruhr anders als zum Beispiel auf dem Rhein ganz gut ohne eine institutionalisierte, organisierte Personenschiffahrt zurechtkommen. Dass die

Problemen, so dass schließlich zwei neue Schiffe, die zweite „Mülheim an der Ruhr“ und die „Kettwig“ beschafft wurden. Doch auch diese Schiffe brachten nicht den erhofften Erfolg, so dass die Gesellschaft 1857 liquidiert werden musste.

Dieser historische Befund ist bei näherem Hinsehen recht interessant. Warum, kann man fragen, kommt eigentlich erst so spät, nämlich in der Mitte des 19. Jahrhunderts jemand auf die Idee, auf der Ruhr eine Personenschiffahrt zu etablieren – und warum scheitert diese Idee zunächst? Zunächst einmal scheint es für Menschen in größerem Stil kein Transportbedürfnis auf der Ruhr gegeben zu haben. Die zahlreichen Schleusen und die jahreszeitlich bedingten starken Schwankungen des Wasserspiegels ließen die Ruhr als „Fernreiseverbindung“ für Menschen wenig interessant erscheinen. Offenbar konnte man auf der Ruhr anders als zum Beispiel auf dem Rhein ganz gut ohne eine institutionalisierte, organisierte Personenschiffahrt zurechtkommen. Dass die

Ruhr - Dampfschiff-  fahrts - Gesellschaft.

Das Dampfboot „Mülheim an der Ruhr“ fährt vom heutigen Tage ab bis auf Weiteres, wie folgt:

- 1. Fahrt.** Abfahrt von Werden Morgens 5 Uhr, von Kettwig 5 $\frac{1}{4}$ Uhr, von Mülheim 6 $\frac{3}{4}$ Uhr, von Duisburg (Ruhrsperre-Schleufe) 7 $\frac{1}{4}$ Uhr, von Ruhrort 7 $\frac{3}{4}$ Uhr, Ankunft in Homberg 7 Uhr 55 Minuten (zum Anschluß an den Schnellzug nach Aachen 8 Uhr 50 Minuten.)
- 2. Fahrt.** Abfahrt von Homberg 8 Uhr Morgens, von Ruhrort 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, von Duisburg 8 Uhr 40 Minuten, Ankunft in Mülheim 10 $\frac{1}{4}$ Uhr.
- 3. Fahrt.** Abfahrt von Mülheim 1 $\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags, von Duisburg 2 $\frac{1}{4}$ Uhr, von Ruhrort 2 $\frac{1}{2}$ Uhr, Ankunft in Homberg 2 Uhr 40 Minuten (zum Anschluß an den Zug nach Aachen 3 Uhr 20 Minuten.)
- 4. Fahrt.** Abfahrt von Homberg 3 $\frac{1}{2}$ Uhr, von Ruhrort 3 $\frac{3}{4}$ Uhr, von Duisburg 4 Uhr 10 Minuten, von Mülheim 6 Uhr, von Kettwig 7 Uhr, Ankunft in Werden 8 $\frac{1}{4}$ Uhr.

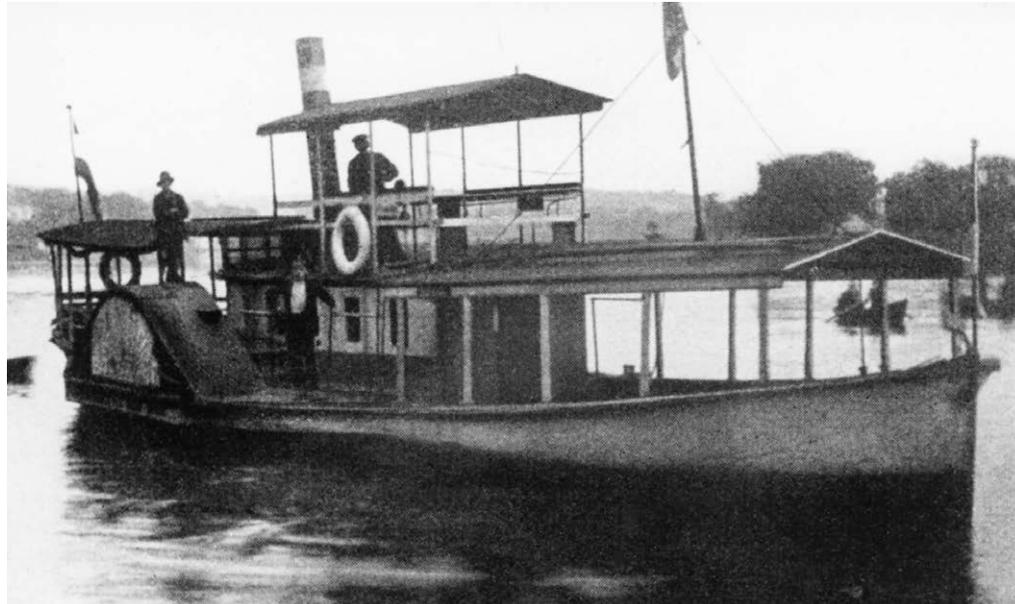
Mülheim a. d. Ruhr, den 20. Juli 1853.
Die provisorische Direction.

Fahrplan der 1. Saison 1853

Personenschiffahrt in der Freizeit so lange keine Rolle spielte, hängt vermutlich auch damit zusammen, dass es keine Freizeit gab. Vor der Industrialisierung lebten die Menschen im Rhythmus der Natur und der Jahreszeiten und erledigten ihre Arbeit, wann immer sie anfiel. Es gab schlicht keine Trennung von Arbeits- und Nichtarbeitszeit. Dies änderte sich erst mit der Entstehung von Manufakturen und Fabriken, die dazu zwangen, Arbeitsabläufe im Takt der Uhr zu organisieren.

Nun gab es feste Arbeits- und dementsprechend auch Freizeiten. Allerdings waren die Arbeitstage so lang, dass die Menschen in der Regel die freie Zeit eher für die Erledigung notwendiger Dinge benötigten – bei 12-Stunden-Schichten und sechs Arbeitstagen bleibt nicht mehr viel Zeit für Vergnügungsfahrten übrig. Außerdem hatte die Masse der Industriearbeiter Mitte des 19. Jahrhunderts kaum Geld für „Vergnügen“ übrig, da die Lebens- und Beschäftigungsverhältnisse eher prekär waren. Und eine Fahrt mit einem Dampfer war damals im Verhältnis zu den bescheidenen Freuden des Alltags, wie einem Wirtshaus- oder Kirmesbesuch einfach viel zu teuer, als dass es sich die Masse der Bevölkerung hätte leisten können.

Es dauerte nach dieser ernüchternden Erfahrung mit der Ruhr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis in die 1880er Jahre, als private Boots- und Schiffseigner erneut einen Versuch unternahmen, eine Vergnügungsschiffahrt auf der Ruhr in Mülheim zu etablieren. Als Massentransportmittel hatte die Schiffahrt seit dem Anschluss Mülheims an die Eisenbahn 1862 ausgedient, so dass nun tatsächlich das Vergnügen im Mittelpunkt der Überlegungen stand. Auch hatten sich die Beschäftigungs- und Lebensbedingungen im Verhältnis zu den Anfängen der Indust-



Die „Prinz Heinrich“ um 1900

rialisierung für viele Menschen in Mülheim deutlich verbessert, so dass sich auch Erholungsbedürfnisse und Freizeitverhalten der Menschen änderten.

Dampf-, später diesel- und benzinbetriebene Boote befuhren nun – also seit den 1880er Jahren – die Ruhr bei Mülheim. Sie trugen so klingende Namen wie „Flora“, „Prinz Heinrich“, „Ruhrperle“, „Ruhrtreue“, „Iltis“, „Rhenus“ oder „Amor“. Dauerhaft erfolgreich waren sie indes nicht. Aber immerhin war ein Anfang gemacht und auch wenn keiner der privaten Unternehmer zum ganz großen Erfolg durchstieß, so waren diese kleinen Ausflugsboote doch in den Jahren der vorletzten Jahrhundertwende immer wieder im Schleusenkanal und auf der Ruhr zu sehen. „Die Prinz Heinrich“ erlangte dabei eine gewisse Berühmtheit, weil sie irgendwann nach der vorletzten Jahrhundertwende im Schleusenkanal versenkt worden war. Jugendliche sollen angeblich während eines Festes das Schiff mit Pistolen beschossen haben. Einige Treffer unter der Wasserlinie ließen das Boot dann im Laufe der Nacht versinken. Zum Glück ist der Schleusenkanal nicht so tief gewesen, so dass das Dach noch aus dem Wasser schaute und man den Havaristen bergen konnte. Er fuhr danach noch jahrelang, bevor er schließlich 1912 wegen „Altersschwäche“ abgewrackt wurde.



Vergnügungsschiffe als Postkartenmotiv, kolorierte Postkarte Ende 19. Jahrhundert



Schleusenkanal ruhrabwärts, kolorierte Postkarte um 1900

GRÜNDUNG DER WEIßEN FLOTTE IM RAHMEN EINES INFRASTRUKTURPROJEKTS

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, dem Untergang des Kaiserreichs, nach demokratisch-republikanischem Neubeginn und Ruhrbesetzung stand Mülheim Anfang der 1920er Jahre am Beginn einer neuen Ära der Stadtgeschichte.



Oberbürgermeister Dr. Paul Lembke (1860–1939)

Der damalige Oberbürgermeister Dr. Paul Lembke war von der Idee angetan, an Mülheims große Tradition als Schifffahrtsstadt anzuschließen. Unter seiner Amtsführung wurde daher ein Ausbau der Infrastruktur auch auf dem Wasser umgesetzt. Der neue Hafen wurde einschließlich des neuen so genannten Ruhrschiffahrtsweges, der zum

Beispiel am Raffelberg auch den Bau einer neuen Schleuse erforderlich machte angelegt und am 7. Oktober 1927 mit einer großen Eröffnungsfeier in Betrieb genommen.

Aus heutiger Sicht muss man jedoch wohl feststellen, dass sich die damals in den Bau dieser Schifffahrts- und Hafenanlagen geknüpften Hoffnungen nicht in dem erhofften Maße erfüllt haben. Auch wenn natürlich einzelne Unternehmen, wie zum Beispiel die Friedrich-Wilhelms Hütte davon profitierten. Noch bis in die 1960er Jahre hinein wurden hier Rohstoffe und Produkte per Schiff direkt bis an die Hütte geliefert beziehungsweise von dort aus verschickt. Letztlich war aber langfristig doch der Duisburger Binnenhafen die logistisch günstigere Alternative, zumal der Warenverkehr ins „Binnenland“ doch auch schon in den 1920er Jahren in erheblichem Maße durch Eisenbahn und zunehmend auch durch LKW-Verkehr abgewickelt werden konnte.

Zukunftsfähiger war hingegen der Bau von Wasserkraftwerken am Raffelberg und am Kahlenberg. Im Zusammenhang mit der Weißen Flotte sind besonders die Schleuseninsel und die dort mit dem Kraft-

werksbau in den Jahren 1923–26 verbundenen Veränderungen von Bedeutung. Um dem Kahlenberg-Kraftwerk das nötige Gefälle für eine wirtschaftliche Nutzung der Wasserkraft zu verschaffen, musste die Kahlenberger Schlagd um 2–2,5 m angehoben werden. Dies wiederum hatte zur Folge, dass auch das Bodenniveau der gesamten Schleuseninsel um mehrere Meter angehoben werden musste, sollte dieses Gelände nicht dauerhaft unter den Fluten der Ruhr begraben sein. Für diese Baumaßnahmen mussten auf der Schleuseninsel einige alte, dort noch bestehende Gebäude abgerissen werden, was den erheblichen Widerstand der dort lebenden Eigentümer verursachte. Dies beschrieb Heinrich Wilms 1952 in der Zeitschrift des Geschichtsvereins wie folgt:

„Der zweistöckige Fachwerkbau des ehemaligen Schleusenwirthshauses und einige kleine einstöckige Häuschen, die an dem hochwassergefährdeten Feldwege lagen, der zur ersten Schleuse – später dem städtischen Schlachthof – führte, fielen dieser Maßnahme [also der Anhebung des Bodenniveaus, K.R.] zum Opfer. Die Eigentümer Bohnes und Pothmann gaben ihre zäh verteidigten Anwesen erst auf, als das Anschüttungsmaterial aus den Bauzügen bereits in die Dachrinnen prasselte; und die Bewohner des früheren Wirthshauses mussten gelegentlich des großen Hochwassers um die Jahreswende 1925/26 mit sanfter Gewalt auf einen Planwagen gebracht werden, dessen Pferde bis zum Bauch im Wasser standen.“

Später würde ungefähr dort, wo damals die baufällige Schleusenkneipe stand, der heutige Wasserbahnhof errichtet werden. Und an der Spitze der neu aufgeschütteten Schleuseninsel entstand in den 1930er Jahren das so genannte Pionierdenkmal, das an die im Ersten Weltkrieg Gefallenen des „Verbandes der Pionier- und Verkehrstruppen von Rheinland und Westfalen“ erinnerte.



Ansicht der Schleuseninsel nach dem Bau des Kraftwerks (im Bild rechts) Ende der 1920er Jahre

Oberbürgermeister Lembkes Vision, an alte Größe durch den Ausbau der Infrastruktur zu Wasser anzuknüpfen, schloss für ihn auch den Aufbau einer Personenschiffahrt ein. Er stammte von der Mecklenburgischen Küste, so dass für ihn Schifffahrt und Bootsverkehr möglicherweise eine geradezu natürliche Komponente einer Stadt am Wasser gewesen sein könnten. Jedenfalls war es seine Initiative, die zur Gründung der Weißen Flotte führte. Am 16. Dezember 1926 stand die Beteiligung der Stadt Mülheim an einem „Unternehmen für Schifffahrtsbetrieb zwischen Raffelberg und Kettwig“ auf der Tagesordnung der Stadtverordnetensitzung. Hier bekräftigt Oberbürgermeister Lembke deutlich, warum eine Personenschiffahrt (erst) jetzt etabliert werden könne, welche Zwecke diese verfolge und wieso die Rheinisch-Westfälische Wasserwerks GmbH als Partner hierfür angedacht sei:

„Das Unternehmen bezweckt die Einrichtung und den Betrieb einer dem Personenverkehr dienenden regelmäßigen Schifffahrtslinie auf der Strecke zwischen Raffelberg und Kettwig.

Die Einrichtung und der Betrieb dieser Linie, die früher nicht möglich war, wird jetzt möglich durch den Aufstau des R-W. Wasserwerkes auf der oberen Strecke und durch die Ausbaggerungen der Stadt und des Wasserwerkes auf der unteren Strecke von der alten Ruhrschleuse abwärts nach Raffelberg. Das Unternehmen wird nicht nur eine erhebliche Belebung des Verkehrs von auswärts nach der Stadt, sondern auch eine Erleichterung des Verkehrs innerhalb der Stadt und schließlich durch die Erstreckung bis Kettwig eine wesentlich bessere und engere Verbindung der Stadt mit den südlich vorgelagerten Gebieten von Kettwig, Kettwig vor der Brücke, Mintard usw. herbeiführen. Es soll dabei durch regelmäßige Fahrten nicht nur dem Ausflugsverkehr, sondern auch dem Berufs- und gewerblichen Verkehr gedient werden.

Der seit Langem gehegte Wunsch, eine der alten Schifferstadt würdige Personenschiffahrt auf der Ruhr ins Leben zu rufen, wird hierdurch verwirklicht. (...) Die erheblichen, nebeneinander laufenden, Interessen und Aufgaben, die einerseits das Wasserwerk und andererseits die Stadt an dem Ruhrflusse zu



Pionierdenkmal, Postkarte 1930er Jahre

vertreten bzw. zu erfüllen haben, lassen es wünschenswert erscheinen, dass beide, Stadt und Wasserwerk, gemeinsam Träger des Unternehmens in Form einer GmbH werden. [Welche dies sind, führt er nicht aus, sondern können nur spekuliert werden].“

Offenbar waren zu diesem Zeitpunkt – Dezember 1926 – die entsprechenden Vorbereitungen über das Stadium reiner Überlegung schon deutlich hinausgegangen. Lembke kündigte nämlich ergänzend an, dass mit der Inbetriebnahme des Unternehmens noch im Mai nächsten Jahres – 1927 – zu rechnen sei, sollte der Beschluss zur Gründung erfolgen. Und dieser Beschluss wurden dann auch am 16. Dezember 1926 gefasst, wie es in dem entsprechenden Ratsprotokoll vermerkt ist: Die Stadt solle sich mit „mindestens drei Viertel des etwa 300.000 RM betragenden Gesamtkapitals“ an der zu bildenden Gesellschaft unter der Bedingung

beteiligen, „dass der Rest, also höchstens ein Viertel, von der Rhein.-Westf.-Wasserwerks GmbH übernommen“ werde. Auf dieser Grundlage wurde dann der Gesellschaftsvertrag geschlossen, so dass in den folgenden Monaten an der Inbetriebnahme des „Unternehmens für Schifffahrtsbetrieb“ gearbeitet werden konnte.



Historische Bebauung an der Schleuse vor dem Bau des Kahlenberg-Kraftwerks, Postkarte um 1900



Schiffsverkehr bei der Eröffnung der Schleuse am Raffelberg, 7. Oktober 1927



Feldbahn zur Aufschüttung der Schleuseninsel, Postkarte Mitte 1920er Jahre



Schleusenkanal nach Aufschüttung der Schleuseninsel, Postkarte Mitte 1920er Jahre



Neue Schleuse nach Aufschüttung der Schleuseninsel, Postkarte Ende 1920er Jahre



Bau eines Schiffes der Weißen Flotte, April 1927

WEIßE FLOTTE UND WASSERBAHNHOF

Und am 8. Juli 1927 war es dann auch soweit: An diesem Tag wurde der Wasserbahnhof eingeweiht und die „Mülheimer-Ruhrschiffahrtsgesellschaft m.b.H.“ – so der offizielle Name der Weißen Flotte – nahm ihren Betrieb mit dem Beginn des regelmäßigen Personenschiffsverkehrs auf.



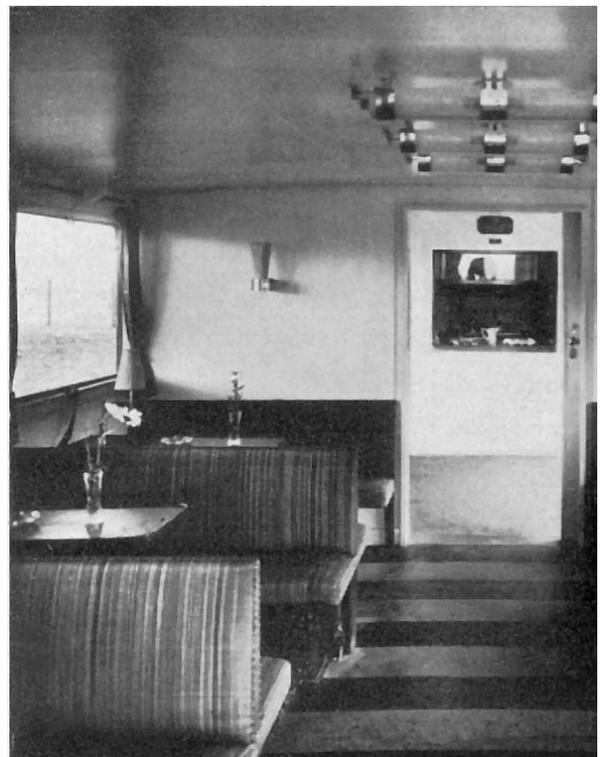
Die „Vest Recklinghausen“ von 1929

Schiffe, die für je circa 140 Personen ausgelegt waren, trugen so klangvolle Namen wie „Mülheim“ und „Kettwig“ – beide ab Juli 1927 in Betrieb. Bis 1929 kamen noch die „Oberhausen“, „Vest Recklinghausen“, „Mintard“, „Sterkrade“ und „Essen“ hinzu. Diese Schiffe scheinen alle mehr oder weniger baugleich gewesen zu sein.

1928 wurde dann noch ein großes Doppeldecker-ausflugsschiff mit Platz für 400 Personen in Dienst gestellt. Dieser „Superdampfer“ wurde auf den Namen des damaligen Oberbürgermeisters getauft und hieß folglich „Oberbürgermeister Lembke“. Allerdings war dieses Schiff mit seinen 34 Metern für die Mülheimer Schleuse zu groß geraten, so dass es nur unterhalb der Schleuse ruhrabwärts zum Beispiel für Fahrten an den Rhein eingesetzt werden konnte.

Mit dieser „Weißen Flotte“ aus acht Schiffen, die insgesamt 1.380 Personen befördern konnten, wurde nun sehr erfolgreich ein Ausflugs- und Vergnügungsschiffsverkehr etabliert, der auch den „kleinen Leuten“ einen Sonntagsausflug vor der Haustür ermöglichte. Immerhin wurden in der Saison 1928 sensationelle 487.000 Fahrgäste befördert.

Eine hohe Fahrgastauslastung schien alle Hoffnungen zu übertreffen, auch wenn die Schiffe tatsächlich wohl in erster Linie zur Freizeitgestaltung dienten und nicht so sehr als alltägliches Verkehrsmittel genutzt wurden.



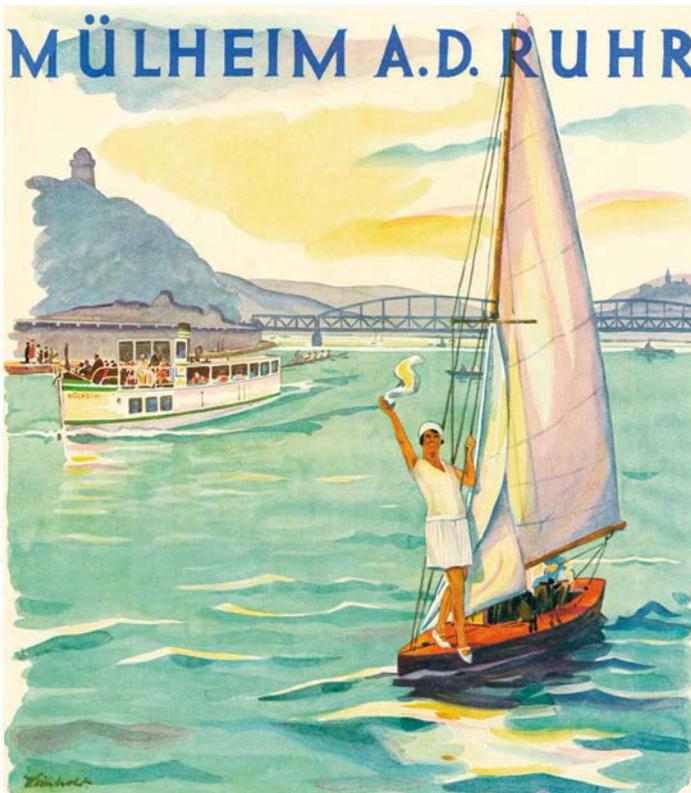
Innenraumgestaltung der Schiffe „Mülheim“ und „Kettwig“ durch Prof. Emil Fahrenkamp, Innenarchitekt der Mülheimer Stadthalle, Postkarte um 1928



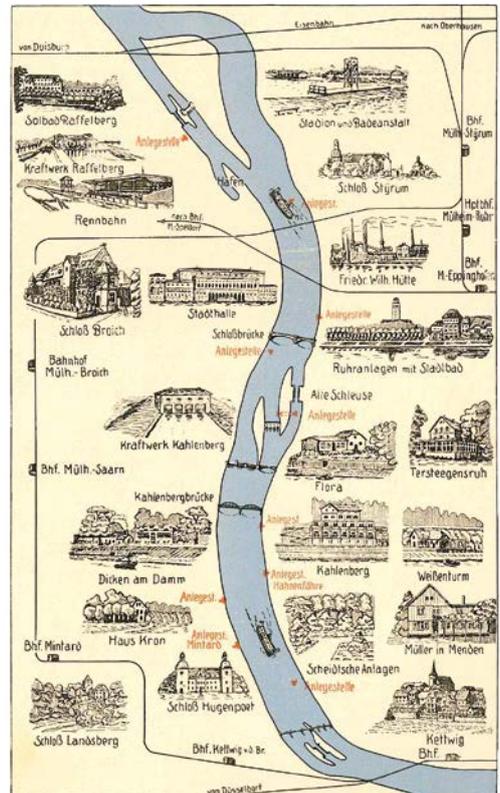
Die „Oberbürgermeister Lembke“ um 1928. Oben: vor der RWW-Hauptverwaltung (links) und Mülheimer Stadthalle.
Links: Speisesaal. Rechts: Rauchersalon.



Belegschaft der Mülheimer Ruhrschniffahrtsgesellschaft m.b.H. im Jahre 1928



Reklame der 1920er Jahre



Flusskarte mit Sehenswürdigkeiten (1927)

WASSERBAHNHOF



Wasserbahnhof, Postkarte 1927

Eng mit der Weißen Flotte verbunden war und ist von Anfang an der Wasserbahnhof, der ebenfalls am 8. Juli 1927 eröffnet wurde. Dieses zunächst kleine Empfangsgebäude war von den Architekten Pfeiffer & Großmann, die im Jahr zuvor die Stadthalle errichtet hatten, als eine Art Pavillon beziehungsweise Kiosk entworfen worden.

Wegen seiner architektonischen Ähnlichkeit mit der seinerzeit bekannten Kölner Rhein-Gaststätte „Bastei“ sollte er zunächst „Ruhrbastei“ heißen. Doch ziemlich schnell etablierte sich der Name „Wasserbahnhof“. Dank des stetig steigenden Publikumszuspruchs musste bereits 1928 erweitert beziehungsweise umgebaut werden,

Besonders durch die Anlage eines Tunnels, der den Wasserbahnhof zu einem komfortablen Umsteigeknoten für Ober- und Unterwasser, der Durchschleusen überflüssig machte, war dieses Bauwerk nicht nur hübsch, sondern auch praktisch.

Auch die von Anfang an ungebrochen beliebte Gastronomie hat seit ihrer Gründung nichts von ihrem Charme verloren.

Mit der Weltwirtschaftskrise ab 1929 gab es für die Weiße Flotte erste Rückschläge. Die Zahl der Langzeitarbeitslosen, die kein Arbeitslosengeld mehr bekamen, sondern von der städtischen Fürsorge unterstützt werden mussten, stieg von 3 Prozent

1927 auf über 29 Prozent 1929 an. Es wundert angesichts dieser Entwicklung nicht, dass die Fahrgastzahlen ab dem Ende der 1920er Jahre deutlich zurückgingen. Schließlich musste 1936 die „Oberbürgermeister Lembke“ an die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG verkauft werden, wo sie noch viele Jahrzehnte (mindestens bis 1986) – zuletzt als Werkstattschiff Jan-van-Werth – in Betrieb war. Leider ist diesem Unternehmen heute weder etwas über die Nutzung noch über das spätere Aussehen dieses Schiffes bekannt.

1937 übernahm die Stadt Mülheim an der Ruhr die Anteile der RWW an der Schifffahrtsgesellschaft, so dass die Weiße Flotte nun gänzlich unter der Regie der Stadt Mülheim an der Ruhr fuhr. Die Zeichen standen Ende der 1930er Jahre allerdings nicht günstig. Nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs 1939 wurden vier von sieben Schiffe beschlagnahmt. Diese sollen sogar bis in russische Gewässer gebracht worden sein. Sie kehrten jedoch nicht aus dem Krieg zurück. Im März 1940 kam schließlich die Personenschiffahrt kriegsbedingt völlig zum Erliegen.



Wasserbahnhof nach der Erweiterung 1929/30, Postkarte 1930er Jahre



Restaurant im Wasserbahnhof, im Hintergrund das Bootshaus des Schülerrudervereins, heute Haus Ruhrnatur, Postkarte 1930er Jahre



Schifferstübchen im Wasserbahnhof, Postkarte 1930er Jahre



Schiffsparade am Wasserbahnhof-Unterwasser, Postkarte 1930er Jahre



Luftaufnahme der Schleuseninsel, Postkarte 1930er Jahre



Werbung Anfang 1930er Jahre



Schiffe am Wasserbahnhof-Unterwasser 1931



Schleusendurchfahrt in den 1930er Jahren

NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Erst im Jahr 1947 konnte der Fahrgastbetrieb am 22. Mai zunächst nur mit der einzig fahrtüchtigen „Essen“ wieder aufgenommen werden. Die beiden anderen Boote „Sterkrade“ und „Mintard“ mussten erst noch notdürftig für den Betrieb wieder hergerichtet werden, was bis 1949 geschah. Im selben Jahr wurde auch der Wasserbahnhof wieder öffentlich zugänglich. Seit 1945 hatte hier die britische Militärbehörde ihr Offizierscasino unter dem schönen Namen „Riverside-Club“ betrieben. Schon 1948 waren auf den inzwischen zwei fahrtüchtigen Mülheimer Schiffen wieder über 110.000 Fahrgäste befördert worden, 1949 bereits 244.549. Es ging also langsam wieder aufwärts, was sich auch an der Beschaffung neuer Schiffe zeigte, die die alten Kähne nach und nach ersetzten. Zwischen 1952 und 1959 wurden vier neue Schiffe in Dienst gestellt: die „Mülheim an der Ruhr“, die „Oberhausen“,

die „Kettwig“ und die „Friedrich Freye“ (damals Kämerer und für die Betriebe der Stadt, zu denen die Weiße Flotte inzwischen gehörte, verantwortlich). Außerdem unterstützten Anfang der 1950er Jahre die Privatschiffe „Ruhrtreue“ und „Flora“ den Ausflugsverkehr. Wie beliebt dieser war, zeigen die Fahrgastzahlen der Saison 1951: Zwischen Mai und September wurden 275.000 Fahrgäste befördert!

Die in den 1950er Jahren angeschafften Schiffe wurden alle bei der Clausen-Werft in Oberwinter gebaut, die einen Schiffstyp entwickelt hatte, dessen markante Silhouette zu einem Erkennungsmerkmal unserer Weißen Flotte geworden ist. Um die Motorengeräusche nicht auf die Fahrgasträume zu übertragen, entwickelte man einen ausschwimmbaren Antriebstender, der Motor, Getriebe, Ruder und Schraube aufnahm. Durch weitere Schallisierung



Schiffsverkehr unter der Florabrücke Anfang 1950er Jahre



Exotische Kulisse in den 1950er Jahren

konnte die Geräuschbelastung durch den 165 PS starken Motor im Fahrgastraum so gering wie möglich gehalten werden.

1950 war vor dem Wasserbahnhof, der 1957/58 noch einmal umgebaut wurde, die damals größte Blumenuhr Deutschlands installiert worden. Zu manchen Gelegenheiten gab es auf der Schleuseninsel Promadenkonzerte der Bordkapelle der „Mülheim an der Ruhr“ wie zum Beispiel Himmelfahrt und Pfingsten 1953, als der damalige Kapellmeister Willy Zimmermann den Taktstock schwang.

In den späten 1960er und frühen 1970er Jahren wurde die Zahl der Schiffe reduziert. Kleinere Boote wie die „Sterkrade“, die „Bottrop“ und die „Gladbeck“ wurden verkauft, da sich ihr Betrieb auch wegen des sich ändernden Freizeitverhaltens nicht mehr lohnte. Gleichwohl wurde noch einmal ein neues Schiff gebaut. 1971 entstand die „Heinrich Thöne“, benannt nach dem damaligen Oberbürgermeister, als sogenanntes „Fahrgast- und Konferenzschiff“. Es zeichnete sich damals durch zwei gedeckte heizbare Salons mit voll eingerichteter Küche, Bar und Lautsprechern, die von einer zentralen Stereoanlage betrieben werden konnten, aus.

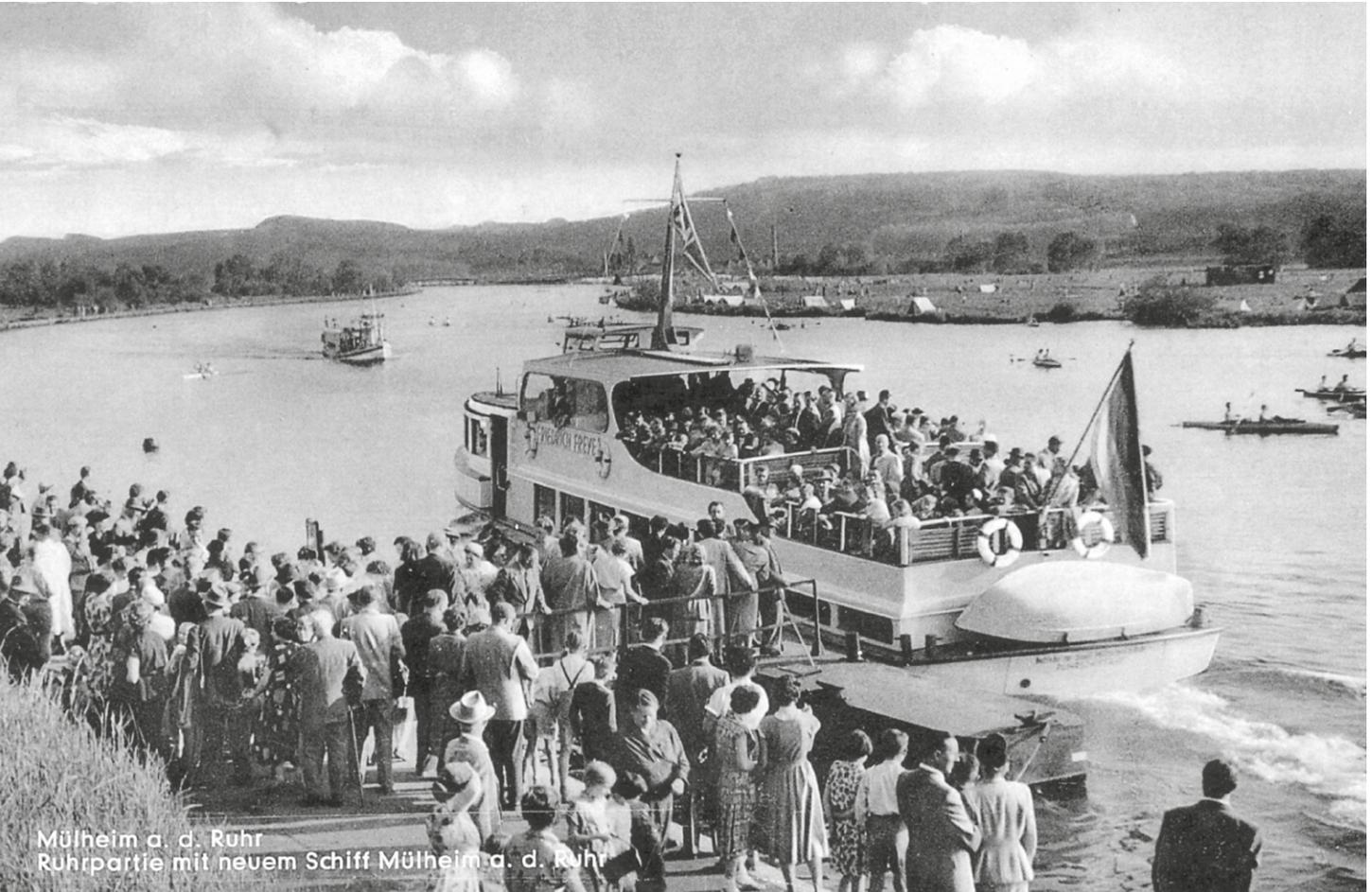
Da die Zahl der Sonderfahrten nun sprunghaft anstieg, wurde ein zweites Konferenzschiff nötig. Die

1959 gebaute „Mülheim an der Ruhr“ erhielt 1975 einen zweiten gedeckten Salon, so dass nun noch ein weiteres Konferenzschiff für Sonderfahrten zur Verfügung stand. Kaffeefahrten – mit zwei Stücken Kuchen und zwei Tassen Kaffee im Fahrpreis inbegriffen, Frühschoppenfahrten, Betriebsausflüge usw. erfreuten und erfreuen sich seit den 1970er Jahren großer Beliebtheit. Seit den 1980er Jahren leistete die Weiße Flotte mit Sonderfahrten immer wieder einen eigenen Beitrag beispielsweise zum 175-jährigen Stadtjubiläum 1983 oder zum 200. 2008, ebenso wie zu eigenen Jubiläen 1987 oder 2002, als das 75 jährige Bestehen gefeiert werden konnte.

Anfang des 21. Jahrhunderts verfügte die Weiße Flotte noch über vier Schiffe: Neben den beiden Fahrgastschiffen „Oberhausen“ und „Friedrich Freye“ waren es die Fahrgast- und Konferenzschiffe „Heinrich Thöne“ und „Mülheim an der Ruhr“. Seit dem Verkauf der „Oberhausen“ 2011 – sie hat als „Eventschiff Ruhrperle“ allerdings ihren Liegeplatz am Wasserbahnhof behalten und ist Mülheim damit sozusagen treu geblieben – sind es noch drei Schiffe. Diese fahren aber auch in diesem Jahr wieder als Botschafter unserer Stadt auf Ruhr und Rhein. Das Sonderprogramm des Geburtstagsjahrgangs 2017 hält dafür Klassiker und Altes neu entdeckt ebenso bereit, wie neue Angebote. Die Feststellung des Mülheimer Jahrbuchs von 1986 trifft auch nach über 30 Jahren noch zu:

„Aber die Mülheimer beweisen auch gerne ihren Gästen, für die das Ruhrgebiet der hässlichere, grau-verrußte und stinkende Teil Deutschlands ist, mit einer Fahrt auf einem Weiße-Flotte-Boot, wie wenig ihr Vorurteil mit der Mülheimer Wirklichkeit zu tun hat: Denn wer am Wasserbahnhof eine ‚Tour de Ruhr‘ startet, vergisst auf dem Fluss zwischen Aubergs Wiesen und Weiden, historischen Sehenswürdigkeiten, malerischen Städtchen und schön gelegenen Ausflugslokalen sehr schnell, dass er sich in einem Industriegebiet befindet.“

Dem ist nichts hinzuzufügen.

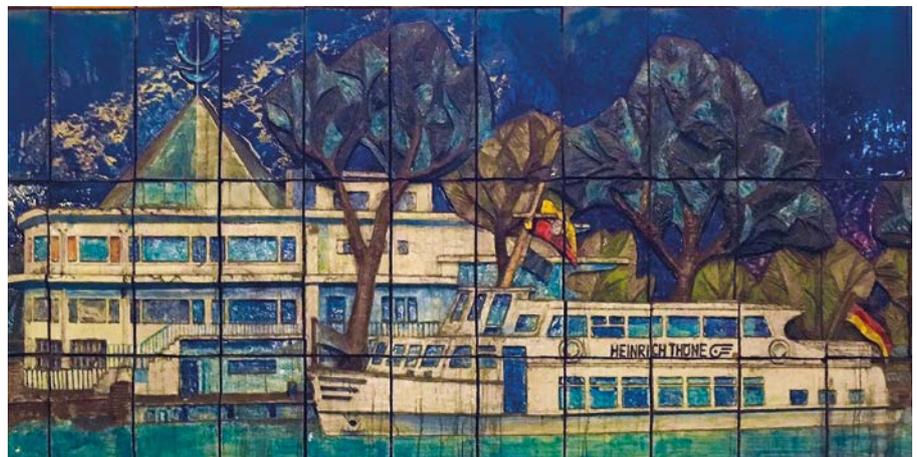


Mülheim a. d. Ruhr
Ruhrpartie mit neuem Schiff Mülheim a. d. Ruhr

Fahrgastansturm Ende der 1950er Jahre, Postkarte mit fehlerhafter Beschriftung
(abgebildet ist die Friedrich Freye, nicht die Mülheim an der Ruhr)



Oberbürgermeister Heinrich
Thöne (1890–1971)



Die „Heinrich Thöne“ begrüßt seit den 1970er Jahren am Hauptbahnhof
als Keramikrelief die Reisenden der U- und Straßenbahn

Haus Ruhrnatur

Alte Schleuse 3
45468 Mülheim an der Ruhr

T 0208 4433-380
F 0208 4433-381
E haus-ruhrnatur@rww.de
I www.haus-ruhrnatur.de

Stadtarchiv Haus der Stadtgeschichte

Von-Graefe-Straße 37
45470 Mülheim an der Ruhr

T 0208 7 455-4260
E stadtarchiv@muelheim-ruhr.de
I www.stadtarchiv-muelheim.de

RWW Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH

Am Schloß Broich 1-3
45479 Mülheim an der Ruhr

T 0208 4433-1
F 0208 4433-233
E rww@rww.de
I www.rww.de