

Die Ulmer Schifffahrt im 19. Jahrhundert

Sarrazin, Jenny

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sarrazin, J. (1989). Die Ulmer Schifffahrt im 19. Jahrhundert. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 12, 9-22. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54219-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BINNENSCHIFFFAHRT

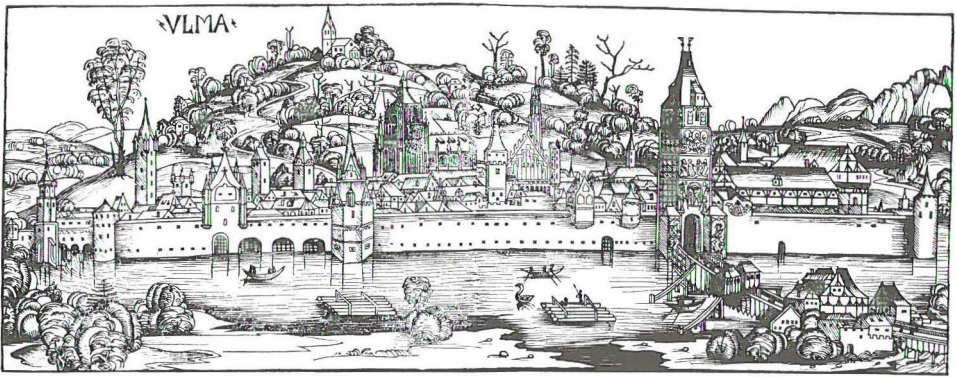
DIE ULMER SCHIFFFAHRT IM 19. JAHRHUNDERT

VON JENNY SARRAZIN

Vor dem Bau der ersten Eisenbahnstrecken in der Mitte des 19. Jahrhunderts spielte die Beförderung von Waren und Gütern auf dem Wasserwege eine zentrale Rolle. Zahllose Handelsplätze wie Industriestandorte verdankten ihre Bedeutung hauptsächlich der Tatsache, daß sie an eines der großen Flußsysteme angeschlossen waren. Erst die Verlegung des Warentransports auf Schiene und Straße konnte die Monopolstellung der Binnenschifffahrt brechen.

Die Schifffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen wurde durch die Konkurrenz der Eisenbahn im 19. Jahrhundert besonders hart getroffen. Noch heute ist die Donau, obwohl begradigt und durch zahlreiche Staustufen reguliert, extremen Veränderungen des Wasserstandes unterworfen. Hier rächt sich, daß die großen rechtsseitigen Zuflüsse direkt aus dem Bereich der Alpen kommen. Während im Frühsommer, wenn in den Bergen die Schneeschmelze einsetzt, Iller, Lech, Isar und Inn und damit auch die Donau Hochwasser führen, ist später im Jahr mit extrem geringen Wasserständen zu rechnen. Besonders hohes wie niedriges Wasser, Eis oder starke östliche Winde brachten jedoch die Schifffahrt vor der Motorisierung zum Erliegen; von Dezember bis März war ohnehin Winterpause für die Ulmer Ruderschiffe. Kein Wunder also, daß der Bau der ersten Eisenbahnstrecken¹ den Beginn des Niedergangs für die traditionelle Ruderschifffahrt markiert. Konkurrenz erwuchs den Ulmer Schiffnern aber auch auf dem Wasser: Zwar scheiterte 1839 der Versuch, Ulm an die Dampfschifffahrt anzubinden, aber noch vor Mitte des Jahrhunderts verkehrten regelmäßig Dampfer zwischen Regensburg und Linz.

Dank seiner verkehrsgünstigen Lage am Oberlauf des Flusses und seiner politischen Bedeutung als freie Reichsstadt hatte Ulm in der Donauschifffahrt stets eine wichtige Rolle gespielt. Auch im 19. Jahrhundert gehörten die Ulmer Frachtschiffe noch zum alltäglichen Bild in einem jeden Hafen bis hinunter nach Wien. In den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts hatte sich die Donauschifffahrt von der durch die napoleonischen Kriege hervorgerufenen Rezession weitgehend erholt. 1838 wurden bereits über 16000 Zentner von den Ulmer Schifffleuten verfrachtet.² Wenn es Wetter und Wasserstand irgend erlaubten, ging pünktlich einmal die Woche ein Schiffszug stromabwärts nach Wien oder Pest. Zumeist reichte es nicht, nur ein Schiff auf diese Fahrt zu schicken: Die Menge an zu transportierenden Waren und die Zahl der Passagiere machten zwei oder gar drei Schiffe nötig.



Holzchnitt aus Schedels Weltchronik (1493)

Die Ulmer Schifferzunft, die gleichzeitig auch die Dachorganisation der Fischer, Schiffbauer und Holzhändler war³, verfügte über mehrere Schiffstypen verschiedener Größe, um ihre Waren zu transportieren. Obwohl die schriftlichen Quellen aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts spärlich sind, wissen wir, daß sowohl große als auch mittlere Plätten eingesetzt wurden, daneben eine sogenannte »Schnellpost« und Flöße. Insgesamt gab es wohl vier Gattungen von Schiffen, über deren Größe wir allerdings nur wenige Angaben haben. 1838/39 waren große Plätten 78' lang, 16' breit, 3' 1" tief; mittlere Plätten, die gelegentlich auch als »Spitzplätten« oder als »40 Fuß-Plätten« bezeichnet werden, waren 50' lang, 13' breit und 2' 10" tief.⁴

Eine Reisebeschreibung aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gibt uns einen Eindruck davon, wie Zeitgenossen die typischen Donauschiffe beurteilten: *Es gibt verschiedene Typen von Lastkähnen, die sich hauptsächlich hinsichtlich ihrer Größe unterscheiden. Es sind ungefügte Fahrzeuge, gezimmert von rohen Brettern, haben einen flachen Boden und entbehren eines Kiels. Der mittlere Teil dieser Kähne ist mit einem Dach überdeckt, das ihnen ein Aussehen verleiht, wie wir es von Abbildungen der Arche Noah kennen. Sie sind in der Tat nichts anderes als hölzerne Hallen, die in flachen Schalen schwimmen. Auf der oberen Donau sind nirgends Segel zu beobachten.*⁵

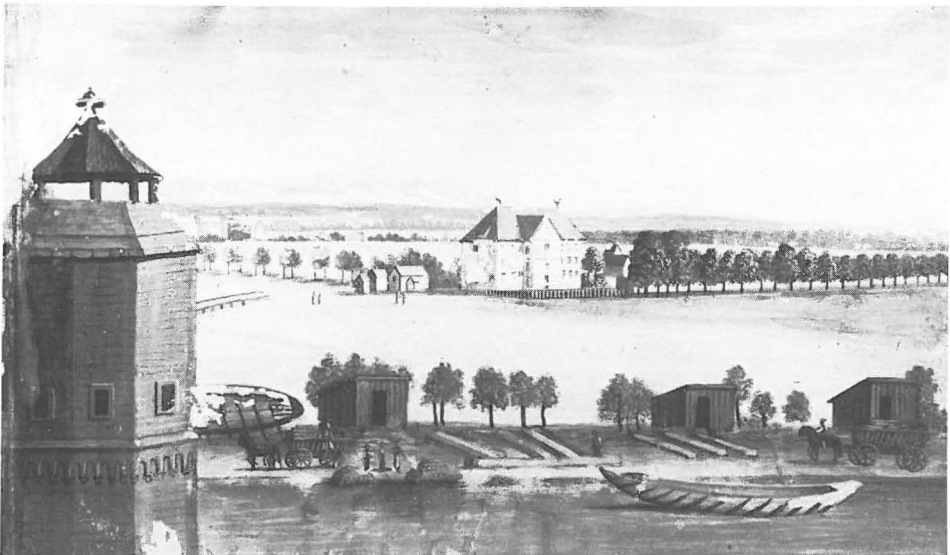
Welche Schiffsgattung in Ulm jeweils zu einer Ordinarifahrt, also zu einem der regelmäßig einmal die Woche abgehenden Transporte, gewählt wurde, hing nicht nur von der zu verladenden Menge, sondern auch vom Wasserstand ab. Im Hochsommer sank die Zahl der Plätten 1. Gattung, also der großen Schiffe, deutlich, während die nächstkleinere Gattung eine krasse Steigerung verzeichnete (vgl. Graphik). Der Anteil der Schiffe dritter Gattung war während des gesamten Jahres vergleichsweise gering. Sie wurden stets nur als Beischiffe, nie aber als Hauptschiffe eingesetzt; gleiches gilt für Flöße.

Die Schifffahrt in Ulm wurde bis zum Schluß auf zunftmäßiger Basis betrieben. Die Schifferzunft bzw. ihre Nachfolgeorganisation, der Ulmer Schifferverein (USV), hatten das Monopol auf die Ordinarifahrt. Mitglieder der Zunft waren die Angehörigen einiger weniger Familien, die auch das Privileg auf den Schiffbau hielten. Die Zunft sorgte für die Ausrüstung der Schiffe, die Kontakte zu Handelshäusern und anderen Kunden, die Ausbildung der Schiffeleute wie für die gesamte Abwicklung der Schifffahrt. Dieses System, bei dem die Reeder auch gleichzeitig Schiffsführer waren, wurde in Ulm bis zum Ende der Ruderschifffahrt beibehalten. Auch in Donauwörth und Regensburg betrieb man die Schifffahrt auf zunftmäßiger Basis, während weiter flußabwärts der traditionelle Schifferstand fast ganz einer kommerzialisierten

Betriebsform gewichen war, bei der gewerbefremde Unternehmer die Organisation der Schifffahrt übernommen hatten. In diesem neuen System waren die Schifflente nurmehr Lohnempfänger. Wie ein Beispiel aus Straubing zeigt, genügte der Ankauf einer Konzession, um dort aus einem gereisten *Handelsmanne* einen Schiffmeister zu machen, da, so argumentierte ein Antragsteller 1818, *die Schiffmeisterij einen besonderen Erlernung eben nicht unterliegt sondern größten Theils auf Speculation begründet ist ...*⁶

Die Unterschiede zur zunftmäßig organisierten Ulmer Schifffahrt zeigen sich auch in einer Eingabe von Passauer Schiffmeistern, die 1840 von der Lage der Schifffahrt in ihrem Raum berichten: *Die Schiffmeister-Gerechtsamen an der Donau existieren nur noch dem Namen nach, und wir bezahlen die Gewerbesteuer nur für unseren leeren Titel, die Schiffmeisterei kann man kein Gewerbe mehr nennen, denn jeder andere, der nicht Schiffmeister ist, also keine Gewerbesteuer als solcher bezahlt, beschäftigt sich mit dem, mit welchem wir uns beschäftigen sollen. Bauern, Wirthe, Bräuer, Hausknechte, nehmen unsere Schifflente, die sie überzahlen, und fahren mit diesen auf der Donau, Inn etc. Die Schifflente fahren ganz natürlich lieber bei einem der Schifffahrt unkundigen Patron, weil sie bei diesem ganz frei sind, alles nach ihrem Willen und Bequemlichkeit eintheilen, und machen können, ohne daß ihnen von ihrem sogenannten Patron etwas widerlegt oder verboten werden kann [...] Wir Schiffmeister müssen, wenn wir noch auf der Donau fahren wollen, unsere Schiffknechte jede Zügellosigkeit gestatten, von einem täglichen Gebethe, wie es vor 10 Jahren noch Regel war, ist keine Rede mehr, und der Steuermann kann, darf, und mag selbst keinen zum bethen anhalten. Unsere Schiffknechte müssen, obwohl sie auf dem Schiff Bier, Brod und Fleisch im Überfluß haben, doch noch abends in das Wirthshaus gehen, zehren dort um ihr eigenes Geld bis spät in die Nacht, und sind dann des Morgens zur Arbeit nicht brauchbar.*⁷

Es wäre denkbar, daß die Ulmer Schifferzunft ihren guten Namen nicht zuletzt der Tatsache verdankte, daß sie sich in ihrer Organisation positiv von den oben geschilderten Zuständen abhob. Immerhin beförderten Donauschiffe nicht nur sperrige Güter, sondern auch



Blick von der »Krone« über die Donau auf das Schießhaus. Gouache eines unbekanntes Künstlers, 1772. (Ulmer Museum; Foto Ingeborg Schmatz, Ulm)

hochwertige Handelsware von beträchtlichem Wert. Die Ulmer Schifferzunft vertraute daher die Führung eines ihrer Schiffe grundsätzlich nur einem geprüften Meister an.

Die für die nächste Ordinarifahrt gedachten Waren wurden bis kurz vor der Abfahrt des Schiffs in einem dem USV gehörigen Schuppen am »Schwal« gelagert. Ein Schiffer war nicht berechtigt, außer dieser offiziellen Fracht noch Waren von anderen Auftraggebern mitzunehmen. Art und Menge der verladenen Güter wurde genau notiert; die nach Ende der Fahrt erfolgende Abrechnung basierte auf diesen Aufzeichnungen. Nach einem komplizierten System legten die Meister nach ihrer Rückkehr Rechnung ab⁸, wobei versucht wurde, für schlechte Fahrten einen gewissen Ausgleich zu schaffen. Hatte ein Meister dagegen Waren über ein bestimmtes Gesamtgewicht hinaus befördert, so mußte er in die Vereinskasse zahlen. Ebenso wurde ihm in jedem Fall ein bestimmter Betrag für die Witwenkasse abgezogen.

Eine Abrechnung aus dem Jahre 1851 gibt einen Einblick in den Verdienst bei einer Ordinarifahrt. Die Meister Chr. Molfenter, Math. Käßbohrer und Conr. Glaß, die miteinander einen Schiffszug geführt hatten, verbuchten als Gesamteinnahme 1563 Gulden (f) und 51 Kreuzer (xr); ihre Ausgaben lagen bei f 1169 xr 41. Mithin blieben für jeden Meister f 131 xr 23. Daß es sich in diesem Fall um einen schlechten Verdienst handelte, zeigt die Tatsache, daß der Verein jeden der drei mit f 3 xr 37 entschädigte.⁹ Da bei einer Gesamtzahl von um die 60 Meistern jedes Zunftmitglied nur zweimal jährlich ein Schiff führte, erscheint die Zahl nicht übertrieben hoch. Die Reihenfolge der Schiffsführer wurde ausgelost.

Die Kosten einer Ordinarifahrt trugen die Meister selbst. Neben den Ausgaben für ein Schiff fielen noch die Entlohnung der Schifflleute, ihre Verproviantierung, Zölle und die Rückfahrt nach Ulm als fixe Posten an. 1853 betrug die Kosten für eine große Platte f 220,-, für eine mittlere f 155,-. Die Löhne der Schiffknechte waren nach Länge der Fahrt gestaffelt, zeigen aber, daß schon im letzten Jahrhundert die Personalkosten hoch waren: Bis Donauwörth verdiente ein Knecht f 5 xr 24; bis Regensburg f 16,-; bis Wien gar f 42,-. Über die Verpflegung der Ulmer Schiffknechte liegen uns zwar keine Unterlagen vor; sie wird aber wohl mit der der bayrischen Schiffer vergleichbar gewesen sein, die täglich 1¼ Pfund Fleisch, 4 Maß Bier und 2 Pfund Brot erhielten.¹⁰ Insgesamt sah eine Fahrt-Abrechnung einer Ulmer Ordinari z.B. so aus¹¹:

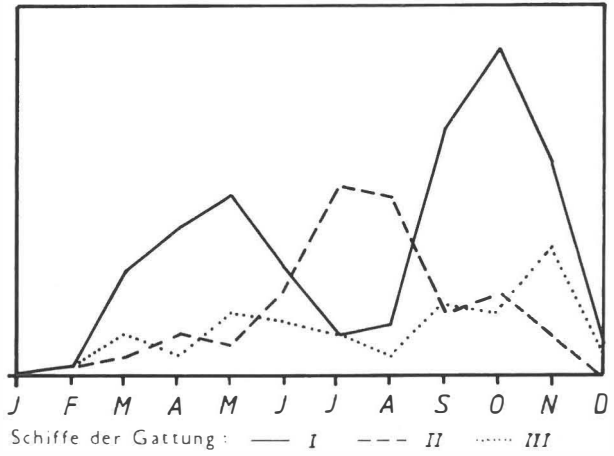
<i>Einnahmen</i>		<i>Ausgaben</i>	
<i>Fracht</i>	1100:11	<i>laut Buch</i>	580:30
<i>Dilling.zoll</i>	5:18	<i>dito</i>	43:-6
<i>Reisende</i>	4:54	<i>dito</i>	5:54
<i>große Platte</i>	114:-	<i>Verlust an der</i>	
<i>Spitzzill</i>	30:-	<i>Engel: Zeller</i>	
<i>Bierfaße</i>	-:48	<i>Mth.</i>	14:26
<i>Strik und Haftung</i>	-:8	<i>zu Hauß</i>	458:40
<i>Bürgschaft versämniß</i>			<hr/>
<i>in Linz</i>	-:32		1102:36
	<hr/>		
	1255:51		

Die beiden Meister, die diese Abrechnung vorgelegt hatten, erhielten vom Verein f 76 xr 45 als Entschädigung für die niedrige Zentnerzahl der Ladung, hatten aber bereits insgesamt f 108 xr 33 als Sonderabgabe und in die Witwenkasse gezahlt.

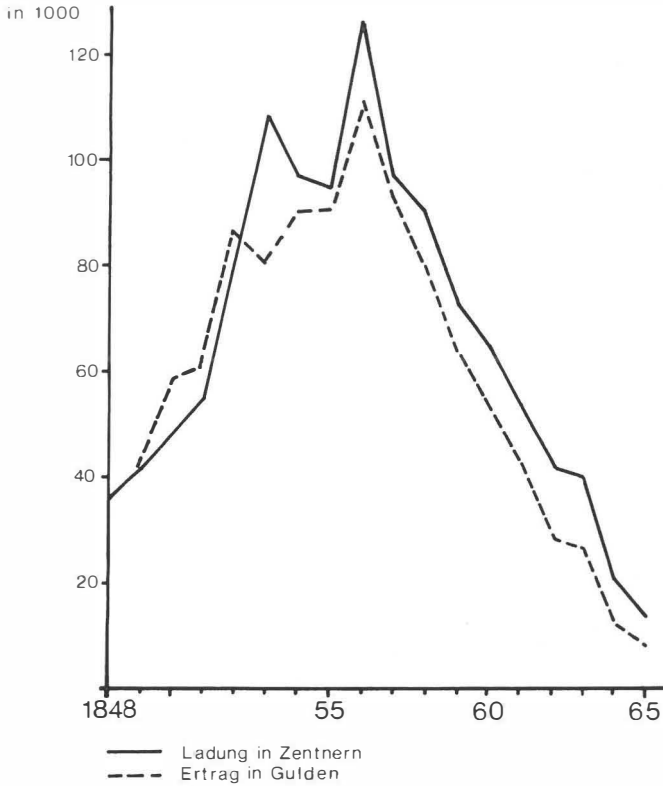
Außer Handelswaren transportierten die Ulmer Schiffe auch Passagiere flußabwärts. Besonders in den Sommermonaten, in denen meist weniger Waren verhandelt wurden, stieg die Zahl der Reisenden erheblich an. Über seine Eindrücke bei der Fahrt von Ulm die Donau

Abfahrende Ordinari 1833-1834
1837-1839

Abfahrende Ordinari (nach Monaten aufgeschlüsselt)



Waretransport auf Ulmer Ordinari



hinab berichtete Josef August Schultes 1819: *Das Fahren auf der sogenannten Ordinari hat zwar alle Bequemlichkeit und Annehmlichkeiten einer sicheren und durchaus bequemen Wasserfahrt, allein auch das Unangenehme, daß man dort vorübereilen muß, wo man gern verweilen möchte und dort oft Tage liegen bleibt, wo wohl der Schiffer, nicht aber der Reisende Interesse und Unterhaltung findet. Überdies ist die Gesellschaft auf einem solchen Schiff fast immer so gemischt, daß man Ursache hat, sich seiner Ohren, Augen und oft auch seiner Nase gänzlich zu begeben.*¹²

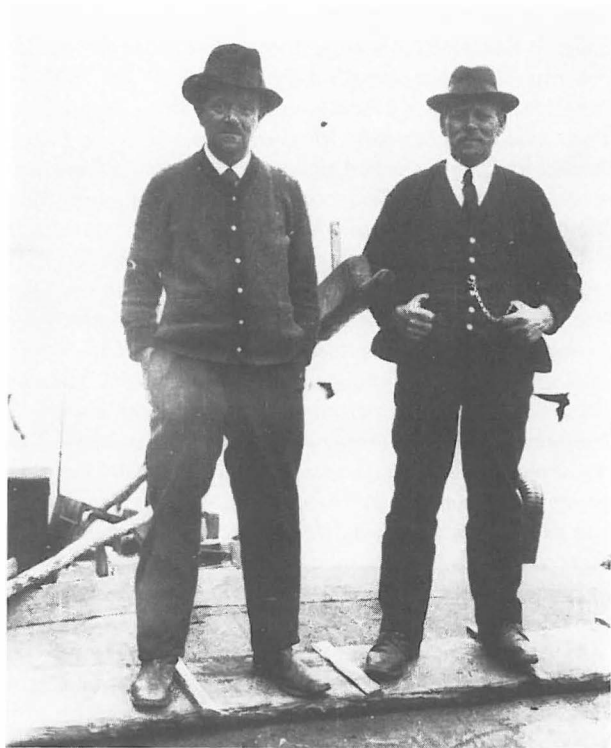
Eine Ordinarifahrt von Ulm nach Wien dauerte, sofern keine besonderen Verzögerungen eintraten, etwa eine Woche. Am Ende der Fahrt verkaufte der Schiffsführer sein Fahrzeug; ein Rücktransport nach Ulm erfolgte nicht. Die Ulmer beteiligten sich auch nicht an Schiffszügen donauaufwärts, wie sie vom unteren Teil der Donau und von zahlreichen Nebenflüssen bekannt sind. Da die Ulmer Ordinari-Schiffe nicht für einen längeren Gebrauch, sondern nur für die einmalige Fahrt flußabwärts gebaut wurden, brauchte man keine zu großen Zugstände an solide Verarbeitung zu machen. Auch von der Form her war die ausschließliche Verwendung zur Talfahrt von Vorteil, denn dies ermöglichte den Bau von leichteren und breiteren Schiffen.¹³

Ende der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts begann die auf Ulmer Schiffen transportierte Warenmenge rapide zu steigen (vgl. Graphik). Bereits 1848 hatte sich ihre Zahl gegenüber 1838 verdoppelt; in den folgenden fünf Jahren sollte sie sich auf eine Gesamtzahl von 108932,78 Zentner noch einmal verdreifachen. Nach einem leichten Absinken 1854/55 erreichten die Frachtmengen 1856 ihren absoluten Höchststand mit 127124,77 Zentnern. Der direkt danach einsetzende Rückgang war nicht minder steil als vorher der Anstieg: Innerhalb von nur zehn Jahren betrug er mehr als 100000 Zentner! Da die Frachtpreise über den gesamten Zeitraum relativ stabil blieben, entspricht die Entwicklung der Einnahmen der Zunft in etwa der der Frachtmengen.¹⁴

Die Abwicklung der Handelsgeschäfte hatte der USV in den 40er, 50er und 60er Jahren zum größten Teil Handelshäusern in Ulm, vor allem der Firma Kindervatter übertragen. Eine Eintragung aus dem Protokollbuch des Vereins gibt Einblick in die Gründe dafür: *Wurde ein Brief, welcher von Traumann u. Co. in Mannheim, über 34 Ballen Taback nach Hafnerzell bestimmt und an den Schiffer Verein angewiesen, verlesen und in Frage gestellt, ob derselbe von dem Schiffer Verein zur hiesigen Besorgung angenommen werden sollte, oder einem hiesigen Speditions Hause zur Besorgung überlassen werden soll, welch letzteres angenommen wurde, und zwar aus dem Grunde, weil sich der Schiffer Verein vor der Hand mit der eigenen Spedition nicht befassen möchte, weil es nur Verdrießlichkeiten zwischen dem Handels und Schifferstande hervorrufen werde, welches man bis jetzt vermeiden möchte und werden daher obige Ballen an Gebr. Kindervatter übergeben.*¹⁵

Ob diese Politik wirklich auf Dauer günstig war, läßt sich heute schwer ermesen. 1855 ging beim Verein ein Angebot der Regierung ein, demzufolge eine 10%ige Rückvergütung der Eisenbahn-Kosten angeboten wurde, für den Fall, daß der Verein über eine eigene Agentur die Güter direkt von der Bahn übernehme. Der USV lehnte das Angebot mit der obigen Begründung ab.¹⁶ Angesichts des zügigen Ausbaus der Eisenbahnstrecken im Ulmer Raum war dies womöglich keine kluge Entscheidung.

Insgesamt gesehen profitierten die Ulmer in der ersten Hälfte der 50er Jahre von der Industrialisierung, dem Ausbau der Eisenbahn und sogar von der neu aufkommenden Dampfschiffahrt. Als Frachten werden in dieser Zeit recht häufig Maschinenteile, Stahl und – paradoxerweise – Eisenbahnschienen genannt. Einen angesichts der Umstände nicht gerade gewöhnlichen Auftrag führten die Ulmer Schifflleute auch im April 1856 aus: *Da von der Eslinger Maschinen Fabrik neuerdings 30 eiserne Schleppschiffe für die östr. Gesellschaft angefertigt werden und dieselbe mit Ruder von hier fortgeführt werden müssen, so wurde beschlossen*



Die Ulmer Schiffmeister Erhard Hailbronner und Eugen Käßbohrer. (Foto aus dem Besitz von H. Vetter)

wenn es möglich sei dieselbe zu übernehmen, und wenn sie auch um etwas billiger als die letzten 5 Schiffe übernommen werden müßten, indem man bei dieser Uebernahme weniger den Nutzen, als das Verhindern einer Uebernahme von anderen fremden Schiffleuten im Auge halte.¹⁷

Versuche zur Einbindung der Ulmer Schifferzunft in die Dampfschiffahrt gehen indes bereits in die 30er Jahre zurück. Mit der Gründung der ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft 1823 in Wien begann sich auch an der oberen Donau das Interesse am Dampf zu regen. Ungeachtet der Tatsache, daß der Fluß oberhalb Donauwörth zu Zeiten selbst für die flachgehenden Ruderschiffe nicht mehr befahrbar war, zeigten sich Bestrebungen, die ehemalige freie Reichsstadt für die Dampfschiffahrt zu erschließen. Auf eine Initiative der württembergischen Regierung hin trat man 1835 mit der Idee, eine Dampfschiffahrtsgesellschaft zu gründen, an die Ulmer heran. *Es sei geplant, ein großes Frachtschiff und ein kleineres für die Beförderung von Passagieren zu bauen, wobei das große 300000 Gulden, das kleinere 80000 Gulden kosten sollte. Die Schiffleute in Ulm seien von dem Plan begeistert, da der Umstand, daß das Dampfschiff von Wien an Rückfracht ebensoviel verdienen könne, als es von Ulm nach Wien an Fracht erhebe, das sei etwas, was die Schiffleute vorzüglich anspreche. Wenn nun wegen niedrigem Wasserstandes das Dampfschiff nicht fahren könne und die bisherigen gewöhnlichen Ulmer Schiffe eingesetzt werden müßten, so könnten dieselben von den Dampfschiffen später im Schlepptau wieder nach Ulm zurückgebracht werden. Ein solches Schiff kostet ca. 250 Gulden, in Wien kann es höchstens zum Holzwert von 30 Gulden verkauft werden.¹⁸*

Leider existiert kein Protokollbuch des USV aus den 30er Jahren mehr, so daß sich nicht nachprüfen läßt, ob diese Aussagen tatsächlich auf Wahrheit beruhen. Bereits im Mai 1835

scheinen sich die Ulmer Schiffer jedenfalls gegen die Dampfschiffahrt ausgesprochen zu haben.¹⁹ Doch auch ohne die finanzielle Beteiligung der Ulmer Schifferzunft kam es schließlich zum Bau eines Dampfschiffes, das am 27. Juli 1839 zu einer Probefahrt von Regensburg nach Ulm aufbrach. Der Kapitän des Schiffes, Samuel Molfenter, sowie der zweite Steuer- mann Heilbronner waren Mitglieder des USV. Die Fahrt erwies sich indes als totaler Fehlschlag: Erst am 2. August und nach zahlreichen Pannen erreichte der Dampfer Ulm, wo er wegen des niedrigen Wasserstandes geschlagene fünf Monate liegenbleiben mußte. Erst am Weihnachtstage konnte das Schiff die Rückreise antreten.²⁰

Doch damit war das Thema Dampfschiff für den USV noch nicht abgeschlossen. 1850 wurde nochmals das Angebot zur Beteiligung an der Dampfschiffahrt an die Ulmer Schifflerleute herangetragen. Die Politik des Vereins stand jedoch fest: ... *sich auf keine Weise in eine Beteiligung einzulassen, blos wenn die Gesellschaft Schifflerleute brauchen würde, die Schifferinnung sie damit bedienen würde.*²¹ Im April 1850 konnten die Unterhändler dem Verein die Bedingungen für einen eventuellen Vertrag unterbreiten: *Damit die Beteiligung der Dampfschiffahrt keine Konkurrenz bilde, so wollen sie uns die Thalfahrt gänzlich überlassen, wir sollen aber solche Schiffe bauen, welche auch zur Bergfahrt tauglich seien, in Wien übernehmen sie dieselben von uns, betreiben damit die Bergfahrt, und stellen sie wieder nach Ulm, wofür wir dann einen gewissen Schlepplohn davon bezahlen [...] Wir wendeten aber ein, daß wir dadurch keinen Nutzen, sondern bedeutenden Schaden hätten, da wir auf die schmal und stärker gebauten Schiffe, viel weniger von Ulm aus laden könnten, als auf unseren leicht und breit gebauten Schiffen.*²²

Voraussetzung für die Kooperation mit der Dampfschiffahrt, so wird deutlich, wäre also eine Veränderung der Schiffstypen gewesen. Um die Frage nach der neuen Art der Ulmer Frachtschiffe beantworten zu können, ist es zunächst nötig, Klarheit darüber zu gewinnen, wie man sich eine örtliche Ordinari vor 1850 vorzustellen hat. Bei Durchsicht der einschlägigen Literatur fällt auf, daß durchgängig als das Ulmer Frachtschiff schlechthin eine Zille mit geradem »Vorsteven«²³ (*stehendem Stock*), nur wenig Hebe im Bugbereich und einem extrem breiten Heck angesprochen wird. Neweklowsky beschreibt die Ulmer »Schwabenplätten« wie folgt: *Es waren dies verhältnismäßig gut gebaute Fahrzeuge mit nahe beieinanderstehenden Kipfen mit Auflangern. Am Gransel waren die Wände zusammengenagelt, Granselstock hatten sie aber keinen. Das Gransel war nicht hoch aufgebogen, die Plätten waren also ziemlich eben gebaut. Die Stoir war um ein geringes schmaler als die Mitte des Fahrzeugs.*²⁴ Zur weiteren Erläuterung dieses Schiffstyps verweist er auf zwei Modelle, die beide »Ulmer Schwabenplätten« darstellen sollen. Keines der beiden entspricht allerdings Neweklowskys Beschreibung: Während das eine Modell am Bug hoch aufgezogen ist, zeigt das andere eine Stockzille vom Typ der heute noch bekannten »Ulmer Schachteln«, die sich durch einen stehenden Stock auszeichnen. Text und Bebilderung weisen also eine erhebliche Inkongruenz auf.

Auch Kurt Schaefer setzt in seiner »Architectura Navalis Danubiana« die Ulmer Schachtel mit stehendem Stock mit einer Ulmer Ordinari des 17.–19. Jahrhunderts gleich.²⁵ Ein sicher datiertes Ulmer Modell, das von einem Mitglied der Zunft 1825 gebaut wurde, stellt jedoch keine Stockzille dar, sondern ein Fahrzeug, wie es ähnlich auch auf anderen Teilen der Donau üblich war: Die am Bug aufgezogenen Boden- wie Seitenplanken laufen in einem Spitz zusammen, das Heck, das etwas breiter gehalten ist, wird durch einen quer liegenden Balken (*liegender Stock*) verstärkt. Größe und Ausführung des Modells sowie die Tatsache, daß es dem Ulmer Schifferverein traditionell bei Umzügen als eine Art Zunftzeichen dient, sprechen dafür, daß es sich hier um den 1825 gebräuchlichen Typ einer Ulmer Ordinari handelt.

Die Vermutung, daß die traditionelle Form der Ulmer Frachtzillen einen spitzen und keinen stehenden Stock hatte, erhält zusätzliche Nahrung bei der Betrachtung des zur Verfügung



Modell einer Ulmer Ordinari aus dem Besitz des Ulmer Schiffervereins. (Foto: Archiv DSM)



Modell einer Ulmer Ordinari, Detail.
(Foto: Archiv DSM)

stehenden Bildmaterials. Seit dem Mittelalter ist das Panorama der Stadt beliebtes Sujet für Maler und Graphiker gewesen, wobei viele der Künstler auch Zillen und Flöße zeigen. Nach meinen Erkenntnissen sind jedoch vor 1850 auf solchen Bildern keine Zillen mit stehendem Stock auszumachen.

Bereits früher ist die Vermutung ausgesprochen worden, der ursprüngliche Typ der Ulmer Frachtzille sei vorn wie achtern hoch aufgezogen gewesen; die Veränderung hin zur Stockzille habe sich erst im 19. Jahrhundert vollzogen.²⁶ Bisher völlig unklar war jedoch, wann und vor allen Dingen warum die Ulmer Großzillen derartigen Wandlungen unterworfen waren. Die oben zitierte Stelle aus den Protokollen des USV legt nun die Vermutung nahe, die veränderte Form der Ordinari könne im Zusammenhang mit der Dampfschiffahrt stehen.

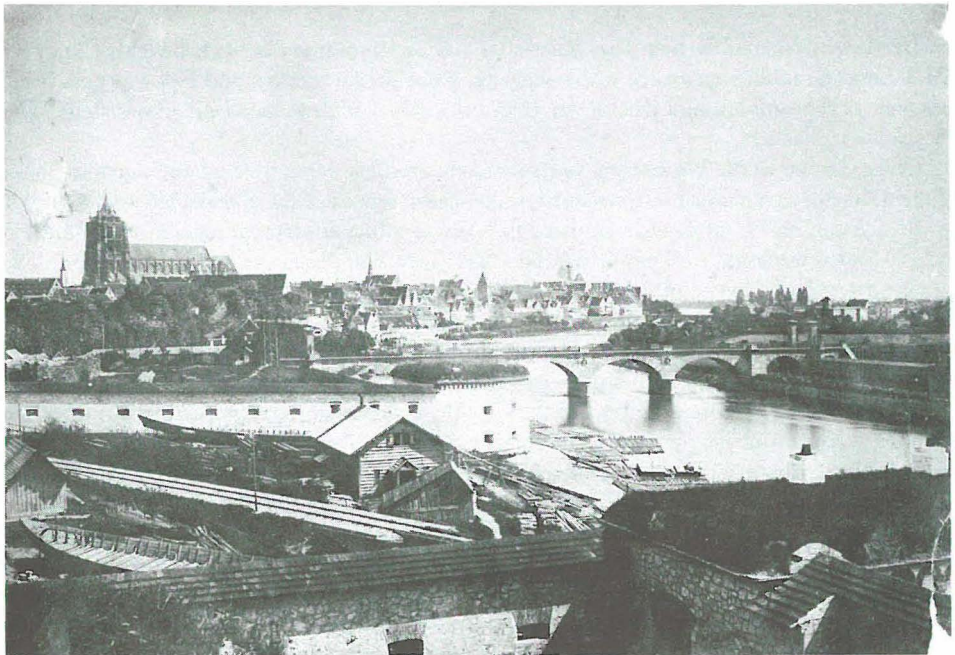
Vom Schiffbautechnischen her wäre dies eine durchaus logische Folgerung: Eine im Bugbereich hoch aufgezogene Zille hat bei der Talfahrt gegenüber einem Fahrzeug mit einem tief hinunterreichenden Vorsteven erhebliche Vorteile. Das Bett der Donau bestand vor dem Bau der Stauwerke durchgängig aus Kies und wies erhebliche Unregelmäßigkeiten auf; Steine und andere Hindernisse, auch noch in einiger Tiefe, verursachten an der Oberfläche Wirbel und Strudel, die den Kurs auch einer großen Zille noch erheblich versetzen konnten. Beim Führen einer »Ulmer Schachtel« zeigt sich sogar heute noch, daß ein stehender Stock solch *aufnehmendem Wasser* eine unangenehm hohe Angriffsfläche bietet. Eine hoch aufgezogene Zille dagegen würde von derartigen Verwirbelungen viel weniger beeinflusst, wie sie auch bei einem ungewollten Auflaufen auf eine Kiesbank (dank des sich ständig verändernden Flußbetts wohl keine Seltenheit) im Vorteil gegenüber einer Stockzille gewesen wäre. Liefe eine Zille mit stehendem Stock mit voller Fahrt auf den Kies auf, so würde sich der Steven, sofern er den Aufprall überhaupt überstünde, tief in den Untergrund eingraben; im besten Falle würde die Zille

nun ernsthaft feststecken, im schlechtesten Falle durch den Druck des Wassers auseinanderbrechen. Auch für eine hoch aufgekrante Zille bestünde beim Auflaufen Gefahr, doch wäre der Aufprall dank der Hebe wesentlich sanfter. Zudem würde die Zille mehr auf als in dem Kies stecken.

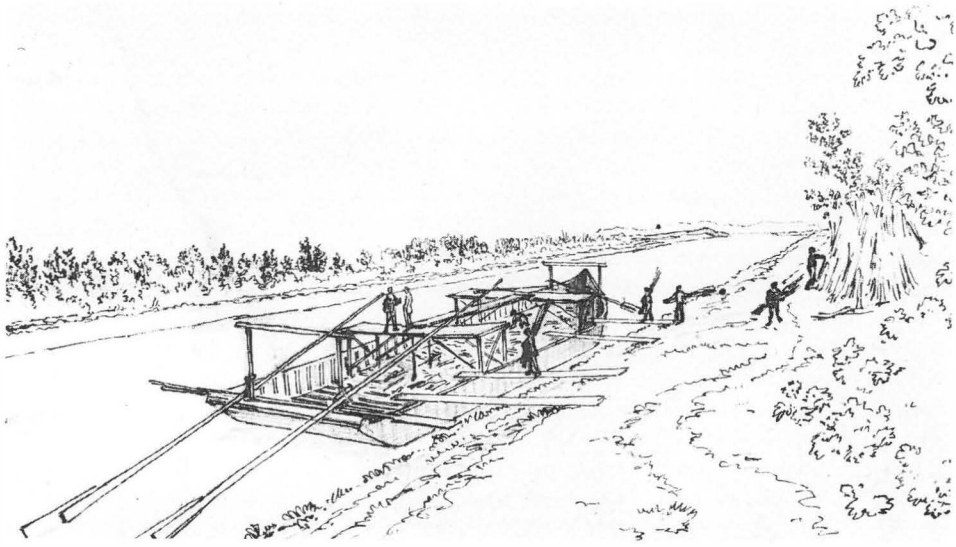
Gänzlich anders stellt sich die Situation dar, wenn es um einen Schiffstyp für die Schleppschiffahrt flußaufwärts geht. Ein Dampfer könnte, ja müßte die Zille im tiefen, schnell fließenden Wasser schleppen. Ein scharf geschnittener Bug, der das Wasser teilt, wäre hierbei für die Steuerfähigkeit der Zille unbedingt von Vorteil. Allerdings müßte, wie dies ja auch in den Quellen anklingt, ein solches Fahrzeug recht stabil gebaut sein.

Einige Maßangaben ²⁷, die uns ebenfalls durch die Protokolle des USV erhalten sind, geben eine Idee von der Form einer großen Platte um 1850. Wenn auch die Gestaltung des Bugs aus diesen Maßen nicht hervorgeht, so zeigt sich doch, daß das Schiff nicht, wie etwa bei Newekowsky beschrieben, ab der Mitte fast gerade läuft, sondern im Gegenteil zum Heck hin deutlich eingezogen ist. Die Zille, die 78 Fuß lang war und eine maximale Breite von 17 Fuß besaß, kostete damals f 210,-. Im Laufe der 50er Jahre stiegen Schiffsgröße wie Preis langsam an: 1857 beschloß der USV, seine großen Platten von nun an 85 Fuß lang, in der Mitte 18½ Fuß breit und 3 Fuß 4 Zoll tief zu bauen: der Preis lag jetzt bei f 285,-. ²⁸ Wenn auch bereits 1853 ein Antrag gestellt wurde, die Schiffe 90 Fuß lang und 18 Fuß breit zu bauen, so gibt es in den uns erhaltenen Unterlagen des USV doch keinen Hinweis darauf, daß der übliche Typ der großen Frachtzille jemals länger als 85 Fuß gewesen ist. 1862 kostete ein solches Schiff f 310,-.

Angesichts dieser Zahlen erweist sich eine Eintragung aus dem Jahre 1859 als besonders aufschlußreich. Im Protokoll vom 28.6. heißt es: *Ebenso soll auch ein Schiff mit 90' lang 16' breit 3½' tief gemacht werden, welches wieder von Straubing durch Pferde zurückgezogen werden*



Ulm um 1867: Blick auf die Schopperplätze auf der linken Donauseite. (Foto aus dem Besitz von Hailbronner)



Max Eyth: Die letzte »Ulmer Schachtel«, entst. 27.4.1897. Bleistift, Sepia auf Papier. (Ulmer Museum; Foto: Adler, Stadtarchiv Ulm)

soll, dieses Schiff ist Anton Molfenter um die Summe von f 350,- zum anfertigen überlassen worden. Allein dies wäre schon Grund genug, auf eine Veränderung der Schiffsform zu spekulieren, denn das zu bauende Schiff ist länger, schmäler und erheblich teurer als die anderen Zillen seiner Zeit. Es entspricht damit genau den Kriterien, die der Verein im Zusammenhang mit der Debatte über die Dampfschiffahrt für ein Schleppschiff aufgezeigt hat. Und auch dieses Schiff soll, entgegen den Ulmer Gepflogenheiten, für die Gegenfahrt (wenn auch in diesem Fall mit Pferden) eingesetzt werden. Eine Randbemerkung zu dem Eintrag enthebt uns allerdings jeden Zweifels, ob es sich hierbei um den neuen Schiffstyp handelt. Sie lautet: *Eine Stockzille.*

Wenn auch sowohl die Pläne für eine Dampfschifflinie nach Ulm als auch für eine Kanalisierung der Donau im oberen Bereich fehlschlügen, so bedeutete der Einsatz von Dampfschiffen von Donauwörth abwärts doch für die Ulmer eine zunehmende Konkurrenz. Von Händlern unter Druck gesetzt, mußten sie teilweise recht erheblichen Reduktionen ihrer Frachtpreise zustimmen, um bestimmte Aufträge zu erhalten. Ein Zillenunfall 1855 gab Anlaß zu weiterer Besorgnis: ... *in öfter wiederkehrenden Fällen der Verein nicht nur an seine Ehre, sondern teilweise auch an Zusendungen leidet, da von manchen Versendern, welche wenig Kenntniß von der Schiffahrt haben, behauptet wird, daß auf Dampf und Schleppschiffen die Fahrt sicherer als auf Ruderschiffen sei ...*²⁹

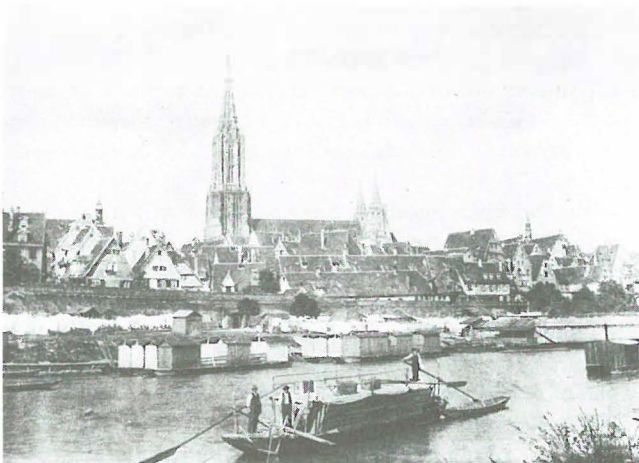
Nicht nur die Speditionen, auch die Passagiere begannen den Ruderschiffen den Rücken zu kehren: *Der Dampfschiffreisende der Gegenwart darf sich gratulieren, nicht mehr länger diese langsamen, schmutzigen, unüblichen Transportmittel in Anspruch nehmen zu müssen. Er hat ja eine komfortable Kabine mit der Hütte vertauscht, die aus rohen Balken gezimmert war und in der Mitte des Schiffes sich erhob, nichts weiter als ein Raum, der zum Zweck gebaut war, um die Waren vor der Feuchtigkeit zu schützen, nicht etwa, um die Passagiere unterzubringen. Die Reisenden müssen nun nicht mehr ihre Unterkunft mit Säcken, Fässern und Ballen teilen, obendrein noch mit einer Gesellschaft aus niederen Ständen. Da das Schiff kein Deck hatte, konnte man sich auch nicht die Füße vertreten, man mußte sich damit begnügen, sich auf*

dem schiefen Dach niederzulegen, oder in der Kabine an einem Ende des Schiffs – eher eine Höhle zu nennen – dichtgedrängt zu sitzen.³⁰

Nach dem Rekordjahr 1856 schienen sich alle Zeichen gegen den USV zu wenden: Von nun an begann die steile Talfahrt der Ulmer Ruderschiffahrt. Angesichts der Bilanz des Jahres 1857 mußte man zugeben: *Dieser bedeutende Ausfall gegen das vorhergehende Jahr mag seinen Grund zum Theil in den hohen Preisen des Kaffee's, in den bedeutenden Banquerotten in Wien, so wie in den beispillosen niederen Wasserstande auf dem Rhein haben, immerhin aber ist es gewiß, daß uns viele Güter entgehen, welche ihren Weg über Donauwörth nehmen, und wir werden genötigt sein einige Tarif-Sätze zu ermäßigen, um sie unseren Concurrenten anzupassen.*³¹ In den folgenden Jahren häufen sich die Klagen über niedrige Frachtsätze infolge der Konkurrenz durch Eisenbahn und Dampfer. 1861 wurde noch einmal von Seiten des USV eine Beteiligung an der Dampfschiffahrt erwogen, zu einem Entschluß kam man allerdings nicht. Um über die Runden zu kommen, akzeptierte man jetzt auch leichte aber voluminöse Waren, kürzte die Winterzulage, ließ mehrere Meister auf einem Schiff fahren. Dennoch war abzusehen, daß sich auf die Dauer etliche Mitglieder unter den gegebenen Verhältnissen nicht würden halten können. Im Vergeich zur ersten Hälfte des Jahrhunderts, als der Verdienst an einer Ordinarifahrt zwischen f 100 und f 150 gelegen hatte, war der Rückgang allerdings drastisch: *Von Alb. Scheiffele II u. Mart. Molfenter I Dan. Scheiffele II wurden die Rechnungen ihrer Ordinären abgegeben, indem sie denselben nachwiesen, daß der Ertrag derselben kaum einen gewöhnlichen Lohn gewähre. Es wurde beschloßen, die Rechnungen dem Ausschuß zur durchsicht zu übergeben und nach richtig finden bis auf f 45,- pr. Meister aufzubessern.*³²

Im Juli 1863 wird eine außerordentliche Versammlung einberufen. Vier Meister waren bereits aus dem Verein ausgetreten: Die Finanzen ließen eine Abrechnung nach bisherigem Muster nicht mehr zu. In Zukunft könne keine Entschädigung mehr gezahlt werden, im Gegenteile müssen die Meister durch Vorauszahlungen die Solvenz des Vereins sicherstellen. Nach einer Beratung beschließen zwanzig Meister, unter diesen Umständen dem Verein nicht mehr beizutreten. Sechs von ihnen wollen die Schiffahrt in Zukunft auf eigene Rechnung betreiben, kehren aber nach kurzer Zeit in den Verein zurück.³³

Zur wirtschaftlichen Misere kommen weitere Unglücksfälle: *Dieses Jahr [1865] war das ungünstigste seit Menschen-Gedenken für unsere Schiffahrt, indem die erste Ordinäre im Strudel welcher nur 34" Wasser hatte verunglückte, bei dem Dorfe Struden jedoch das Land erreichte aber fast sämtliche Güter wovon über 600 Zentner Caffee wurden naß und gingen*



Kleine Frachtzille auf der Donau in Ulm um die Jahrhundertwende. (Stadtarchiv Ulm)



Historisierende Darstellung einer Ulmer Schachtel am Südgiebel des Ulmer Rathauses. Das Wandgemälde entstand 1905. (Foto: Stadtarchiv Ulm)

zum theil verloren, welches Unglück für die Ahsecuranzen bedeutende Zahlungen zur Folge hatte [Anm. d. Verf.: Der USV war an der Versicherung finanziell beteiligt] und unseren Credit erschütterte. Am 6. Juli bekam das Beischiff der Ordinäre N. 9. auf einer Eiche bei Thalfinden ein Leck wodurch die Ladung welche jedoch größtentheils aus Käs bestand naßwurde. Vom Monat Juni an war die Donau so niedrig daß an manchen Stellen nicht mehr als 16" später nur 12" Wasser war, daher die am 15. Sept. abgegangene Ordinäre die letzte in diesem Jahre war, da die niederen Frachten die Kosten nicht deckten.³⁴

Obwohl der Verein 1866 nur noch aus 18 Mitgliedern bestand, konnte er die Ordinarifahrt noch bis 1897 aufrechterhalten. Leider fehlen ab 1866 jegliche Aufzeichnungen über das weitere Schicksal der Ulmer Ruderschiffahrt. Der Schifferverein erlebte in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts eine Neugründung als rein gesellschaftlicher Verein, in dem die Tradition der Ruderschiffahrt durch die Ausrichtung des alle vier Jahre stattfindenden Fischerstechens aufrechterhalten wird.

Anmerkungen:

- 1 An Eisenbahnstrecken wurden im Ulmer Raum gebaut: 1850: Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen; 1854: Ulm–Augsburg–München; 1863: Ulm–Kempten; 1868: Ulm–Schelklingen; 1876: Ulm–Heidenheim.
- 2 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7853].
- 3 Vgl. Jenny Sarrazin: »Fischfang und Schiffahrt, beides zugleich ...« Zu den Erwerbszweigen innerhalb der Donau-Schiffahrt. In: DSA 11, 1988, S. 35–42.
- 4 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7853], 15. und 22.9.1838.
- 5 Zitiert nach Bernhard Hildebrand: Reiseverkehr auf der Donau anno dazumal. In: Nordschwaben.



Die STADTWIEN, gebaut von Ulms letztem Schiffbaumeister, Eugen Hailbronner. Deutlich zu erkennen sind der »stehende Stock« und die geringe Hebe.

- Zeitschrift für Landschaft, Geschichte, Kultur und Zeitgeschehen 1, 1985, S. 24–27, hier S. 25.
- 6 Stadtarchiv Straubing, Rep. II, Abt. 1U, Reg. Nr. 3, 20.10.1818.
- 7 Stadtarchiv Passau, Abt. VI f 5b Nr. 6, 31.12.1840.
- 8 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7853] und A [7854].
- 9 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7850], 27.1.1851.
- 10 Vgl. Stadtarchiv Passau, Abt. VI f 5b Nr. 6, 31.12.1840.
- 11 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7850], 3.3.1853.
- 12 Zitiert nach: Andreas Aberle: Nahui, in Gotts Nam! Schifffahrt auf Donau und Inn, Salzach und Traun. Rosenheim 1974, S. 112.
- 13 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7850], 8.4.1850, und Bernhard Hildebrand (wie Anm. 4), S. 25.
- 14 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7850].
- 15 Ebd., 10.7.1855.
- 16 Ebd., 3.10.1855.
- 17 Ebd., 1.4.1856.
- 18 Walther Zeitler: Regensburger Schifffahrt. Regensburg 1985, S. 83f.
- 19 Vgl. ebd., S. 84. Wenn Zeitler nach einer Quelle berichtet, die Ulmer Fischer seien gegen die Dampfschifffahrt, so muß man wissen, daß in Ulm Fischer und Schiffer in einer Zunft vereinigt waren, deren Mitglieder zum Teil beide Berufe ausübten.
- 20 Vgl. ebd., S. 98–100.
- 21 Stadtarchiv Ulm, A [7850], 19.3.1850.
- 22 Ebd., 8.4.1850.
- 23 Es handelt sich dabei nicht um einen Steven, wie wir ihn von Kielschiffen kennen, sondern lediglich um einen auf dem Schiffboden stehenden Balken, an dem die Seiten befestigt sind.
- 24 Ernst Neweklowsky: Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau. Bd. 1. Linz 1952, S. 190.
- 25 Kurt Schaefer: Architectura Navalis Danubiana. Wien 1984, S. 30.
- 26 Vgl. Otto Fischer: Die Ulmische Donauschifffahrt. In: Stadt Ulm (Hrsg.): Festschrift 1100 Jahre Ulm. Ulm 1954, S. 38–42, hier S. 38f.
- 27 Vgl. Stadtarchiv Ulm, A [7850], 27.6.1850.
- 28 Vgl. ebd., 11.2.1857.
- 29 Vgl. ebd., 17.12.1855.
- 30 Bernhard Hildebrand (wie Anm. 5), S. 25.
- 31 Stadtarchiv Ulm, A [7850], 28.12.1857.
- 32 Ebd., 9.1.1862.
- 33 Ebd., 9.7. und 30.8.1863.
- 34 Ebd., ohne Datum.