

Die Ulmer Donauschifffahrt im 19. Jahrhundert

WOLF-HENNING PETERSHAGEN

Ulm 2022

Kommissionsverlag W. Kohlhammer Stuttgart

Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm

Reihe Dokumentation

Band 17

Herausgegeben vom Haus der Stadtgeschichte – Stadtarchiv Ulm

Schriftleitung: Prof. Dr. Michael Wettengel

Redaktionelle Betreuung des Bandes: Dr. Gudrun Litz

Abb. auf der Titelseite:

Eduard Mauch: Ulm von Südost (Ausschnitt). Um 1840.

StadtA Ulm, F 3/1 Ulmer Ansichten Nr. 140.

Der Druck wurde durch die freundliche Unterstützung von Mitgliedern
des Ulmer Schiffervereins e. V. ermöglicht.

1. Auflage 2021

© Stadtarchiv Ulm 2021

Alle Rechte – einschließlich des Rechtes der vollständigen oder teilweisen Vervielfältigung
auf fotomechanische Wege (Fotokopie, Mikrokopie, Filmkopie) sowie der Einspeicherung
und Verarbeitung in elektronischen Systemen – sind dem Herausgeber vorbehalten.

Herstellung: Digitaldruck Leibi.de, Neu-Ulm

Graphik: webvisio mediadesign OHG, Ulm | www.webvisio.de

Kommissionsverlag W. Kohlhammer, Stuttgart

Printed in Germany

ISBN: 978-3-17-041966-7

Inhalt

Schnecken, Käse und Asphalt	5
fff oder ff?	8
Dank	9
Jakob Käßbohrers Bericht über die Ulmer Donauschiffahrt	11
Die Ulmer Schiffleute: Von der Zunft zum Verein	21
Die Allgemeine Gewerbeordnung von 1828	22
Exkurs: Zunft? Zunftverein? Privatverein? Innung?	26
Untergang nach Austrittswelle	27
Aufgelöst oder nicht?	31
Der doppelte Schifferverein	35
Schiffmeister, Jungmeister, Knechte	41
Tabelle 1: Schiffleute 1786 – 1910	46
Die Schopper und die Schopperplätze	47
Die Anlände: Der Schwal	58
Die Schiffsgrößen und -klassen	64
Tabelle 2: Floßgrößen zur Reichsstadtzeit	68
Tabelle 3: Schiffsgrößen zur Reichsstadtzeit	68
Tabelle 4: Schiffsgrößen in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts	74
Tabelle 5: Schiffsmaße 1846	75
Tabelle 6: Schiffsmaße 1851	75
Wachstumsschübe	75
Die Stockzille	78
Tabelle 7: Schiffsgrößen und -tragkraft in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts	83
Die Typenbezeichnungen und weitere Schiffstypen	84
Tabelle 8: Weitere Schiffstypen im 19. Jahrhundert	89

Fuhren und Frachten	90
Tabelle 9: Abgefahrene Schiffe nach Schiffsgattungen	90
Die Frachtmengen vor 1848	91
Tabelle 10: Fuhren und Frachtmengen von 1819 bis 1834 laut UIB	92
Die Transportgüter bis 1865	93
Exkurs: Die Blutegelwagen	97
Kaffee und Käse	99
Exkurs: Wein nach Wien – Eulen nach Athen?	100
Tabelle 11: Warenverkehr 1847	102
Tabelle 12: Warenverkehr 1858	102
Tabelle 13: Warenverkehr 1864	106
Mensch und Vieh und Extrafahrten	107
Nach 1865: Erneuter Aufschwung und Endphase	111
Tabelle 14: Warenverkehr 1886	113
Das Ziel	116
Einmalfahrzeuge?	119
Die Dampf- und Schleppschiffahrt	122
Die Irrfahrten der „Stadt Ulm“	130
Exkurs: Hafенpläne	131
Pannen ohne Ende	132
Ulmer Schiffleute unter Dampf	135
Die Aktionäre erleiden Schiffbruch	140
Die Wiener Schleppkähne	142
Die Ulmer Wohnungsschiffe	145
Mit bischöflichem Segen nach dem sündhaften Wien	155
Die Nachfrage stagniert	166
Pleite auf der ganzen Linie	172
Technische Daten	177
Quellen- und Literaturverzeichnis	180
Maße, Gewichte	188
Abkürzungen	189
Abbildungsverzeichnis	190
Index	191

Schnecken, Käse und Asphalt

In den letzten 3 Jahren wurden im Durchschnitt jährlich 25,000 Ctr. spedirt, und zwar 8000 Ctr. zu Land und 17,000 Ctr. zu Wasser auf der Donau.¹

Deutlicher als dieser Vermerk des königlich württembergischen Oberfinanzrats Georg von Memminger aus dem Jahr 1836 lässt sich die Bedeutung der Donauschifffahrt für die Ulmer Wirtschaft jener Zeit kaum darstellen: Mehr als zwei Drittel des Ulmer Warenverkehrs – um genau zu sein: 68 Prozent – wurden damals über die Ulmer Donauschiffe, vulgo *Ulmer Schachteln*, abgewickelt. In Anbetracht dieser zentralen Rolle für die Ulmer Wirtschaft ist das Kapitel Donauschifffahrt in der Lokalgeschichte noch ziemlich unterbelichtet und daher ausbaufähig.

Motor des Verkehrs auf der Donau war der Ulmer Schifferverein (USV). Er war Nachfahre der Schifferzunft nach deren Auflösung im Jahr 1828, ist jedoch seinerseits mit dem Ende seines Erwerbszweigs, der gewerblichen Ulmer Donauschifffahrt, eingegangen. Während der alte USV ein wirtschaftlicher Interessenverband war, der sich als Innungsverband, dient sein 1922 neu gegründeter Nachfolger gleichen Namens ausschließlich der Traditionspflege.

Der Donauhandel hat mittlerweile das Interesse der Historiker geweckt. So erforscht ein österreichisches Historiker-Team seit 2008 den Donauhandel im 17. und 18. Jahrhundert und macht dafür österreichische Maut-Unterlagen aus dieser Zeit zugänglich.² Die werden auch für die Geschichte des Ulmer Donauhandels sehr ergiebig sein. In Ulm ist das Quellenmaterial für jenen Zeitraum eher dürftig. Um so mehr bietet es für das 19. Jahrhundert, obwohl auch die diesbezügliche Überlieferung ziemlich lückenhaft ist. Doch das Vorhandene reicht hin, um die bereits bekannten Forschungsergebnisse zu vertiefen und neue hinzuzufügen.

So hat im 19. Jahrhundert der Warenverkehr infolge einsetzender Globalisierung und Industrialisierung einen fundamentalen Wandel erlebt, der auch durch politische Ereignisse wie Kriege und Wirtschaftskrisen beeinflusst wurde. Das hat sich zum einen in Art und Menge des Transportguts niedergeschlagen, das auf den Ulmer Schiffen befördert wurde. An die Stelle der einstigen Hauptfrachtgüter wie Wein, Schnecken und Webereiprodukte traten plötzlich Stahl- und Eisenfabrikate, Kaffee, Käse, eine große Palette an Färbstoffen, Solnhofener

¹ OAB 1836, S. 100.

² <https://www.univie.ac.at/donauhandel/>.

Platten, Asphalt und nicht zuletzt die Eisenbahnschienen, die der Ulmer Donauschiffahrt schließlich den Garaus machten. Auch lebende Ware wurde befördert: Vieh, das etwa aus der Schweiz nach Ulm getrieben wurde, um per Schiff nach Wien und von dort nach Ungarn geliefert zu werden.

Die Personenbeförderung spielte ebenfalls noch eine nicht unwesentliche Rolle, bis die Eisenbahn diese Klientel weitestgehend, wenn nicht vollständig, abzog. Doch bevor das Schienennetz so weit entwickelt war, fuhren auch noch zahlreiche Auswanderer auf den Ulmer Schiffen donauabwärts.

Der zunehmende Warenverkehr, der nicht von Ulm ausging, sondern vom Landweg über Ulm auf die Donau floss, benötigte Schiffe, die sich im Lauf des Jahrhunderts der Bedürfnislage anpassten. Diese Entwicklung lässt sich anhand der vorhandenen Quellen recht gut nachvollziehen. Deren Auswertung hat zu der überraschenden Erkenntnis geführt, dass 1896, im letzten Jahr der Ulmer Donauschiffahrt, fünf Schiffe mit der höchsten jemals erreichten und schier unglaublichen Tragfähigkeit von 440 t hergestellt worden waren.³

Was die Schopperplätze betrifft, auf denen die Zillen gebaut wurden, verraten die Archivalien, dass die nicht nur am Neu-Ulmer Ufer zu suchen sind, sondern dass auch am Ulmer Ufer Schiffbauplätze lagen. Wenig bekannt ist auch, dass selbst am Schwal auf der Neu-Ulmer Insel Schopper ihr Handwerk betrieben.

Das 19. Jahrhundert war das Jahrhundert der Fluss-Begradigung. Die war, um beim Ulmer Beispiel zu bleiben, Voraussetzung für den Bau größerer Schiffe und wurde für die Strecke von Ulm bis Wien 1867 vollendet. Allerdings erreichte das Flussbett auch dadurch nicht die Tiefe, die nötig gewesen wäre, um einen geregelten Dampfschiffahrtsverkehr bis nach Ulm zu erreichen. Diesbezügliche Versuche gab es, auch von Seiten des Ulmer Handelsstandes. Dabei waren die Ulmer Schifflleute eingebunden, obwohl sie diesem Vorhaben von vornherein skeptisch gegenüberstanden und sein Scheitern prophezeiten – womit sie recht behielten. Die Dampfschiffahrtspläne weckten das Bedürfnis nach einem geeigneten Hafen am Ulmer Ufer und provozierten eine langanhaltende, leidenschaftliche Diskussion, wo der am besten liegen sollte – ein längst vergessenes Kapitel der Ulmer Stadtgeschichte.

Gründlich vergessen ist auch das Projekt, mit dem es die Ulmer Schiffbauer in die Presse des ganzen deutschen Reichs, der gesamten Donaumonarchie und

³ Die Ulmer Donauschiffahrt endete faktisch mit dem Tod ihres letzten Betreibers, Erhard Hailbronner, der am 29. Dez. 1896 starb. Deshalb darf man jenes Jahr als das letzte dieses Gewerbes betrachten; es ist auch das letzte, in dem die Ulmer Donauschiffahrt in den Jahresberichten der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg erscheint. Denen zufolge haben 1896 zehn Schiffe Ulm verlassen, davon fünf mit einer Tragfähigkeit von 440 t, zwei bewältigten 200 t, zwei 150 t und eine 100 t; vgl. Jb. HGK-Württ. 1896 (1897), S. 181. Die letzte Fuhre legte zwar am 27. April 1897 ab, blieb aber die einzige jenes Jahres und ist auch in den Gewerbestatistiken nicht mehr erwähnt.

selbst in amerikanische Gazetten geschafft haben: die Ulmer Wohnungsschiffe für die Wiener Weltausstellung 1873. Der Grund dieser partiellen Amnesie ist, dass dieses Unternehmen in einer Pleite endete, für welche die Ulmer Schiffer allerdings nichts konnten: Sie folgte aus der Pleite der gesamten Weltausstellung. Umso notwendiger ist es, dieses im Grunde pfiifige und äußerst soziale Vorhaben wieder in Erinnerung zu rufen.

Schließlich galt es noch, ein Rätsel zu lösen: Was ist aus dem früheren Ulmer Schifferverein, dem Nachfolger der Schifferzunft, geworden? Der Überlieferung zufolge ist er 1865 eingegangen, ist aber bis zur Jahrhundertwende weiterhin in allen möglichen Archivalien präsent. Mit dem Versuch, dieses Rätsel zu lösen, beginnen die folgenden Untersuchungen der Ulmer Donauschiffahrt des 19. Jahrhunderts, die nicht stattgefunden hätte ohne den Schifferverein, den Berufsverband, der einem Gewerbe unter knallharten Bedingungen das Überleben sicherte. Er hatte sich nicht nur mit wechselnden Wasserständen und anderen naturbedingten Risiken herumzuschlagen, sondern auch mit wirtschaftlichen.

An allererster Stelle aber steht der Artikel ‚Blüte und Ende der Ulmer Donau Schiffahrt‘, der 1908 im Ulmer Tagblatt veröffentlicht wurde. Darin hat der Schiffmeister Jakob Käßbohrer das Thema umfassend dargestellt. Dieser Bericht dient als Leitfaden der anschließenden Ausführungen. Sie werden eingeleitet mit Zitaten aus dem Bericht, die mit dem Autoren-Kürzel *J. K.* (Jakob Käßbohrer) gekennzeichnet sind.

Diese Arbeit ist freilich nicht der erste Anlauf zu einer Erforschung der Ulmer Donauschiffahrt im 19. Jahrhundert. Wesentliches hat bereits die Schiffsarchäologin und Volkskundlerin Jenny Sarrazin beigetragen. Ihr ursprüngliches Interesse hatte dem traditionellen Holzschiffbau im Gebiet der deutschen Donau gegolten, den sie im Auftrag des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven zusammen mit André van Holk erforscht hat. Doch schon in dem daraus entstandenen Buch ‚Schopper und Zillen‘ hat sie sich in die Geschichte und Tradition der Ulmer Donauschiffahrt vertieft und diesem Thema zwei weitere Beiträge im ‚Deutschen Schiffahrtsarchiv‘, der Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseums, gewidmet.⁴

Als sich in Ulm zum hundertsten Mal der Tag jährte, an dem das letzte gewerbliche Transportschiff ablegte, veranstaltete das Ulmer Museum eine Ausstellung zur ulmischen Donauschiffahrt, an der Jenny Sarrazin maßgeblich mitwirkte und dazu im von ihr konzipierten Begleitband ‚Schopper Schiffer Donaufischer‘

⁴ SARRAZIN/HOLK, Schopper und Zillen; SARRAZIN, Schiffahrt und Fischfang; SARRAZIN, Schiffahrt im 19. Jahrhundert.

weitere wichtige Beiträge zu diesem Thema veröffentlichte.⁵ Damit lag das erste wissenschaftlich fundierte Druckwerk vor, das ausschließlich die ulmische Donauschiffahrt zum Thema hatte, welche freilich auch in den Gesamtdarstellungen der Donauschiffahrt wie der von Neweklowsky und Kurt Schaefer eine Rolle spielt, aber eben nicht die zentrale.⁶

Weitere wertvolle Beiträge verdanken wir Peter Schaller, der in seiner Dissertation über die Industrialisierung der Stadt Ulm den Blick auf einen für das Thema wichtigen Quellenbestand, die Berichte der Handels- und Gewerbekammern, eröffnet hat.⁷ Wichtig ist das Kapitel über die Ulmer Schifferzunft von Wolfgang Merkle, das allerdings um 1820 endet.⁸ Hohe Sachkenntnis beweist auch der Aufsatz von Willi Zimmermann über die Ulmer Donauschiffahrt, der aber leider keine Quellen nennt.⁹ Der vermutlich liebenswerteste Beitrag, der je zu diesem Thema geschrieben worden ist und sein wird, ist ‚Ein Leben mit der Donau‘ von Liese Hailbronner, der Frau des letzten Ulmer Zillenbauers Eugen Hailbronner.¹⁰ Darin hat sie persönliches Erleben und Erfahren mit den Ergebnissen ihrer Forschungen gepaart.

fff oder ff?

Ein Wort noch zur *Schiffahrt*. Die schreibt sich seit der jüngsten Rechtschreibereform mit *fff* anstatt mit *ff*, wie dies bis dahin seit mutmaßlich 1876 der Fall war. Zuvor scheinen die drei *f* üblich gewesen zu sein. So verweist das Grammatisch-Kritische Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart (Ausgabe letzter Hand, Leipzig 1793–1801) von Johann Christoph Adelung unter dem Stichwort *Schiffahrt auf Schiffahrt*, um das Thema dort abzuhandeln. Auch das 1852 begonnene Deutsche Wörterbuch der Brüder Grimm schreibt im neunten Band (1899) *Schiffahrt* mit drei *f*.

Langer Rede kurzer Sinn: Da sich diese Arbeit um die Schiffahrt dreht, erscheint das Wort unablässig. Da sich diese Arbeit aber teils aus Quellen speist, da man Schiffahrt noch mit *ff* schrieb und teils aus noch älteren, da wiederum *fff*

⁵ SARRAZIN/PETERSHAGEN, Schopper, Schiffer, Donaufischer.

⁶ NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei; SCHAEFER, Architectura Navalis Danubiana; DERS., Historische Schiffe in Wien; DERS., Nassern, Tschaiken, Canonierbarquen.

⁷ SCHALLER, Industrialisierung.

⁸ MERKLE, Gewerbe.

⁹ ZIMMERMANN, Ulmer Donauschiffahrt.

¹⁰ HAILBRONNER, Leben.

üblich war sowie neueren, worin *fff* erneut die Regel ist, gibt es diesbezüglich ein erhebliches Durcheinander, was aber nicht auf Schlamperei, sondern auf korrekte Wiedergabe der Originale zurückzuführen ist.

Dank

Am Zustandekommen dieser Arbeit haben viele mitgewirkt. Da ist zunächst das Team des Stadtarchivs Ulm und dessen Leiter Michael Wettengel, dem auch dafür zu danken ist, dass dieser Band in der Reihe Dokumentation des Stadtarchivs erscheinen darf. Für die Knochenarbeit des Korrigierens danke ich Gudrun Litz und Michael Wettengel. Wer jemals anderer Leute Manuskripte bearbeiten musste, weiß, wie viel Frust damit verbunden ist.

Bei der Recherche, die überwiegend im Stadtarchiv erfolgte, war, wie immer, Matthias Grotz eine enorme Hilfe. Entsprechendes gilt, was die Beschaffung und Bearbeitung des Bildmaterials betrifft, für Nadja Wollinsky und Thilo Endres. Diana Mühlhausen, Katharina Hilzendecker und Monika Gunst haben dafür gesorgt, dass stets alles Benötigte zur Stelle war. Und wo Material aus der Stadtbibliothek gefragt war, halfen Alexander Rosenstock und Anton Keller postwendend weiter. Das Bildmaterial aus dem Museum verdanken wir Eva Leistenschneider und Esther Siegmund. Larissa Ramscheid und Lora Brehm boten mir den Einblick ins Zeitungsarchiv des Stadtarchivs Neu-Ulm. Einsicht in eine Reihe sehr wichtiger Jahresberichte der Handels- und Gewerkekammern in Württemberg, die in Ulm nicht mehr vorhanden sind, haben mir Senta Herkle und Moritz Beching (Stuttgart) ermöglicht.

Weitere wertvolle Unterlagen zum Thema Donauschiffahrt befinden sich im Besitz des Ulmer Schiffervereins (USV), dessen Vorsitzende Susanne Grimmeiß den Zugang dazu gewährte und dessen Vereinshistoriker Fritz Eckhardt half, sich darin zurechtzufinden. Er war auch bereit, das Buch vor seinem Erscheinen gegenzulesen und hat noch einige wertvolle Hinweise geliefert. Dieter Hailbronner, ebenfalls vom USV, hat mir erlaubt, das umfangreiche Privatarchiv seiner Tante Liese Hailbronner zu sichten, das zum großen Teil aus dem Besitz von Erhard Hailbronner stammt, und er war sofort bereit, es dem Stadtarchiv zu überlassen, wo es nun unter H Hailbronner, Liese der Forschung zugänglich ist. Dafür ebenfalls größten Dank!

Am besten mit dem Thema Ulmer Donauschiffahrt vertraut ist zweifellos Jenny Sarrazin. Es lag daher nahe, sie zu bitten, das vorliegende Werk vor Erscheinen zu prüfen, was sie sofort und gründlich getan hat. Auch sie konnte noch mit fundierten Hinweisen einige Fehler vermeiden. Vielen Dank daher nach Cuxhaven!

Schließlich galt es, all die Texte, Tabellen und Illustrationen in eine ansprechende Form zu bringen. Dieses Problem haben die Herren Florian Kratzer und Stefan Schmid der Werbe- und Internetagentur webvisio mediadesign hervorragend gelöst. Doch alle Mühen sind vergebens, wenn das Geld fehlt, ihre Ergebnisse zu veröffentlichen. Zu danken ist daher allen Spendern, die das Erscheinen dieser Arbeit überhaupt erst möglich gemacht haben.

Jakob Käßbohrers Bericht über die Ulmer Donauschiffahrt

Unter der Überschrift ‚Blüte und Ende der Ulmer Donauschiffahrt‘ erschien im Ulmer Tagblatt vom 11. Februar 1908 ein äußerst ausführlicher Bericht, gezeichnet mit J. K. Außer dem, was der Titel verspricht, beschreibt der Autor auch die Blüte- und Endzeit des ursprünglichen Ulmer Schiffervereins. Hinter dem Kürzel J. K. verbirgt sich Jakob Käßbohrer (1832–1911), der sich gleich eingangs als *letzgeprüfter Meister der Ulmer Schifferzunft* ausweist (Abb. 1).¹¹ Im Alter von 30 Jahren war er am 12. Dezember 1862 als Jungmeister in den Schifferverein aufgenommen worden.¹²



01 | Jakob Käßbohrer, letzgeprüfter Meister der Ulmer Schifferzunft (Museum Ulm).

Sein Bericht ist eine wesentliche Quelle zur ulmischen Donauschiffahrt im 19. Jahrhundert, deren wechselhaften Verlauf, ihre Akteure, deren Organisation und Arbeitsweise er anschaulich und detailreich schildert. Nun ist es nicht die Aufgabe eines Zeitungsberichts, für jene, die es noch genauer oder ganz genau wissen wollen, den „Faktencheck“ hinzuzufügen, zumal wenn der Artikel ohnehin schon so lang ist wie der des Jakob Käßbohrer. Der konnte überdies bei seiner Leserschaft Grundkenntnisse voraussetzen, die heute, über ein Jahrhundert danach, verloren gegangen sind.

¹¹ UTb vom 11. Feb. 1908, S. 311f. Zu Jakob Käßbohrer vgl. SARRAZIN, *Frachtschiffe*, S. 23; DIES., *Ulmer Schiffahrt*, S. 30; DIES., *Niedergang*, S. 51.

¹² Das Aufnahmedatum 12. Dez. 1862 geht hervor aus einer entsprechenden Bestätigung vom 25. Jan. 1864; USV-Archiv.

Insofern bedarf sein Bericht heute in manchen Punkten einer Erläuterung, was zu einem Teil in Form von Fußnoten geschieht. Doch bietet er überdies Gelegenheit, manche Inhalte zu vertiefen und mit den Quellen zu unterlegen, die sie bestätigen oder mitunter modifizieren. Dies wird im Anschluss an Kässbohrers Bericht in weiteren Kapiteln erfolgen.

Blüte und Ende der Ulmer Donauschiffahrt.¹³

Durch die Aufnahme eines Ulmer Frachtschiffes in die Bemalung der Südseite des Rathauses¹⁴ ist der einst so bedeutenden, nun untergegangenen Ulmer Donauschiffahrt ein bleibendes Erinnerungszeichen gegeben worden.

Der Einsender dieses, als letztgeprüfter Meister der Ulmer Schifferzunft, möchte diesem Erinnerungszeichen einige Erinnerungszeilen widmen und hofft damit, das Interesse der Leser zu erwecken.

Die Ulmer Schifferzunft bestand im 17. und 18. Jahrhundert aus 40 Schiffmeistern.¹⁵ Diese Meister wählten zur Leitung der Geschäfte aus ihrer Mitte je auf drei Jahre: drei Vorsteher,¹⁶ drei Kontrolleure, acht Ausschussmitglieder und drei Lotsen oder Naufahrer zur Leitung der Schiffe bis Regensburg.¹⁷ Bei wichtigen

¹³ UTb vom 11. Feb. 1908, S. 311f. Orthographie und Zeichensetzung entsprechen der heutigen Rechtschreibung.

¹⁴ Am 17. Dez. 1906 präsentierte der Münchner Historienmaler Professor Josef Widmann der Bauabteilung des Ulmer Gemeinderats seine Vorschläge zur Bemalung der Südfassade des Rathauses. *Als Symbol des Handels wird das Ulmer Schiff, genannt Schachtel, im Giebfeld vorgeschlagen, was zweifellos origineller und passender als das Segelschiff ist*, so vermerkt das Protokoll dieser Sitzung; StadtA Ulm, B 024/1 Nr. 4. Im Jahr darauf übertrug der Münchner Maler Karl Throll Widmanns Entwurf auf die Rathausfassade.

¹⁵ Zur Zahl der Meister vgl. Kapitel *Schiffmeister, Jungmeister, Knechte*, S. 41–46.

¹⁶ Wegen rückläufiger Gütertransporte beschloss die Mitgliederversammlung anlässlich der Vorstandswahl am 14. Feb. 1862 mit 29 gegen 11 Stimmen, die Zahl der Vorstände von drei auf zwei zu reduzieren. Die meisten Stimmen erhielt Michael Scheiffle, der jedoch fünf Wochen danach gestorben ist; StadtA Ulm, A [7850], S. 500, § 71.

¹⁷ Die *Naufahrt* war die Fahrt donauabwärts respektive *nauwärts*. Das Wort *nau* geht zurück auf das mittelhochdeutsche *in ouwe* (*ouwe* = Strömung), also in der Strömung, vgl. LEXER, Handwörterbuch, Bd. 2, Sp. 192. Sie konnte beschleunigt werden mit den beiden *Nauzügen*, das waren seitlich angebrachte Ruder; vgl. FISCHER, Lebensader, S. 12. Die flussaufwärts fahrenden Schiffe, genauer gesagt: das *Hauptschiff* eines Schiffszuges aus Bayern hießen *Hohenauscliffe*, *Ho(c)henauer* oder *Hanauer* (OAB 1897, Bd. II, S. 190), bzw. *Bayerscliffe*. Das mittelhochdeutsche Verb *höchenouwen* bedeutete Schiffe mittels vorgespannter Pferde stromaufwärts führen, vgl. LEXER, Handwörterbuch, Bd. 1, Sp. 1313, und ist abzuleiten von *ouwen* (stromabwärts treiben, dem Strome nachschwimmen, LEXER, Handwörterbuch, Bd. 2, Sp. 193). Daneben existiert das Wort *Nau* für ein kleines Schiff (*nāwe* = kleines Schiff, Fährschiff, ebd., Bd. 2, Sp. 42), das mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf lateinisch *navis* zurückgeht. Es hat aber nichts mit oben erörtertem *nauwärts* zu tun, was man sonst mit *schiffwärts* übersetzen müsste, was wenig Sinn ergibt. Die Kompetenz der *Naufahrer* war unverzichtbar wegen des komplizierten Laufs der Donau, der sich vor ihrer Regulierung im 19. Jahrhundert beständig änderte. Vor allem die Strecke bis Lauingen war durch zahlreiche Schlingen gekennzeichnet. Dazu berichtet das JvufD 1792: *Um alle Sorgfalt zu gebrauchen, nehmen sie [die Schiffmeister] jedesmal einen Knecht bis Neustadt mit, den man den Färker heißt, welcher die Fahrt wöchentlich einmal macht, und von da zurückkehrt, mithin den neu abgehenden Schiffern den gegenwärtigen Lauf, und die geschehenen Veränderungen des Wassers bestimmt angeben kann*. Den Kampf gegen

Angelegenheiten wurde von diesen die ganze Zunft berufen, Einladung zum Handwerk genannt.

Die Schiffsmeister zimmerten ihre Schiffe selbst auf 29 Schiffsbauplätzen, den so genannten Schopperplätzen,¹⁸ wovon die meisten auf dem rechten, jetzt bayerischen Ufer der Donau lagen. Die fertigen Schiffe wurden nach einem durch das Los bestimmten Range, dem sogenannten Ranglos, von der Zunft um festgesetzte Preise übernommen. Die Schiffe wurden sodann im Schwal¹⁹ mit den der Zunft zur Beförderung übergebenen Gütern beladen und von den Schiffmeistern, abwechselnd nach dem Ranglos, nach Wien etc. geführt, wobei der Reinertrag der Fahrt dem oder den betreffenden Meistern gehörte.

Die Meisterprüfung durfte nicht vor dem 30. Lebensjahr gemacht werden. Durch Ablegung der Prüfung wurde man zunächst sogenannter Jungmeister und konnte erst dann als wirklicher Meister in den Rang aufgenommen werden, wenn ein älterer Meister gestorben war. Darauf musste man oft lange warten, weshalb anno 1850 die Zunft beschloss, die jungen Meister mit 36 Jahren in den Meisterrang aufzunehmen.²⁰

Die Meisterprüfung bestand aus folgenden Teilen:²¹

1. Kaufmännisch Rechnen und Schreiben,
2. Legen eines Schiffbodens zu einem großen Schiff auf einem von dem Vorsteher bezeichneten Schiffsbauplatz mit richtiger Verbindung, Einzeichnung des Kranzes und der Kipfen oder Leisten,
3. Fahrmäßige Ausrüstung eines großen Schiffes mit ganzer Bedachung, Kajüte, Brücke, Studeln²² sowie mit sechs Stück selbst gehauenen 50 bis 60 Fuß²³ [14,32 bis 17,18 m] langen Rudern,
4. Führen eines mit Gütern beladenen kleineren Schiffes oder Floßes nach Günzburg unter Beigabe von einem oder zwei Knechten.

Die Fahrt begleiteten zwei Schaumeister und ein Stadtrat in einem kleinen Kahn. Der Meisterbrief wurde vom königlichen Oberamt ausgestellt.

Im 18. und im Anfang des 19. Jahrhunderts war der Gütertransport nicht so groß

den sich ständig verändernden Lauf schildert Schiffmeister Samuel MOLFENTER anschaulich in seinem Bericht *Die Fahrt des Dampfbootes „Ludwig“ auf der Donau im Jahre 1839/40* in der UBChr 3, S. 401.

¹⁸ Schopper = Schiffbauer. Zu den Schopperplätzen vgl. Kapitel *Die Schopper und die Schopperplätze*, S. 47–57.

¹⁹ Zum Schwal vgl. Kapitel *Die Anlande: Der Schwal*, S. 58–63.

²⁰ Zur Aufnahme in die Meisterschaft vgl. Kapitel *Schiffmeister, Jungmeister, Knechte*, S. 41–46.

²¹ Die Anforderungen der Meisterprüfung in den letzten Jahren der Fischerzunft sind definiert in den Neuen Statuten vom 22. Feb. 1819; StadtA Ulm, A [7855], S. 26.

²² Die oder der *Studel*: Säule, Pfeiler, Pfosten; DWb 20, Sp. 258. Im JvufD 1792, S. 960, ist irrtümlich von *Rudel* die Rede, wird aber richtig erklärt: *welches die perpendicularstehende Pfähle sind, an denen die Ruder befestigt werden, was zu einem ausgerüsteten Schiffe gehört*. Laut Liese HAILBRONNER, *Leben*, S. 94, war die *Studel* in Ulm ein Femininum.

²³ Nach der württembergischen Maßordnung von 1806 misst 1 Fuß (= 10 Zoll) 28,64 cm.

wie später, die Schiffe wurden deshalb noch etwas kleiner gehalten. Dieselben hatten eine Länge von 60 Fuß [17,18 m], eine Breite von 11 Fuß [3,15 m], eine Tiefe von 3 Fuß [0,86 m], und waren an beiden Enden zugespitzt.²⁴ Sie dienten sowohl dem Güterverkehr als auch insbesondere der Personenbeförderung und waren für letzteren Zweck sauber eingerichtet.

Der Fahrpreis für Personen nach Wien schwankte je nach Stand von 5 bis 20 Gulden.

Vom Handwerksbursch bis zum Fürsten mit großem Gefolge wurde dieses bequeme und rasche Beförderungsmittel benutzt.

So fuhr nach einer dem Zunftpokal, dem so genannten Willkomm, angehängten Denkmünze am 19. Oktober 1745 die Kaiserin Maria Theresia von Österreich mit Gefolge auf 31 Schiffen von Ulm nach Wien und kam am 21. Oktober dort wohlbehalten an.²⁵

Anfangs der 1840er Jahre wurde der Güterverkehr immer stärker, die Schiffe wurden deshalb größer, insbesondere länger, breiter und auch etwas tiefer gebaut und waren hinten breit gelassen, wodurch sie bedeutend tragfähiger wurden.

Die Ulmer Schiffe waren, obgleich sie nur zur Talfahrt bestimmt waren, gut gebaut und genossen unter den Donauschiffen einen guten Ruf.

Niemals haben die Ulmer Schiffsleute ihre Schiffe mit dem so oft gehörten Namen Ulmer Schachtel benannt, sondern diese spottweise Benennung stets zurückgewiesen.²⁶ Die gewöhnliche Benennung war Wienerzille, in Österreich Schwabenplätte und in Verbindung mit der Fahrt selbst Ordinäre genannt. Letztere Bezeichnung rührte daher, dass nach Vereinbarung mit dem Ulmer Handelsstand mindestens alle acht Tage ein Schiff von Ulm abzufahren hatte.

Dem Hauptschiff mussten bei kleinem Wasserstand eines oder zwei kleinere Lichterschiffe beigegeben werden, da das Hauptschiff nicht voll beladen werden konnte.²⁷ Die kleinen Schiffe wurden Spitzzillen, das kleinste auch Schnellpost genannt. In Regensburg, von wo ab die nötige Wassertiefe vorhanden war, wurde sodann die Fracht der kleinen Schiffe auf das Hauptschiff verladen und die erst genannten Schiffe an Regensburger Schiffmeister, allerdings mit ziemlichem Verlust, verkauft.

Die Besatzung bestand von Ulm ab, da die Donau sehr viele kurze Ränke und enge Brücken hatte und das Flussbett sehr unsauber war, aus 8 bis 9 Mann beim großen Schiff und aus 3 bis 4 Mann bei den kleinen Schiffen. Von der Besatzung

²⁴ Zu den Schiffsgrößen vgl. Kapitel *Die Schiffsgrößen und -klassen*, S. 64–89.

²⁵ PETERSHAGEN, „Würbel“, S. 37.

²⁶ PETERSHAGEN, Vom Schimpf- zum Markennamen, S. 26f.

²⁷ Im Ulmer Schifferverein wurden diese Lichterschiffe als *Schifftzillen* bezeichnet. Vgl. SARRAZIN, *Ulmer Schifffahrt* (1997), S. 29–42; SARRAZIN/HOLK, *Schopper und Zillen*, S. 148f.

kehrten in Donauwörth 2 Mann, in Neustadt 4 Mann und in Regensburg 2 Mann zurück, so dass für das große Schiff mit der ganzen Ladung 4 Mann übrig blieben.²⁸ Diesen gesellten sich von Regensburg ab noch je ein Lotse hinzu, welche wechselten in Vilshofen, Passau, Engelhartzell, Aschach, Linz, Wien. Bis Regensburg wurden die Schiffe von einem Lotsen oder Nauführer der Zunft geleitet. Bei jeder Ordinäre musste wenigstens ein geprüfter Meister mitfahren, bei 700 Zentnern 2 Meister, über 1000 Zentnern 3 Meister. Diese Meister teilten nach Rückkehr den Überschuss unter sich.

Wenn ein Meister, an dem die Reise war, nicht mitfahren konnte, so durfte er einen Knecht oder Jungmeister stellen. Dieser aber hatte nur Anspruch auf Wienerlohn, welcher vom Meister bezahlt werden musste, wogegen letzterer den Überschuss bekam.

In Herbstzeiten wurde bei kleinem Wasserstand stets eine Zulage von 6 Kreuzern per Zentner von den Spediteuren bewilligt, weil die Fahrt oft lange dauerte.

Bei mittlerem Wasserstand konnte man, wenn kein Zwischenfall sich ereignete, erreichen: Regensburg in 3 Tagen, Passau in 5 Tagen, Linz in 7 Tagen, Wien in 10 bis 11 Tagen.

Vom 25. November ab erhielten die so genannten Jungmeister, welche noch nicht im Ranglos liefen, für sich, solange der Fluss vom Eis offen war, noch einige Ordinären. Häufig kam es aber vor, dass frühzeitig Grundeis sich bildete und man zur Not noch eine Station erzwingen konnte, wo die Güter ausgeladen und der Weiterbeförderung per Achse übergeben werden mussten.

Die Frachtgüter wurden für Unglücksfälle versichert, und zwar, soweit sie nicht schon vorher in auswärtigen Assekuranzen waren, bei einer Aktiengesellschaft, deren Hauptaktionäre die Mitglieder des Ulmer Handelstands und der Schifferzunft waren.

Die Hauptschiffe verkaufte man in Wien an Holzhändler, mit denen jedes Frühjahr bei der ersten Ordinäre ein Vertrag für das Jahr abgeschlossen wurde.²⁹

Der Verlust an dem Wert der Schiffe war ein bedeutender. So kostete in den 1850er Jahren in Ulm ohne Bedachung, welche letztere erst vor der Ladung im Schwal angebracht wurde, ein großes Schiff 210 Gulden, ein mittleres 150 Gulden, ein kleines 88 Gulden.

Erlöst wurde in Wien für ein großes Schiff mit einem drei Bretter langen Dache 95 Gulden, mit einem zwei Bretter langen Dache 85 Gulden, für ein mittleres 65 Gulden.³⁰

²⁸ Dann hätten die großen Schiffe allerdings mit 12 Mann besetzt sein müssen.

²⁹ Zum Schicksal der Schiffe am Fahrtziel vgl. Kapitel *Einmalfahrzeuge*, S. 119–121.

³⁰ In einer Rechtfertigung des USV gegen die Vorwürfe des *Ausschlusses der Konkurrenz* (um 1831/32?) heißt

Die Heimreise der Schiffsleute war eine zeitraubende und beschwerliche. Auf so genannten Zeiselwagen, langen Wagen mit Leintuch oder Bast bedeckt, musste man 4 Tage und 4 Nächte fahren bis München. In der Mitte der Wagen wurden die Seile und Koffer gelegt, als Kopfunterlage dienend. Vornen und hinten lagen je 4 Mann auf Stroh. Alle 6 bis 8 Stunden wurde umgespannt und häufig musste für die Weiterfahrt frisch akkordiert werden. Von München bis Ulm ging es per Stellwagen oder Extrakutsche. Die Rückfahrt kostete 30 bis 35 Gulden.

Die Reise von Regensburg nach Ulm wurde meist zu Fuß in 3 Tagen gemacht. Mitte der 40er Jahre gestaltete sich die Reise von Wien herauf bequemer, da man im Sommer von dieser Zeit an mit dem Dampfboot von Wien bis Donauwörth fahren konnte. Es war dies insbesondere für uns Schiffsleute stets eine interessante und angenehme Fahrt, die allerdings 5 Tage dauerte, von Donauwörth brauchten wir noch einen Tag mit der Achse nach Ulm.

Was den Umfang und den Fracht-Ertrag der Schifffahrt anbelangt, so gibt die nachfolgende Tabelle ein Bild über den Verkehr von 1848 bis zur Auflösung der Zunft im Jahr 1865.³¹

Jahr	Summe der Schiffe	Ladung Zentner	Ganze Fracht fl.	Durchschnitt per Zentner	
				fl.	kr.
1848	73	35 577	38 541	1	15
1849	68	32 433	40 876	1	13
1850	97	48 418	58 935	1	13¼
1851	102	54 298	64 892	1	8
1852	132	79 145	86 737	1	5¾
1853	181	108 932	111 696	0	57
1854	136	96 784	91 864	0	57½
1855	117	95 545	91 690	0	52
1856	186	127 124	111 453	0	52½
1857	119	90 931	81 406	0	55
1858	124	97 770	92 945	0	53½
1859	115	101 055	78 628	0	47
1860	98	96 268 ³²	68 455	0	49¾

es, daß sie [die Schiffsleute] aus ihrem Schiffe, welches in Ulm die nicht unbedeutende Summe von f 240.– kostet, in Wien wo sie es verkaufen müssen, nicht mehr als f 60.– lösen, folglich einen Schaden von f 180.– daran erleiden; StadtA Ulm, A [7859/2].

³¹ Die Summen sind falsch. Sie entsprechen nicht den in der Tabelle genannten Werten. Diese zu addieren, ist insofern unnötig, als auch einige dieser Werte von denen des Protokollbuchs des Schifffervereins (StadtA Ulm, A [7850]) abweichen.

³² Zahlendreher: im Protokollbuch 96 286 Zentner; StadtA Ulm, A [7850], S. 559.

Jahr	Summe der Schiffe	Ladung Zentner	Ganze Fracht fl.	Durchschnitt per Zentner	
1861	117	63 694 ³³	45 971	0	46¾
1862	67	47 781	32 648	0	42½
1863	77	40 207 ³⁴	27 264	0	40
1864	37	21 073	12 567	0	36
	27	14 228	8 287	0	35
	1843 ³⁵	1 251 272 ³⁶	1 160 809		

Die Tabelle zeigt, dass die Masse der beförderten Güter sich zuerst bedeutend steigerte, nachdem die Eisenbahnen aufkamen, aber durch Fortschreiten des Eisenbahnbaues bedeutend zurückging.

Die Frachtsätze mussten, um der Konkurrenz der Eisenbahnen zu begegnen, von Jahr zu Jahr ermäßigt werden und betragen im Jahr 1865 nicht mehr ein Drittel derjenigen im Jahr 1848.

Bis zum Jahre 1855, wo die Donau durch Regierungsbeschluss erst ganz zollfrei wurde, mussten für die Frachtgüter Stadtzölle bezahlt werden in Lauingen, Donauwörth, Ingolstadt, per Zentner 6 Kreuzer, in Dillingen per Koll³⁷ 6 Kreuzer, also hier für eine kleine Kiste so viel wie für einen Dampfkessel.

Da die Schifffahrt, zumal während der oft langen Winter, zum Unterhalt der Schiffmeister und ihre Familien nicht ausreichte, mussten sich die Schiffsleute auch anderen Geschäften widmen, wie Fischerei, Holzhandel, Sandgeschäft, Badeanstalten, sogar Schnitzen von Ulmer Pfeifenköpfen war Nebenbeschäftigung. Diese Pfeifenköpfe wurden meistens nach Wien abgesetzt.³⁸

Es war von jeher eine schöne Sitte, dass die Schiffersfrauen bei der Abfahrt der Schiffe am sogenannten Schwal zugegen waren und nach dem Abschied ins Waisenhaus gingen, wo sie mit den Waisenkindern für glückliche Fahrt beteten und diese auch beschenkten.³⁹

³³ Zahlendreher: im Protokollbuch 63 649 Zentner; ebd.

³⁴ Übertragungsfehler: laut Protokollbuch waren es 40.217 Zentner; ebd.

³⁵ Addierfehler. Die Summe beträgt 1.873. Im Protokollbuch sind es 1.826 Schiffe, weil dort die Zahl der Schiffe für 1861 irrtümlich mit 70 statt 117 angegeben ist; ebd.

³⁶ Addierfehler: Statt 1.251.272 sind es 9 Ztr. weniger (1.251.263). Die Summe weicht nur um knapp 5 Zentner von der Summe der Jahresberichte ab (1.251.257,94 Ztr.).

³⁷ Kollo – Plural: Kollⁱ – ist eine Stückgut-Einheit, ein Packstück unabhängig von Form, Größe und Gewicht.

³⁸ Dazu SARRAZIN, Nebenerwerbe, S. 53–60 und SARRAZIN, Schifffahrt und Fischfang, S. 35–42.

³⁹ Diese Sitte geißelte der Berliner Aufklärer Friedrich NICOLAI (1733–1811) aufs Schärfste: *Die Waisenkinder haben ein Einkommen, das den größten Aberglauben zum Grunde hat. Wenn jemand in Ulm etwas wichtiges vornehmen will, z.B. wenn die Schiffer auf der Donau abfahren, [...] so geht er ins Waisenhaus und läßt die Kinder um den guten Fortgang seines Unternehmens beten. Der Waisenvater sage ein Gebet für den bezahlten Vorgang her, und die Kinder plärren es gedankenlos aus vollem Halse nach.* NICOLAI, Reise durch Deutschland, Bd. 9, S. 99.

Zur Linderung des Abschiedsschmerzes tranken dann die Frauen ein Gläschen Wein in der Zunftherberge zur Sonne.⁴⁰

Für die Witwen der Schiffsleute war dadurch gesorgt, dass bei jeder Ordinäre vor der Abfahrt 10 Gulden in die Vereinskasse und 5 Gulden in die Witwenkasse bezahlt werden mussten. Die dadurch gesammelten Mittel wurden von Zeit zu Zeit unter die Witwen verteilt. Auch war bestimmt, dass im Ranglos abwechselnd, bei jeder Ordinäre für eine Wittfrau ein Schiffsmann nach Donauwörth, ein Schiffsmann nach Neustadt mitzufahren hatte, welcher nach Rückkehr von seinem Lohn etwas an dieselbe abzutreten hatte.

Aus den Zinsen einer einmal im Jahre 1794 von Leonore Boxler, Witwe, gemachten Stiftung von 300 Gulden und der einer solchen von Barbara Mündler, geb. Rueß, konnten den bedürftigsten Wittfrauen alljährlich Unterstützungen gewährt werden. Bei diesen kärglichen Einnahmen mussten manche Witwen noch Handel mit Fischen, Sand, Blutegel etc. treiben.

Der fortwährende Bau neuer Bahnen und die Ermäßigung der Frachten, gab der Jahrhunderte alten Ulmer Donauschiffahrt ausgangs des 19. Jahrhunderts den Todesstoß.

Nach Auflösung der Zunft im Jahre 1865 beschäftigten sich noch wenige Schiffmeister mit der Güterschiffahrt, die anderen hatten sich beizeiten um andere Erwerbszweige umsehen müssen.

Die der Zunft gehörigen Gebäude auf dem Schwal wurden einer Genossenschaft von einigen Schiffmeistern überlassen, welche die Schiffahrt noch mit vieler Mühe weiter betrieben. Diesen kam die durch die Korrektion der Donau eingetretene Verbesserung des Flusslaufes zustatten.⁴¹

Die Schiffe wurden größer gebaut. Sie hatten zuletzt eine Länge von 90 bis 100 Fuß [25,77 bis 28,64 m], eine Breite von 21 Fuß [6,01 m] und eine Tiefe von 5 Fuß [1,43 m] sowie eine Tragkraft bis zu 3500 Zentnern.⁴²

Meistens gingen die Schiffe von Ulm leer, oder mit geringer Ladung ab. Erst in Stepperg,⁴³ oberhalb Neuburg wurden Sollnhofer Platten eingeladen, deren viele tausend Zentner nach Wien und Pest kamen. Auch Salz nach Comorn⁴⁴ bildete einige Jahre lang die Hauptfracht.

⁴⁰ Das Lokal befand sich in der Herdbruckergasse, Lit. A 32, später Herdbruckerstraße 26.

⁴¹ Laut NEWEKLOWSKY, Schiffahrt und Flößerei, Bd. 1, S. 55, war die Regulierung der bayerischen Donau 1867 vollendet. Eine äußerst detaillierte und daher sehr komplizierte Darstellung der einzelnen Arbeitsschritte samt Kartenmaterial bietet KERN-KERNRIED, Korrektion.

⁴² Es müsste *Doppelzentner* heißen (1 DZ = 100 kg), denn 1895 wurde eine Tragkraft von 360 t = 3.600 DZ erreicht.

⁴³ Ortsteil des Marktes Rennertshofen im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen, Regierungsbezirk Oberbayern.

⁴⁴ Komárno, ungarisch Komárom (deutsch Komorn) ist eine geteilte Stadt. Ihr historischer Kern liegt in der Slowakei, der südliche Teil in Ungarn.

Aber auch diese letzten Transportgüter hörten zuletzt auf. Die Sollnhofer Platten wurden durch den Zement verdrängt.

Zuletzt war es nur noch ein Schiffmeister, Erhardt Heilbronner,⁴⁵ der die Güterschifffahrt fortbetrieb; derselbe setzte alle seine Energie und all sein Können daran, die Schifffahrt zu erhalten.

Er kaufte das zum Schiffbau nötige Holz in dem Walde, ließ es vorteilhaft schneiden und konnte so die Schiffe billiger bauen. Eine weitere Begünstigung ergab sich durch die neuerbaute Donautalbahn von Ulm bis Regensburg.⁴⁶ Mit dieser Bahn ließ er, statt Lichterschiffe⁴⁷ mit teuren Kosten zu bauen, bei kleinerem Wasserstande einen Teil der Frachtgüter nach Donauwörth und einen Teil nach Kelheim gehen, wo sie auf das Schiff umgeladen wurden. Auch übernahm er jedes Jahr große Quantitäten Asphalt, 20 bis 30.000 Zentner, zur Beförderung von der französischen Schweiz nach Wien oder Pest.⁴⁸

Dieser Asphalt bildete die Hauptfracht von Ulm aus, derselbe durfte der Witterung ausgesetzt sein und benötigte daher keiner Bedachung, konnte also billig befördert werden. Beigegeben wurde dann der Ladung noch die eingelaufenen Stückgüter, insbesondere viele Pflüge von Herrn Gebrüder Eberhardt⁴⁹ etc.

Mit dem Tode dieses Schiffmeisters fand die einst so blühende Ulmer Donauschifffahrt ein Ende.

Zu erwähnen ist noch ein missglückter Versuch einer Ulmer Dampfschifffahrt.

Anno 1846 wurde von Ulmer Kaufleuten und Spediteuren eine Aktiengesellschaft gegründet, um auf der Donau eine Dampfschifffahrt von Ulm ab zu betreiben. Hauptaktionäre waren u. a. die Herren Stöffelin, Leube, Wieland, Wunderlich, Kiderlin, Wassermann, Doll und Dr. Adam etc.

Das Dampfschiff, sowie zwei eiserne Schleppkähne wurden hier im so genannten Elend erbaut.⁵⁰ Das Dampfschiff erhielt den Namen „Stadt Ulm“.

Der Schifferzunft wurde zur Beseitigung von Differenzen, Widerwärtigkeiten, die die Konkurrenz brachte oder bringen konnte, von der Aktiengesellschaft in einer Versammlung auf dem Museum am 8. April 1850 der Vorschlag gemacht, entweder der Gesellschaft beizutreten oder die Schleppkähne um einen gewissen Lohn mit Gütern befrachtet nach Wien zu führen, von wo dieselben wieder heraufgeschleppt werden konnten.

⁴⁵ Gemeint ist Erhard Hailbronner. Zu Christoph Erhard Hailbronner (1835–1896) vgl. SARRAZIN, Niedergang, S. 45–51.

⁴⁶ Die bayerische Donautalbahn wurde 1876 eröffnet.

⁴⁷ Die *Lichterschiffe* wurden in Ulm als *Schifftzillen* bezeichnet. Vgl. dazu Kapitel *Die Typenbezeichnungen und weitere Schiffstypen*, S. 84–89.

⁴⁸ Pest ist die eine der beiden Städte, aus denen Budapest entstand. Pest liegt am linken (östlichen) Donauufer.

⁴⁹ Die Pflugfabrik der Gebrüder Eberhardt wurde 1854 von dem Wagner Albert Eberhardt und dem Schmied Wilhelm Eberhardt begründet. 1980 wurde der Liquidationsvergleich angemeldet.

⁵⁰ Das *Elend* ist der heutige Rosengarten am Ulmer Donauufer. Vgl. den Exkurs *Hafenpläne*, S. 131f.

Die Schiffmeister aber lehnten nach reiflicher Überlegung die Anträge ab, mit der Begründung, dass sich das Unternehmen doch nicht rentieren werde und die Schiffe kein Geld zum Verlieren haben.

Es kam aber doch soweit, dass die Ulmer Schiffeleute die Bemannungen dazu stellten, so war Ehrhard Hailbronner Kapitän, Samuel Molfenter Steuermann auf dem Remorqueur, und auf den zwei Schleppkähnen fuhren ebenfalls Ulmer Schiffeleute.

Die Prophezeiung der Schiffeleute trat aber bald ein, die Donau erwies sich in ihrem oberen Teile als ungeeignet für Dampfschiffsfahrten.

Nach mehrfachen Havarien und größeren Verlusten stellte die Gesellschaft ihren Betrieb wieder ein und verkaufte ihre Schiffe an die Königlich Bayerische Donaudampfschiffahrt, das Dampfschiff erhielt den Namen „Donau“.

Nachdem auch später sogar die Königlich Bayerische Dampfschiffahrt ihren langjährigen Betrieb ganz einstellte, verkauften auch diese ihr ganzes Schiffsmaterial mit der „Donau“ an die Österreichische Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft, welche bis heute noch den Betrieb, aber bloß bis Regensburg aufrecht erhält.

In der Mitte der 1850er Jahre wurden von der Esslinger Maschinenfabrik 35 große, eiserne Schleppkähne auf dem neuen Anlandeplatz am Gänstor gebaut.⁵¹

Später, im Jahre 1869, wurde von einem Herrn Michel in Lyon ein zweites Dampfschiff, genannt „Ceres“, bei der Pionierkaserne hier gebaut, dasselbe aber hatte eine ganz eigene Bauart. Es unterschied sich von anderen Dampfern dadurch, dass die Maschine, sowie die zwei Räder weit am hinteren Teile des Schiffes sich befanden. Das Schiff war wahrscheinlich zu einem anderen Zweck als zur Schifffahrt auf der Donau bestimmt. Dieses Schiff wurde von Ulmer Schiffen bis nach Linz geführt.⁵²

Nun liegt die Donau, die früher in Ulm eine so bedeutende Rolle gespielt hatte, brach und ihre Fluten tragen keine Frachtschiffe mehr.

Wehmütig denken die wenigen noch lebenden alten Schiffmeister an die schöne vergangene Zeit der Ulmer Donauschiffahrt zurück. Möge diese Schifffahrt, wenn auch in anderer Art, bald wieder aufleben zum Segen der Stadt Ulm.

J. K.

⁵¹ Zu den Dampfschiffen und eisernen Schleppkähnen vgl. Kapitel *Die Dampf- und Schleppschiffahrt*, S. 122–144.

⁵² Zur Ulmer Dampfschiffahrt vgl. SCHALLER, *Industrialisierung*, S. 87–94; SARRAZIN, *Niedergang*, S. 45f.; SARRAZIN, *Schiffahrt im 19. Jahrhundert*, S. 15–20; KERN-KERNRIED, *Korrektion*, S. 166–170; ZIMMERMANN, *Ulmer Donauschiffahrt*, S. 57–61; MOLFENTER, „Ludwig“, S. 401f.; NEWKLOWSKY, *Schiffahrt und Flößerei*, Bd. 1, S. 56–60.

Die Ulmer Schiffler: Von der Zunft zum Verein

Bevor im Folgenden, dem Bericht Jakob Käßbohrers folgend, dessen Angaben zur Ulmer Donauschiffahrt im 19. Jahrhundert vertieft und ergänzt werden, sei die Organisation vorgestellt, die dieses Gewerbe betrieben und zäh gegen die Konkurrenz auf Schiene und Straße verteidigt hat: der Ulmer Schifferverein. In Jakob Käßbohrers Ausführungen spielt er allerdings kaum eine Rolle. Er ist ein Produkt des 19. Jahrhunderts, genauer gesagt, der Neuordnung der Gewerbe.

Am 22. April 1828 erlosch die jahrhundertealte Zunft der Ulmer Fischer, die schon im Großen Schwörbrief⁵³ von 1397 erwähnt ist. Sie hatte auch das Transportwesen auf der Donau betrieben, zunächst mit Flößen und seit 1570 mit Schiffen, weshalb sie später *Schifferzunft* hieß. Nach ihrer Auflösung trat der *Ulmer Schifferverein (USV)* als Berufsverband an ihre Stelle. Doch der starb mit der gewerblichen Ulmer Donauschiffahrt, die 1897 endete. Zwar erstand er 1922 wieder – aber mit veränderter Zielsetzung: als Verein zur Traditions- und Brauchpflege.⁵⁴

Die Schifferzunft: So war im ‚Ulmischen Intelligenzblatt‘ (UIB) vom 14. Februar 1828 die alljährlich veröffentlichte *Schiffahrts-Ankündigung* unterschrieben, die den Beginn der lokalen Schiffahrts-Saison bekanntgab (Abb. 2).

Ungewöhnlich ist die entsprechende Anzeige des folgenden Jahres: Im Intelligenzblatt vom 5. März 1829 bleibt sie als einzige Annonce auf der Seite ohne Unterzeichner (Abb. 3).

Vergleichsweise wortreich ist hingegen die *Ankündigung der Schiffahrt nach Wien* vom 11. März 1830 unterschrieben: *Der Vorstand des Schiffer-Vereins Johannes Molfenter*⁵⁵ (Abb. 4).

Aus der *Schifferzunft* vom Februar 1828 war 1830 der *Schiffer-Verein* geworden. Wie das?

⁵³ Ulms Stadtverfassung von 1397 bis 1548, vgl. PETERSHAGEN, Schwörpflicht, S. 39–43.

⁵⁴ Offiziell gegründet wurde er allerdings erst im Jahr 1925; StadtA Ulm, B 123/131 Nr. 1.

⁵⁵ UIB vom 14. Feb. 1828, S. 53; 5. März 1829, S. 80; 11. März 1830, S. 86.

Die Allgemeine Gewerbeordnung von 1828

Ein paar Wochen, nachdem die *Schifferzunft* im Februar 1828 ihre Bekanntmachung ins Blatt gerückt hatte, verfügte Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Württemberg, am 22. April in Artikel 1 des Zusatz-Gesetzes zu der Allgemeinen Gewerbe-Ordnung:

*Die Zünftigkeit der Bierbrauer, Schäfer, Fischer, Schiffer, Getreidemüller, Siebmacher, Kaminfeger, Weingärtner, Perückenmacher, Ziegler und Pflasterer, Zinkenisten, Salpetersieder, ist da, wo solche bisher Statt gefunden hat, kraft der Art. 10 und 122 der allgemeinen Gewerbe-Ordnung aufgehoben.*⁵⁶

Den Grund, warum gerade diese 13 Zünfte aufgelöst wurden, liefert die Gewerbe-Ordnung nicht *expressis verbis*. Für die Betroffenen aber bedeutete dies, dass nun jeder dazu Befähigte die genannten Gewerbe ausüben konnte, was bis dahin nur Zunftmitgliedern vorbehalten war. Im Klartext: Die Ulmer Schiffer mussten von nun an damit rechnen, dass ihnen jeder Konkurrenz machen durfte, der über die entsprechende Qualifikation verfügte.

Die Meister der weiterhin zugelassenen Zünfte wurden in Artikel 76 jener Gewerbe-Ordnung verpflichtet, Zunftvereine zu gründen, um *das gemeinsame Interesse des Gewerbes, die Ausbildung für dasselbe und die Vervollkommnung seines Betriebs zu fördern*.⁵⁷ Den Angehörigen der unzüftigen Gewerbe, zu denen nun auch die Schiffer zählten, wurde wiederum freigestellt, *mit Genehmigung der Regierung unter sich gesellschaftliche Vereine mit einer, den Zunft-Vereinen analogen Einrichtung [zu] bilden*. Das erlaubte ihnen allerdings nicht, all jene, die diesen Vereinen nicht angehörten, von ihrem Gewerbe auszuschließen.⁵⁸

Auf dieser Grundlage dürfte sich der *Ulmer Schifferverein* gegründet haben, von dessen offizieller Existenz die erwähnte Zeitungs-Annonce vom 11. März 1830 der älteste bislang bekannte Nachweis ist. Die Frage ist nur, ob das seine eigene Wortschöpfung war oder ob dieser Name vor dem Zunftverbot von 1828 in Ulm schon existierte.⁵⁹ Ungeachtet dieser neuen, gesetzeskonformen Bezeichnung war die *Zunft* zumindest in der Terminologie noch lange nicht tot: Trotz allerhöchster Aufhebung grüßt sie aus der anno 1836 vom Königlichen statistisch-topographischen Bureau herausgegebenen Beschreibung des Oberamts Ulm: *Das ganze Gewerbe wird von der Schifferzunft gemeinschaftlich betrieben*.⁶⁰

⁵⁶ StadtA Ulm, A [7935], S. 288, Art. 1.

⁵⁷ Ebd., S. 258, Art. 76.

⁵⁸ Ebd., S. 273, Art. 130.

⁵⁹ Eine frühere Erwähnung findet sich in dem 1819 erschienenen Reisehandbuch ‚Donaufahrten‘ des Joseph August Schultes, worin er (S. 21) über *einen Schifferverein der Schiffer in Ulm* berichtet.

⁶⁰ OAB 1836, S. 99.

Ulm. (Schiffahrts-Ankündigung.) Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß, wenn keine unvorhergesehene Fälle eintreten, dieß Jahr das erste ordinäre Schiff am 24 Febr., das zweyte am 9 März von hier nach Wien abfahren werde. Von dieser Zeit an ist die Abfahrt desselben alle acht Tage zu Anfang der Woche bestimmt. Der abfahrende Schiffmeister ist im Gasthose zur goldenen Sonne zu erfragen. Die Schifferzunft.

Da bey eingetretener Witterung, wenn keine unvorhergesehene Hindernisse sich ereignen, die Abfahrt des ersten Ordinari-Schiffs am Montag den 9 März festgesetzt ist, so wird dieses hiermit bekannt gemacht, und zugleich noch ferner bemerkt, daß hierauf das zweyte am 25 März, sodann aber, wie bisher, alle acht Tage am Montag bestimmt das Ordinaire-Schiff von hier nach Wien abgehen und an alle an der Donau gelegene Orte Personen und Güter in den billigsten Preisen aufnehmen werde. Der abfahrende Schiffmeister ist jederzeit in der goldenen Sonne zu erfragen.

Ankündigung der Schiffahrt nach Wien ꝛc.
Da bey eingetretener gerigueter Witterung die Abfahrt des ersten ordinäre Schiffes, wenn keine unvorhergesehene Hindernisse sich ereignen, auf Dienstag den 16 März festgesetzt ist, so wird dieses mit dem Beyfügen bekannt gemacht, daß hierauf das zweyte am 30 März, sodann aber, wie bisher, alle acht Tage am Dienstag das ordinäre Schiff von hier nach Wien abfahren, und an alle an der Donau gelegene Orte Personen und Güter zu den billigsten Preisen aufnehmen werde. Der abfahrende Schiffmeister ist jederzeit im Gasthof zur goldenen Sonne dahier zu erfragen. Der Vorstand des Schiffer-Vereins Johannes Molfenter.

02-04 | Die Annoncen im Ulmischen Intelligenzblatt der Jahre 1828 (links oben), 1829 (links unten) und 1830 (oben) dokumentieren den Wandel von der Schifferzunft zum Schiffer-Verein. (StadtA Ulm).

Auch deren Angehörige und Nachfahren bedienten sich noch lange der Selbstbezeichnung *Zunft*. Das Branchenverzeichnis im Ulmer Adressbuch von 1860 nennt auf S. 117 nach wie vor die *Schifferzunft* und das Adressbuch von 1865 den J. J. Molfenter als *Schifferzunftmeister*. Das ist insofern bemerkenswert, als die neue Gewerbe-Ordnung des Königreichs Württemberg vom 12. Februar 1862 in ihrem Artikel 58 alle Zünfte endgültig aufgehoben hatte.⁶¹

Dann wiederum geistert das Wort *Schiffer-Innung* durch die Akten wie durch die Presse, und das schon Jahre, bevor die *Schiffer-Zunft* aufgehoben wird. So ist die Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs im Jahr 1811 in der überregionalen ‚National-Zeitung der Deutschen‘ angekündigt unter Bezugnahme auf die *Schiffer-Innung zu Ulm*.⁶² Ohnehin herrscht in diesen Annoncen eine ziemliche Vielfalt, was die Selbstbezeichnung der Inserenten betrifft.⁶³ Der Terminus *Innung*

⁶¹ Neue Gewerbe-Ordnung des Königreichs Württemberg vom 12. Feb. 1862, Stuttgart 1862, S. 66.

⁶² National-Zeitung der Deutschen, Gotha, vom 2. Mai 1811, S. 342.

⁶³ So unterzeichnet im UIB vom 7. März 1816, S. 60, *Die allhiesige Schifflutezunft*, im UIB vom 19. Feb. 1818, S. 61, die *Schifferinnung*; im UIB vom 17. Feb. 1820, S. 55, die *allhiesige Schifferzunft*, im UIB vom 14. Feb. 1822, S. 53, die *Schifflute-Innung der K[öniglich]. W[ürttembergischen] Stadt Ulm*. Doppelt gemoppelt war die Anzeige vom 23. Feb. 1826, S. 61: Die *Schifferzunft* war Unterzeichnerin der saisonüblichen Bekanntmachung der *Schifflute-Innung der Königl. Württembergischen Stadt Ulm*. Weitere Bezeichnungen und Selbstbezeichnungen finden sich in dem Verzeichnis der Ausgaben und Einnahmen von Lichtmess 1833

findet sich in erster Linie im Schriftverkehr mit den Behörden, und zwar bereits vor Aufhebung der Schifferzunft. So ist in den neuen Statuten vom 22. Februar 1819,⁶⁴ welche die Erfordernisse zur Meisterprüfung festlegen, gleichzeitig von der *Schiffleute-Innung* als auch von einer Übereinkunft der *Zunftglieder* die Rede.⁶⁵ Auch der Stadtschultheiß pflegt sich an die Vorsteher der *Schiffer-Innung* zu wenden.⁶⁶ Ebenso sendet das Königliche Forstamt Söflingen im März 1851 seine Klage, den Kauf von gestohlenem Holz betreffend, an die *Schiffer-Innung* Ulm, wobei in jenem Schreiben wiederum vom *Zunft-Vorsteher* und den Mitgliedern der *Schiffer-Zunft* die Rede ist.⁶⁷ Zehn Jahre später erscheint die Innung auch in der gedruckten *Ranges-Ordnung der Schiffmeister der Ulmer Schiffer-Innung*. Gezogen den 1. Juli. Angefangen den 10. Juli 1861.⁶⁸

In privaten Aufzeichnungen spielt die Innung ebenfalls eine Rolle, etwa in dem Bericht des Schiffmeisters Georg Käßbohrer (1797–1870) über seine Wahl in den Vorstand: *Am 22. Februar 1841 wurde ich zum dritten Vorstand der Schifferinnung gewählt für den verstorbenen Georg Molfenter hinter Hohenwiel [Gasthaus].*⁶⁹ Allerdings nahm er die Wahl nicht an, was ein juristisches Nachspiel hatte. In seinem von Ärger geprägten Bericht darüber spricht Käßbohrer nun vom *Verein* statt von der *Innung*. Die nennt er dann wieder im Zusammenhang mit Formalien: *Bei der Schifferinnung war damals Gesetz, bevor nicht ein alter Meister mit Tod abgeht, darf kein junger eintreten, das ging nach dem Alter.*⁷⁰

Die Beispiele zeigen, dass *Schiffer-Verein*, *Schiffer-Innung* und *Schiffer-Zunft* lange Zeit als ein und dieselbe Gemeinschaft galten. Es scheint auch amtlicherseits keine klare Unterscheidung zwischen Innung und Verein erfolgt zu sein. Das jedenfalls geht aus einem Gutachten aus dem Jahr 1895 hervor, in dem es um die Rechtsnachfolge der ehemaligen Schifferzunft geht. Das Königliche

bis Lichtmess 1834, das mit *Schiffmeister-Verein* überschrieben ist; StadtA Ulm, A [7859/2]. Kein Wunder also, wenn die Regensburger Schiffmeister ihr Schreiben vom 22. April 1833 an den Ulmer *Verein der bürgerlichen Schiffmeister* richten (ebd.). Die *Schiffergesellschaft Ulm* erhält 1850 ein Schreiben aus Hohenems, das wiederum der Vorstand des *Schiffvereins* beantwortet; StadtA Ulm, A [7859/7], S. 76, 2. Okt. 1850. Eine weitere Variante erfand der Ulmer Handelsstand, als er am 16. April 1833 dem *Schiffleute-Verein* seine Klage über zu wenige vorgehaltene Schiffe zukommen ließ; StadtA Ulm, A [7859/2]. 1804 und in den folgenden Jahren hatte es noch *Das allhiesige Schifferhandwerk*; UIB vom 6. Feb. 1804, S. 23, *Das Handwerk der allhiesigen Schiffleute* sowie *Das Schiffleutehandwerk allhie*; UIB vom 11. März 1805, S. 43 und 17. Feb. 1806, S. 31, geheißen.

⁶⁴ StadtA Ulm, A [7855], S. 26: Neue Statuten vom 22. Feb. 1819.

⁶⁵ Ebd.

⁶⁶ Beispielsweise StadtA Ulm, A [7859/7], S. 48, 18. März 1850 und 15. März 1850.

⁶⁷ StadtA Ulm, A [7859/7], S. 97f., 4. März 1851.

⁶⁸ StadtA Ulm, H Hailbronner, Liese Nr. 35.

⁶⁹ StadtA Ulm, H Hailbronner, Liese Nr. 37, S. 21.

⁷⁰ Ebd., S. 5.



05 | Die Standarte des Ulmer Schiffervereins aus dem Jahr 1841 (Archiv des USV).

Oberamt konnte dazu lediglich mitteilen, dass der *Verein der Ulmer Rangschiffahrt* wohl identisch sei mit der *früher sog. hiesigen Schifferinnung*.⁷¹

Das änderte sich aber infolge der Gewerbe-Ordnung von 1828 – zumindest theoretisch. Denn de facto, wenn auch nicht de iure, hatte die ehemalige *Zunft* – jetzt *Innung* oder *Schifferverein* – nach wie vor das Monopol, an dem jedoch der Handelsstand rüttelte. Dem gehörten die Kaufleute, Fernhändler und Spediteure an, welche einen Großteil ihrer Waren auf dem damals zunächst noch wesentlich komfortableren und daher profitableren Wasserweg versandte. Er war daher vor Aufhebung der Schifferzunft noch vollständig von deren Dienstleistungen abhängig. Nun aber ging ihm angesichts der aufkeimenden Dampfschiffahrt der Transport auf den traditionellen Ruderschiffen nicht schnell genug. Immer wieder drängte der Handelsstand den Schifferverein zu mehr Tempo und Effektivität. Auch bemühte er sich, der Dampfschiffahrt bis nach Ulm durch Gründung einer *Actiengesellschaft für Dampf- und Ruderschiffahrt auf der Donau* zum Durchbruch zu verhelfen.⁷²

An der hätte sich nach Wunsch der Initiatoren auch die *Schiffer-Innung* beteiligen sollen. Darauf drängten drei Protagonisten der Aktiengesellschaft recht heftig in ihrem Schreiben vom 15. Februar 1841 an die *Schiffer-Innung* – in dem dann freilich wieder vom *Schiffer-Verein* die Rede ist.⁷³ Auf dessen ablehnende

⁷¹ StadtA Ulm, B 661/71 Nr. 1, Gutachten Schall vom 21. Jan. 1895 mit der Antwort des K. Oberamts vom 23. Jan. 1895 (Unterstreichungen im Original).

⁷² Vgl. Kapitel *Die Dampf- und Schleppschiffahrt*, S. 122–144.

⁷³ StadtA Ulm, A [7859/6], Schreiben von Procurator Wiest, Eduard Leube und P. J. Wieland vom 15. Feb. 1841 an die Herren Vorsteher des Schiffervereins dahier.