

Történelmi háttér

A dunai hajózás már a korai középkorban is létezett. Már abban az időben is utaztak ún. felépítményes tutajokkal az akkori birodalmi város, Ulm nagy faátrakodóitól a Dunán lefelé.

A XIII. és XIV. századtól a fa mellett a len és a barhent voltak a fő árucikkek, amelyeket a folyón szállítottak. A barhent speciális ulmi termék, amely a len és a pamut keveréke. Később további exportcikkek, mint pl. kézműipari termékek, bor és egyébek kerültek a meglevők mellé.

1570-ben az ulmiak osztrák hajóépítőket, ún. hajóácsmestereket hoztak Ulmba, akik kezdetben a tutajoktól nagyobb sebességű evezős hajók gyártását irányították. Ebből fejlődött ki később az önálló hajógyártás. Az új hajók mintegy 5-8 m szélesek és 15-30 m hosszúak voltak. Ezeknek a folyó kis mélysége miatt nem volt gerincük, csak egy lapos fenekük, a fenékpallók közötti fugát mohával tömítették. Akkor ladiknak vagy bécsi csónaknak is nevezték ezeket.

Az új hajóknak az áruszállítás mellett egyre nagyobb jelentőséget adott a személyszállítás is, mivel az utazásnak ez a módja sokkal kellemesebb volt, mint a kényelmetlen póstakocsi. Sok kivándorló, gazdag patariciusok, diplomaták — Johannes Kepler is — az utazásaiknál az ulmi dunai hajós mesterekbe helyezték bizalmukat. 1745-ben, a Frankfurtban újonnan megválasztott I. Ferenc német császár feleségével Mária Tereziával és nagy kíséretével 32 pompás hajón utazott Ulmból Bécsbe.

1683-ban ulmi hajók szállították a sváb sereg 5000 zsoldosát az akkor török által megszállt Bécs városába.

A XVIII. századtól kezdve hetente legalább egy hajó ment a folyón lefelé. A szabályos menetirányok miatt ezeket ordinári hajóknak nevezték. Legtöbbjüket az út végén többnyire rendkívül alacsony áron eladták. Csak néhányat vontattak fel lófogattal a folyón újra.

A vasút megjelenése miatt a XIX. század végén a hagyományos hajózás megszűnt. 1897-ben hagyta el az utolsó áruval megrakott hajó Ulm városát.

A XIX. században történt az is, amikor az ulmi hajók az „ulmi bárka” csúfnevet kapták. Ezt a kezdetben lealacsonyító értelemben vett kifejezést egy Neckár-völgyi képviselőnek tulajdonították. Az ulmi hajósmesterek ez ellen tiltakoztak is és a kormány közbenjárását kérték. Ebből a kezdetben megmosolygott „ulmi bárka” kifejezésből időközben minőségi fogalom lett, amely Ulm városát a Duna mentén egészen a deltáig ismertté tette.

A dunabarátok köre

Az I. világháborút követően ulmi polgárok egy köre újra elkezdett hajózni könnyű felépítményű csónakokkal, ladikokkal a Dunán lefelé, azonban már nem kereskedelmi vagy haszonszerző, hanem szórakozási és sportolási célból. Az ulmi ordinári hajók a Duna folyási irányában haladva arról tanúskodnak, hogy az ulmi dunahajózás legendája még él. A hagyomány ápolásának úttörői voltak: Emil Herbst, Karl Daiber, Julius Bürgers, Otto Fischer és Georg Meyer-Keller, hogy néhányat említsünk név szerint is. A II. világháború után ezt a laza szövetséget egy alapszabállyal is bíró közhasznú szervezetté fogták össze. Maga az alapszabály is a következő célkitűzést tartalmazza: „a hazaszeretet kiteljesedése a régi ulmi hagyományok megőrzése mellett”.

A sok dunai út, amit 1949. óta megtettek, számtalan kapcsolatot és barátságot teremtett. Éppen a II. világháború után voltak nagyjelentőségűek a Duna mellett élő népeket összekötő kapcsolatok. Azóta egészen a Fekete-tengerig szilárd kapcsolatok alakultak ki városokkal, szervezetekkel és egyes személyekkel. Nagyon sok személyes és köztük szoros barátság szövődött.