

Историческа основа

Дунавското речно плаване започва още в началото на Средновековието. Ст.н. „направени“ салове с надстройка са пътували хората от водещия тогава претоварващ пункт за дървен материал на свободния град Улм по Дунава надолу. Освен дървен материал през 13 и 14 век главно превозваните стоки са били ленени и бархетни платове. Бархетът, един смесен плат от лен и памук, е бил специфичен улмски продукт. По-късно идват и други експортни стоки например занаятчийски стоки, вино и др. През 1570 година Улмчани са довели австрийски корабостроители в Улм, под чието първоначално ръководство са били строени гребни кораби с по-големи скорости отколкото саловете. По този начин се е развило едно самостоятелно корабостроене. Новите кораби са били 5 до 8 м широки и 15 до 30 м дълги. Поради плитчините в реката те не са имали кил, а са били с плоско дъно и затова са били наричани платформи или виенски речни лодки. Фугите между корабните дъски са били уплътнявани с мъх, или както това са наричали тогава „зачаканване“. От там и площадките за строежа на корабите са се наричали „площадки за зачаканване“. С новите кораби, освен транспорта на стоки, голямо увеличение е получило и пътуването на хора, понеже този начин на пътуване е бил много по-приятен от неудобните пощенски коли (дилижанси).

Много изселници, богати патрици, дипломати – даже Йоханес Кеплер – са се доверили на улмските корабостроители да пътуват по Дунава. През 1745 година е пътувал новоизбраният във Франкфурт немски кайзер Франц I с неговата съпруга Мария Терезия и голяма свита с 32 пищни кораби от Улм до Виена. През 1863 година Улмските кораби са превозили 5000 селски ратаи от швабския район в обсадения от турците град Виена.

От 18 век насам седмично е пътувал най-малко по един кораб надолу по реката. Поради това, че корабите са имали постоянен курс са били наречени ординари-кораби (рейсови кораби). Повечето кораби на края на пътуването са продавани обикновено на съвсем неизгодни цени; съвсем малко кораби са се връщали с помощта на конска тяга срещу течението нагоре. Към края на 19 век търговското корабоплаване силно намалява и спира поради появата на железницата. През 1897 г. последният кораб със стоки напуска град Улм. През 19 век Улмските кораби са получили и името „Улмски кутии“. Това име, на първо място с омаловажаващ смисъл, се приписва на един депутат от долината на Некар. Улмските корабостроители са се противопоставили срещу това име и са молили правителството да се намеси. Отначало осмиващото име „Улмска кутия“ става между другото понятие за високо качество и прославя името на Улм по цялото течение на Дунава по делтата му.

От редакцията

Дружество на приятелите на Дунава

В годините след първата световна война кръгове от Улмското гражданство са започнали с построени от тях речни лодки или платформи с леки надстройки да слизат по течението на Дунава, но вече не с търговски цели, или платено дунавско корабоплаване, а по общителни, занимателни и спортни случаи. Улмските рейсови или т.н. ординари-кораби предизвестяват надолу по Дунава, че Улмската идея за дунавско корабоплаване е още жива. Пионери в запазването на тази традиция, да споменем само някои от тях, бяха Емил Хербст, Карл Дайбер, Карл Дайбер, Юлиус Бюргерс, Отто Фишел, Георг Майер Келлер и др.

След втората световна война свободното сдружение бе уставно организирано в едно дружество. В този устав е записано, че смисъл и цел на дружеството са „поощряването националната грижа за опазване на старата улмска традиция“.

При многото дунавски пътувания, проведени от 1949 година насам, бяха създадени безброй контакти и приятелства. Точно след втората световна война тези свързващи контакти между народите по Дунава са много ценни. Междувременно се създадоха чак до Черно море здрави връзки с градове, организации и отделни личности. Съществуват лични и близки приятелства.