

Istoriska pozadina

Plovidba Dunavom nastala je još u ranijem srednjem veku. Sa takozvanim pripremljenim splavovima, sa nadogradnjom, plovili su od tada najvažnijeg za prodaju drveta – iz grada Ulma – Dunavom nizvodno. Od 13 do 14 veka, pored drveta, najčešće transportirana dobara bila su laj i porhet. Porhet, tkanina od mešanog tkanja od lanenih i pamučnih vlakana, bio je specifični proizvod grada Ulma. Kasnije su došli i neke druge izvozne proizvode, kao na primer: zanatski proizvodi, vino i drugo.

U 1570-oj godini građani Ulma su pozvali austrijske majstore za izgradnju brodova, takozvane »Schoppermeister« u Ulm, pod čijim uputstvima su izgrađivani brodovi sa veslima, koji su razvijali veliku brzinu a bili su građeni kao splavovi. Iz ovoga se razvilo samostalno brodarsko zanatstvo-snafstvo. Novi brodovi bili su od 5 do 8 metara širine i od 15 do 30 metara dužine. Zbog plićaka u reci, brodovi nisu imali kljun na brodu, nego ravni pod, pa zbog toga su ih nazivali pegle i bećke čunove. Otvori među pojedinih dasaka bile su ispunjivane sa mahovinom odnosno »geschoppt« što je istovremeno bio izraz za stručno izvođenje ovog posla. Zbog toga su i mesta gde su bili građeni brodovi dobili opšti naziv »Schopperplätze«.

Sa novim brodovima nije uzeo zamah samo transport roba nego i prevoz putnika, pošto je ova vrsta putovanja bila daleko ugodnija od putovanja neudobnim poštanskim kočijama. Mnogi iseljenici, bogati plemići, diplomati – a i Johannes Kepler – doverili su plovidbu Dunavom izvrstnim brodograditeljima iz Ulma. Godine 1745 krenuo je iz Ulma, sa velikom pratnjom i prekrasna 32 broda, u Frankfurtu tek izabrani car Franz I sa svojom suprugom Marijom Terezijom (Maria Theresia), u pravcu Beča. U 1683 godini brodovi iz Ulma doneli su 5000 švapskih sluga u od turaka opkoljenim Bećom. Od 18 veka nadalje, najmanje jedan brod nedeljno išao je Dunavom nizvodno. Zbog redovnosti kursa ovi brodovi su nazivani »Ordinari« brodovi. Većinom od ovih brodova prodavano je nakon završetka plovidbe po veoma nepovoljnim cenama, samo mali broj od njih vraćalo se vučeno konjima uz reku. Krajem 19 veka komercijalizovana plovidba Dunavom bila je potisнута od željeznice. U 1897 godini iz Ulma je pošao poslednji brod natovaren robom. U 19 veku brodovi iz Ulma dobili su nadimak »Ulmske kutije«. Ovaj nadimak koji je u početku imao malo ponižavajuću ulogu, pripisuje se jednom poslaniku donjeg doma sa reke Neckar. Ulmski brodograditelji su se protiv toga pobunili i zamolili vladu da se povodom ovoga zauzme. Od prvobitno podsmevajućeg nadimka »Ulmska kutija«, nastao je u međuvremenu kvalitativni pojam, koji je grada Ulma duž celoj obali pa sve do ušća napravio poznat.

Društvo prijatelja Dunava

U godinama nakon prvog svetskog rata određeni krugovi građana grada Ulma počeli su da plove Dunavom nizvodno, najčešće brodovima laganije izvedbe, međutim ne više u svrsi trgovanjem ili zbog naplaćivanje vožnju Dunavom, nego više iz razloga druženja i iz sportskih pobuda. Takozvani »Ordinari« brodovi ploveći tokom reke Dunava najavljuju da pomisao na ulmsko-dunavsko brodarstvo još uvek živi. Pioneri negovanja ove tradicije, samo da bi neke od njih naveli, bili su: Emil Herbst, Karl Daiber, Julius Buergers, Otto Fischer i Georg Meyer-Keller. Nakon drugog svetskog rata, ovo neobavezno udruženje, formira se odgovarajuće pravilima u jedno opštekorisno društvo. Već u prvim pravilima društva stoji napisano, da je smisao i namjera »u davanju podrške njegovovanja domovine putem očuvanja iz davnina postojećih ulmških tradicija«.