



Auszug aus der "Beschreibung des Oberamts Ulm von 1836"

Unter die vorzüglich bedeutenden Gewerbe gehört auch noch das *Schiffergewerbe*. Die Stadt zählt 62 Schiffermeister. Ungefähr die Hälfte davon beschäftigt sich mit der Schifffahrt, 6 mit der Fischerei und 24 mit dem Schiffbau, die letztern werden Schopper genannt. Seit neuerer Zeit treibt ein großer Theil der Schiffmeister auch einen ausgedehnten Holzhandel. Die Schifffahrt geht auf der Donau von Ulm bis Wien. Die Wintermonate abgerechnet, geht wöchentlich ein Ordinari-Schiff dahin ab, wenn es nöthig ist, geht auch noch ein Extra-Schiff. Die Schiffe führen Waaren und Reisende, und brauchen gewöhnlich 8–10 Tage zu ihrer Fahrt. In voriger Zeit sollen sie jährlich 70 - 80.000 Ctr. hinabgeführt haben; in den letzten Jahren waren es im Durchschnitt jährlich 16 - 17.000 Ctr. und 300 Reisende, auf 51 Schiffen. Die Schiffe kehren nicht zurück, sondern werden in Wien verkauft. Die Donau herauf kommen jährlich nur ungefähr 12 Regensburger Schiffe, zusammen mit einer Ladung von etwa 1500 Ctr., die in Stahl, Terpentinöl, Wachs, auch Wolle etc. besteht, sodann noch 4 Deggendorfer Schiffe mit Glas.

Der *Ladungs-* und *Landungsplatz* befindet sich auffallend genug immer noch auf der Insel, der *Schwal* genannt, und somit auf Bayerischem Gebiete, obgleich derselbe füglich zunächst der Stadt hergestellt werden könnte.

Die Ulmer Schiffe sind sehr einfach gebaut, weil sie die Fahrt nie zurück machen. Sie theilen sich in Hauptschiffe und Blätten. Ein Hauptschiff ist 72' [Schuh] l[ang] 12 bis 14' [Schuh] br[eit] und 3' [Schuh] tief und ladet, je nach dem Wasserstande, 3 bis 600 Ctr. Eine Blätte ist 58' [Schuh] lang und 11' [Schuh] breit und ladet 200-300 Ctr. Sie unterscheidet sich von einem Hauptschiffe in der Bauart dadurch, daß das Hintertheil abgestumpft ist, während jenes vorn und hinten sich zuspitzt. Beiderlei Schiffe sind mit einer in 2 Theile getrennten Cajüte versehen, wovon die eine, heizbare Hälfte zur Aufnahme der Reisenden dient. Ein Hauptschiff kommt auf 300 fl. zu stehen, in Wien wird es zu 40 bis 60 fl. verkauft. Ausser diesen beiden Schiffsgattungen gibt es auch noch eine dritte kleinere Gattung, Schiffszillen genannt, welche nur 48' l. und 10' br. sind und 100–150 Ctr. laden. Die Zahl der Schiffe, welche jährlich gebaut werden, beläuft sich auf 40–50, und wenn die Schifffahrt lebhaft ist, auch auf mehr.

Die regelmäßige Wochenfahrt nach Wien soll erst seit 1712 bestehen. Es gingen aber schon lange vorher Schiffe nach Wien und selbst bis Ofen und Pesth. Bis 1571 soll die Fahrt auf Flößen gemacht worden seyn, aber die Schiffmacher oder Schopper bildeten längst vorher eine eigene Innung; nach einer Ordnung vom Jahr 1475 durften sie kein Schiff länger als 75 und nicht breiter als 91/2 Fuß machen. Das ganze Gewerbe wird von der Schifferzunft gemeinschaftlich betrieben. [...]

Durch die Betriebsamkeit des Canstatter Handelshauses *Keller* und *Fischer* hat sich in neuerer Zeit insbesondere ein bedeutender Handel mit Brettern gebildet, welche die Iller herab aus den Oberämtern Wiblingen und Leutkirch, hauptsächlich aber aus der Gegend von Kempten kommen, von Ulm nach Canstatt auf der Axe und von da den Neckar und Rhein hinabgehen. Minder bedeutend ist der Holzhandel auf der Donau, er erstreckt sich blos bis Lauingen und Dillingen, wohin wöchentlich etwa zwei Flöße gehen. Außerdem werden auf der Donau jährlich eine Menge Schnecken ausgeführt, wenn gleich nicht mehr so viele wie früher, wo jährlich 400 bis 500 Tonnen, je zu 10.000 Stück, also 4 bis 5 Millionen Stück, versendet wurden. Der *Speditionshandel* ist zwar nicht unbedeutend, aber doch nicht das, was er seyn könnte. In den letzten 3 Jahren wurden im Durchschnitt jährlich 25.000 Ctr. spedirt, und zwar 8000 Ctr. zu Land und 17.000 Ctr. zu Wasser auf der Donau s. o. Der Speditionshandel umfaßt hauptsächlich den Verkehr von Frankreich nach Österreich mit Krapp und franz. Weinen, sodann Käse und Fettwaren, welche aus Oberschwaben, der Schweiz und Vorarlberg ebenfalls nach Österreich gehen. Dem Handelsverkehr zu Wasser stehen unter andern Hindernissen nicht nur die bedeutenden städtischen Wasserzölle an der Donau hinab, sondern auch der hemmende Zunftzwang bei den Schiffern in Ulm entgegen.