

Geschichtlicher Hintergrund

Schon im frühen Mittelalter sind sogenannte zugerichtete Flöße mit Aufbauten von dem damals führenden Holzumschlagplatz der freien Reichsstadt Ulm donauabwärts gefahren. Neben dem Holz waren vom 13. und 14. Jahrhundert an Leinen und Barchent die hauptsächlichlichen Transportgüter. Barchent, ein Mischgewebe aus Leinen und Baumwolle, war ein spezifisches Ulmer Erzeugnis. Später kamen weitere Exportgüter, z.B. handwerkliche Erzeugnisse, Wein und andere hinzu.

Im Jahre 1570 holten die Ulmer bayerische Schiffbauer nach Ulm, unter deren anfänglicher Anleitung Ruderschiffe mit größerer Fahrgeschwindigkeit als Flöße gebaut wurden. Hieraus entwickelte sich eine selbständige Schifferzunft. Die neuen Schiffe waren ca. 5 bis 8 m breit und 15 bis 30 m lang. Sie hatten wegen der Untiefen im Fluss keinen Kiel, sondern einen flachen Boden, wurden daher auch Plätten oder Wiener Zillen genannt. Die Fugen zwischen den Bootsplanken wurden mit Moos gedichtet oder „geschoppt“, wie der Fachausdruck lautet. Die Bootsbauplätze hießen daher „Schopperplätze“.

Mit den neuen Schiffen erhielt neben dem Warentransport auch die Personenbeförderung großen Zulauf, da diese Art zu reisen sehr viel angenehmer war als die unbequemen Postkutschen.

Viele Auswanderer, reiche Patrizier, Diplomaten – auch Johannes Kepler – haben sich den Ulmer Schiffsmeistern zur Fahrt auf der Donau anvertraut. Im Jahre 1745 fuhr der in Frankfurt neugewählte Deutsche Kaiser Franz I. mit seiner Gemahlin Maria Theresia und großem Gefolge auf 32 prächtigen Schiffen von Ulm nach Wien. Im Jahre 1683 brachten Ulmer Schiffe 5000 Landsknechte des schwäbischen Kreises nach der von den Türken belagerten Stadt Wien. Vom 18. Jahrhundert an ging wöchentlich mindestens ein Schiff flussabwärts. Wegen des regelmäßigen Kurses hießen die Schiffe Ordinari-Schiffe. Die meisten wurden am Ende der Fahrt zu meist recht ungünstigen Preisen verkauft; nur ganz wenige Schiffe kamen mit Pferdezug wieder stromauf. Zum Ende des 19. Jahrhunderts kam dann die kommerzielle Schifffahrt – wegen der Eisenbahn – zum Erliegen. Im Jahre 1897 verließ das letzte Schiff mit Waren die Stadt Ulm.

Im 19. Jahrhundert erhielten die Ulmer Schiffe den Beinamen „Ulmer Schachteln“. Dieser zunächst in herabsetzendem Sinn gebrauchte Ausdruck wird einem Unterländer Abgeordneten vom Neckar zugeschrieben. Die Ulmer Schiffmeister haben sich stets gegen diese Bezeichnung gewehrt. Doch aus dem zunächst belächelten Wort „Ulmer Schachtel“ ist inzwischen ein Begriff geworden, der an der ganzen Donau bis zum Delta die Stadt Ulm bekannt gemacht hat.

Gesellschaft der Donaufreunde

Bereits vor dem 1. Weltkrieg begannen Kreise der Ulmer Bürgerschaft, mit gebrauchten Zillen oder Kiesplätten mit leichtem Aufbau die Donau hinabzufahren, allerdings nicht mehr zu Zwecken des Handels oder des bezahlten Personentransports, sondern aus geselligen und sportlichen Anlässen. 1926 wurde der „Verein der Donaufreunde“ gegründet. Die Ulmer Schachteln künden seither donauabwärts, dass der Gedanke der Ulmer Donau-Schifffahrt noch am Leben ist. Pioniere dieser Traditionspflege waren Emil Herbst, Karl Daiber und Julius Bürgers, um hier nur einige zu nennen.

Nach dem 2. Weltkrieg führten Männer um Otto Fischer, Julius Bürgers, Georg Meyer-Keller, Kurt Aicham und Albrecht Hagmayer die Tradition fort. Die bis dahin lose Vereinigung wurde satzungsgemäß in einen gemeinnützigen Verein zusammengefügt. Schon in dieser Satzung steht geschrieben, dass „die Förderung der Heimatpflege durch Wahrung der althergebrachten ulmischen Tradition“ Sinn und Zweck ist.

Bei vielen Donaufahrten, die seit 1949 durchgeführt werden, wurden unzählige Kontakte und Freundschaften geschaffen. Gerade nach dem 2. Weltkrieg waren diese völkerverbindenden Kontakte entlang der Donau sehr wertvoll. Inzwischen gibt es bis zum Schwarzen Meer feste Verbindungen zu Städten, Organisationen und einzelnen Personen. Es bestehen viele persönliche und enge Freundschaften.