

### Schifffahrt und Fischfang, beides zugleich ...: zu den Erwerbszweigen innerhalb der Donau-Schifffahrt

Sarrazin, Jenny

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sarrazin, J. (1988). Schifffahrt und Fischfang, beides zugleich ...: zu den Erwerbszweigen innerhalb der Donau-Schifffahrt. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 11, 35-42. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54220-9>

#### 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

### »SCHIFFFAHRT UND FISCHFANG, BEIDES ZUGLEICH ...«

Zu den Erwerbszweigen innerhalb der Donau-Schifffahrt

VON JENNY SARRAZIN

Der Schifffahrt, und zwar zur See wie auf den Flüssen, haftet ein bestimmter Mythos an, sie hebt sich ab von den Berufen und dem Handwerk an Land. Seeleuten sagt man nach, sie fänden sich auf dem Trockenen nicht zurecht, ihre »Braut« sei das Meer. Unbestreitbar ist, daß die Seefahrt eine große Faszination für die besitzt, die sie betreiben, ebenso wie sie ganze Gemeinwesen prägt, die von ihr abhängig sind.

Unbeachtet bleibt dabei oft, daß innerhalb der Schifffahrtsberufe – wobei der Begriff hier die Flüsse mit einschließen soll – eine recht große Flexibilität bestand. Dies galt nicht nur für die direkt beteiligten Tätigkeiten Schifffahrt (sei es zu Handels- oder Kriegszwecken) und Fischerei, sondern auch für damit verbundene Gewerbe wie Schiffbau, Fischhandel und, bis zu einem gewissen Grade, kaufmännische Gewerbe. Auch finden sich durchaus seemännische Berufe im Nebenerwerb.

Auf die engen Beziehungen, die zwischen dem Fischer- und dem bäuerlichen Beruf bestehen, ist in mannigfaltigen Publikationen hingewiesen worden. Beide Tätigkeiten gehören dem primären Sektor der Wirtschaft an, nutzen natürliche Ressourcen zur Nahrungsmittel-Produktion. Die Gemeinsamkeit erschöpft sich jedoch nicht in dieser Grundstruktur, vielmehr läßt sich nicht selten eine Durchlässigkeit vom einen zum anderen Beruf beobachten. In der Binnen- wie in der Küstenfischerei ist landwirtschaftlicher Nebenerwerb ein häufig anzutreffendes Phänomen, sei es als Erntehilfe in den flauen Zeiten der Saison, sei es, daß der Fischer selbst über ein Stück Land und etwas Vieh verfügt. Die anfallenden Schalen von Krebstieren bzw. die Fischabfälle werden dabei zur Zucht von vor allem Geflügel genutzt.

Ähnlich groß ist auch die Durchlässigkeit zwischen Binnen- bzw. Küstenfischerei und anderen Bereichen der Schifffahrt und Fischerei. So stellt Walther Mitzka in seiner 1940 erschienenen Fischervolkskunde fest: *Doch ist gerade die Gruppe der sog. Kleinfischer ein besonders wertvoller Teil des Volkskörpers. Sie besteht i.g. aus selbstständigen Fischern; in erster Linie liefert dieser Stand den Nachwuchs der seemännischen Berufe.*<sup>1</sup> Daß allerdings auch der umgekehrte Mechanismus möglich ist, zeigt ein Beispiel aus dem ostfriesischen Norden: Der Großvater eines von einem kleinen Ruderboot aus arbeitenden Fischers war noch als Segelmacher auf großer Fahrt gefahren. Der Vater hatte zunächst als Crewmitglied in der Hochseefischerei gearbeitet, war aber, als seine Frau das erste Kind erwartete, auf die

Küstenfischerei umgestiegen, da diese weniger gefährlich war und ihm zudem einen häufigeren Aufenthalt zu Hause ermöglichte.

Meist waren es jedoch ökonomische Gründe, die den Wechsel innerhalb der seemännischen Berufe erzwingen. So bewirkte das Aufkommen der Fischdampfer und der damit verbundene Rückgang des Schellfisch- und Kabeljau-Fanges direkt vor der Küste Ende des 19. Jahrhunderts eine Abwanderungswelle der Nordsee-Küstenfischer entweder zur Frachtschiffahrt oder zur Hochseefischerei.<sup>2</sup>

Wo sich die Gelegenheit dazu bot, fand sich durchaus auch ein Nebeneinander zweier Berufszweige. Statistiken aus England und Wales belegen, daß noch Ende der 20er Jahre dieses Jahrhunderts etwa 20% der Fischer sowohl in der Küsten- als auch in der Seefischerei beschäftigt waren.<sup>3</sup> Auch das Nebeneinander von Frachtschiffahrt und Küstenfischerei war nicht ungewöhnlich.

Bei aller Verschiedenheit der seemännischen Berufe war doch die Grundvoraussetzung – der Umgang mit Booten und Schiffen, die Kenntnis des Gewässers und seiner Gefahren – gleich. See- wie Flußschiffahrt bargen ihre Risiken, die durch zunehmende Erfahrung zwar minimiert, aber nicht ganz ausgeschaltet werden konnten. Gerade diese Erfahrung aber war auch in anderen Bereichen des seemännischen Daseins einsetzbar, woraus sich die Flexibilität innerhalb dieser Berufsgruppe erklärt.

Der Einstieg in die Seefahrtsberufe war zwar an der Küste grundsätzlich frei, wurde einem neu Hinzukommenden von den etablierten Schiffern und Fischern meist jedoch erschwert oder gar unmöglich gemacht. Noch schwieriger war die Lage im Binnenland. Die Flußfischerei war und ist nicht jedem zugänglich, sondern den Besitzern der Gewässer vorbehalten. Im Mittelalter waren dies hauptsächlich kirchliche und weltliche Potentaten sowie die Städte, die die Fischwasser durch Lehens- bzw. Fronfischer bewirtschaften ließen. In späterer Zeit kamen die Berufsfischer dagegen meist selbst in den Besitz der Fischereirechte.

Auch die Schiffahrt unterlag strengem Reglement. Über die Zünfte konnte die Beteiligung daran eingeschränkt, der Frachtpreis entsprechend hoch gehalten werden.

Es kann daher nicht verwundern, wenn Schiffahrt und Fischerei häufig eine Symbiose bildeten. Im Bereich der deutschen Donau läßt sich nachweisen, daß Fischer und Schiffer einer Zunft angehörten, deren Mitglieder nicht selten beide Gewerbe ausübten. Auch nach Auflösung der Zünfte ist diese Dualität noch häufig zu beobachten gewesen.

Spranger<sup>4</sup> hat darauf hingewiesen, daß die Aufgaben des Fischerhandwerks an der Donau bis in die frühe Neuzeit wesentlich vielseitiger waren als heute. So fielen praktisch alle Tätigkeitsbereiche, die den Menschen auf das Wasser führten, dem Fischerhandwerk zu. Am Beispiel Neuburgs wird deutlich, daß diese Vielseitigkeit nicht erst mit dem zunftmäßig gefaßten Handwerk einsetzte, sondern wesentlich weiter zurückgeht. So verfügte der Neuburger Königshof bereits 1214 über eigenes Personal zur Fischerei. *Diese Fischer arbeiteten zunächst ausschließlich für den Bedarf der Herrschaft, aber bald auch für die Bedürfnisse des allgemeinen Marktes, der sich in der wachsenden Stadt entwickelte. Sie waren auch für den Unterhalt der Donaubrücke und teilweise für ihre Bewachung zuständig und dienten überhaupt der Grundherrschaft auf vielfältige Weise mit ihren Schiffen bei der Jagd, in den Donauauen oder auch bei Reisen oder Kriegszügen donauabwärts.*<sup>5</sup>

Mit dem Aufkommen der Zünfte wurde das Monopol auf alle »schiffigen« Aktivitäten festgeschrieben. Das Aufblühen des Donauhandels verschob in den größeren Handelsplätzen den Schwerpunkt zwar von der Fischerei zur Schiffahrt, doch blieben beide Berufe unter einem Dach vereint. Hinzu kamen verwandte Gewerbe wie der Fährbetrieb und die Eisgewinnung. Im Einzelfall gelang es, weitergehende Privilegien für die Zunft zu erhalten, so auch in Ingolstadt: *So war ihnen [den Ingolstädter Fischern] wie den Weinwirten, der*



Abb. 1 Ulm von Süden. (Stadtarchiv Ulm)

Handel mit Eisenwaren erlaubt. Diese Bevorzugung erklärt sich von selbst. Die Fischer als Spediteure zu Wasser brachten das oberpfälzische Eisen auf Vils und Naab herab bis Regensburg und von da ab donauabwärts. Ebenso lieferten sie das Eisen der Steiermark und die aus Tirol ausgebeuteten Erze den Inn und die Salzach herab bis Passau und von da donauaufwärts. Der Handel mit diesem volkswirtschaftlich so wertvollen Produkt war sehr wichtig; man konnte das den Schiffern und Fischern folglich nicht verbieten.<sup>6</sup>

Eine solche Verquickung von Handel und Transportunternehmertum scheint dennoch die Ausnahme gewesen zu sein. Im allgemeinen wurde darauf geachtet, die Privilegien der Schiffer in Grenzen zu halten. So heißt es in einem Entscheid des Ulmer Rats vom 21. Oktober 1668: *Dahs der in anno 1607 den 26. Augusti aufgerichtete Articul vermög dessen die Schifflenth, so allhier Wein einkauffen und selbigen in Baijern oder Österreich führen, keine frembde Güter und Personen dabei aufdingen und annehmen dürfen noch fürtes observirt und gehalten ...?*<sup>7</sup>

In Ulm, das als erster Donauhafen eine Schlüsselstellung innehatte, spielte naturgemäß der Holzhandel eine besondere Rolle. Durch die Iller besaß Ulm direkten Zugang zum holzreichen Allgäu und damit eine glänzende Ausgangsposition. Alte Ansichten der Stadt zeigen, daß der Floßverkehr mindestens ebenso rege gewesen sein muß wie die Schifffahrt.

Für die Schifferzunft hatte die Flößerei selbstverständlich ganz besondere Bedeutung. Nicht nur, daß das Holz dringend zum Schiffbau benötigt wurde – die Ulmer Schiffe wurden in aller Regel am Zielort abgewrackt und nicht nach Ulm zurückgeführt –, sondern Flöße spielten auch neben Schiffen eine wichtige Rolle als Transportmittel. So war jeder Ulmer Schiffmann gleichzeitig auch Flößer, ein Vorrecht, das er gegen Außenstehende verteidigte. Am 31. August 1489 beklagte sich die Ulmer Fischerzunft beim Rat der Stadt über die Konkurrenz, die ihren Floßleuten durch bayrische Schiffe entstehe. Auch kämen Leute aus Höchstädt, Gundelfingen, Lauingen und anderen Orten weiter flußabwärts nach Ulm,



Abb. 2 Johannes Hans: »Blick auf Ulm von Süden vom Schopperplatz aus«. 1803. (Ulmer Museum)

kaufte hier leere Flöße an, beluden diese mit Waren und Passagieren und schädigten so die Ulmer Schifflleute. Der Rat entschied, daß der Kauf leerer Flöße sowie deren Transport flußabwärts rechtens sei, beladene Flöße aber nur unter bestimmten Bedingungen abfahren dürften.<sup>8</sup>

Es bedarf noch der Klärung, wann aus den Ulmer Fischern und Flößern auch Schifflleute wurden. Gegen die in Dieterichs Beschreibung der Stadt Ulm 1825 erhobene Behauptung, der Ulmer Schiffbau habe erst 1571 durch österreichischen Einfluß eingesetzt, spricht ein Protokoll von 1570, in dem es heißt: *Den allbirigen Schiffmachern Ist vergonnt noch drei flöhs ongeacht das es der Ordnung zuwider zu ettlichen oder mer schiffen zu kauffen doch sollen sie angloben das sie solche schiff allein für die Rö Kay Mjt und Ir Hofgesind unnd on vorwissen ains E. Raths annderst nit geprauchten wöllen.*<sup>9</sup>

Aus den oben angeführten Ratsentscheiden läßt sich auch die Politik der Stadt betreffs des Holzhandels ablesen: Einerseits wird der Fischer- und Schifferzunft so etwas wie ein Privileg für die Frachtschiffahrt auf Flößen eingeräumt, andererseits bedürfen die Schifflleute besonderer Genehmigung, um Flöße zum Schiffbau zu kaufen. Es stellt sich die Frage nach den Stapel- und Vorkaufsrechten für in Ulm angelandetes Holz.

In der Mitte des 18. Jahrhunderts sind die Verhältnisse offenbar anders, denn Johann Herkules Haid berichtet 1756 von der *Schifflleute-Zunft*: *Dieses Schifffahren ist aber nicht das einzige Geschäft der Zunftgenossen, sondern ein Theil derselben bauen ihre Schiffe, von welchen es die andern kaufen; ein anderer Theil hat den Bretterhandel, und die dritte Art sind zugleich Fischer, welche nicht nur in eigenen oder gemieteten Wassern Fische fangen oder von auswärts holen, und sie zu verkaufen das ausschließliche Recht haben.*<sup>10</sup>



Damit aber sind die fünf Betriebszweige genannt, die die Ulmer Schifferzunft und nach deren Auflösung der Ulmer Schifferverein bis zum Ende des 19. Jahrhunderts beibehielten: Fischerei, Fischhandel, Schifffahrt, Schiffbau und Holzhandel.

Dieterich berichtet dazu 1825, es gäbe in Ulm 59 Schiffeleute und erläutert weiter in einer Anmerkung: *Von den Schiffeleuten sind sechs, die Fischfang treiben, und ein eigenes Fischwasser haben; zehen, die zugleich vom Holz und Breterhandel leben, und vier und zwanzig die Schiffe erbauen, und sie an ihre Mitmeister verkaufen; ... Die übrigen machen sich mit Stadtfahren einen Nebenverdienst.*<sup>11</sup>

Gemeinsam war jedoch allen Meistern die Beteiligung an der Frachtschifffahrt. Auch nach Auflösung der Zunft bestanden der Ulmer Schifferverein, der die neue Dachorganisation darstellte, sowie die Behörden auf einer Meisterprüfung, in der alle für einen Schiffmann notwendigen Kenntnisse gezeigt werden mußten:

*Vereins-Versammlung vom 29. 10. 1849*

*Meisterprüfung des Christian Wilhelm Scheufele*

*Bei dieser Versammlung meldete sich Christian Wilhelm Scheufele zur Ersterhebung seiner Meisterprobe. Sein Alter von 30 Jahren am 11. Okt. d. J. hat er durch den Taufschein nachgewiesen, wo er an das K. Oberamt angewiesen wurde u. von dort die Bestätigung erhalten hat. Es wurde zur Wahl geschritten u. Stimmenmehrheit erhielten zur Aufsicht die Vorsteher Joh. Jakob Molfenter u. Johannes Molfenter sowie Johannes Scheufele alt u. Johannes Molfenter III. Wilhelm Scheufele hat am 30. Okt. 1849 angefangen unter gesetzlicher Aufsicht der Prüfungs-Comision. Das Ergebnis der Prüfung war in allen Teilen gut. Am 6. Nov. 1849 ist die Zurichtung und der Schiffsboden sowie am 7. die Flohsfahrt nach Günzburg, auch die Aufgabe im Rechnen am 12. Nov. ohne Fehler als richtig anerkannt worden.*<sup>12</sup>

Aus anderen Meisterprüfungs-Protokollen wird deutlich, daß Bestandteil der Probefahrt auch die Aufsicht über das Beladen des Fahrzeugs war. Im übrigen konnte dieser Teil der Prüfung gleichfalls auf einem Schiff abgelegt werden. Das Legen eines Schiffsbodens, inklusive der Zurichtung der dafür nötigen Bretter, blieb bis zum Juli 1862 fester Bestandteil der Meisterprüfungen, wobei scharf auf die Einhaltung der vorgegebenen Maße geachtet wurde. Danach wurde dieser Teil als zwecklos gestrichen.

Wie sehr bei einem Ulmer Schiffmann das Schiffbauhandwerk als integraler Teil seines Berufes und nicht als Nebenerwerb betrachtet wurde, beweist eine Liste der Schiffeleute unter Angabe ihrer Spitznamen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Unter den 95 genannten Zunftmitgliedern (die Zahl umfaßt wahrscheinlich auch nicht mehr im Berufsleben stehende) haben 54% einen Nebenerwerb: Zusätzlich zur Bezeichnung »Schiffmann« werden

17 als Holzhändler

15 als Fischer

3 als Badeanstaltbesitzer (einer davon ist auch Fischer)

2 als Gastwirte

2 als Stadträte (einer davon ist auch Fischer)

1 als Fährbesitzer

1 als Garnsieder

1 als Donauzoller

und 1 als Platzknecht angegeben. In keinem Fall erscheint »Schiffbauer« als zusätzliche Berufsbezeichnung.

In den 1860er Jahren, als durch den Bau der Eisenbahn der Strom der über Ulm verschifften Güter immer weiter abnahm, erwies es sich als überaus positiv, daß viele Mitglieder des



Abb. 3 Meistertafel der Ulmer Schifferleute. Matthäus Käsböhrer. (Ulmer Museum)

Vereins ein zweites finanzielles »Standbein« in einem anderen Erwerbszweig hatten. Bei einer Versammlung im Januar 1862 wurde sogar vorgeschlagen, daß, wer eine andere Beschäftigung habe und deshalb kurzfristig verhindert sei, die für ihn vorgesehene Fracht zu übernehmen, sein Anrecht ganz verlieren solle, bis er turnusgemäß wieder an der Reihe sei.<sup>13</sup> Zwar wurde diese Eingabe abschlägig beschieden, doch zeigen Massenaustritte von bis zu 15 Meistern gleichzeitig, daß die Schifflleute ihr Heil in anderen Berufszweigen zu suchen begannen.

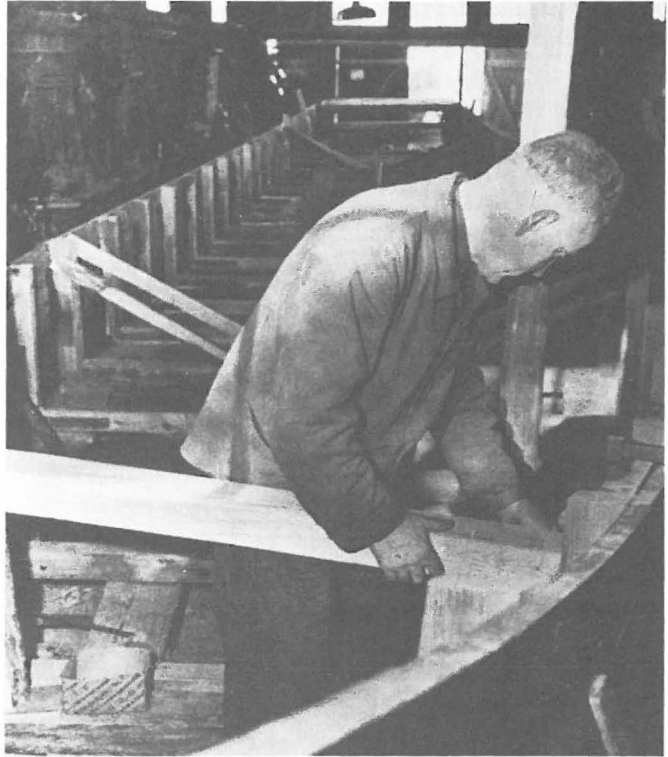


Abb. 4 *Ulms letzter Schiffbauer, Eugen Hailbronner, beim Bau einer Wiener Zille*

In welche Berufe die Mitglieder des Ulmer Schiffervereins gegen Ende des 19. Jahrhunderts abgewandert sind, ist heute kaum noch zu erfassen. Das Ulmer Adreßbuch gibt bis in die 80er Jahre in den meisten Fällen die Berufsbezeichnung noch mit »Schiffmeister« an, nur im Einzelfalle ist sie geändert. 1886 sind in dieser Quelle unter den *Berufsparten* nur noch 12 Schiffleute verzeichnet, während dem *Adreßteil* nach allein im Fischerviertel wesentlich mehr Schiffmeister wohnten.

Interessant ist, daß ab 1870 im Adreßbuch auch Fischhändler verzeichnet sind. Es wäre denkbar, daß Ende der 60er Jahre unter dem Druck der Rezession in der Schifffahrt die Fischer den Absatz ihrer Ware besser zu organisieren begannen, indem sie ein Ladengeschäft eröffneten. Vom Ende der 70er Jahre bis zum Ersten Weltkrieg hielt sich die Zahl der von »Räsen«, also von traditionellen Ulmer Schifferfamilien betriebenen Fischhandlungen konstant zwischen 5 und 6.

1886 nennt das Adreßbuch erstmalig auch »Schiffbauer« in seiner Berufssparte, ein Zeichen dafür, daß sich nach dem Niedergang der Schifffahrt der Schiffbau als eigenständiger Beruf herauszukristallisieren begann. Da aber die Nachfrage an Großschiffen fast gänzlich zurückgegangen war, konnte der Bedarf an Zillen offensichtlich von 1 bis 2 Betrieben gedeckt werden.

Im Besitz des Ulmer Schiffervereins befindet sich das Hauptbuch eines Schiffmannes, in dem seine Einnahmen von 1858 bis 1901 nachzulesen sind. Sie spiegeln die Wandlung in den Einnahmequellen von der Schifffahrt weg zu Fischerei, Stockfischhandel und schließlich zu einem Einkommen, das ausschließlich aus Verzinsungen stammt. Wenn auch die Höhe der Einkünfte wahrscheinlich nicht als unbedingt typisch angesehen werden kann, so sind doch



die Gewichtungen der verschiedenen Posten recht aufschlußreich. Einige Zahlen sollen dies verdeutlichen:

	Einkommen aus	Verdienst in % der Gesamteinkommen
1858	Schiffahrt	49,7
	Wasserfahrten	3,9
	Anteil am Schopperplatz	4,6
	Bau einer Waidzille	1,5
1865	Schiffahrt	8,6
	Wasserfahrten	3,9
	Sand verschifft	9,2
	Fischerei	50,1
1870	Schiffahrt	4,2
	Sand verschifft	9,6
	Fischerei	37,9
	Stockfischhandel	18,2
1881	Fischerei	21,8
	Stockfischhandel	22,7

Die Regulierung und Stauung des Flusses sowie die Beeinträchtigung der Wasserqualität hat inzwischen die Berufsfischerei an der oberen Donau fast ganz zum Erliegen gebracht. Die noch verbliebenen Fischer leben zum guten Teil, wenn sie nicht überhaupt in fachfremden Gewerben tätig sind, vom Verkauf von Fischkarten an Sportangler bzw. von der Fischzucht. Häufig anzutreffen ist auch wie schon in früheren Zeiten die Kombination Landwirtschaft/Fischerei.

Ulms letzter hauptberuflicher Schiffbauer, Eugen Hailbronner, hat bereits 1972 seinen Betrieb aufgeben müssen. Wenn auch das vom Schifferverein ausgerichtete Fischerstechen alle vier Jahre an alte Traditionen erinnert, so ist doch Ulms Zeit als Schifffahrts- und Fischerei-Zentrum längst und unwiederbringlich vorbei.

#### Anmerkungen:

- 1 Mitzka, Walther: Deutsche Fischervolkskunde. Neumünster 1940, S. 2.
- 2 vgl. Gray, Malcolm: The Fishing Industries of Scotland 1790–1941. A Study in Regional Adaption. Aberdeen 1978, S. 91, und Sarrazin, Jenny: Küstenfischerei in Ostfriesland. 1890–1920. Aurich 1987, S. 110.
- 3 vgl. Thompson, Paul, Tony Wailey, and Trevor Lummis: Living the Fishing. London 1983, S. 90ff.
- 4 vgl. Spranger, Elmar: Das Fischerhandwerk in Ingolstadt bis zum Ausgang des siebzehnten Jahrhunderts. Diss. Nürnberg 1958, S. 11.
- 5 Thiele, Roland: Lehensfischer und Fischerzünfte an der Donau. In: Die Donau zwischen Lech und Altmühl. Geschichte und Gegenwart einer Kulturlandschaft. Ingolstadt 1987, S. 93–96, hier S. 93.
- 6 Spranger (wie Anm. 4), S. 27.
- 7 Ratsprotokolle, 21. 10. 1668. Stadtarchiv Ulm A 3530 K 1667–1669.
- 8 vgl. Nübling, Eugen: Ulm's Kaufhaus im Mittelalter. Ein Beispiel zur deutschen Städte- und Wirtschaftsgeschichte. Ulm 1900, S. 20/21.
- 9 Ratsprotokolle, 28. 8. 1570. Stadtarchiv Ulm A 3530 K Nr. 31, 1570–1573.
- 10 Haid, Johann Herkules: Ulm in seinem Gebiete. Nachdruck der Ausgabe Ulm 1786. Ulm 1984, S. 255.
- 11 Dieterich, M.: Beschreibung der Stadt Ulm. Ulm 1825, S. 165.
- 12 Protokoll des Ulmer Schiffervereins, 29. 10. 1849. Stadtarchiv Ulm A [7850].
- 13 vgl. Protokoll des Ulmer Schiffervereins, 9. 1. 1862. Stadtarchiv Ulm A [7850].