

Судоходство на Дунае образовалось уже в начале средневековья. Столетиями на плотах с надстройками плавали от Ульма вниз по Дунаю; Уильм был в то время не только одним из ведущих центров лесоторговли, он пользовался и особыми правами в германской империи (нем.: «фрайе рейхсштадт»). Начиная с XIII—XIV веков, Ульм торговал помимо древесины льном и бумазеей. Бумазея, ткань из льна и хлопка, являлась типичным изделием Ульма. Позже к этим экспортным товарам присоединились другие, например, ремесленные производства, вино и т. д.

В 1570 году в Ульм прибыли судостроители из Австрии, так называемые «шоппермейстеры»; под их руководством строились гребные суда, которые плыли быстрее плотов. Отсюда произошла самостоятельная гильдия лодочников. Новые суда были около 5—8 метров в ширину и около 15—30 метров в длину. Из-за мелководья у этих судов отсутствовал киль, зато их строили с плоским дном; поэтому их называли «плоскодонными» или «венскими» баржами (нем.: «цилле»). Промежутки между планками были заделаны мхом. (Эта работа называлась «шоппен», отсюда и название мастеров.)

Новые суда транспортировали не только товары, но и пассажиров, так как путешествие на «цилле» было гораздо удобнее, чем поездка в почтовой карете. Многие переселенцы, богатые патриции, дипломаты — в том числе и Иоганнес Кеплер — доверяли свою жизнь ульмским судостроителям и лодочникам. В 1745 году немецкий император Франц I, только что вступивший на престол после выборов во Франкфурте-на-Майне, плыл со своей супругой Марией-Терезией и большой свитой на 32 великолепных судах из Ульма в Вену. В 1683 году ульмские суда доставили 5000 швабских ландскнехтов из окрестности Ульма в Вену, чтобы освободить ее; Вена в то время была осаждена турками. С XVIII века вниз по Дунаю плыло еженедельно минимум одно судно. Из-за регулярного курсирования суда назывались «ординари», т. е. «регулярными». После прибытия большинство судов продавалось по не очень выгодным ценам; некоторые притаскивали — против течения — назад лошади. К концу XIX века коммерческое судоходство прекратили (из-за железнодорожного транспорта). Последнее погруженное товарами судно вышло из Ульма в 1897 году.

В XIX веке ульмские суда стали обзывать «ульмскими коробками». Строители судов протестовали против этой обиды и просили, чтобы местные власти предприняли нужные меры. Но из этого насмешливого названия (нем.: «ульмер шахтель») тем временем развился другой смысл; «ульмская коробка» теперь обозначает признак качества, она прославляет город Ульм по всему Дунаю, вплоть до его устья.

Общество друзей Дуная

После первой мировой войны некоторые жители Ульма стали путешествовать по Дунаю на легких баржах с надстройками, но это делалось не из-за торговли или доставки пассажиров, а к случаю праздника или спортивного соревнования. Ульмские суда свидетельствуют о том, что идея ульмского судоходства жива. Новаторы этой традиции были Эмиль Хербст, Карл Дайбер, Юлиус Бюргерс, Отто Фишер и Георг Майер-Келлер. После второй мировой войны был создан общепользный союз. Смысл этого общества состоит в сохранении ульмской традиции.

За многие поездки по Дунаю, которые проводятся с 1949 года, в неисчислимом количестве были установлены контакты. Именно после второй мировой войны эти контакты между народами вдоль Дуная были очень важны. В данное время существуют крепкие связи до самого Черного моря между городами, организациями и отдельными людьми. Существуют многие личные и тесные дружеские отношения.