

# Chronik



## Mit Menschenkraft bergauf

Nur donauabwärts ruderten früher die Fischer ihre Touristen von Weltenburg nach Kelheim. Dafür besaßen im Jahre 1907 zunächst 24 Kahnführer eine Lizenz.

Die ortspolizeilichen Vorschriften waren streng. Dienstkleidung, Verhalten auf den Fahrzeugen und Preise waren genau vorgeschrieben, bei Nichtbeachtung drohten harte Strafen. Aufwärts spannte man nicht wie anderswo Pferde oder Ochsen vor die Kähne, nur menschliche Muskelkraft wurde beim Treideln gegen die Strömung eingesetzt. Nicht selten waren es Frauen, die die Zillen mühsam nach oben zogen. Selbstverständlich konnten dabei keine Fahrgäste mitgenommen werden.

## Eine schwere Geburt

Obwohl bereits Dampfschiffe und später Motorschiffe von Regensburg nach Ingolstadt fuhren, und am Anfang des 20. Jahrhunderts ein Motorschiff regelmäßig von Regensburg nach Kelheim pendelte, gelang es den Kahnführern zunächst nicht, eine Erlaubnis für ein eigenes Schiff zu erhalten. Zahlreiche Versuche starteten der damalige Wirt des Klösterls und Jakob Wagner, stießen aber beim Bezirksamt und dem Stadtrat immer wieder auf Ablehnung, wie dies ein Auszug aus dem Sitzungsprotokoll des Stadtmagistrats vom 6. Mai 1912 belegt: „Das Bedürfnis für die von Wagner geplante Motorschiffahrt (wird) hieramts jedoch nicht anerkannt.“ Eine Begründung fehlte allerdings.

## Als die „Befreiungshalle“ schwimmen lernte

Ein neues Zeitalter brach an, als sich 14 Fischer, Flößer und Kahnführer 1924 zur „Motorschiffahrtsgesellschaft Befreiungshalle“ zusammenschlossen. Ihre bisherigen Einkommen waren eher bescheiden. So fiel es ihnen nicht leicht, den Bau des ersten Motorschiffes zu finanzieren. 25000 Reichsmark mussten zusammengekratzt werden. Die unteren Behörden mussten in der Weimarer Republik ihren Widerstand aufgeben und so erhielt die Deggendorfer Werft schon im Herbst den Auftrag zum Bau der Befreiungshalle I. Zunächst erwarb Franz Schrödl sen. und 1927 auch Sebastian Dier sen. das Schiffsführerpatent. Jungfernfahrt zu Christi Himmelfahrt 1925

Nun konnten die Gäste endlich auch donauaufwärts mitgenommen werden. Die Haltestellen befanden sich damals beim Gasthof Schwan, bei der Bergfahrt am Klösterl und direkt vor den Klostergebäuden auf dem rechten Donauufer, weil dort das Wasser die nötige Tiefe besaß. Die ersten Jahre verkehrte das neue Motorschiff nur am Wochenende und an Feiertagen. Der Fahrpreis betrug einfach 25 Pf., hin und zurück 50 Pf.. Werktags kamen die bewährten Kähne zum Einsatz. Sonderfahrten führten Richtung Regensburg und damals auch noch nach Ingolstadt. Einmal im Jahr musste man auf dem Ludwigskanal nach Riedenburg fahren, um das Liegerecht im alten Hafen für den Winter zu erhalten.

## Bezahltes Schiff liegt still

Der 2. Weltkrieg brachte einen gewaltigen geschäftlichen Einbruch. Das eben erst durch regelmäßige Raten vollständig bezahlte Schiff lag nun ungenutzt im Hafen. Am Ende des Krieges beschlagnahmten es die Amerikaner sogar, schafften es nach Regensburg und verwendeten es für

ihre Ausflugsfahrten.

### **Bei Rückgabe kaum wiedererkannt**

Ein Jahr vor der Währungsreform erhielten die Kelheimer ihr Schiff zurück. Aber wie sah es aus? Der schwere Motor war gegen einen leichten LKW-Motor ausgetauscht worden und auch sonst war manche Reparatur nötig. So musste die Befreiungshalle I im Jahr 1950 generalüberholt werden, bevor sie wieder eingesetzt werden konnte. Der Fahrpreis wurde daraufhin erhöht: Die Strecke von Kelheim nach Weltenburg kostete 50 Pf., mit Rückfahrt nach Kelheim 1,- DM.

Das mittlerweile 80-jährige Motorschiff von 1925 tut bis heute seinen Dienst: Es liegt umgebaut als Anlegesteg an der Donau in Kelheim.

### **Konkurrenz aus Regensburg**

Doch schon tauchte die nächste Schwierigkeit auf. Der Bayerische Lloyd wollte die Einheimischen vom Markt verdrängen. Er fuhr gleich mit mehreren Schiffen von Kelheim nach Weltenburg und verlangte nur den halben Preis. Gott sei Dank gab er dies bald wieder auf. Allerdings pachteten einige „Nur-Kahnfahrer“ das Motorschiff Willy vom Bayerischen Lloyd und taufte es auf den Namen Weltenburg. So standen sich nun zwei Kelheimer Schiffahrtsgesellschaften nicht gerade freundlich gegenüber.

### **Der Fuhrpark wächst**

Zunächst versuchte man durch Senkung der Betriebskosten dieser neuen Lage zu begegnen. Die Befreiungshalle II wurde in den Dienst gestellt. Zwei Wochen nach Ostern startete das Schiff in strömendem Regen 1954 zur Jungfernfahrt. Der Treibstoffverbrauch und die Personalkosten glichen denen auf der Befreiungshalle I. Man konnte aber mehr als doppelt so viel Passagiere transportieren und verbesserte so erheblich die Konkurrenzfähigkeit.

### **Gemeinsam sind wir stark**

Die Zeit des Kampfes der zwei Gesellschaften konnte glücklicherweise bald überwunden werden. 1956 schloss man sich zur „Schiffahrtsgesellschaft Kelheim“ zusammen. Diese Fusion war auch finanziell von Vorteil. So lief bereits 1958 ein weiteres Motorschiff, die „Kelheim“, vom Stapel. Kurz darauf traten erneut Konkurrenten auf, die sich aber glücklicherweise mit der Personenschiffahrt Stadler in der Betriebsgemeinschaft „Vereinigte Schiffahrtsunternehmen Kelheim“ zusammenschlossen und nun ihre Angebote der Weißen Flotte aufeinander abstimmten.

### **Ein Menschheitstraum erfüllt sich**

Schon Kaiser Karl der Große hatte vor über 1200 Jahren von der Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Nordsee geträumt, und der Kanal von König Ludwig I. war bis 1945 funktionsfähig gewesen, bevor die Alliierten ihn durch ihre Bombenabwürfe in Nürnberg zerstörten, doch für Reparaturen fehlte zunächst das Geld, außerdem war er technisch völlig veraltet. Mit dem Neubau des Main-Donau-Kanals zwischen Bamberg und Kelheim ergaben sich für die Schiffahrt Stadler zahlreiche neue Fahrtstrecken und Ziele. Bereits 1988 wurde ein neues Teilstück bis Riedenburg

freigegeben. Seit der Einweihung des Kanals 1992 besteht dorthin ein regelmäßiger Linienverkehr. Sonderfahrten führen über Dietfurt und Beilngries bis nach Berching oder sogar nach Nürnberg.

## **Schiffe:**

### **MFS Befreiungshalle**

Am Ende des 2. Weltkrieges wurde die „Befreiungshalle“ von den Amerikanern beschlagnahmt. Nach der Generalüberholung 1950 wurde das Schiff 1955 an das Wasser- und Schifffahrtsamt Landshut verkauft und als Bauschiff auf der Donau eingesetzt. In den 80er Jahren wurde es vom Yachtclub Kelheim als „Schrott“ erworben und sollte als Clubhaus umgebaut werden, was aus Kostengründen nie zustande kam. Die „Befreiungshalle“ wurde von Erwin Wagner zurück erworben und in Eigenregie umgebaut. Sie dient heute als Anlegestelle in Kelheim an der Donau.

**Baujahr:** 1925

**Bauwerft:** Deggendorfer Werft und Eisenbahn GmbH für Motorboot Schifferverein Kelheim

**Länge:** 19,20 m

**Breite:** 3,00 m

**Tiefgang:** 0,85 m

**Leistung:** 30 PS

**Fahrgäste:** 116 Pers.

**Schiffsführer:**

Franz Schrödl, Sebastian Dier (o.), Josef Schweiger

Gesellschafter 1925:

F. Schrödl (2 Ant.), F. Stadler, J. Heindl, M. Stadler (2 Ant.), J. Schrödl, S. Schweiger, J. Karl, A. Seidl, J. Büglmeier, S. Dier, F. Rummel, L. Dier, J. Stadler, M. Wagner

### **MFS Befreiungshalle II**

Die „Befreiungshalle II“ fuhr bis 1976 für Fa. Stadler. Dann wurde sie an die Personenschiffahrt Frankenfeld, Saarbrücken verkauft, wo sie als „Salü Saarbrücken“ Dienst tat. Als „Mousel“ fuhr sie bis 1991 für Navitours S.A.R.L., Robert Kieffer, Remich/Mosel, Luxemburg. Von Januar 1991 bis zum Jahr 2000 war das Schiff als „Hol-Über“ im Besitz der Fahrgastschiffahrt und Fährbetrieb Schnaas, Niederheimbach/Rhein. Seit 2. Mai 2000 fährt sie unter dem Namen „Stadt Mirow“ für die Mirower Schifffahrtsgesellschaft, Mirow, Mecklenburg.

**Baujahr:** 1954/55

**Bauwerft:** Ruthof, Regensburg für Personenschiffahrt Stadler

**Länge:** 25,50 m

**Breite:** 4,32 m **Tiefgang:** 0,85 m

**Leistung:** 120 PS **Fahrgäste:** 160 Pers. **Schiffsführer:** Mathias Stadler, Josef Büglmeier

### **MFS Kelheim**

Bis 1979 fuhr die „Kelheim“ für die Personenschiffahrt Stadler. Dann kaufte sie die Motorbootgesellschaft Bodman GmbH, Bodman am Überlingersee/Bodensee. Dort fährt sie seitdem unter dem Namen „Bodman“.

**Baujahr:** 1958

**Bauwerft:** Christof Ruthof Werft, Mainz für Personen-schiffahrt Stadler

**Länge:** 31,00 m

**Breite:** 6,00 m

**Tiefgang:** 0,70 m

**Leistung:** 230 PS

**Fahrgäste:** 230 Pers.

**Schiffsführer:**

Mathias Stadler, Josef Büglmeier

## **MFS Weltenburg**

Die „Weltenburg“ war bis 1991 im Besitz der Personenschiffahrt Stadler. Bis 1997 fuhr sie als „Engelhardtszell“ für Wurm & Köck, Passau. Seitdem ist sie als „Rataspona“ für die Klinger GmbH, Regensburg, auf der Donau unterwegs.

**Baujahr:** 1976

**Bauwerft:** Lux-Werft, Mondorf am Rhein für Personenschiffahrt Stadler

**Länge:** 37,00 m

**Breite:** 6,22 m **Tiefgang:** 0,80 m

**Leistung:** 2 x 172 PS, **Antrieb:** 2 x SRP 100

**Fahrgäste:** 469 Pers.

**Schiffsführer:**

Mathias Stadler, Josef Büglmeier, Erwin Wagner

## **MFS Kelheim II**

Die „Kelheim II“ steht seit ihrer Erbauung bis heute im Dienst der Personenschiffahrt Stadler.

**Baujahr:** 1979

**Bauwerft:** Lux-Werft, Mondorf am Rhein für Personen-schiffahrt Stadler

**Länge:** 40,50 m

**Breite:** 6,22 m

**Tiefgang:** 0,80 m

**Leistung:** 2 x 220 PS

**Antrieb:** 2 x SRP 100

**Fahrgäste:** 540 Pers.

**Schiffsführer:**

Mathias Stadler, Josef Büglmeier, Erwin Wagner, Günter Dier, Josef Rieger

## **MFS Weltenburg II**

Die „Weltenburg II“ ist seit 1991 das Flaggschiff der Personenschiffahrt Stadler.

**Baujahr:** 1991

**Bauwerft:** Lux-Werft, Mondorf am Rhein für Personen-schiffahrt Stadler

**Länge:** 46,65 m

**Breite:** 8,40 m **Tiefgang:** 0,85 m

**Leistung:** 2 x 300 PS, Antrieb: 2 x SRP 110

**Fahrgäste:** 500 Pers.

**Schiffsführer:**

Erwin Wagner, Frank Wagner

Gesellschafter 2005:

E. Wagner, B. Wildenauer, L. Dier, Ch. Riegler, Ch. Karrer, R. Sattler, G. Raab, T. Polster, E.

Roithmeier, Ch. Fahrmer, O. Stadler, F.-J. Schrödl, F. Hauner, J. Beslmeisl, H. Junglas, W. Schrödl

## **Die Geschäftsführer von 1925 bis 2005**

Franz Schrödl

Sebastian Schweiger

Sebastian Dier

Franz Stadler

Mathias Stadler

Anton Fahrmer

Erwin Wagner

Erwin Wagner u. Rita Sattler

Erwin Wagner u. Brigitte Wildenauer

**Die Rechtsform und Bezeichnung hat sich im Lauf der Jahre mehrmals geändert:**

- 1) Fischer, Motor- und Kahnführerverein Kelheim-Weltenburg
- 2) Motorschiffahrtsgesellschaft „Befreiungshalle“ e.V.
- 3) Motorschiffahrtsgesellschaft „Befreiungshalle“ GdbR
- 4) Personenschiffahrt Stadler und Co.
- 5) Personenschiffahrt Stadler GmbH & Co. KG

## **Unterwegs in bayerischen Canyons**

Zwei der schönsten Flusslandschaften Deutschlands lernen Sie auf unseren Schiffen kennen. Im Altmühltal begegnen Sie Natur und Kultur in eindrucksvoller Harmonie: Wildromantische Felspartien, alte Burgen und Schlösser grüßen zwischen walddreichen Anhöhen und charakteristischen Wacholderheiden. Tief hat sich die Donau in den Bayerischen Jura gegraben und bei der Fahrt durch die Weltenburger Enge zum Kloster erheben sich zu beiden Seiten ehemalige Korallenriffe als mächtige Felswände. Seit 1978 wird diese naturbelassene Landschaft des Donaudurchbruchs mit dem Europadiplom ausgezeichnet.

Das einmalige Naturerlebnis verbindet sich mit jahrtausendealter Klosterkultur und benediktinischer Bierbraukunst.

Linienverkehr zum Kloster Weltenburg

Von März bis Oktober verkehren die Schiffe mehrmals täglich, in den Sommermonaten sogar im Halbstundentakt. Fahrtzeit stromaufwärts 40 min, -abwärts 20 min

### Linienverkehr nach Riedenburg

Von April bis Ende Oktober fahren wir täglich in zwei Stunden beschaulich nach Riedenburg. Auch in Essing und Prunn können Sie zu- oder aussteigen.

Ein besonderes Erlebnis bedeutet dabei die Fahrt durch die Schleuse in Grons-dorf mit 8 m Hubhöhe.

### Vielfältige Veranstaltungen

Für Modeschauen, Ausstellungen, Wallfahrten und andere Anlässe stellen wir Ihnen unsere Schiffe gern zur Verfügung. Produktpräsentationen und Verkaufsmessen an Bord bieten ein besonderes Ambiente. Auch Konferenzen können durchgeführt und Vorträge gehalten werden. Die entsprechenden Medien gehören zur Standardeinrichtung auf unseren Schiffen.

### Stimmung bei Musik und Tanz

Betriebsfeiern, Vereinsausflüge oder Familienfeste – an Bord unserer modernen Schiffe erhalten sie ein besonderes Flair. Die Live-Kapelle spielt beliebte Melodien und führt Sie auch gern beschwingt durch Abendveranstaltungen. Bequeme Sitzplätze, verschiedene Tanzflächen und gemütliche Treffs an unseren Bars laden Sie ein.

### Gepflegtes Bordrestaurant

Unsere vielseitige Küche verwöhnt Ihre Gesellschaften nach Ihren Wünschen. Alle Speisen werden dafür auf den Schiffen frisch zubereitet. Ob Frühschoppen oder Kaffeekränzchen, Mittagssmahl oder Abendessen, rustikale Brotzeiten oder exklusives Büffet – wir sind immer für Sie da.

### Gestaltung von Sonderfahrten

Persönlich können Sie Abfahrtsort, gewünschtes Ziel und Dauer der Fahrt bestimmen. Bei der Programmgestaltung beraten wir Sie gern. Für kleinere Gruppen können Sie nur ein Deck mieten und für große Gruppen das ganze Schiff chartern.

### Radler herzlich willkommen

Zeit zum Ausspannen und zur Erholung bieten wir den Radfahrern, die auf den Fernwegen durchs Altmühltal, entlang des alten Kanals aus Richtung Nürnberg oder dem Donauradweg zu uns kommen, auf den Linienschiffen.

### Wetterunabhängige Fahrten

Sonnendecks warten an schönen Tagen auf Sie, geschmackvoll und bequem eingerichtete Innenräume mit großen Panoramafenstern und Bordheizung sind für kühlere Tage gut geeignet.

### Ausflugsplanung

Informative und unterhaltsame Führungen auf den verschiedenen Besichtigungstouren und Unterkünften vermitteln wir Ihnen gerne, komplette Ein- und Mehrtagesausflüge werden von uns geplant. Selbstverständlich sind alle Schiffe umweltfreundlich ausgestattet bei ihren Fahrten durch die schönsten Flussabschnitte der Altmühl und der bayerischen Donau.

Wir laden Sie ein zu kulturellen und kulinarischen Erlebnisfahrten durch eine eindrucksvolle Naturlandschaft mit maritimem Ambiente.