

Geschichte der Schifffahrt

Der Name des Flusses ist indogermanischen - wahrscheinlich keltischen oder iranischen - Ursprungs. Aus dem keltischen „danu“ (=Fluss) wird die römische Bezeichnung Danubius, aus der sich der Name Donau entwickelt hat.

Die Donau - mit 2 857 km nach der Wolga der zweitlängste Fluss Europas und der einzige grössere Fluss, der den Kontinent von West nach Ost durchfließt - entsteht aus der Vereinigung der im Schwarzwald entspringenden Flüsse Brigach und Brege in Donaueschingen. Sie fließt durch 10 Länder, ehe sie in das Schwarze Meer mündet. Anders als sonst üblich beginnt die Kilometrierung nicht an der Quelle, sondern an der Mündung.

Der bayerische Teil der Donau beginnt in Ulm/Neu Ulm bei Stromkilometer 2.588. Sie fließt zunächst durch die Auwälder, Moore und Parklandschaften des Donauried mit dem Naturschutzgebiet Schwäbisches Donaumoos. Danach durchquert sie eine Landschaft, die durch flache Ebenen, entwässerte Moore und sanfte Hügel geprägt ist. Ab dem Kloster Weltenburg beginnt der 5,5 km lange Donaudurchbruch durch die fränkische Alb - oft auch fränkischer Jura genannt - mit bizarren, bis zu 80 m hohen Felswänden. Er reicht bis Kehlheim, wo der Main-Donau-Kanal bei Stromkilometer 2.411 einmündet. Weiter über Regensburg (Stromkilometer 2.379) und Passau (Stromkilometer 2.226) wird die österreichische Landesgrenze am rechten Ufer bei Kilometer 2.223, am linken Ufer bei km 2.202 erreicht. Am Südufer des Flusses liegen das niederbayerische Flachland, am Nordufer die Ausläufer des Bayerischen Waldes. Je nachdem, ob man vom rechten oder vom linken Ufer ausgeht, ist die Länge der bayerischen Donau also 365 oder 386 km.

Erste Funde aus der Steinzeit zeigen, dass die Donau schon damals mit Einbäumen befahren wird. In der Römerzeit herrscht auf dem Fluss ein reger Schiffsbetrieb zur Beförderung von Gütern, Personen und zur Überfuhr über den Fluss zumal die bayerische Donau lange Zeit die nördliche Grenze des römischen Reichs ist. Auch nach dem Rückzug der Römer wird die Donau - in manchen Jahrhunderten weniger, in anderen wieder häufiger - befahren.

Zum Einsatz kommen zwei verschiedene Formen von hölzernen Ruderschiffen: Einerseits Zillen vom Typ Fliestein, die flussabwärts durch die Strömung voran kommen. Flussaufwärts ziehen sie Pferde („treideln“), die nach Ankunft auf den Zillen flussabwärts zum Ausgangspunkt zurück kehren. Andererseits Plätten - darunter auch die bekannten Ulmer Schachteln -, die nur flussabwärts Verwendung finden und am Zielort zu Nutz- oder Brennholz verarbeitet werden. Selbst heute noch findet meist jährlich eine Fahrt mit dem Nachbau einer Ulmer Schachtel von Ulm nach Wien statt. Doch wird diese in Wien nicht abgebrochen, sondern kehrt - von einem Motor angetrieben - nach Ulm zurück.

Gegenstand der folgenden Darstellung sind die Personen-Schifffahrts-Betriebe, die an der Donau ansässig sind. Nicht behandelt werden die ausserbayerischen Unternehmen, die mitunter mit ihren Ausflugsschiffen auch die bayerische Donau befahren oder mit Kabinenschiffen durch Bayern durchfahren.

1. Die BAYERISCHE-WÜRTEMBERGISCHE, später KÖNIGLICH-BAYERISCHE DONAU-DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT

Die Dampfschiffahrt auf der bayerischen Donau beginnt relativ spät. Zwar hatte Robert Fulton – der Erbauer des ersten Dampfschiffs überhaupt – schon 1809 über die Gesandtschaft in Paris dem bayerischen Staat angeboten, zwischen Ulm und Wien eine Dampfschiffslinie einzurichten. Dieses Angebot lehnt man jedoch mit der Begründung ab, ein Dampfschiff könnte flussaufwärts nie so schnell sein wie eine von Pferden gezogene Zille. So fuhren auf dem Rhein, der Elbe und der Weser schon Dampfschiffe, ehe der erste Dampfer auf die Bayerische Donau kam.

Erst 1835 konstituiert sich in Regensburg eine Aktiengesellschaft zur Gründung der „Bayerisch-würtembergische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ (Anzumerken ist, dass man damals Württemberg noch mit nur einem „t“, aber Dampfschiffahrt mit 3 „f“ schrieb). Sie erhält von König Ludwig I am 16. Juni 1836 das Privileg für eine Schifffahrt auf der Donau. Dagegen wird ein aus Konkurrenzgründen vom Regensburger Schifffahrtsverein gestellter gleicher Antrag vom 29. März 1836 abgewiesen. Die Gesellschaft errichtet eine eigene Werft mit einer Maschinenfabrik an der Unteren Wöhrd - einer Donauinsel - in Regensburg und legt dort ihr erstes Schiff auf Stapel. Nach der Taufe des Schiffs auf den Namen „Ludwig I“ am 15. Oktober 1837 und nach Probefahrten bis Passau und bis Donauwörth nimmt der Dampfer am 22. März 1838 den fahrplanmässigen Liniendienst zwischen Regensburg (Abfahrt 6,00) und dem österreichischen Linz (Ankunft 18,30) auf. Die Rückfahrt dauert zwei Tage. Befördert werden sowohl Personen als auch Güter. Ausserdem bietet man von Regensburg aus Spazierfahrten auf der Donau an.

Im Jahr 1838 folgt der Raddampfer Maria Theresia, 1839 der Kronprinz Maximilian (ab 1848 „König Maximilian“). Der „Ludwig I“ erhält 1839 einen neuen Kessel und bricht am 27. Juli zur Fahrt nach Ulm auf. Mannigfache Hindernisse im Fahrwasser behindern die Fahrt immer wieder, so dass Ulm erst nach 7 Tagen am Abend des 2. August erreicht wird. Die Rückfahrt flussabwärts erfolgt erst am Nachmittag des 25. Dezember, die Rückkehr in Regensburg am 27. Dezember mittags.

Als letztes Schiff folgt im Jahr 1842 die Stadt Regensburg (I). Sie ist das erste Dampfschiff mit einem eisernen Rumpf. Mit ihm will man flussaufwärts zumindest bis Donauwörth fahren. Doch gerät die Gesellschaft trotz steigender Passagierzahlen immer mehr in finanzielle Schwierigkeiten. Ein Verkauf der Maschinenfabrik misslingt. Die Rettung kommt vom König, der die Gesellschaft als Königlich Bayerische Donaudampfschiffahrt im Jahr 1848 übernimmt.

Als erstes erhält die „Maria Theresia“ 1847 einen neuen eisernen Rumpf. Dann wird im gleichen Jahr ein neues Schiff zu Wasser gelassen, das wie die folgenden Schiffe die Fabrik Maffei in München baut. Es erhält den Namen Stadt Donauwörth (I), Nun will man den Plan, regelmässig nach Fahrplan bis Donauwörth zu fahren, realisieren. Doch misslingt dies auch mit dem neuen Schiff, weil es einen zu grossen Tiefgang hat. Also bedient auch dieses Schiff die Linie nach Linz. Schon zwei Jahre später explodiert der Kessel beim Anlegen zur „Grenzzollbehandlung“ in Engelhartzell. Vier Menschen sterben, das Schiff sinkt. Es wird gehoben und kommt 1850 als „Stadt Passau“ wieder in Fahrt. Doch genügen der Kessel und die Maschine auf Dauer nicht den Anforderungen, weshalb der Schiffskörper ab 1855 als Schleppkahn verwendet wird.

Als nächste Raddampfschiffe liefert Maffei in München 1848 die „Königin Maria“ und 1850 eine neue „Stadt Donauwörth II“. Letztere kommt von München auf dem Wasserweg über die Isar nach Regensburg, nachdem sie in München eine Schaufahrt absolviert hat (siehe bei der Schifffahrt am Inn). Am 22. Mai 1850 fährt sie in Regensburg flussaufwärts ab, trifft nach mehreren Pannen am 27. Mai in Ulm ein und kehrt am 28. Mai nach Regensburg zurück. Mitte Juni wird mit diesem Schiff der fahrplanmässige Linienverkehr Regensburg-Donauwörth aufgenommen. Doch ist er von zahlreichen Pannen und Brückenkollisionen begleitet. Der erste Dampfer der Gesellschaft, der „Ludwig I“ wird schon 1849 abgebrochen.

Nachdem ein Schiff für die Linie nach Donauwörth nicht ausreicht, baut Maffei zunächst auf eigene Rechnung nach den Bauplänen der „Stadt Donauwörth“ ein zweites Schiff. Es wird dann doch als „Kronprinz Ludwig“ von der Gesellschaft übernommen und kommt ebenfalls 1850 in Fahrt. Es erlaubt nun jeden zweiten Tag eine Abfahrt nach Donauwörth.

Für die Strecke von Donauwörth nach Ulm entsteht 1851 ein weiterer Dampfer – die „Stadt Neu-Ulm“. Als Antrieb dienen der Kessel und die Maschine einer Lokomotive. Nachdem das Schiff in den drei Jahren seiner Existenz nur 19mal unterwegs ist und den Anforderungen nicht genügt, wird 1855 wie bei der „Stadt Passau“ der Kessel sowie die Maschine entfernt und der Schiffsrumpf als Lastkahn verwendet. Den Plan, bis Ulm zu fahren, gibt man wegen des schwierigen Flussbettes auf. Dazu ist anzumerken, dass auch heute die Donau von Ulm bis Weltenburg nur mit kleinen Schiffen befahren werden kann. Erst ab Weltenburg ist der Einsatz etwas grösserer Schiffe möglich. Und erst ab der Einmündung des Main-Donau-Kanals in Kehlheim können auch grosse Fahrgast- und Güterschiffe die Donau befahren.

Ab 1851 kommt mit der „Bavaria“ ein weiteres Schiff für die Linie nach Donauwörth zum Einsatz, sodass diese nun täglich bedient werden kann. Ihm folgt 1852 als Reserveschiff der „Prinz Otto“. Im Jahr 1857 wird das Schiff von der Schiffergemeinschaft Laufen ausgeliehen. Man will die Befahrbarkeit der Salzach überprüfen. Die Fahrt geht von Passau über den Inn und die Salzach bis Salzburg und zurück (siehe bei der Schifffahrt am Inn und auf der Salzach).

1853 wird die „Stadt Neuenburg“ in Dienst gestellt. Es folgt 1854 als Ersatz für die „Stadt Passau I“ und die „Stadt Donauwörth I“ die „Stadt Ingolstadt“ sowie die „Stadt Passau II“. Damit verfügt die Königlich Bayerische Dampfschiffahrtsgesellschaft Ende 1855 über 11 Personenradampfer. Dazu kommen 4 Remorqueure und 19 Schleppkähne für die Güterbeförderung, die jedoch nicht Gegenstand dieses Berichtes sind. Während Angaben über die Tragfähigkeit der ersten Dampfer fehlen, ist diese für den „Prinz Otto“, die „Stadt Neuburg“ und die „Stadt Ingolstadt“ bekannt. Sie können 50 Personen, die „Stadt Passau II“ sogar 55 Personen befördern.

Durch die Donau-Schiffahrtsakte von 1856 dürfen nicht nur die bayerischen Schiffe bis Wien sondern auch die österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) bis Regensburg fahren. Der Konkurrenzdruck der DDSG sowie der neu eröffneten Eisenbahn zwingen jedoch 1861 zur Einstellung des Personenverkehrs nach Passau und wenig später auch nach Donauwörth. Wegen der schlechten wirtschaftlichen Situation verkauft Bayern am 31. August 1862 seine Schifffahrt an die DDSG. Dort verschwindet zunächst der einigen Schiffen die dem Namen vorangestellte Bezeichnung „Stadt“. Dann werden 1866 die „Maria Theresia“, 1871 die „Königin Maria“, 1872 die „Neuburg“, 1878 die „Ingolstadt“, 1879 der

„Kronprinz Ludwig“, 1880 die „Donauwörth II“ sowie die „Passau II“, 1882 der „König Maximilian“ und erst 1895 der „Prinz Otto“ abgebrochen. Die „Bavaria“ muss schon 1870 als Totalverlust abgeschrieben werden, nachdem sie an der Marxheimer Brücke durch die Strömung in drei Teile zerrissen wurde.

2. DER BAYERISCHE LLOYD

Die „Bayerische Lloyd Schifffahrts-GmbH“ mit Firmensitz in Regensburg wird 1913/1914 gegründet. Sie betreibt einen regen Güterverkehr auf der Donau zunächst mit Zugraddampfern, später mit Zugmotorschiffen, Motorschubschiffen und Güterkähnen sowie Motorgüterschiffen und Motortankschiffen. Erst nach dem Ende des zweiten Weltkrieges bietet sie für einige Jahre auch eine Fahrgastbeförderung mit Motorpersonenschiffen an.

DER ERSATZVERKEHR

Grund für dieses Angebot war der Umstand, dass damals Möglichkeiten, mit der Bahn, dem Bus oder einem eigenen Auto zu reisen, enger begrenzt sind. Auch waren viele Donaubrücken noch zerstört. Deshalb richtet 1946 der Bayerische Lloyd einen sogenannten „Ersatzverkehr“ auf der Donau, der Naab und dem Inn ein. Betrieben werden folgende Linien sowie Abend- und Erholungsfahrten:

Linie Nr.

1. Regensburg - Kehlheim - Weltenburg
 - 1a. Weltenburg - Kehlheim
2. Regensburg - Bad Abbach
- 3a. Regensburg - Etterzhaus - Ebenwies (Donau-Naab)
- 3b. Ebenwies - Pielenhofen (Fahrt auf der Naab)
4. Regensburg - Schwabelweis
5. Regensburg: Abenderholungsfahrten
6. Regensburg Nachmittagsfahrten, Fahrt ins Wochenende
7. Regensburg – Sulzbach
8. Straubing – Bogen
9. Straubing: Abenderholungsfahrten
10. Wörth – Straubing
11. Deggendorf - Passau – Obernzell
12. Deggendorf: Nachmittags- und Abendfahrten
13. Passau - Erlau - Kellberg – Obernzell
14. Passau: Abendfahrten
 - 15a. Erlau / Obernzell: Abendfahrten
 - 15b. Heining: Abendfahrten
 - 15c. Vilshofen: Abendfahrten
16. Passau-Lindau-Grubweg
17. Frei
18. Passau-Ilzstadt
19. Passau-Auerbach
20. Passau-Vornbach (Inn)
21. Fähre Vilshofen

Zum Einsatz kommen zunächst 9 Güterschiffe, die behelfsmässig mit Sitzbänken, Tischen und Sonnenschutzsegel ausgestattet werden. Es sind dies die Motorgüterschiffe Nürnberg, Hans Sachs, Röntgen, Hamburg und Lübeck, die Motorzugschiffe Stuttgart, Donau und Ludwig von Donle sowie der Zugraddampfer Elbe. Ihre Daten sind – soweit bekannt – ebenso wie ihre Einsatzorte in der historischen Flottenliste zusammengestellt. Die mit diesen Schiffen damals erreichte Höchstgeschwindigkeit ist ebenso wie die damals zugelassene Zahl der Fahrgäste heute nicht mehr exakt zu ermitteln. Anzumerken ist noch, dass die Linie 20 / Fähre Vilshofen im Auftrag des Bayerischen Lloyd Ludwig Wurm aus Irlbach mit den Schleppkähnen Auguste (165 t Tragfähigkeit), Amanda (150 t) und dem Schubboot Neptun (150 PS) betreibt.

Nachdem die Güterschiffe jedoch dringend für die Güterbeförderung benötigt werden, beschafft der Bayerische Lloyd diese 14 gebrauchten kleinen Motorschiffe: Wörth, Lech, Iller, Erlau, Vils, Kehlheim, Winzer, Neuburg, Günz, Ilz, Naab, Titania, Rheinpfalz und Willy. Ihre Herkunft und ihr Einsatz im Ersatzverkehr sind ebenso wie die technischen Daten der historischen Flottenliste zu entnehmen. Zu den Schiffen Titania, Rheinpfalz und Willy ist anzumerken, dass die deutsche Wehrmacht während des Krieges diese Schiffe im Jahr 1944 in Berlin beschlagnahmt. Man bringt sie über den Ludwigskanal auf die Donau und rüstet sie mit einer leichten Fliegerabwehrbewaffnung sowie einer Einrichtung zum Minenräumen aus und setzt sie in der Donauplotille ein.

Mit dem Rückgang des Verkehrsaufkommens werden im Lauf der Jahre immer mehr dieser Schiffe überflüssig. Einen Teil des Schiffsparkes bricht – wie in der historischen Flottenliste vermerkt – der Bayerische Lloyd selber ab. Die anderen Schiffe verkauft er.

Als erstes wechselt schon 1948 die „Vils“ den Besitzer, weil ihre Tragkraft von 20 Personen zu klein ist. Zunächst mietet sie das Wasserstrassenamt Nürnberg für kurze Zeit. Ende 1948 kauft sie dann Strömer & Mayer in Freudenberg am Main, wo sich leider ihre Spur verliert. Die Ilz wird vom Juni 1948 bis April 1950 zunächst an Sieber nach Bamberg vermietet und fährt dort einige Monate auch auf eigene Rechnung (siehe Schifffahrt auf dem Main). Weil sich dies aber nicht rentiert, kommt sie wieder auf die Donau zurück. Die „Wörth“ übernimmt 1955 die Ruthofwerft in Regensburg. Sie soll sie an Stadler & Co in Kehlheim weiter gegeben haben. Doch fehlen dort die entsprechenden Unterlagen. Allerdings schliesst die Firma Stadler dies nicht aus. Von dort kommt sie 1958 zu Vogel nach Passau, wo sie bis 1973 als „Passau“ verkehrt, dann abgestellt und in den darauf folgenden Jahren abgebrochen wird.

Aus wirtschaftlichen und organisatorischen Gründen stellt der Bayerische Lloyd im Laufe der Jahre verschiedene Linien ein und beendet schliesslich am 1. März 1957 die Personenschifffahrt zur Gänze. Von den noch vorhandenen Schiffen übernimmt Köck in Passau die „Erlau“ und die „Ilz“, worauf später noch einzugehen sein wird. Die „Kehlheim“ baut der Bayerische Lloyd in ein Zugschiff um, die „Naab“ übernehmen die Donaukraftwerke Jochenstein als Fährboot „Franz Paul Kaufmann“ in Oberzell. 1959 geht sie in den Besitz der Gemeinde Oberzell über, die sie am 12.6.1985 an Franz Krenn zur privaten Nutzung verkauft. Die „Neuburg“ übernimmt 1957 ohne Motor die Firma Tauber & Hartl in Mauhausen. Wann sie dort abgebrochen wurde, konnte bisher nicht ermittelt werden.

Schliesslich werden auch die drei ehemaligen Berliner Schiffe Titania, Rheinpfalz und Willy ausgesondert. Die „Titania“ wird 1971 abgewrackt, Die „Willy“ wechselt ab 1971 häufig den

Besitzer. Zuerst mieten sie die Vereinigten Schiffer Kehlheim, danach kauft sie Streibl in Kehlheim – sie fährt nun als „Weltenburg“ -, ab 1971 läuft sie bei Köck in Passau als „Jochenstein“, dann ab 1980 bei Klinger in Regensburg als „Rataspona“, ehe sie 1998 zu B. Schogie de Weerd in Holland kommt, wo sie auch heute noch als „Kilfrak“ fährt. Die „Rheinpfalz“ lief zwar unter der Flagge des Bayerischen Lloyds, wird aber 1974 von Dr. Bruno Fendler aus Berlin offiziell an Köck / Passau verkauft. Von dort kommt sie 1984 zu Klinger/Regensburg als „Regensburg“. Seit 1998 fährt sie bei der Havel-Dampfschiffahrt Potsdam völlig umgebaut als „Friedericus Rex“ (siehe weiter unten unter Schiffahrt Klinger).

Eine besondere wechselhafte Geschichte hat das bereits beim Königssee, Starnbergersee und der Amper erwähnte Schiff, das zuletzt unter dem Namen „Winzer“ lief. 1909 von Escher-Wyss als Petroleumdampfer „Königssee“ für die Königsseeschiffahrt erbaut, kommt sie nach einem Umbau in ein Motorschiff 1925 als „Schloss Berg“ an den Starnbergersee. Weil sie den stürmischen Winterverhältnissen am See nicht gewachsen ist, versetzt man das Schiff 1927 als „Grafrath“ auf die Amper. Während des Krieges fährt sie ab 1940 als Geleitboot „Molch“ bei der Taucherschule Ammersee. Da nach dem Kriegsende die Schiffahrt auf der Amper nicht mehr wieder aufgenommen wird, erwirbt sie im Juli 1947 der bayerischen Lloyd für den Ersatzverkehr und gibt ihr den Namen Winzer. Überflüssig geworden kauft sie 1958 K. Weindl in Wien für Ausflugsfahrten auf der Donau. Er kann sich jedoch gegen die starke Konkurrenz der DDSG nicht durchsetzen und verkauft sie 1966 weiter an die DDSG. Aber auch dort besteht kein Bedarf für ein zusätzliches Ausflugschiff, weshalb man sie 1967 abbricht.

ÜBERNACHTEN UND KAFFEE-TRINKEN AM SCHIFF

In den Nachkriegsjahren kann man in Regensburg – abgesehen vom Motorzugschiff Donau im Winter 1945/1946 – auch auf einem anderen Schiff übernachten und später dort Kaffee trinken. Es ist das im Jahr 1940 in der Linzer Schiffswerft für die deutsche Kriegsmarine (Donauflotte) erbaute Begleit- und Versorgungsschiff Kriemhild. Nach Kriegsende übernimmt es die amerikanischen Inland Waterway Division in Regensburg und setzt es unter dem Namen „Oregon“ als Wohnschiff für amerikanische Soldaten ein. Im April 1946 mietet der Bayerische Lloyd das Schiff von der Staatlichen Erfassungsstelle für öffentliches Gut als Hotelschiff. Später - im Juli 1948 - erwirbt er es. Verankert an der Unteren Wöhrd dient es nun bis zum 31. Oktober 1953, also 5 Jahre lang, als schwimmendes Cafe Kriemhild in Regensburg. Dann wird es still gelegt und 1960 an den Dunavski Lloyd im Austausch gegen einen Güterkahn abgegeben. Von dort kommt es zur jugoslawischen Marne, wo es als Schnellboot-Mutterschiff Kozara Verwendung findet. Seit 1989 ausser Dienst und in Novisad abgestellt. Im Jahr 1990 scheint es in Weyers Flottentaschenbuch noch auf, in den folgenden Jahren ist es verschwunden. Wahrscheinlich wurde es abgebrochen.

NEUE VERSUCHE ZUR AUFNAHME DER PERSONENSCHIFFFAHRT

Nachdem sich die Personenschiffahrt auf der Donau bei den anderen Unternehmen gut entwickelt, beschliesst der Bayerische Lloyd Anfang der 70er-Jahre wieder in dieses Geschäft einzusteigen. Dafür bietet sich eine günstige Gelegenheit in Passau an. Der Wiener Unternehmer Poppinger mietet 1972 und 1973 das ungarische 400- Personen-Schiff Rakoczi für Ausflugsfahrten zwischen Wien und Pressburg. Als im Sommer 1973 in Niederösterreich die Maul- und Klauenseuche ausbricht, verweigern die slowakischen Behörden die Einreise des Schiffs auf der Donau nach Pressburg. Deshalb bringt Poppinger das Schiff nach Passau und bietet dort Ausflugsfahrten nach Engelhartzell an. Im darauf

folgenden Jahr chartert der Bayerische Lloyd das Schiff und setzt die von Poppinger begonnenen Ausflugsfahrten von 1974 bis 1981 fort. Dann erhält er mit der Begründung, es stünde genug deutsche Schiffskapazitäten zur Verfügung, keine Fahrerlaubnis mehr. Von 1982 bis 1989 bleibt das Schiff in Budapest, bis es von 1990 bis 1992 wieder vom Bayerischen Lloyd und schliesslich von 1993 bis 1995 von Wurm & Köck erneut zwischen Passau und Engelhartszell Ausflugsfahrten durchführen darf. Der Versuch, danach die Rakoczi in Regensburg einzusetzen, scheitert an der verweigerten Kabotagegenehmigung. Seither fährt das Schiff wieder für die MAHART in Ungarn.

Der grosse Erfolg der Rakoczi veranlasst den Lloyd 1976 weitere Schiffe anzukaufen. Er erwirbt das bei Klausen in Oberwinter 1953 für Epple in Stuttgart erbaute MS Bad Cannstatt für 250 Personen, das als „Walhalla“ seit 1967 bei Knoll in Regensburg fährt. Ausserdem bestellt er 1976 bei Hitzler in Regensburg zwei bauartgleiche 400-Personen- Motorschiffe, die ab 1977 als „Ludwig der Kehlheimer“ im Raum Kehlheim und als „Passauer Wolf“ im Raum Passau fahren und die dortigen Schifffahrtsgesellschaften konkurrenzieren. Doch ändern sich bald die Eigentumsverhältnisse. Die Rhenus-WTA AG in Dortmund erwirbt 55% des Aktienkapitals, die Bundesrepublik hält 26% und der Freistaat Bayern 15 %. Die restlichen 6 % befinden sich im Streubesitz. Der Name „Bayerischer Lloyd“ bleibt zwar erhalten, doch wird im Zuge einer Neustrukturierung die Fahrgastschifffahrt wieder aufgegeben. Die „Walhalla“ wird 1979 nach Kehlheim, der „Passauer Wolf“ an Wurm & Köck in Passau verkauft (mehr dazu weiter unten). „Ludwig der Kehlheimer“ kommt 1979 nach Österreich auf den Attersee, wo er auch heute noch als „Stadt Vöcklabruck“ verkehrt. Nur von 1990 bis 1992 gibt es nochmals - wie oben bereits erwähnt - mit der Rakoczy einen Personenverkehr.

3. DIE SCHIFFFAHRTSFAMILIEN WURM UND KÖCK

Zwischen Straubing und Deggendorf liegt der kleine Ort Wischelburg, 2 km vom etwas grösseren Ort Irlbach entfernt. Dort ist die Heimat der Familie Wurm, die schon seit Generationen eine Treidel- und Ruderschifffahrt sowie eine Berufsfischerei auf der Donau betreibt. Im Jahr 1893 gründet Ludwig Wurm auch formell eine eigene Firma und erwirbt 1896 die Fähre Irlbach-Waltendorf. Befördert werden Güter, gelegentlich aber auch Personen. So benutzen 1915 Wallfahrer zum Bogenberg ein Schiff von Wurm, das flussaufwärts von Irlbach nach Bogen von Pferden gezogen wird. Sind die ersten Plätten noch aus Holz (Lebenserwartung nur 7 – 10 Jahre), kommen ab 1926 auch eiserne Plätten zum Einsatz. Von da ab werden sie immer häufiger von Dampfschiffen anderer Gesellschaften gezogen. 1935 kommt das eigene Motorzugschiff Neptun. Nach dem 2. Weltkrieg wächst der Schifffpark immer mehr an. 1960 wandelt Ludwig Wurm seinen Betrieb in die Kommandit-Gesellschaft „Ludwig Wurm GmbH & Co. KG Irlbach“ um, der als Kommanditisten die Söhne Erich und Ludwig angehören.

Im Jahr 1963 stirbt Ludwig Wurm und hinterlässt seinen Söhnen Erich – der Geschäftsführer wird - und Ludwig – der Kommanditist bleibt - 7 Motorschiffe und 10 Schleppkähne. Dann steigt die Firma ins Personengeschäft ein. Das erste Fahrgastschiff – das Motorschiff Agnes Bernauer mit einer Tragfähigkeit von 280 Personen – läuft 1965 in der Werft Deggendorf von Stapel. Es verkehrt zwischen Passau und Regensburg. Der grosse Anklang veranlasst die Brüder 1966 nun auf eigenem Gelände in Irlbach das Motorzugschiff Hohe Nau in ein Personenschiff umzubauen. Dieses Schiff entsteht 1927 in Budapest für die Donaufflotte als

Minenleger Maros, erhält 1941 den Motor der Güterschiffs RDE 3 der österreichischen Rhein-Donau-Express-Schiffahrts AG (Baujahr 1922) und geht 1951 als Motorgüterschiff an die Reederei Wallner in Deggendorf. 1956/1957 übernimmt es Ludwig Wurm und baut es in ein Zugschiff um. Schliesslich wandeln es die Söhne in ein Personenschiff für 204 Personen um. Ebenfalls in Eigenregie verlängerte man 1970 die „Agnes Bernauer“ von 29,0m auf 39,0m auf der stillgelegten Wallnerwerft in Regensburg (nun 400 statt 280 Fahrgäste). Die „Agnes Bernauer“ bedient die Strecke Regensburg-Passau, die „Hohe Nau“ fährt in Passau. Letztere wird im Herbst 1974 bei Hochwasser in Irlbach an Land gezogen und von 29,5 m auf 37,0 m verlängert (nun 300 Personen). Um danach im Frühjahr 1975 das Schiff wieder ins Wasser zu bringen, war die umfangreiche Ausbaggerung eines Kanals nötig.

DIE ANDERE WURZEL IN PASSAU

Neben dem Betrieb in Irlbach gibt es auch in Passau einen Schiffsbetrieb mit langer Tradition. Die seit mehr als einem Jahrhundert hier tätige Schiffer- und Fischerfamilie Köck bietet schon seit den 30'er Jahren des 20. Jahrhunderts erst mit Ruderbooten, dann mit Aussenbordmotor-Zillen „Dreiflüsse-Stadtrundfahrten“ an. Passau trägt ja auch den Namen Dreiflüsse-Stadt, weil hier fast gegenüber die Ilz und der Inn in die Donau münden. Zum Ende des 2. Weltkriegs betreibt Hans Köck wegen der zerstörten Brücken auch einen Fährverkehr. Ab 1947 setzt er im Fährdienst das in Deggendorf erbaute 72-Personen-Motorschiff Manda ein. Es erhält 1950 einen neuen Motor und wird von da ab bis 1975 für die Dreiflüssefahrten eingesetzt. Dann wird es nach Tunesien verkauft. 1957 erwirbt Köck zwei Motorschiffe vom Bayerischen Lloyd, die nach dem Krieg im Ersatzverkehr in Regensburg tätig waren (siehe oben): Das 64-Personen-Motorschiff Ilz (neuer Motor 1963) und das 75-Personen-Motorschiff Erlau, das er in „Donau“ umbenennt. Beide kommen ebenfalls bei der Dreiflüssefahrt zum Einsatz. Die „Ilz“ wird 1974 an die Freunde der Flüsse und Meere in Passau verkauft, wo es als Klubschiff Schwalbe in Fahrt kommt, ehe es 2004 eine Privatperson in Pocking erwirbt. Die „Donau“ kommt 1980 an den Sportboothafen Hofkirchen als Vereinsheim. Dort brennt es im Jahr 1992 völlig aus und wird verschrottet.

In den darauf folgenden Jahren übernimmt Köck zwei weitere Schiffe des ehemaligen Ersatzverkehrs: 1971 die „Willy“ – ab 1950 bei Streibl in Kehlheim als „Weltenburg“ -, welche nun den Namen Jochenstein erhält. Sie bleibt bis 1980 bei Köck und kommt dann nach Regensburg zu Klinger als Rataspona. Dann 1974 die Rheinpfalz, welche 1984 ebenfalls zu Klinger nach Regensburg gelangt (siehe weiter unten)

EINE NEUE GESELLSCHAFT ENTSTEHT

In der Zeit von 1964 bis 1971 schliessen sich die Firmen Klinger – eine ausführliche Darstellung dieses Betriebs folgt weiter unten - , Köck und Vogel zu einer Betriebsgemeinschaft zusammen, um die Dreiflüßerundfahrt in Passau gemeinsam zu betreiben. Sie beschaffen 1970 gemeinsam von der Luxwerft in Mondorf das 250-Personenschiff Bayern. Doch schon 1972 übernimmt Erich Wurm den Anteil Klingers an der Betriebsgemeinschaft. Den Anteil an der „Bayern“ verkauft Klinger an Köck.

Nach dem Ausscheiden von Klinger aus der Betriebsgemeinschaft chartert dieser das Wurm-Schiff Hohe Nau und führt 1972 sowie 1973 Dreiflüsse-Rundfahrten in eigener Regie durch. Im Dezember 1973 verkauft Klinger schliesslich seinen Schiffahrtsbetrieb in Passau einschliesslich des Motorschiffs Batavia, des Kassenhäuschen und der Anlegestelle Rathausplatz an Wurm. 1976 scheidet auch Vogel aus der bisherigen Betriebsgemeinschaft aus.

Im März 1976 entsteht aus dem Rest die „Donauschiffahrtsgesellschaft Wurm & Köck GmbH & Co“ (W&K). Inhaber sind Erich Wurm und Günther Köck (W&K). An ihr sind zu gleichen Teilen beteiligt die „Ludwig Wurm GmbH & Co Irlbach“ und die Firma Köck Passau. Drei Jahre später scheidet Ludwig Wurm jun. aus der „Ludwig Wurm GmbH & Co Irlbach“ aus (alleiniger Besitzer nun Erich Wurm) und gründet die Firma „Ludwig Wurm Irlbach“. Dennoch arbeitet er auch weiterhin mit der W&K zusammen. Nach dem Ende der DDSG entsteht im Jahr 1996 eine österreichische Zweigniederlassung, die Wurm & Köck Ges.m.b.H Linz“. Schließlich zieht sich Günther Köck 2005 aus der Firma W&K zurück. Bis zum 30.0.2008 ist Erich Wurm Alleineigentümer. Ab 1. Oktober 2008 werden Frau Margit Reischl und Florian Noe – seit 2004 bzw. 2005 – Miteigentümer. Zudem besteht eine Option zum Beitritt der Personenschiffahrt von Wurm Irlbach ab 2010 bei W&K, während der Schlepp- und Baggerbetrieb bei Wurm Irlbach bleibt.

Begonnen hat W&K bzw. zuvor Wurm mit den beiden bereits beschriebenen Schiffen „Agnes Bernauer“ und „Hohe Nau“. Dann erwerben die Brüder 1973 von Klinger das 110-Personenschiff Batavia (Herkunft siehe weiter unten bei Klinger), das allerdings ab 1975 im Hafen Rakkau in Passau abgestellt und 1981 abgebrochen wird. Die seinerzeit gemeinsam beschaffte „Bayern“ wird nach Österreich an den Attersee verkauft, wo sie auch heute noch als „Unterach“ in Fahrt ist. Ebenso angekauft wird 1979 vom Bayerischen Lloyd 1979 das 400-Personenschiff „Passauer Wolf“, 1983 von Streibl in Kehlheim das 385-Personenschiff Brunhilde – nun in „Ilz“ umbenannt – sowie 1991 von Stadler in Kehlheim das 300-Personenschiff Weltenburg – nun erst kurze Zeit als „Inn“, danach als „Engelhartszell“ bezeichnet. Der „Passauer Wolf“ verlässt die Donau 1997 und kommt zur Fahrgastschiffahrt Mittelweser A.Niemeyer (dort „La Visurgis“ = Weser). Nach Auflassung des Betriebs fährt er ab 2004 als „London Rose“ für Champion Launches Themse (heute Viscount cruises) in England. Die Engelhartszell übernimmt 1998 Klinger in Regensburg als „Rataspona“. Die Ilz erhält 2012 einen neuen Besitzer. Sie verkehrt nun als Mainfranken von Schweinfurt aus am Main.

Daneben stellt W&K eine Reihe von Neubauten in Dienst. Als erstes 1976 die „Bavaria“ (600 Personen), dann 1977 die „Germania“ (750 Personen). Danach wird auf dem bis zur halben Höhe gut erhaltenen Rumpf des 1899 in Budapest erbauten DDSG-Schleppkahns 65.233 1979 die „Johanna“ (950 Personen / ab 1980 mit einem geschlossenen Oberdeck) erbaut und 1981 die „Donau“ (1050 Personen) in Dienst gestellt. Sodann verlängert man 1983 die „Bavaria“ von 41,3m auf 54,8m - Tragfähigkeit nun 750 Personen - sowie noch einmal 1984 die „Agnes Bernauer“ von 38,2m auf 46,0m (500 Personen). Neu in Fahrt kommen 1986 die „Passau“ (700 Personen), 1989 die „Stadt Linz“ (900 Personen), 1992 die „Regina Danubia“ (400 Personen) und 1995 die „Deggendorf“ (300 Personen). Im Jahr 1996 wird die „Germania“ in ihren neuen Heimathafen Linz überführt und in „Anton Bruckner (I)“ umbenannt. Auch die „Johanna“ wird nach Linz verlegt. Neu folgt 1998 noch die „Sissi“. Die „Anton Bruckner (I)“ (ex „Germania“) kehrt 2001 nach Passau zurück und fährt seither als „Gisela“. Dafür wechselt die „Bavaria“ als „Anton Bruckner (II)“ nach Linz. Im Jahr 2007 baut Wurm schliesslich die „Donau“ in der Schiffswerft Linz zum „Kristallschiff“ um. Zu erwähnen ist noch, dass die „Agnes Bernauer“ und die „Deggendorf“ der Ludwig Wurm GmbH & Co Irlbach gehört. Alle diese Schiffe sind mit Ausnahme der „Regina Danubia“, der „Deggendorf“ und der „Sissi“, die von der Luxwerft Mondorf stammen, bei Hitzler in Regensburg erbaut worden.

Eine neue Aera beginnt im November 2011. Zu den bisherigen Standorten Passau, Deggendorf und Linz kommt als neuer Standort Regensburg dazu. Zu diesem Zeitpunkt nimmt Wurm & Köck den Betrieb der Regensburger Kristallflotte auf. Als erste Schiff kommt an diesem Tag die Kristallkönigin für 600 Personen, davon mit 325 Innenplätzen in Fahrt. Seit Juni 2012 wird die Flotte erweitert durch die Kristallprinzessin für 290 Personen mit 140 Innenplätzen. Zahlreiche Attraktionen an Bord machen die Schiffe zu einem einzigartigen Erlebnis: Tanzende Lüster, die Schatzkammer, im Rumpf der Kristallkönigin, die funkelnde Kristalltreppe und über eine Million verbauter Kristalle.

Heute verfügen die unter dem Dach von W&K verbundenen drei Unternehmen also über 12 Schiffe. Vom Heimathafen Deggendorf aus bedienen heute in der Sommersaison die „Agnes Bernauer“ eine Tagestour von Deggendorf über Passau nach Oberzell/Kasten und eine Niederbayernrundfahrt über Niederaltaich sowie gelegentliche Fahrten von Regensburg nach Passau an.

Für die österreichische Zweigniederlassung (Heimathafen Linz) stehen die beiden umgeflogten Motorschiffe Anton Bruckner (II) und Johanna zur Verfügung. Sie bedienen den Kurs Linz - Schlögen (mit Anschluss von und nach Passau) - Linz sowie den Mittwoch/Donnerstag-Kurs Linz-Krems-Linz und den Samstag/Sonntag-Kurs Linz-Wien-Linz.

Im Jahr 2014 verlegt zudem Wurm+Köck ein drittes Schiff nach Linz. Es handelt sich dabei um die „Deggendorf“, die viele Jahre vom Heimathafen Passau und Deggendorf aus fährt. Nun wird sie umgebaut, in „Linzerin“ umbenannt und wird in Österreich im Mai 2014 immatrikuliert. Sie ist nun für 450 Personen zugelassen. Mit ihr führt Wurm & Köck dreimal täglich 90-minütige Donaurundfahrten durch, die auch zur Schiffswerft und zum Hafen führen.

In der Hauptsaison bedienen vom Heimathafen Passau aus die „Sissi“, und die „Gisela“ die 45-Minuten-Dreiflüsse-Stadtrundfahrt (Abfahrt in der Hochsaison alle 30 Minuten). Das „Kristallschiff“ (ex „Donau“) führt täglich zweistündige Rundfahrten ins bayerisch-österreichische Donautal bis Oberzell und Kasten durch. Für die Kurse Passau-Linz-Passau sowie den Mittagkurs Passau-Schlögen (mit Anschluss nach und von Linz) kommen zwei Schiffe aus der Gruppe „Regina Danubia“, „Stadt Linz“ und „Passau“ zum Einsatz. Daneben werden zahlreiche Sonder- und Eventfahrten angeboten. Im Winter ist von Anfang November bis Mitte Januar das Kristallschiff in Linz stationiert und führt von dort aus eine Vielzahl von Eventfahrten aus. Auch in Passau werden im Winter Eventfahrten angeboten. Zu Sylvester sind alle Schiffe mit Ausnahme der „Agnes Bernauer“ - also 11 Schiffe - im Einsatz.

Zu ergänzen ist noch, dass von 1993 bis 1995 auch das schon früher genannte Motorschiff Rakoczi in den Sommermonaten in Charter für Wurm & Köck fährt.

4. KLEINSCHIFFFAHRTEN ZWISCHEN PASSAU UND REGENSBURG

Neben den grösseren Schiffsbetrieben gibt es auf der Donau von Passau bis Regensburg noch einige kleine Unternehmen, die über einen mehr oder weniger langen Zeitraum Fahrgäste auf dem Fluss beförderten.

DER FREMDENVERKEHRSVEREIN PASSAU UND DER SCHIFFSBETRIEB FRITZ VOGEL

Im Jahr 1926 erwirbt der Fremdenverkehrsverein Passau ein kleines 60-Personen-Motorboot, das den Namen Passau erhält. Das Boot wird 1943 an den Bayerischen Lloyd verkauft, der es zunächst als Arbeitsboot „Wörth“ verwendet. Nach dem Krieg wird es – wie oben beschrieben – als Personenschiff reaktiviert und fährt nun bis 1955 im Ersatzverkehr. Danach soll das Schiff von 1955 bis 1958 bei Stadler in Kelheim gefahren sein, doch fehlen dort entsprechende Unterlagen; die Fa Stadler schliesst den Einsatz dort aber auch nicht aus. Von da kommt das Schiff 1958 an Fritz Vogel in Passau. Dieser gibt ihm den alten Namen Passau zurück und verwendet es ebenfalls für Dreiflüsse-Rundfahrten. Die starke Konkurrenz veranlasst Vogel, sich 1964 mit den anderen Unternehmern in Passau - den Herrn Klinger und Köck - zu einer Betriebsgemeinschaft zusammenzuschliessen. Im Jahr 1973 stellt er jedoch sein Schiff ab, verkauft 1976 seine Konzession an Köck und zieht sich aus der Betriebsgemeinschaft zurück. Wenige Jahre später wird die Passau verschrottet.

DIE BETRIEBE IN DEGGENDORF

Seit 1920 gibt es in Deggenndorf die Bayerische Schifffahrts- und Hafenbetriebs GmbH Josef Wallner. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen eine der grössten privaten Reedereien auf der Donau mit mehr als 100 Schiffen ist sie nur im Güterverkehr tätig. Nach der Aussage von Zeitzeugen soll sie nach 1945 auch mit einem kleinen Motorboot Personen auf der Donau befördert haben. Doch sind darüber bisher keine Unterlagen aufgetaucht. Gleiches gilt für die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Deggenndorf. Hingegen lässt die Niederbayerische Donau-Personenschiffahrt AG Deggenndorf in der Werft Deggenndorf im Jahr 1925 ein Motorboot für 20 Personen – die „Deggenndorf“ - bauen, mit dem es Fahrten auf dem Fluss anbietet. Nachdem sich diese jedoch nicht rentieren, wird die „Deggenndorf“ in einen Schlepper umgebaut. Das weitere Schicksal ist unbekannt.

Sieht man einmal von den Wurm+Köck-Schiffen ab, kommt erst 2014 wieder – wenn auch nur für kurze Zeit – ein Schiff aus Österreich zum Einsatz. Für die bayerische Donau-Landesgartenschau chartert man aus Linz die „Siebenerin“. Es handelt sich dabei um einen historischen Nachbau eines Donaufrachtschiffs, wie sie zur Zeit der Treidelschiffahrt auf der Donau unterwegs waren. 2009 im Werftzentrum Mittelrhein in Oberwinter für den Verein Donauschiffer gebaut, besitzt es einen historischen Ruderstand und zwei 20 Meter langen Ruderbäumen. Andererseits verfügt es über eine Maschinenanlage, ein Bugstrahlruder und einen Generator sowie moderne Navigationseinrichtungen, um jederzeit einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Das Schiff führt während der Gartenschau vom 25. April - 5. Oktober 2014 von 10 bis 17 Uhr im Stundentakt 40-minütige Rundfahrten auf dem Deggenndorfer Donauabschnitt durch.

SCHIFFFAHRTSBETRIEB MICHAEL HOFMEISTER

Schon 1571 taucht erstmals in „Prifling“ (heute Regensburg-Prüfening) die Schiffsmeisterfamilie Hofmeister auf. Der Hauptschwerpunkt ihrer Tätigkeit ist die Güterbeförderung und der Fährdienst zwischen den Donaufuern. Am 1. Mai 1947 nimmt sie auch eine Personenschiffahrt zwischen Regensburg und Weltenburg in Betrieb. Dafür adaptiert Hofmeister das bei Hitzler in Regensburg 1935 erbaute Motorgüterschiff Maria (Höherlegen des Fussbodens der Laderäume, Aufstellung von Bänken, Plane als Dachersatz, zugelassen für 220 Personen). Nachdem sich der Verkehr jedoch nicht rentiert, wird er schon am 20. Juni 1948 wieder aufgegeben und die „Maria“ wieder in den Zustand

als Motorgüterschiff zurückversetzt. Die Familie Hofmeister selber betreibt seit 1983 nur mehr die Donaufähre in Prüfening, eine Güterschiffahrt sowie einen Baggerbetrieb. Im gleichen Jahr verkauft sie die „Maria“ nach Wien als Standschiff für einen Taucherclub.

KLEINSCHIFFFAHRTEN IM RAUM REGENSBURG

Neben der Walhalla-Schiffahrt, die später dargestellt wird und von 1887 bis 1907 und ab 1926 im Raum Regensburg Fahrgäste befördert, gibt es zwischen 1900 und 1903 auch eine Motorschiffahrt Kallmünz. Sie setzt das Motorboot Kallmünz ein und fährt damit von Regensburg aus ein Stück donauaufwärts und dann über die Naab bis Pielenhofen und weiter bis Kallmünz. Nachdem sich der Betrieb nicht rentiert, stellt man den Betrieb wieder ein. Das weitere Schicksal des Motorbootes ist bisher nicht zu ermitteln.

Von 1907 bis 1925 gibt es im Raum Regensburg kein Unternehmen mehr, das einen Personenverkehr anbietet. Erst ab 1925 fahren von Regensburg aus wieder Fahrgastschiffe. In den Jahren 1925 und 1926 nehmen gleich vier Unternehmen den Betrieb auf, doch ist drei von ihnen kein langes Leben beschieden. Die Flughafen- und Naabtal-Verkehrs GmbH bietet ab April 1926 mit den drei Motorbooten Donauperle, Ebenwies und Pielenhofen Fahrten von Regensburg über ein kurzes Stück Donau in die Naab flussaufwärts bis Pielenhofen an. Wegen der geringen Nachfrage und des häufig zu niederen Wasserstandes in der Naab verkauft sie im Mai 1927. Leider waren bis jetzt weder die technischen Daten noch die Herkunft sowie der Verbleib dieser vier Schiffe zu ermitteln.

Schon 1923 gründet in Regensburg der Holländische Schiffsbauoberingenieur Theodor Marselje die Donau Motorschiffahrts-Gesellschaft Regensburg zum Zwecke der Güterbeförderung. Im Winter 1925/1926 erbaut er selber ein Fahrgastschiff für 317 Personen, das den Namen Nibelungen erhält. Er fährt damit im Sommer 1926 zur Walhalla, geht dann jedoch in Konkurs. Die „Nibelungen“ ersteigert sein Konkurrent Knoll.

Ein ebenfalls schon länger bestehender Familienbetrieb – die Motorschiffahrt Wilhelm Haag - bietet 1926 mit dem Motorboot Haag eine lokale Verbindung zwischen der Oberen Wöhrd im östlichen Regensburg und Kleinprüfening im Westen an. Auch dieses Angebot überdauert nicht das Jahr 1926, weitere Daten zum Schiff sind ebenfalls nicht bekannt.

Der einzige der vier Unternehmer, der überlebt, ist Kapitän Rudolf Knoll sen. Er ersetzt die Walhalla-Schiffahrt, die Gegenstand des folgenden Kapitels ist.

5. DIE WALHALLA-SCHIFFFAHRT UND DER BETRIEB KLINGER

Im Jahr 1842 eröffnet König Ludwig I rund 8 km östlich von Regensburg die dem Parthenon in Athen nachempfundene Walhalla. In der germanischen Mythologie ist Walhall die Wohnstatt der tapfersten gefallenen Krieger. Hier ist sie aber eine Ruhmeshalle mit 130 Marmorbüsten und 65 Gedenktafeln bedeutender Deutscher. Um diese bequem auf dem Wasserweg zu erreichen, gründen Georg Steindl & Cie die Walhallaschiffahrt. Er bestellt dafür von Maffei in München einen kleinen Schraubendampfer für 80 Personen, der den Namen Walhalla erhält. Dieses Dampfschiff ist im Übrigen das erste „Dampfboot“ der Firma Maffei, die bisher nur Schaufelraddampfer geliefert hatte. Ab Mai 1887 nimmt das Schiff seinen Liniendienst nach Donaustauf nahe dem Walhalla-Hügel auf (erst ab 1940 landen die Schiffe direkt unter dem Hügel). Von 1890 bis 1894 wird bei grossem Fahrgastaufkommen

auch ein 16m langer hölzerner Kahn für weitere 50 Personen mit geschleppt. Da das Geschäft gut läuft und oft nicht alle Passagiere mitgenommen werden können, erwirbt Steindl 1897 von der österreichischen DDSG das Wiener Lokalschiff Ebersdorf (Baujahr 1852 / DDSG-Werft Althofen / Budapest). Mit Ruderanlagen am Ende des Rumpfs kann der Raddampfer in beiden Richtungen fahren ohne wenden zu müssen. Er kommt als „Stella“, zugelassen für 300 Personen, in Fahrt. Die „Walhalla“ verkauft Steindl 1901 an den Chiemsee, wo sie bei Ludwig Fessler zunächst als Schraubendampfer, dann ab 1950 als Motorschiff fährt, ehe sie 1974 abgewrackt wird. (siehe bei der Schifffahrt am Chiemsee). Einsatzgebiet der Stella ist zwar die Sommer-Linie zur Walhalla, gelegentlich fährt das Schiff aber auch bis Straubing oder Kehlheim. Die Inbetriebnahme einer Schmalspurbahn 1889– des „Walhalla-Bockerls“ – und vor allem deren Verlängerung bis Wörth führen zu einem starken Rückgang der Passagierzahlen. Der Betrieb der „Stella“ ist – weil ein Kohlenfresser – hingegen sehr aufwendig. Dies zwingt Steindl, seinen Betrieb 1907 einzustellen, zumal ab 1908 auch eine Postautobuslinie zur Walhalle verkehrt. Die „Stella“ gelangt erst zur Ungarischen Binnenschifffahrts AG, dann weiter 1917 zur Ungarische Binnen- und Seefahrt Aktiengesellschaft (MFTR) als „Esztergom“, ehe sie 1930 abgewrackt wird.

DER NEUBEGINN

Danach ruht der Walhalla-Verkehr bis 1925. Dann macht sich, wie schon erwähnt, im Frühjahr 1925 der Kapitän Rudolf Knoll – bis dahin für die DDSG tätig - im Frühjahr 1925 mit einem Motorbootverkehr selbstständig. Mit dem 150-Personen-Motorboot Regensburg (I) fährt er im Sommer donauaufwärts nach Kelheim und zum Kloster Weltenburg sowie mit dem 65-Personen-Motorboot Naab nach Donaustauf zur Walhalla. Ferner setzt er 1926 im Regensburger Lokalverkehr das Motorboot Walhalla (I) ein. Auch über diese drei Schiffe, die nur ein bis zwei Jahre im Einsatz sind, konnten bisher keine weiteren Daten ermittelt werden. Im Winter 1925/1926 gründet er nun auch offiziell die Motorboot-Verkehr Regensburg-GmbH. Im Jahr 1925 erwirbt er zwei zwischen 1921 und 1923 bei Eisenhardt in Straubing erbaute Motorschleppschiffe, baut sie um und bringt sie 1925 als „Salonschiff“ Christian für 126 Personen und 1926 als Behelfspersonenschiff Arthur in Fahrt. Beide verkauft er 1930. Sie werden zu Schleppern zurückgebaut. Christian fährt von 1930 bis 1948 für eine überregionale Baufirma (Holzmann?), dann bei Firma Grün & Bilfinger. Er soll 1949 von der Donau zum Starnbergersee überführt worden sein, wo aber darüber nichts bekannt ist. Der Schlepper Arthur ist bis 1947/1948 bei Firma Weigert in Demling, kommt angeblich 1949 ebenfalls von der Donau zum Starnbergersee (Einsatz dort nicht zu klären), kehrt 1957 wieder auf die Donau zurück zur Firma Brandner in österreichischen Wallsee. Dort entsteht auf dem Rumpf der neue Schlepper Ludwig. 1988 erwirbt ihn die österreichische Wasserstrassenverwaltung für Dienste auf den Staustufen, ist dort lange Zeit im Einsatz, jedoch 2009 aber nicht mehr vorhanden, weil er in der Zwischenzeit abgebrochen wurde.

Wie bereits oben erwähnt, ersteigert Knoll im Winter 1926/1927 aus der Konkursmasse von Marselje die „Nibelungen“. Er ersetzt die beiden störanfälligen Motoren, gibt dem Schiff den Namen Regensburg (II) und kann damit nun 317 Personen befördern. Es wird nun bis 1967 das Walhallaschiff mit der durch die beiden nebeneinander liegenden, zunächst dünnen, späteren dickeren Abgaskaminen typischen Silhouette. Erst ab 1967 dient es nur mehr als Reserveschiff, ehe es sich im Winter 1970/1971 bei Hochwasser von der Vertäuung losreißt, abtreibt und schliesslich strandet. Es bleibt noch ein Jahr am Land liegen, bis es 1971 abgebrochen wird. Im Übrigen ruht der Verkehr während des Kriegs von 1940 bis 1945. In dieser Zeit fährt die Regensburg „dienstverpflichtet“ in Linz und Wien für die deutsche Wehrmacht.

Zur Verstärkung wird in den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkrieg das Motorboot Möve unbekannter Herkunft (abgebrochen während des Krieges) und ab 1946 das aus einem schweren Sturmboot der deutschen Wehrmacht (erbaut bei Hechenbichler & Stippl in Prien am Chiemsee) umgebaute 80-Personen- Motorboot Venus eingesetzt. Es wird um 1957 abgestellt und 1960 abgebrochen.

Als Ersatz für die Walhalla I erwirbt Knoll 1967 ein 1953 bei Klausen in Oberwinter für die Bonner Personenschiffahrt (dort „Ingrid“) erbautes und seit 1959 bei Epple in Stuttgart als „Bad Cannstadt“ eingesetztes 250-Personen-Motorschiff. Er gibt ihm erneut den Namen „Walhalla (II)“. Noch immer fährt ein Schiff zur Walhalla-, das andere an bestimmten Wochentagen auch nach Kehlheim und zum Kloster Weltenburg.

1976 verkauft der Sohn des Gründers, Rudolf Knoll jun. aus gesundheitlichen Gründen gegen eine Leibrente seinen Betrieb an den Bayerischen Lloyd, worüber oben bereits berichtet wurde. Dieser gibt 1979 die „Walhalla (II)“ an die Vereinigten Schiffahrtsunternehmen Kehlheim weiter, die es aber bis 1986 an die Gebrüder Klinger in Regensburg verpachten, worauf im Folgenden eingegangen wird. Für den Bayerischen Lloyd ist der Verkauf gegen Leibrente insofern lukrativ, weil Knoll schon 1978 stirbt.

DER SCHIFFSBETRIEB DER GEBRÜDER KLINGER

Die Familie Klinger, die heute die Fahrgastschiffahrt in Regensburg betreibt, stammt aus dem bayerischen Wald. Die Brüder Max, Karl und Hermann zieht es jedoch zum Wasser. Sie beginnen ihre Laufbahn als Schiffsjungen auf dem Rhein und der Donau. Ab 1960 arbeiten Hermann und Karl als Schiffsführer bei Köck und Max bei Vogel für die Dreiflüßerundfahrt. Dann macht sich Max und Karl selbstständig, erwerben 1963 in Heidelberg das 110-Personen-Motorschiff Neckartal (Baujahr 1926 / Jean Stauf Königswinter) und geben ihm den Namen Batavia. Auch Hermann tritt in die neue Firma ein. Schliesslich beteiligen sie sich 1964 an der Betriebsgemeinschaft „Klinger, Köck und Vogel“ an der Dreiflüßerundfahrt. Der grosse Erfolg veranlasst die Gebrüder Klinger, zusätzlich 1965 von Düsseldorf das 60-Personen-Motorschiff Neptun (Baujahr 1962) zu kaufen.

Beide Schiffe verkehren zunächst in Passau. Nur 1968 und 1969 fährt der „Neptun“ in Regensburg. Hier bietet Klinger erstmals die Strudelrundfahrt an. Diese beginnt an der Historischen Wurstküche. Das Schiff fährt zunächst flussaufwärts durch die Steinerne Brücke und den Strudel. Früher gab es hier zur Überwindung des Strudels eine Seilwinde. Nun schafft es auch die volle Kraft der Schiffsmotoren. Danach folgt eine rund 12 km lange Stadtrundfahrt,

1970 bestellt die Betriebsgemeinschaft gemeinsam das 250-Motorschiff Bayern. Doch verkaufen – wie oben bereits dargestellt - Max und Karl Klinger 1971 ihren Anteil an dem Schiff an Köck und treten – wie oben bereits erwähnt - aus der Betriebsgemeinschaft aus, Sie chartern für 2 Jahre das Wurm-Schiff „Hohe Nau“, führen 1972 und 1973 noch Dreiflüßerundfahrten in Passau durch und verlegen dann ihre Tätigkeit nach Regensburg. Hermann bleibt hingegen bei der Reederei Wurm. Die Firma Gebrüder Klinger firmiert nun unter „Regensburger Personenschiffahrt Gebr. Klinger“ (ab 1974 „Regensburger Personenschiffahrt Klinger GmbH“). Die Firmensitz bleibt lange Zeit im elterlichen Grubweg im bayerischen Wald weitab von der Donau. Erst seit 1988 residiert die Firma in Regensburg, obwohl sie dort schon seit 1974 tätig ist.

Im Jahr 1973 verkauft Klinger – wie schon oben beschrieben - die „Batavia“ an Wurm in Passau und erwirbt dafür das 1931 bei Pröll in Mondorf erbaute 57-Personen-Schiff Renate. Das ehemalige Fährschiff vom Rhein wird 1962 von Adalbert Suchy gekauft und nach Regensburg gebracht. Der Plan Suchys, damit in Regensburg eine Personenschiffahrt zu betreiben, scheitert jedoch, weshalb Schweiger in Kehlheim 1963 das Schiff übernimmt. Erst im Jahr 1974 kehrt es nach Regensburg zurück. Klinger erwirbt es und gibt ihm den Namen Rataspona (I). Mit ihm und dem Neptun nimmt die Reederei Klinger im Frühjahr 1974 ihren Betrieb in Regensburg auf.

Nachdem sich der „Neptun“ als zu klein erweist, wird er 1977 an einen Herrn Strobel in Passau zur privaten Nutzung verkauft, der es später nach Österreich weiter gibt. Es liegt zur Zeit im Sportboothafen Au an der Donau (Fluss-Kilometer 2107). Dafür kommt 1978 von Dormann in Rüdeshelm am Rhein das 1960 in der Luxwerft Mondorf erbaute 175-Personen-Motorschiff Vaterland, das den Namen Castra Regina erhält. Es wurde möglicherweise 1960 auf einer bereits älteren Schiffschale aufgebaut. Im gleichen Jahr wird die Kanalschleuse in Regensburg Stadtamhof eröffnet, worauf Klinger zusätzlich eine grosse Schleusenrundfahrt anbietet, die bis zur Mündung der Naab führt.

Bald ist aber auch die Rataspona I zu klein, weshalb sie 1980 an Brandner im österreichischen Wallsee verkauft wird. Dort fährt sie noch als Arbeitsschiff, ehe sie Mitte der 80er-Jahre abgebrochen wird.

Als Ersatz kommt das 231-Personen-Schiff Rataspona (II). Es erhält am Bug beidseits ein grosses Stadtwappen, einen längeren Kamin und gibt ihm auch sonst ein nostalgisches Outfit. Das Schiff hat eine sehr wechselhafte Geschichte. 1926 bei Ertel in Woltersdorf bei Berlin für Wilhelm Kläne, Altbuchhorst bei Grünheide (Marl) als „Willy“ erbaut, wird es 1944 von der deutschen Wehrmacht beschlagnahmt und auf die Donau gebracht. Hier läuft es unter dem gleichen Namen ab 1948 im Ersatzverkehr des Bayerischen Lloyd. Dann kommt es 1950 zu Streibl nach Kelheim als „Weltenburg“, der es 1971 an Köck nach Passau - dort „Jochenstein“ verkauft. Dieser vermietet es erst 1980 an Klinger, der es schliesslich 1981 erwirbt. Bei Klinger fährt es bis 1998. Seither läuft es bei „de Oorden Ronvaart en Partycruisers“ im holländischen Sneek als „Salonboot Klifrak“. Durch einen neu angebrachten hohen Rauchfang soll es wie ein Dampfschiff aussehen.

Zusätzlich erwirbt Klinger 1983 ebenfalls von Köck das 183-Personenschiff Rheinpfalz, das als „Regensburg(I)“ in Fahrt kommt. Auch dieses Schiff hat – wie oben schon erwähnt - eine wechselhafte Geschichte. Erbaut für Reederei Heinrich Nobiling in Berlin als „Rheinpfalz“ ist es eines der drei von der deutschen Wehrmacht beschlagnahmten und 1944 über den Ludwig-Donau-Main-Kanal an die Donau überführten Schiffe, die nach dem Krieg beim bayerischen Lloyd im Ersatzverkehr zum Einsatz kommen. 1974 verkauft es Dr. Bruno Fendler – der frühere Eigentümer des Schiffs in Berlin - „offiziell“ an Köck nach Passau. Dieser gibt sie 1984 an Klinger weiter, wo sie bis 1997 eben als „Regensburg I“ fährt. Heute ist das Schiff wieder nach Berlin zurück gekehrt und fährt nach einem grossen Umbau dort bei der Havel-Dampfschiffahrt Potsdam als „Fridericus Rex“.

Nicht in Regensburg ansässig war längere Zeit die ursprüngliche Walhallaschiffahrt. Sie wird nach dem Tod Knolls samt der „Walhalla“ von 1976 bis 1979 vom bayerischen Lloyd, danach aber von den Vereinigten Schiffsunternehmungen Kehlheim betrieben. 1986 holt Klinger den Sitz der Walhallaschiffahrt zurück nach Regensburg und übernimmt sie. Er pachtet in

diesem Jahr zunächst die Schifffahrt und chartert für einige Monate auch das 200-Personen-Schiff „Walhalle“. Das Schiff gibt er jedoch noch im gleichen Jahr zurück, hingegen kauft er später die Schifffahrt.

Als Ersatz für die Walhalla übernimmt Klinger 1986 von Wurm & Köck (siehe oben) die „Hohe Nau“ mit einer Tragfähigkeit von 300 Personen. Im Übrigen führen seit dem Tod von Karl und Max Klinger in den Jahren 1984 und 1988 die Nachfahren den Betrieb. Diese gründen mit anderen Gesellschaftern 1988 die „Schiffseignergesellschaft Johannes Kepler GmbH“ zum Zwecke des Ankaufs der Renate II (200 Personen, Hitzler Regensburg) von Schweiger in Kehlheim. Für 250 Personen zugelassen, erhält sie den Namen Johannes Kepler und wird bis 2003 von Klinger bereedert. Dann geht sie in das alleinige Eigentum Klingers über. Mit diesem Schiff bietet Klinger auch Ausflugsfahrten nach Riedenburg im Altmühltal – einem Teilabschnitt des Main-Donau-Kanals an.

Für ein Jahr erhält Klinger 1990 Konkurrenz von Wurm in Irlbach, weil dieser mit der „Johanna“ auch von Regensburg aus regelmässige Walhalla-Fahrten und Stausee-Rundfahrten anbietet.

Das nächste Jahrzehnt ist gekennzeichnet durch einen regen Schiffswechsel. Zunächst erwirbt Klinger 1991 von einer Kiesbaggerei das Motorgüterschiff Donau. Ursprünglich als Motorgüterschiff für Hofmeister in Prüfening erbaut, 1945 durch Bombentreffer versenkt, 1948 bis 1950 rekonstruiert, 1982 an die Kiesbaggerei Almer in Regensburg erbaut, erwirbt es Klinger 1991 und setzt es zunächst als Anlegeponton ein. Zwei Jahre später baut es Klinger in ein Werkstattschiff um.

Da nun zu viele Schiffe vorhanden sind, trennt sich Klinger zunächst von der Castra Regina, die 1995 an die Firma Frenzel in Pirna an der Elbe verchartert und schliesslich 2002 auf die Moldau nach Prag verkauft wird, wo sie auch heute noch als „Karina“ läuft. Die Rataspona (II) und die Regensburg (I) werden - wie oben bereits erwähnt - 1998 nach Holland bzw. Berlin verkauft. Als Ersatz für diese drei Schiffe kommt nur eines: Das von Wurm & Köck (siehe oben) erworbene 300-Personenschiff „Engelhartzell“. Es erhält den Traditionsnamen Rataspona (III).

Schliesslich folgt noch das erst 1985 in der Luxwerft Mondorf für die Mosel in Luxemburg erbaute ehemalige Moselschiff Prinzessin Maria Astrid. Auf ihm wurde am 14. Juni 1985 nahe dem luxemburgischen Ort Schengen das internationale Übereinkommen über die Abschaffung der stationären Grenzkontrollen an den Binnengrenzen – das bekannte Schengener Abkommen - unterzeichnet. Seit 1992 auf dem Rhein in Assmannshausen als „St.Nikolaus“, kommt es 2003 zu Klinger und fährt nun dort als „Regensburg II“.

Die „Hohe Nau“ geht gemeinsam mit dem Schweinfurter Motorschiff Maintal im November 2005 nach Budapest an Feherajo Plussz Kft. Sie fährt nun für Frederik ter Teltge dort als „Fanny“.

Als jüngstes Schiff folgt bei Klinger im Jahr 2013 das bei der Schiffswerft Bolle in Magdeburg erbaute 250-Personenschiff Fürstin Gloria. Das im Jugendstil – auch Klassizismus genannte – gestaltete Schiff verfügt neben einer eigenen Bar über eine leistungsfähige Küche, grosszügige ausgestattete Innenräume und ein geräumiges

Sonnendeck. Es eignet sich neben normalen Ausflugsfahrten insbesondere für Dinnerfahrten, Kulturmatineen und „Theater im Schiff“.

Heute bietet Klinger mit den vier Schiffen „Rataspona (III)“, „Johannes Kepler“, „Regensburg (II)“ und „Fürstin Gloria“ in der Hauptsaison ein vielfältiges Programm an: Jeden Tag stündliche Strudelrundfahrten (Dauer 50 Minuten) sowie zwei Fahrten zur Walhalla (Dauer incl. Besichtigung der Walhalla 3 Stunden); ferner an bestimmten Tagen donauabwärts mehrstündige Rundfahrten (u.a. grosse Walhalla-Rundfahrt, Rundfahrt zur Staustufe Geisling oder Weinfahrt zum Baierweinemuseum mit Aufenthalt zur Weinverkostung) und Tagestouren donauaufwärts ins Altmühltal; ausserdem verschiedene kulturelle und kulinarische Eventfahrten, Fahrten mit Kinderprogramm und Tanzfahrten.

6. DIE VEREINIGTEN SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN KELHEIM

An der Einmündung des Ludwigskanals bzw. des heutigen Main-Donau-Kanals liegt Kelheim mit der Befreiungshalle am Michelsberg. Von König Ludwig I von 1842 bis 1863 erbaut, soll sie an die gewonnenen Schlachten gegen Napoleon während der Befreiungskriege erinnern. In dem von Kelheim bis zum Kloster Weltenburg reichende, 5,5 km lange Donaudurchbruch mit bizarren 80 m hohen Felswänden betreiben schon seit Jahrhunderten Schiffsmeister einen regen Verkehr mit Ruderschiffen zur Beförderung von Gütern und Personen, seit dem 19. Jahrhundert auch Touristen. Stromabwärts wird gerudert, stromaufwärts ziehen – treidelen - nicht Pferde sondern Menschen – oft auch Frauen - die Kähne. Im Jahr 1907 gibt es hier 24 Kahnführer mit einer entsprechenden Lizenz.

DER ANFANG MIT STADLER

Jahrzehnte lang versuchen verschiedene Personen, eine Konzession zur Fahrgastbeförderung mit einem Motorboot zu erhalten. Nach vergeblichem Bemühen schliessen sich 1924 14 Fischer, Flösser und Kahnführer zur „Motorschiffahrtsgesellschaft Befreiungshalle e.V.“ (später „Stadler & Co“, heute „Stadler GmbH & Co.KG“) zusammen und bestellen in Deggendorf das 116-Personen-Motorschiff Befreiungshalle I. Ab Christi Himmelfahrt (Auffahrt) 1925 bietet die Gesellschaft Berg- und Talfahrten durch den Donaudurchbruch, aber auch Sonderfahrten in Richtung Regensburg und Ingolstadt sowie am Ludwigskanal bis Riedenburg an. Während des zweiten Weltkriegs wird wegen Treibstoffmangels nicht gefahren. Nach Kriegsende beschlagnahmen die Amerikaner das Schiff, überführen es nach Regensburg und setzen es dort zu Ausflugsfahrten ein. Nach Rückkehr des schwer beschädigten Schiffs ist 1950 eine Generalüberholung nötig, danach kommt es wieder auf seiner Stammstrecke in Fahrt und bleibt bis 1950 in Betrieb. Von 1955 bis Mitte 1980 beim Wasser- und Schifffahrtsamt Landshut als Bauschiff eingesetzt, dann an den Yachtclubverein Kelheim zum Umbau in ein Klubheim abgegeben (misslungen), erwirbt der Geschäftsführer von Stadler Erwin Wagner die „Befreiungshalle I“ und baut sie in Eigenregie zu einem Anlegesteg in Kelheim um.

Bei den weiter zum Einsatz kommenden Schiffen handelt es sich stets um Neubauten. Als Ersatz kommt von Ruthof Regensburg 1955 zunächst die „Befreiungshalle (II)“ für 160 Personen. Ihr folgt ebenfalls von Ruthof 1958 die „Kelheim (I)“ für 250 Personen.

Ein Wechsel erfolgt 1976. In diesem Jahr wird die „Befreiungshalle (II)“ an die Personenschiffahrt Frankenfeld in Saarbrücken als „Salü Saarbrücken“ verkauft, kommt ab

Mitte 1988 zu Navitours S.A.R.L Remisch an der Mosel als „Mousel, I“, ab 1991 zur Fähr- und Fahrgastschiffahrt Schnaas in Niederheimbach am Rhein als „Hol-über“. Seit Mai 2000 fährt sie bis heute als „Stadt Mirow“ bei der Mirower Schiffsgesellschaft in Mecklenburg.

An ihrer Stelle kommt ein Neubau von der Luxwerft in Mondorf - das 469-Personen-Motorschiff Weltenburg (I).

Drei Jahre später -1979 – verkauft Stadler die „Kelheim I“ an die Motorgesellschaft Bodman, wo sie bis zu ihrem Abbruch 2010 noch als Bodmann in Fahrt ist. Als Ersatz liefert die Mondorfer Luxwerft 1979 das neue 540-Personen-Motorschiff Kelheim (II).

Schliesslich veräussert Stadler die „Weltenburg (I)“ 1991 an Wurm und Köck, wo sie den Namen „Engelhartzell“ erhält. Seit 1998 fährt sie bis heute als „Rataspona II“ bei Klinger in Regensburg. Wiederum folgt von der Luxwerft eine neue Weltenburg für 500 Personen.

Im Übrigen soll bei Stadler von 1955 bis 1958 das vom Bayerischen Lloyd übernommene 90-Personenschiff Wörth gefahren sein. Die heutige Geschäftsführung schliesst dies nicht aus, doch sind darüber bei Stadler keine Unterlagen mehr vorhanden.

DIE KONKURRENZ

Im Jahr 1950 erhält Stadler Konkurrenz zunächst vom Bayerischen Lloyd, der sich aber bald wieder zurück zieht, und dann von der neuen Schifffahrtsgesellschaft Steibl (heute Steibl Personenschiffahrt Kelheim GmbH) in Kelheim. Diese erwirbt 1950 aus der Flotte des Bayerischen Lloyd für den Ersatzverkehr das 231-Personen-Motorschiff Willy und gibt ihm den Namen Weltenburg (I). Über die Geschichte dieses Schiffs wurde bereits oben bei Wurm & Köck ausführlich berichtet. 1971 verkauft Steibl das Schiff und ersetzt es durch einen Neubau der Luxwerft Mondorf für 385-Personen namens „Brunhild“. Dazu kommt – ebenfalls von der Luxwerft 1974 ein weiterer Neubau, das 340-Personen-Motorschiff Kriemhild. Im April 1979 erwirbt Steibl vom Bayerischen Lloyd das 1977 bei Hitzler in Regensburg erbaute 400-Personen-Motorschiff Ludwig der Kelheimer I, gibt es aber schon im Juni weiter nach Österreich, wo es heute am Attersee als „Vöcklabruck“ verkehrt. Die „Brunhild“ wird 1983 verkauft und dafür von der Luxwerft „Ludwig der Kelheimer II (597 Personen)“ beschafft. 1989 verkauft Steibl die „Kriemhild“ nach Österreich. Zuerst fährt sie auf dem Traunsee als „Oberösterreich“, seit 2000 auf dem Millstättersee als „Kärnten“ Sie wird 1989 ebenfalls durch einen Luxwerft-Neubau für 600 Personen namens „Maximilian“ ersetzt.

Schliesslich gründen am 10. August 1967 Josef und Rosa Schweiger einen weiteren Betrieb, den Personenschiffsverkehr Josef Schweiger. Gefahren wird zunächst nur mit zwei gebrauchten Motorschiffen: 1967 bis 1974 mit einem 1931 bei Pröll in Mondorf als Fährschiff für den Rhein erbautem, 1962 von A.Suchy nach Regensburg gebrachten und 1963 von Josef Schweiger gekauften 90-Personen-Schiff, das den Namen Renate I erhält. Und 1968 bis 1973 mit der 1965 in der Luxwerft Mondorf für den Ruhrtalstausee erbauten „Westfalen“. Die „Renate (I)“ kommt 1974 wieder zurück nach Regensburg zu Klinger als „Rataspona (I)“. Von dort gelangt sie 1980 als Arbeitsschiff nach Österreich zu Brandner, der sie Mitte der 80er-Jahre abbricht. Die „Westfalen“ fährt ab 1974 am österreichischen Attersee als „Attersee“, ab 2001 am Traunsee als „La Citronella“ und ab 2002 dort als

„Joseph J. Ruston“. Seit 2006 ist sie in Berlin bei Exklusiv-Yachtcharter als „La Belle“ in Fahrt.

Als Ersatz für die beiden Schiffe folgen nur mehr Neubauten von der Hitzlerwerft in Regensburg. 1974 das 410-Personen Motorschiff Renate II, das Schweiger 1976/1977 verlängert und 1988 nach Regensburg an die Schiffseignergemeinschaft Johannes Keppler (SEGJK) verkauft und von Klinger unter dem Namen Johannes Keppler bereedert wird. Seit 2003 befindet es sich im alleinigen Eigentum von Klinger und ist heute noch in Fahrt. Es wird durch die „Renate III“ (600 Personen) ersetzt.

Ein weiterer Betrieb ist die Schifffahrt Richard Strick / Berchinger Personenschifffahrt Stadler/Streibl GbR. Der Heimathafen dieses Schiffsbetriebs liegt zwar nicht an der Donau sondern am Rhein-Main-Donaukanal. Doch befahren diese Schiffe einerseits sehr oft die Donau. Andererseits gehört dieser Betrieb nun zu den Vereinigten Schifffahrtsunternehmen Kelheim an der Donau. Ausserdem ist die Berchinger Personenschifffahrt heute eine deutsche Gesellschaft bürgerlichen Rechts (*GbR*), also eine Vereinigung zweier Gesellschafter, die sich durch einen Gesellschaftsvertrag gegenseitig verpflichten, ein bestimmtes Ziel – die Personenschifffahrt von Berching aus - zu erreichen. Beide an dieser GbR beteiligten Gesellschaften, nämlich Stadler und Streibl sind aber an der Donau ansässig. Deshalb wird der Bericht über diese Schifffahrt hier eingefügt.

Nach der Eröffnung des Kanals gründet Richard Strick 1992 die Berchinger Personenschifffahrt (Kanalkilometer 120). Er erwirbt von der Fränkischen Personenschifffahrt das 250-Personen-Motorschiff „Moritz“ (siehe bei der Schifffahrt am Main), das nun „Wappen von Berching“ heisst. Ausserdem kauft er ein 177-Personen-Schiff, das schon weit herumgekommen ist. 1927 bei „Gute Verwerbung Amsterdam“ erbaut, fährt es bis 1959 als „St. Nikolaus“ bei Nikolay in Budenheim. Nach einem Umbau in der Schmidtwerft Oberkassel betreibt es Gerhard Collée unter dem gleichen Namen bis 1970. Dann erwirbt es Josef Havel in Boppard und nennt es „Baudobriga“. Ab 1990 gelangt das Schiff vom Rhein zu Nauheimer in Frankfurt am Main. Er setzt es als Fähre mit dem neuen Namen „Frankfurt“ ein, ehe es Strick im Mai 1993 als „Altmühl“ in Fahrt bringt

Weil die Schiffe zu klein sind, verkauft Strick 1995 die „Altmühl“ an privat als Hausboot „Marko“ nach Holland. Aus dem gleichen Grund gibt er auch die „Wappen von Berching“ an die Schweinfurter Personenschifffahrt am Main. Leider wird es dort häufig Opfer von Vandalen und auch mit den Landemöglichkeiten gibt es gewisse Probleme. Deshalb gibt der Besitzer der Schweinfurter Personenschifffahrt seinen Betrieb auf und verkauft sein Schiff 2009 an die Elbe nach Decin, wo sie zunächst als „Stadt Decin“ in Betrieb kommt. Seit 8. 4.2010 fährt sie als „USTI NAD LABEM“ von Usti (früher Aussig) aus.

Strick ersetzt die beiden Schiffe durch ein 1976 bei Ludwig Karcher im badischen Freistett für Kapitän Adolf-Ulfried Nauheimer als „Wikinger II“ erbautes 400-Personenschiff. Es erhält den Namen König Ludwig. Nun erweist sich dieses Schiff umgekehrt aber als zu gross. Deshalb verkauft es Strick 1999 an die Oderhaff Reederei. Dort fährt es zunächst als „Butterschiff“ (zollfreier Einkauf am polnischen Ufer der Donau), dient jedoch seit Mai 2004 als stationäres Restaurant im Yachthafen Ueckermünde an der Oder.

Nun folgt wieder ein Schiff mittlerer Grösse – 250 Personen - mit einer ebenfalls sehr wechselhaften Geschichte. Für die Bonner Personenschifffahrt 1953 als „Ingrid“ erbaut - ab

1959 bei Epple in Stuttgart als „Bad Cannstadt“ – ab 1967 bei Knoll Regensburg als „Walhalla“ (ab 1976 im Besitz des Bayerischen Lloyd) – ab 1979 bei den Vereinigten Schifffahrtsunternehmen Kelheim - 1986 verpachtet an Klinger Regensburg - ab 1987 zurück in Kelheim mit einem neuen Steuerhaus – ab 1999 nun gechartert von Strick für den Einsatz am Kanal.

Schliesslich übergibt 2002 Strick seinen Betrieb an zwei Mitgliedsgesellschaften der Vereinigten Schiffsunternehmen Kelheim, welche die Berchinger Personenschiffahrt Stadler-Steibl GbR. gründen. Die „Walhalla“ – von Strick nur gechartert, aber bis dahin immer noch im Eigentum der Vereinigten Schifffahrtsunternehmen Kelheim - geht in das Eigentum der neuen Gesellschaft bürgerlichen Rechts über.

Nach der Eröffnung des Main-Donau-Kanals gründet Schweiger 1994 zusätzlich die „Personenschiffahrt Altmühltal Renate Schweiger“ und stellt dafür das neue 400-Personen-Schiff Renate II (IV). Dienst. Es ist das vierte Schiff mit dem Namen Renate, heisst aber offiziell zum Unterschied von der anderen Renate (III) „Renate II“. Im Winter 1995/1996 wird die „Renate II“ zu einem Dreideckschiff für ebenfalls 600 Personen umgebaut. Im März 2009 verkauft es Schweiger an die Firma Catwalk GmbH in Regensburg, die es zu einem Eventschiff –gestaltet von der Firma Porsche Design – umbaut. Das Schiff verfügt nun über eine grosse Tanzfläche und einen grosszügigen Barbereich. Es kann 400 Personen befördern, trägt den Namen Catwalk und kann für die verschiedensten Veranstaltungen – angefangen von reinen Ausflugsfahrten über spezielle Feiern bis hin zu Hochzeiten – gemietet werden.

Ebenfalls 1994 bringt die neue „Altmühltal-Personenschiffahrt GmbH“ das 600-Personen-Panoramaschiff Altmühlperle in Fahrt. Sowohl bei diesem Schiff als auch bei der Renate II (IV) legt man besonderes Augenmerk auf ein gemütliches Ambiente, eine behindertengerechte Ausstattung und eine gute Gastronomie.

Zu ergänzen ist, dass sich bereits im Jahr 1971 Stadler, Steibl und Schweiger zur Betriebsgemeinschaft „Vereinigte Schiffsunternehmen Kelheim“ zusammen schliessen. Heute wird von Kelheim aus eine umfangreiche Palette von fahrplanmässigen Fahrten und an Eventfahrten in Richtung Regensburg, Weltenburg und durch den Main-Donau-Kanal angeboten. Auch die Altmühltalpersonenschiffahrt ist in dieses Fahrplangefüge mit eingebaut.

Autor: Prof. Dr. Dr. Benedikt von Hebenstreit, München/Zürich
Copyright Schiffs-Agentur Schweiz 2015

Literaturverzeichnis Donau

- E. Alzinger, Die Lokalboote und Lokalschiffe der Ersten k. k. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Donau-Schiffahrt, Band 9, Regensburg, 2008
- R.Ehm, Das Schiff zur Walhalla - der Weg nach Walhall, in Donau-Schiffahrt, Band 9, Regensburg, 2008
- M. Gündling, Schiffe aus der Lokomotivenfabrik, Der Schiffbau der Lokomotivenfabrik J. A. Maffei, in Donau-Schiffahrt, Band 8, Regensburg, 2006

- H.Heilmeier, 400 Jahre Schifffahrtstradition, Der Schifffahrtsbetrieb Michael Hofmeister in Regensburg-Prüfening, in Donau-Schifffahrt, Regensburg, 1983
- H.Heilmeier, Ludwig Wurm, Schiffmeister von Irlbach, in Donau-Schifffahrt, Band 2, Regensburg, 1984
- J. Hofmann, Ein Unternehmen am Nullpunkt 1945 - 1965, in Donau-Schifffahrt, Band 5, Regensburg, 1990
- H.Heilmeier, Schiffsliste des Bayerischen Lloyd, in Donau-Schifffahrt, Band 5, Regensburg, 1990
- H.Heilmeier, Von Passau nach Regensburg, Die Geschichte der Reederei Klinger, in Donau-Schifffahrt, Band 8, Regensburg, 2006

Weitere ausführliche Berichte über die bayerischen Donauschifffahrt finden sich in der vom „Arbeitskreis Schifffahrts-Museum Regensburg“ herausgegebenen Schriftenreihe „Donau-Schifffahrt“, beginnend mit Band 1/1983 bis zum Band 10/2012, sowie „Donau-Rundschreiben, Mitteilungen und Berichte für Mitglieder und Freunde des Arbeitskreises Schifffahrts-Museum Regensburg“ (erscheint jährlich).

- H. Seitz, Die weiss-blaue Flotte, Personenschifffahrt auf Bayerns Seen und Flüssen, Ehrenwirth-Verlag München 1983