



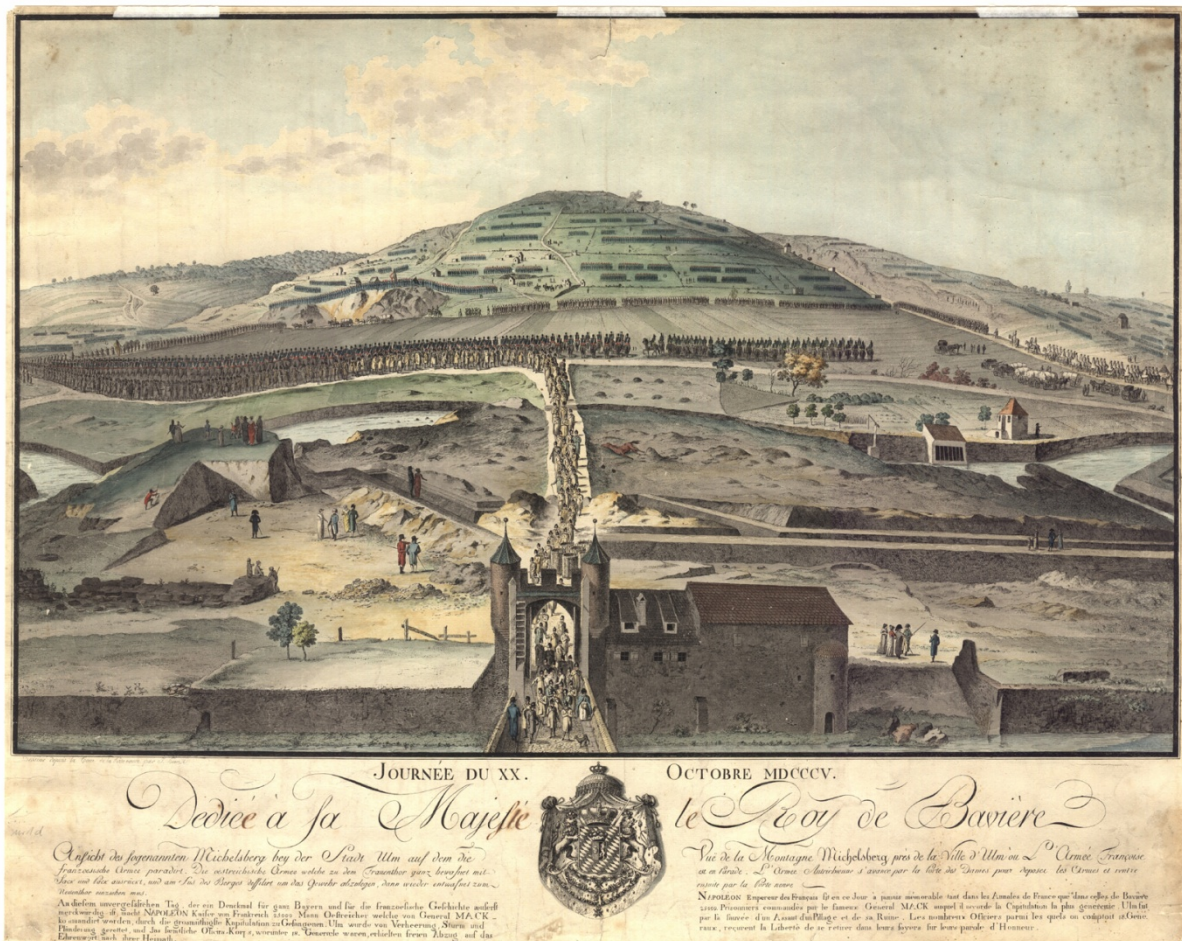
Stadtentwicklung Ulms

Der Übergang an Württemberg.....	2
Material 1: Kapitulation der österreichischen Armee 1805	3
Material 2: Die neue Grenzziehung.....	4
Anlage der Friedrichsau.....	5
Material 1: Die Einrichtung der Friedrichsau	6
Abbruch der Stadttore	8
Material 1: Gedenkblatt an die abgebrochenen Stadttürme (StA Ulm, F 3 Ans. 285).....	9
Material 2: Das Neutor um 1830 (StA Ulm, F 3 Ans. 297).....	10
Material 3: Gesuch um Erhaltung des Neutors.....	11
Eisenbahnbau.....	15
Material 1: Aufruf von Konrad Dieterich Haßler an die Ulmer zur Zeichnung von Eisenbahn- Aktien	16
Material 2: Erster Ulmer Fahrplan 1850.....	19
Material 3: Ansichten des Ulmer Bahnhofs von 1851 und 1870.....	20
Festungsbau.....	22
Material 1: Rayonbestimmungen 1871	23
Material 2: Genehmigung zur Bepflanzung einer Ackerparzelle 1879.....	25
Material 3: Genehmigung zu Veränderungen an einer Gartenhütte	27
Münsterausbau	29
Material 1: Ansicht des Ulmer Münsters von Westen im Jahr 1854.....	30
Material 2: Münster um 1890.....	31
Die Entstehung der Neustadt und die Industrialisierung.....	32
Material 1: Stadtplan von Ulm 1877 mit Einzeichnung der Stadtviertel und der Festungsumwallung	33
Material 2: Stadtplan von Ulm 1907 mit Einzeichnung ausgewählter Firmenstandorte.....	34
Entsorgungs- und Versorgungseinrichtungen.....	36
Material 1: Inbetriebnahme der neuen Wasserversorgung	37
Material 2: Geschäftsbestimmungen des Ulmer Gaswerks 1857	38
Wohnungsbau.....	40
Material 1: Ansicht Ulms von Nordwesten um 1868.....	41

Der Übergang an Württemberg

Die österreichischen Niederlage in der Schlacht von Elchingen, die Einnahme Ulms durch Frankreich sowie weitere kriegerische Ereignisse - Eroberung Wiens und Schlacht von Wagram - , die Ulm nicht mehr unmittelbar berührten, bewirkten, dass die Stadt erneut zum Tauschobjekt um Ländereien zwischen Frankreich, Österreich und Bayern wurde. Durch den zwischen den Königreichen Württemberg und Bayern 1810 abgeschlossenen Staatsvertrag von Compiègne fiel Ulm an Württemberg. Da die Mitte der Donau als neue Grenze festgelegt wurde, verkleinerte sich die Ulmer Markung um das Gebiet rechts der Donau und die Fläche von ca. 4600 auf 2248 ha. Da außerdem Schlagbäume und Zollschranken Ulm so von einem Teil seines bisherigen Hinterlandes abtrennten, wurde das Wirtschaftsleben bis zu Einführung des bayerisch-württembergischen Zollverbands 1828 bzw. des Deutschen Zollvereins 1834 massiv behindert.

Material 1: Kapitulation der österreichischen Armee 1805



Nachdem Ulm an die Franzosen übergeben worden war, zogen die österreichischen Soldaten am 20. Oktober 1805 nach der Entwaffnung durch das französische Militär wieder durch das Neue Tor in die Stadt ein (StA Ulm, F 5 Chr. Zb. 1805.10.20. Nr. 1d).

Anlage der Friedrichsau

Da das Ulmer Naherholungsgebiet Steinhäule (Auwald an der Donau) an Bayern gefallen war, wurde mit Hilfe einer Stiftung von König Friedrich I. von Württemberg das „Gänshölzle“ als Friedrichsau zum Park für die Ulmer im Osten der Stadt umgestaltet.

Material 1: Die Einrichtung der Friedrichsau

ad acta
Ulms, den 30. Mai 1811.
L. a.
Mein lieber Graf Rath und Landvogt G[ra]f von
Zeppelin! Sie erhalten anbei eine
auf die künftige Sommerbauverwaltung für die Pflanzung
von 2000 f., welche für den Stadtbezirk
Meiner guten Stadt Ulm als meine Beistand
zur Einrichtung der neuen Pflanzung, welche
für unter dem Namen Friedrichssee anzu-
legen, abzugeben, zu befehlen
Ich ist dem Rat, dem Magistrat und
Bürgerrecht Meiner guten Stadt Ulm mein
bekanntlich für eine gute Pflanzung von
Ordnung zu legen. Hiermit bitte ich Gott
dass er für Mein lieber Graf Rath und
Landvogt Graf v. Zeppelin in seinem famili-
yren Besitz nehme.

Schreiben des Königs Friedrich an Graf von Zeppelin, 1811 (StA Ulm, B 951/47 Nr. 12).

Transkription:

Ulm, den 30. Mai 1811

Mein lieber Geh[eimer] Rath und Landvogt G[ra]f von Zeppelin ! Sie erhalten anbei eine

Anweisung auf die hiesige Cameralverwaltung für die Summe von 2000 f [Gulden], welche sie dem Stadtmagistrat Meiner guten Stadt Ulm als einen Beitrag zur Einrichtung des neuen Spaziergangs, welchen sie unter dem Namen Friedrichsau anlegen wollen, abgeben werden, zugleich ertheile Ich ihnen den Auftrag, dem Magistrat und Bürgerschaft Meiner guten Stadt Ulm Meine Erkenntlichkeit für ihre gute Aufnahme an den Tag zu legen. Hierauf bitte ich Gott, daß er sie Mein lieber Geh[eimer] Rath und Landvogt Graf v[on]Zeppelin in seinen heiligen Schutze nehme.

[Eigenhändige Unterschrift] Friedrich

Erläuterungen:

Das Schreiben ist im Stil einer sogenannten „Kabinettsordre“ abgefasst, d.h. das Schreiben ist vom Landesherrn an einen Unterstellten gerichtet und enthält bestimmte vorgeschriebene formelhafte Bestandteile wie die Anrede (Mein lieber ..) und einen abschließenden Gnadenerweis (Hierauf bitte ich Gott...).

Cameralverwaltung: Finanzverwaltung

Meine gute Stadt: Ulm erhielt durch königliche Verordnung vom 29. Januar 1811 zusammen mit Stuttgart, Ludwigsburg, Tübingen, Ellwangen, Heilbronn und Reutlingen das Prädikat „Gute Stadt“. Die „Guten Städte“ durften in die seit 1815 einberufenen Ständeversammlungen jeweils einen eigenen Abgeordneten entsenden.

Landvogt: Württemberg wurde 1810 in zwölf Landvogteien als Verwaltungseinheiten gegliedert. Ulm wurde Sitz der „Landvogtei an der Donau“, zu der die Oberämter Riedlingen, Ehingen, Biberach, Wiblingen, Blaubeuren, Albeck und Ulm gehörten. 1818 traten an die Stelle der Landvogteien vier Kreisregierungen.

Abbruch der Stadttore

Bereits in der ersten Hälfte des Jahrhunderts wurde auch ein Großteil der mittelalterlichen Stadttore abgebrochen. Den Anfang bildete im Zuge des Neubaus der Donaubrücke 1827 das Herdbruckertor. Es folgten der Abriss von Gögglinger (Glöcklertor) und Frauentor 1837 und des Einlassturms auf der Stadtmauer 1843. Schließlich wurde trotz erheblicher Proteste auch das Neutor 1860 beseitigt.



Material 2: Das Neutor um 1830 (StA Ulm, F 3 Ans. 297).



Material 3: Gesuch um Erhaltung des Neutors

Man frucht: Die Kaffaya durch
 den Hurn ist lebendig geblieben.
 Die Frau ließ wirklich den Fall,
 und konnte in diesem Fall mit
 Kind und dem Mann zufrieden
 werden; sie würde sich gewiß
 der Lage sein, der der Erfüllung

des Hurns der Sport wieder
 wolle. Aber nicht solche Ca-
 sington und so sehr Bekann-
 tungen, pfand mir doch
 nicht als gewohnt zu sein. In
 die auf die einen Eingriff und
 den gesunden Kaufmann-
 stund oder mit der Gewissheit
 festigkeit von 15 Jahren
 der Angewandten und Angewandten,
 welche durch nicht als 4 Jahre
 sind nicht - so lange hat der
 Hurn - so wenig mit angestrichen
 - fiktur, was durch den Hurn alle
 Jahre ist nicht nicht die viele Man-
 pfen und Leben gekommen
 waren. Das sind solche Casington
 genug einfluss zu fiktur, sollte man
 wenigstens nicht gewöhnliche Hebi-
 tel der durch nicht solche Hurn
 und anderen Hurnen vergewissert
 zu Angewandten geben. Die ist
 aber nicht gewohnt zu werden!
 Angewandten aber - jedoch nicht zu
 vergewissert - so lange in der Zeit Leben

Man fragt: warum man nicht
fürstlicher Herrschaft?
Sich gar zu gerne zu, daß man
nicht alles verlassen soll, was
alt ist, bleibet er nicht, und
wollte gar nicht, wenn es
ist. Allein der Herr ist
nicht fürstlich. Wer nicht man
nicht von einem alten Herrschern
verlangen, daß er sich für ein
ein junges Mädchen. Aber, wenn
man einmal geglaubt hat,
soll man einen fürstlichen alten
Mann, der zu ungestraften
und unbedenklicher Herrschaft
junges Mädchen, das sich die
Loben abproben, er nicht alt ist?

Gott beistehen! Man wird uns
 Gerechtigkeit nicht zu wissen.
 Feinde und ihre Feinde.
 Und unser Neustadtthurm ist ein
 kostbarer alter Thurm, der einst
 einen Thurm, der sein und
 sein selbst willen erhalten zu
 werden verdient. Dies ist aber
 nicht das Einzige, und nicht ein-
 mal die Hauptfrage.
 Vielmehr muß die Frage aufste-
 hen auf dem Anschauung des
 Thurms zur Welt überführt
 betrachtet werden. Ein Thurm
 eines Thurms ist nicht ein Thurm
 eines Thurms, ja ist nicht zu
 sagen, nicht ein Thurm eines Th-
 urms - dann in diesem Zusammenhang.
 Die Thurmgebäude sind aber
 das Denkmal der Kultur.
 Ein Thurm eines Thurms ist nicht
 als ein Thurm des Thurms
 und Thurm Thurm.

Auszug aus einem Schreiben von Konrad D. Häbler, Konservator des Kunst- und
 Altertumsvereins, an das Oberamt Ulm vom 5. Juni 1860, in dem er sich für die Erhaltung des
 Neuturms einsetzt. Die Proteste zeigten jedoch keinen Erfolg (StA Ulm, B 362/20 Nr. 9).

Transkription:

Man sagt: Die Passage durch den Thurm ist lebensgefährlich (1). Wäre dies wirklich der Fall, und könnte in diesem Fall auf keine andere Weise geholfen werden, so würde ich gewiß der letzte sein, der der Erhaltung des Thurms das Wort reden wollte. Aber eine solche Behauptung und so ohne Weiteres hinzuwerfen, scheint mir doch mehr als gewagt zu sein: denn sie enthält einen Angriff auf den gesunden Menschenverstand oder auf die Gewissenhaftigkeit von 15 Generationen der Regierenden und Regierten, welche durch mehr als 4 Jahrhunderte – so lange steht der Turm – es ruhig angesehen hätten, wie durch den Turm alle Jahre ich weiß nicht wie viele Menschen ums Leben gekommen wären. Um eine solche Behauptung aufrecht zu halten, sollte man wenigstens eine vergleichende Statistik der durch Schuld dieses Thurms und anderer Thürme vorgekommenen Unglücksfälle geben. Sie ist aber nicht versucht worden!

[...]

Man sagt: Warum den alten hässlichen Thurm erhalten? Ich gebe gerne zu, dass man nicht alles erhalten soll, was alt ist, bloß weil es alt ist, und vollends gar nicht, wenn es häßlich ist. Allein der Thurm ist nicht häßlich. Nur muß man nicht von einem alten Thorthurm verlangen, daß er schön sei wie ein junges Mädchen. Aber, wenn man einmal vergleichen will, soll man einem stattlichen alten Manne, der an aufrechtem Gange und würdevoller Haltung keinem jungen nachsteht, deshalb das Leben absprechen, weil er alt ist? Gott bewahre! Man wird im Gegentheil nur um so größere Freude an ihm haben. Und unser Neuthornturm ist ein stattlicher alter Thurm, von prächtigen Formen, der schon um sein selbst willen erhalten zu werden verdient. Dieß ist aber nicht das Einzige, und ist nicht einmal die Hauptsache.

Vielmehr muß die Frage wesentlich nach dem Verhältnis des Thurms zur Stadt überhaupt beurtheilt werden. Eine Stadt ohne Thürme ist wie ein Kopf ohne Haare, ja ich wage zu sagen, wie ein Kopf ohne Gedanken - denn in diesen hochaufstrebenden Gebäuden lag eben das Unterscheidende der intellectuellen Einwohnerschaft der Städte gegenüber von den culturlosen Bewohnern des platten Landes.

[...]

Anmerkung 1: Als Begründung für die Lebensgefährlichkeit wird in der Akte die Enge des Durchgangs angeführt, wodurch insbesondere Fußgänger bei Fuhrwerksverkehr zu leiden hätten.

Eisenbahnbau

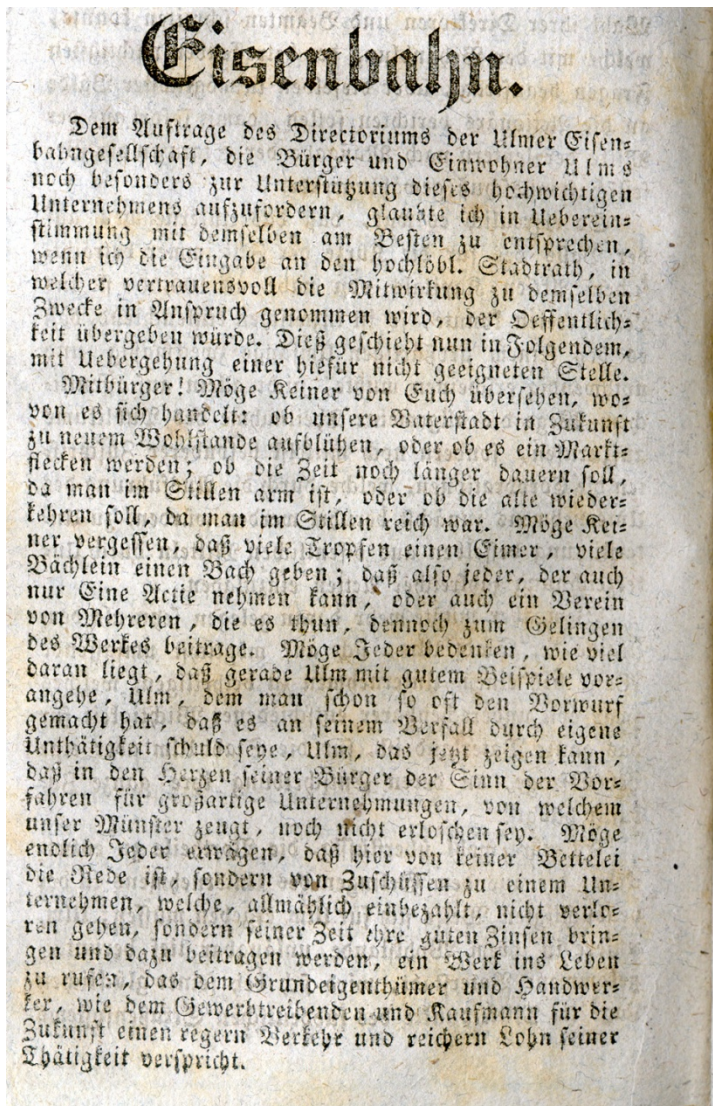
Im Dezember 1835 gründeten Ulmer Bürger die „Ulmer Eisenbahngesellschaft“ als Aktiengesellschaft mit dem Ziel, Ulm an das Eisenbahnnetz anzuschließen. 1836 fusionierten die Eisenbahngesellschaften von Ulm und Stuttgart zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“, die sich jedoch 1838 wieder auflöste, nachdem der Eisenbahnbau zur Staatsaufgabe erklärt worden war.

Für die Trassenführung von Stuttgart nach Ulm standen zwei Varianten zur Diskussion: Die längere Strecke über das Rems- und Brenztal mit dem Vorteil der Umgehung der Schwäbischen Alb und die kürzere Variante durch das Filstal mit der Schwierigkeit des Alaufstiegs bei Geislingen. Letztlich setzte sich die Filstalstrecke durch.

Eine weitere Frage betraf die Lage des Bahnhofs in Ulm. Festungsbaumeister Moritz von Prittwitz bevorzugte den Bau des Bahnhofs im Norden der damals bebauten Fläche etwa entlang der heutigen Karlstraße. Dabei sollte die Bahn von Stuttgart her durch das Lehrer Tal in die Stadt geführt werden und die Donau im Osten überquert werden. Das hätte jedoch bayerisches Gebiet bei der Trasse nach Friedrichshafen benötigt. Deshalb wurde der Bahnhof am heutigen Standort geplant mit dem Nachteil, dass eine Ausdehnung der Stadt nach Westen blockiert wurde. Im Juni 1850 war die Verbindung Heilbronn - Stuttgart - Friedrichshafen dann fertiggestellt. Der vor der Stadtmauer gelegene Bahnhof erhielt jedoch erst 1867 mit der Anlage der Bahnhofsstraße einen direkten Zugang zur Stadt. Hierfür musste die kleine Blau zum Teil überwölbt und ein Stück der mittelalterlichen Stadtbefestigung abgebrochen werden. Von 1854 - 1871 gab es einen württembergischen und einen bayerischen Bahnhof, deren Uhren verschiedene Zeiten anzeigten.

Nach dem Wegfall der Zollgrenze auf der Donau nahm die Schifffahrt zunächst einigen Aufschwung. Der Versuch, sie zur Bahn mit Dampfschiffen 1839 konkurrenzfähig zu machen, scheiterte aber bereits 1850 am oft zu niedrigen Wasserstand der Donau.

Material 1: Aufruf von Konrad Dieterich Haßler an die Ulmer zur Zeichnung von Eisenbahn-Aktien



Dem hochlöblichen Stadtrathe

gebe ich mir die Ehre, aus besonderm Auftrage des Directoriums der Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft Folgendes mitzutheilen:

Es ist dem hochlöblichen Stadtrathe ohne Zweifel bereits durch die öffentlichen Blätter bekannt geworden, daß die Gesellschaft, nachdem sie die Gewißheit der Ausführbarkeit einer Eisenbahn zwischen Ulm und Kannstadt in gerader Richtung über Göppingen und Spödingen einerseits und über Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen andererseits erworben, unter den günstigsten Verzeichnissen einer vielseitigen thätigen Theilnahme sich für constituirte erklären und zur Wahl ihrer Direktoren und Beamten schreiten konnte, welche mit der Behandlung der betreffenden wichtigsten Fragen beauftragt, über dieselben in möglichster Balde an die Actionärs berichten sollen, damit sofort aus der Mitte der letztern nach Maßgabe der Statuten der Gesellschaftsausschuß gewählt werde.

So erfreulich es war, daß das Unternehmen auf der Basis des für die Kürze der Zeit immer beträchtlichen Aktien-Kapitals von nahe an 100,000 fl. ins Leben treten konnte, so ist inzwischen einleuchtend, daß es bey seinem großartigen Umfange zweckmäßig und notwendig erscheinen mußte, nicht allein auf öffentlichem Wege die allgemeine Theilnahme des Publikums aufzurufen, sondern noch mittelst besonderer Zuschriften die Corporationen, welche durch die Ausführung des Unternehmens zunächst berührt werden würden, zu Unterstützung desselben aus öffentlichen Mitteln durch Unterzeichnung zahlreicher Aetien einzuladen.

Wem aber müßte mehr daran gelegen seyn als dem Rathe der Stadt Ulm, sich auf möglichst umfassende Weise bey einem Unternehmen zu theilhaben, welches zwar von unberechenbarer entschiedener Wichtigkeit für das ganze Vaterland ist, für die Stadt Ulm aber eine Lebensfrage, an deren Entscheidung ihre ganze Zukunft hängt!

Es wäre wohl überflüssig, die Vortheile zu entwickeln, die aus dem Gelingen des Unternehmens in der beabsichtigten Weise sich für Ulm ergeben müssen; Ulm, unsere in ihrem Wohlstande unlängbar tief heruntergekommene Vaterstadt, wird sich bey seiner glücklichen Lage im Mittelpunkte des süddeutschen Straßensystems

wieder zu jener Bedeutung erheben, welche Gewerthätigkeit und Handel ihr in den Zeiten des Mittelalters verliehen haben und welche dieselben Mittel, in ihrer gegenwärtigen Steigerung weise benützt, ihr zum zweytenmale verleihen können.

Dagegen möge es mir vergönnt seyn, einige Worte zu sagen über die unvermeidlichen Nachteile, die sich für Ulm ergeben müssen, wenn die Unternehmung in der beabsichtigten Weise nicht zur Ausführung käme. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt sind für das civilisirte Europa überall eine Nothwendigkeit geworden; auch der Neckar und die Donau werden, wir mögen es fördern oder hindern wollen, zuverlässig durch eine Eisenbahn verbunden werden. Aber wie wird es dann seyn, wenn diese Verbindung auf einem andern Wege als dem von uns gewollten bewerkstelligt wird; wenn, nach einer vielfach unterstützten Ansicht, dieselbe auf einem andern Punkte gegen die Donau auslaufend, der Stadt Ulm den größten Theil ihres Durchgangshandels entziehen, die beantragte Dampfschiffahrt vor ihrem Entziehen zu Grunde richten und auch den schweizerisch-italienischen Verkehr durch die Ausführung einer längst in Anregung gebrachten anderweitigen Straßenanlage von Ulm ab auf eine andere Seite wenden würde?

Alles vereinigt sich, um die zuversichtliche Hoffnung zu erwecken, der Rath der Stadt Ulm werde die Ueberzeugung theilen, daß jetzt oder nie für Ulms Zukunft gesorgt werden kann, daß es notwendig sei, mit der größten Kraftanstrengung ein Unternehmen zu fördern, durch dessen Förderung verhütet werden mag, daß unsere Vaterstadt einstens — eine nur zu beredte Ruine — die Vorfahren anklage, anstatt sie dankend zu segnen. Gewiß, Ulms Behörden werden nicht lässig seyn in der Unterstützung eines Werkes, das sich bereits auch des höchsten Beyfalls Sr. Majestät des Königs zu erfreuen hat; sie werden nicht zurückbleiben hinter den Anstrengungen minder bedeutender Städte, welche, obwohl viel weniger theilhaftig als Ulm, nach den glaubhaftesten Nachrichten sehr große Opfer bringen dürften.

Wohl weiß ich, daß die öffentlichen Mittel durch vielfache Leistungen bereits nur allzusehr in Anspruch genommen werden, aber es gibt Zeiten und Fälle im

öffentlichen Leben, wo Sparsamkeit Verschwendung wäre, und die größten Opfer zugleich auch die größten Sünden tragen.

So dachten, wie die Geschichte lehrt, unsere Vorfahren in der Blüthezeit der Ulmischen Gewerbe- und Handelsthätigkeit, als sie die großartigsten Unternehmungen durch Unterstützung aus öffentlichen Mitteln ins Leben riefen und die Finanzverwaltung von dem Grundsatz geleitet wurde, daß es besser sey, einige Hundert wohlhabende Bürger mehr in der Stadt, und einige Tausend Gulden weniger in der Kasse, oder dieselben vielmehr nur anderswo angelegt zu haben; so werden auch jetzt die Behörden denken, deren Weisheit und Sorge zunächst das Wohl ihrer Mitbürger anvertraut ist. Hochachtungsvoll u. Ulm, 26 Dec. 1835.

Der Sekretär der Gesellschaft:

Prof. D. Haßler.

Haßler war Gymnasialprofessor und Vertreter Ulms in der württembergischen Kammer der Abgeordneten und 1848 in der ersten deutschen Nationalversammlung in Frankfurt, außerdem Vorsitzender des Vereins für Kunst und Altertum in Ulm und Oberschwaben.

Ulmisches Intelligenzblatt vom 29. Dezember 1835 (StA Ulm, G 5/3).

Material 2: Erster Ulmer Fahrplan 1850

Ulmer Fahrtenplan der württembergischen Staats-Eisenbahn

vom 1. Juni 1850 an.

I. In der Richtung von Heilbronn bis Friedrichshafen.

	I. Fahrt. Morgens.		II. Fahrt. Mittags.		III. Fahrt. Nachmittags.		Fahrpreise von Ulm nach:					
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	I. Kl. Cl.		II. Kl. Cl.		III. Kl. Cl.	
							fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
In Geislingen Abgang	—	—	10	35	4	35						
" Weimerstetten Abgang	—	—	11	28	5	28						
" Ulm Ankunft	—	—	11	52	5	52						
" Abgang	6	—	12	15	6	15						
" Eisingen Abgang	6	14	12	27	6	27						
" Erbach Abgang	6	22	12	33	6	33						
" Nüstissen Abgang	6	35	12	44	6	44						
" Laupheim Abgang	6	45	12	52	6	52						
" Biberach Abgang	7	25	1	20	7	20						
" Durlesbach (Waldsee) Abgang	8	35	2	23	8	23						
" Ravensburg Abgang	9	15	3	—	9	—						
" Friedrichshafen Ankunft	9	45	3	30	9	30						

II. In der Richtung von Friedrichshafen nach Heilbronn.

	I. Fahrt. Morgens.		II. Fahrt. Mrg. u. Mitt.		III. Fahrt. Nachmittags.		Fahrpreise von Ulm nach:					
	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	Uhr.	Min.	I. Kl. Cl.		II. Kl. Cl.		III. Kl. Cl.	
							fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
In Laupheim Abgang	—	—	9	10	3	10						
" Nüstissen Abgang	—	—	9	18	3	18						
" Erbach Abgang	—	—	9	29	3	29						
" Eisingen Abgang	—	—	9	34	3	34						
" Ulm Ankunft	—	—	9	45	3	45						
" Abgang	6	—	10	15	4	15						
" Weimerstetten Abgang	6	32	10	45	4	45						
" Lonsee Abgang	6	55	11	8	5	8						
" Amstetten Abgang	7	8	11	22	5	22						
" Geislingen Ankunft	7	23	11	37	5	37						
" Abgang	7	30	11	42	5	42						
" Göppingen Abgang	8	15	12	28	6	28						
" Eßlingen Abgang	9	25	1	30	7	30						
" Cannstatt Abgang	9	50	1	52	7	52						
" Stuttgart Ankunft	10	—	2	—	8	—						
" Abgang	—	—	2	15	8	15						
" Ludwigsburg Ankunft	—	—	2	45	8	45						
" Abgang	—	—	2	48	8	48						
" Heilbronn Ankunft	—	—	4	5	10	5						

NB. Auf den Stationen Eisingen und Nüstissen wird nur an den Ulmer Markttagen und an den Sonn- und Feiertagen angehalten.

NB. Die Eröffnung der Bahnstrecke zwischen Ulm und Geislingen findet nicht vor dem 1. Juli statt.

Bemerkungen. An die Eisenbahnzüge schließen sich an:
 In Heilbronn: das täglich früh 8 Uhr nach Heidelberg abgehende Neckardampfsboot und der täglich Abends 4¹/₂ Uhr nach Heidelberg gehende Eilwagen.
 In Stuttgart: die täglich Morgens 5 Uhr und 9¹/₂ Uhr und Abends 5 Uhr und 9 Uhr abgehenden Eilwagen nach Karlsruhe.
 In Biberach: der Montags und Samstag früh 9 Uhr nach Memmingen abgehende Eilwagen.
 In Friedrichshafen: Die Bodenseedampfsboote. a) Sonntags (Abfahrt früh 10¹/₂ Uhr) nach Lindau. — b) Sonntag, Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag (Abfahrt Nachmittags 2 Uhr) nach Romanshorn und (Abfahrt Nachmittags 4 Uhr) Lindau. — c) Täglich (Abfahrt Abends 4 Uhr) über Rorschach nach Lindau. — d) Samstags (Abfahrt Abends 4 Uhr) über Rorschach nach Konstanz. — e) Täglich mit Ausnahme des Freitags (Abfahrt früh 6 Uhr) über Romanshorn nach Rorschach, Konstanz und Schaffhausen. — f) Täglich mit Ausnahme des Freitags (Abfahrt früh 6 Uhr) über Rorschach nach Lindau. — g) Am Freitag (Abfahrt früh 5 Uhr) über Bregenz nach Fuzach, Rorschach, Konstanz und Schaffhausen. — h) Am Freitag (Abfahrt früh 5 Uhr) über Rorschach nach Lindau.

Verantwortlicher Redakteur: Friedrich Zickert,
A. 263 in der langen Straße.
Verlagsexpedition der Ulmer Zeitung,
C. 361 in der Büchsenstraße.

Die Fahrt mit dem Zug nach Stuttgart dauerte knapp vier Stunden. Der Eilwagen der Postkutsche brauchte für dieselbe Strecke noch acht Stunden. Der Fahrpreis von 1 Gulden und 36 Kreuzer in der Dritten Klasse entsprach etwas mehr als dem 1,5 fachen Tageslohn eines Handwerksgelesen.

Ulmer Zeitung, Amtsblatt der Stadt und des Oberamtsbezirks Ulm, Nr. 51 vom 2. Juni 1850 (StA Ulm, G 5 41).

Material 3: Ansichten des Ulmer Bahnhofs von 1851 und 1870



Bahnhof von Süden, 1851. Lithografie von Jakob Eggli.

Links vor dem dreistöckigen Empfangsgebäude liegt eine der beiden Einsteighallen. Daran schließt sich eine Wagenremise an. Hinter der Wagenremise sind die Anlagen der Bundesfestung mit Kienlesberg und Wilhelmsburg zu sehen. Der abfahrende Zug bewegt sich Richtung Friedrichshafen. Die Verbindung über die Donau nach Bayern existierte erst ab 1854 (StA Ulm, F 3 Ans. 653).



Die Bahnanlagen am Ulmer Bahnhof von Norden 1870

Links im Vordergrund die Gleise nach Stuttgart mit Güterschuppen, rechts die Gleise nach Blaubeuren mit dem schienengleichen Übergang von der Karlstraße zum Blaubeurer Tor. Im Hintergrund in der Mitte der alte Loksuppen, dahinter horizontal das bayerische Betriebswerk, links das Empfangsgebäude des Bahnhofs mit den Einstiegshallen (StA Ulm, G 7/1.1).

Festungsbau

Im März 1819 richtete der Deutsche Bund eine Militärkommission ein, die für den Bau von sogenannten Bundesfestungen Sorge tragen sollte. Sie sollten als zentraler Stützpunkt und Operationsbasis für die Verteidigung der Grenze gegen Frankreich am Oberrhein dienen. Die ersten Planungen für eine Bundesfestung Ulm erfolgten zwischen 1819 und 1823, wurden aber wegen der vorrangig betriebenen Festungsbauten in Mainz und Luxemburg zurückgestellt. Am 26. März 1841 genehmigte die Bundesversammlung in Frankfurt den Bau der Bundesfestungen Rastatt und Ulm. Bis 1859 waren die Arbeiten in Ulm im Wesentlichen abgeschlossen. Die Festung verfügte über einen mehr als 9 km langen, Ulm und Neu-Ulm zangenförmig umschließenden Festungsgürtel, vor dem die Außenforts lagen. Behinderungen für die Stadtentwicklung ergaben sich auch durch die Rayonbestimmungen (frz. = Umkreis), d.h. das Gelände im Vorfeld der Festung unterlag Baubeschränkungen; Häuser durften dort entweder überhaupt nicht oder nur unter strengen Auflagen nach vorheriger Genehmigung der Kommandantur errichtet werden.

Bescheinigung über die stattgefundene öffentliche Auslegung und die vorschriftsmäßige öffentliche Bekanntmachung der Kommandantur zugestellt.

Letztere prüft die Einwendungen und ertheilt den Bescheid. Gegen diesen steht innerhalb einer Präklusivfrist von vier Wochen nach dem Empfange den Beteiligten der bei der Kommandantur einzulegende Rekurs an die Reichs-Rayonkommission zu.

Nach Verlauf der obigen Frist, beziehungsweise nach Eingang der Rekursbescheide, erfolgt die Feststellung des Katasters und des Planes durch die Kommandantur. Hierin erhalten die betreffenden Gemeindevorstände Kenntniß und haben diese die Feststellung öffentlich bekannt zu machen.

§. 12.

Die Kommandantur hat dafür Sorge zu tragen, daß im Rayonplan und Rayonkataster alle Veränderungen in baulicher Beziehung, sowie im Besitz, in der Benutzung oder Bestimmung der Grundstücke nachgetragen werden.

§. 13.

Innerhalb sämmtlicher Rayons sind nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig, vorbehaltlich der Bestimmung in §. 30.:

- 1) jede dauernde Veränderung der Höhe der Terrainoberfläche, insbesondere die Anlage und der Betrieb von Lehm- und Sandgruben, Stein- und Kalkbrüchen, die Anlage von Plätzen zur Ablagerung von Ballast, sowie eine jede solche Ablagerung an nicht dazu bestimmten Plätzen,
- 2) alle Neuanlagen oder Veränderungen von Dämmen, Deichen, Gräben, sowie in den Vorfluthverhältnissen, Ent- und Bewässerungsanlagen und sonstigen Wasserbauten; desgleichen alle Neuanlagen oder Veränderungen von Chausséen, Wegen und Eisenbahnen;
- 3) die Anlage von größeren Parkanlagen, Baumschulen und Waldungen;
- 4) die Errichtung und Veränderung von Kirch- und Glockenthürmen, sowie allethurmartigen Konstruktionen.

Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn durch die bezeichneten Neuanlagen, beziehungsweise Veränderungen keine nachtheilige Deckung gegen die rasante Bestreichung der Werke, kein nachtheiliger Einfluß auf das Wasserspiel der Festungsgräben, auf Inundation des Vorterrains und auf die Tiefe der mit den Festungsanlagen in Beziehung stehenden Flußläufe entsteht, und keine vermehrte Einsicht in die Werke des Platzes gewonnen wird.

§. 14.

Im dritten Rayon ist bei etwaiger Feststellung von Bauungsplänen rüchichtlich der Breite und Richtung der Straßen die Genehmigung der Reichs-Rayonkommission (§. 31.) erforderlich.

§. 15.

Innerhalb des zweiten Rayons sind:

A. unzulässig:

- 1) alle Massivkonstruktionen von Gebäuden oder Gebäudetheilen mit Ausnahme massiver Feuerungsanlagen und solcher massiver Fundamente, die das umliegende Terrain nicht über 30 Centimeter überragen;
- 2) jede Art von Gewölbbauten, sowie Eindeckungen von Kelleranlagen mit steinerner und eiserner Konstruktion;
- 3) die Anlage von bleibenden Ziegel- und Kalköfen, sowie überhaupt massiver zu Fabrik- und sonstigen

gewerblichen Zwecken bestimmter Ofen von größeren Abmessungen;

B. nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig:

- 1) die Anlage von Beerdigungsplätzen;
- 2) die Errichtung von Grabhügeln von mehr als 50 Centimetern Höhe, sowie von Denkmälern aus Stein oder Eisen, welche in den mehr als 50 Centimeter über der Erdoberfläche liegenden Theilen eine größere Stärke haben, als 15 Centimeter für Stein, bezüglich 2 Centimeter für Eisen;
- 3) die Errichtung von Gebäuden, welche nicht schon nach den Bestimmungen von A. unzulässig sind; die Genehmigung darf bei Einhaltung nachstehender Bestimmungen nicht versagt werden:
 - a) die Gebäude dürfen nur von Holz, oder einer nach dem Urtheil der Militärbehörde leicht zerstörbaren Eisenkonstruktion, oder in ausgemauertem Fachwerk von nicht mehr als 15 Centimetern Stärke erbaut sein, doch dürfen sie eine Ziegelbedachung, massive Feuerungsanlagen, soweit solche nicht nach A. Nr. 3, unzulässig sind, und massive Fundamente haben; welche das umliegende Terrain nicht über 30 Centimeter überragen;
 - b) die Höhe des Gebäudes bis zur Dachfirst darf 13 Meter nicht übersteigen;
 - c) Keller dürfen nur hölzerne oder leichte eiserne Balken, mit gewöhnlichem Balkenzwischenraum und hölzernem Fußboden darüber, haben;
 - 4) die Anlage massiver Dampfschornsteine; die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn die Höhe 20 Meter nicht übersteigt.

§. 16.

Für den einfachen Zwischenrayon gelten die in §. 15. für den zweiten Rayon gegebenen Vorschriften, jedoch mit folgenden Abweichungen:

Zu A. Unter besonderen Verhältnissen kann die Herstellung massiver Bauten und gewölbter Anlagen gestattet werden.

Zu B. 3. b. Die Höhe des Gebäudes bis zur Dachfirst darf 8 Meter nicht übersteigen.

§. 17.

Im ersten Rayon ist

A. unzulässig:

- 1) Alles, was im zweiten Rayon unzulässig ist; massive Fundamente dürfen jedoch das umliegende Terrain nicht über 15 Centimeter überragen;
- 2) Wohngebäude jeder Art;
- 3) Baulichkeiten von anderen Materialien, als von Holz oder einer nach dem Urtheil der Militärbehörde leicht zerstörbaren Eisenkonstruktion; Keller- oder mit dem Grund und Boden fest zusammenhängende Feuerungsanlagen; Baulichkeiten von größerer Höhe, als 7 Meter bis zur Dachfirst; andere Bedachungsmaterialien, als Holz, Stroh, Rohr, Dachpappe, Dachsliz, Zint oder Schiefer;
- 4) die Aufstellung von Lokomobilen in fester Verbindung mit Baulichkeiten, oder auf Terrain, aus welchem dieselben nicht sofort entfernt werden können;
- 5) Denkmäler von Stein oder Eisen, welche in den mehr als 50 Centimeter über der Erdoberfläche liegenden Theilen eine größere Breite haben, als 30 Centimeter;
- 6) Einhegungen durch Neuanlage von lebendigen Hecken;

B. nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig:

- 1) die Anlage von Beerdigungsplätzen;
- 2) die Errichtung von Grabhügeln von mehr als 50 Centimetern Höhe, sowie von Denkmälern aus Stein oder Eisen, welche in den mehr als 50 Centimeter über der Erdoberfläche liegenden Theilen eine größere Stärke haben, als 15 Centimeter für Stein, bezüglich 2 Centimeter für Eisen;
- 3) die Anlage hölzerner Windmühlen;
- 4) alle vorstehend nicht als unzulässig bezeichneten Baulichkeiten; bewegliche Feuerungsanlagen; hölzerne und eiserne Einfriedigungen, letztere, wenn sie ohne Schwierigkeit beseitigt werden können; Brunnen.

Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn es sich um wohlthätige Einrichtungen irgend einer Art handelt. Jedoch darf bei nachgewiesener Nothwendigkeit der Anwesenheit eines Wächters die Aufstellung einer mit einem transportablen eisernen Ofen versehenen Wächterhütte auf je einem Grundstück nicht verweigert werden, sofern dieselbe im Grundflächenmaß 20 Quadratmeter nicht überschreitet, mit anderen Baulichkeiten nicht in Verbindung gesetzt ist, und der Ofen mit blecherner Rauchröhre versehen ist.

§. 18.

Das Alignment der im ersten und zweiten Rayon und einfachen Zwischenrayon zu errichtenden Gebäude in Beziehung auf die Festungswerke, insofern dasselbe nicht von der Richtung vorhandener öffentlicher Wege oder Straßen abhängig ist, unterliegt der Genehmigung der Kommandantur.

§. 19.

Innerhalb des strengen Zwischenrayons sind alle baulichen Anlagen unzulässig.

Auf Esplanaden sind nur solche Anlagen gestattet, welche nach dem Urtheil der Militärbehörde zu Verteidigung dienen können.

Die Anlage von Hecken ist im strengen Zwischenrayon, wie auf Esplanaden unzulässig.

§. 20.

Im ersten und zweiten Rayon und im einfachen Zwischenrayon ist die Einrichtung von Niederlagen und Plätzen, auf welchen Vorräthe zu gewerblichen Zwecken im Freien oder in Schuppen aufgestapelt werden, nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig.

Die Genehmigung darf nicht versagt werden, wenn die Entfernung von den Festungswerken 225 Meter beträgt.

Die Höhe der zulässigen Aufstapelung beträgt:

- a) für unverbrennliche Materialien, für Stein- und Braunkohlen, Koks und dergleichen: im ersten Rayon $1\frac{1}{2}$ Meter, im zweiten und einfachen Zwischenrayon 2 Meter,
 - b) für Torf und Kohstüchen: 3 Meter,
 - c) für Bau- und Brennholz: im ersten Rayon 4 Meter, im zweiten und einfachen Zwischenrayon 5 Meter.
- Eine höhere Aufstapelung bedarf der Genehmigung der Kommandantur.

Auf dem Terrain, welches bei Festungen, die an Schiff- oder fließbaren Gewässern liegen und besonders Reibfestigungen haben, zwischen diesen und dem Ufer befindlich ist (§. 4.), ist die Lagerung derartiger Vorräthe, sowie die Anlage der zum

Ein- und Ausladen nöthigen Anstalten ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig. Jedoch steht es der Kommandantur zu, die einzuhaltenen Entfernung von der Reibe, und die Zeit für die Wiederbeseitigung zu bestimmen.

§. 21.

Bei vorübergehenden Veränderungen der Höhe der Terrainoberfläche, wie der Auflagerungen von Baumaterialien während der Ausführung eines genehmigten Baues, der Beseitigung der Grabenränder zur Auflagerung der bei der Grabenräumung ausgeworfenen Erde und dergleichen ähnlichen Benutzungen bedarf es im ersten und zweiten Rayon und einfachen Zwischenrayon nur einer vorgängigen Anzeige an die Kommandantur. Jedoch steht es derselben zu, die Zeit der Wiederbeseitigung der vorübergehenden Erhöhung des Terrains zu bestimmen.

Zu Anlagen von Komposthaufen ist die Genehmigung der Kommandantur erforderlich.

§. 22.

Die einmal vorhandenen Baulichkeiten und Anlagen, auf denen nicht die besondere Bedingung des Eingehens durch Verfall, oder der künftigen Reduktion auf eine leichtere Bauart schon haftet, sollen, unbeschadet der Bestimmung des §. 43, erhalten bleiben, auch wenn sie den Vorschriften dieses Gesetzes nicht entsprechen. Dieselben können, wenn sie ganz oder theilweise zerfällt oder baufällig geworden sind, nach vorgängiger Anzeige bei der Kommandantur in den alten Abmessungen und der bisherigen Bauart wieder hergestellt werden.

Überschreiten Wiederherstellungsarbeiten das vorbestimmte Maaß, so bedarf es der Genehmigung der Kommandantur.

§. 23.

Ob und in wie weit aus örtlichen Rücksichten Einschränkung der räumlichen Ausdehnung der Rayons oder Ermäßigungen der gesetzlichen Beschränkungen zulässig seien, bestimmt die Reichs-Rayonkommission.

§. 24.

Die bisherigen von diesen Bestimmungen abweichenden Rayons bestehender Festigungen, insbesondere die der vorhandenen detachirten Forts, verbleiben bis zur Ausführung eines Neu- oder Verstärkungsbaues unverändert.

Die vorhandenen Esplanaden bleiben in ihrer bisherigen Ausdehnung unverändert; bei Neubau einer Citadelle wird über den Umfang der Esplanade in jedem Falle besondere Bestimmung durch die Reichs-Rayon-Kommission getroffen.

Ebenso verbleiben alle übrigen zur Zeit vorhandenen besonderen Rayons, wie die von verschanzten Lagern, Städtebefestigungen, inneren Abschnitten in und bei Festungen unverändert.

§. 25.

Bei den bestehenden Festungen bleibt die Anlegung eines Rayonplanes und Rayontafelers der Kommandantur überlassen. Dieselbe muß nach Maßgabe der §§. 8—12 erfolgen, wenn in Folge eines Neu- oder Verstärkungsbaues die bisherigen Rayons verändert werden sollen.

Bis zur endgültigen Feststellung der Rayontafelers sind die bisher erforderlichen Reverses für die beabsichtigten Bauausführungen beizubehalten.

§. 26.

Zu jeder Anlage, jeder Veränderung und Benutzung, die nach den §§. 13. ff. nicht ohne Genehmigung der Kommandantur zulässig ist, muß vor dem Beginn der Ausführung diese Genehmigung nachgeholt werden.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches wurden die im Vorfeld der Reichsfestung liegenden Rayons neu bestimmt. Im ersten Rayon, der das Gelände im Umkreis von 600 Meter umfasste, waren keine Gebäude aus Stein erlaubt (StA Ulm B 060/01 Nr. 6).

A. 47.
Kaiserliches
GOVERNEMENT
der
Festung Ulm.

Ulm, den 16. November 1879.

J.N. 1075/79.

Das Königlich Preussische
Landesk. u. Forstamt
Lindzell.

Das mit gefälliger Bescheid vom 13. d. Mts.
ausgegebenen Gesuch des Eigentümers Mathias Blesing
in Söllingen:

→ Bepflanzung eines Teils der Ackerparzelle N. 24 1/2
mit zusammenbestimmten in der in der angelegten
Länderskizze angegebenen Weise betreffend →
wird somit unter der Bedingung genehmigt, daß die
einzelnen Bäume mit Weisbäumen, hinreichend aber in
zukünftiger Abgrenzung gepflanzt werden.
Das Inzident des angelegten Gesuchs mit
Länderskizze folgt im Anschluß zu.

J. Meier

Transkription

Ulm, den 18. November 1879

An das Königliche Oberamt hierselbst.

das mit gefälligem Schreiben vom 13. d. M[ona]ts anher vorgelegte Gesuch des Schneiders Matthäus Blessing in Söflingen:

Bepflanzen eines Theils der Ackerparzelle Nr. 274/2 mit Johannisbeersträuchern in der in der vorgelegten Situationskizze angegebenen Weise betreffend – , wird hiermit unter der Bedingung genehmigt, daß die einzelnen Sträucher mit Zwischenräumen, keinesfalls aber in heckenartiger Gruppierung gepflanzt werden. Das Duplikat des anher vorgelegten Gesuchs mit Situationskizze folgt im Anschluß zurück.

[Unterschrift]

(StA Ulm, B 060/01 Nr. 17).

Material 3: Genehmigung zu Veränderungen an einer Gartenhütte

KAISERLICHES
GOUVERNEMENT
DER FESTUNG ULM

Comm. No. 1092/89

Ulm, den 13. August 1889.

Einzel: Stadt-Polizei-Amt Ulm
13 AUG. 89
Diar: № 3526.

An

dem Wohlwollen der Stadt-Polizei-Amt
Ulm.

dem Herrn Hauptmann der Gendarmerie Herrn Scheffele
in Ulm:

in einem im Kaufhof belegenen Garten auf Spezial-
la № 1388 einen folgenden Obstand - von Größe,
auf 4 in einem Obstand mit Bretterbekleidung, 1,15 m
lang, 0,86 m breit und 2,50 m bis zum Dachstuhl
hoch - aufstellen zu lassen
nicht gestattet werden.
Ihre Genehmigung der Genehmigung folgt verbindlich
zu sein.

Kennzeichen der
dem Obstand der
Obstand der
gemäß. Ulm den 13. Aug. 1889.
Hauptmann

[Signature]

Herrn Hauptmann
Befehl.

[Signature]

Transkription:

Ulm, den 13. August 1889.

An das Wohllobliche Stadtpolizeiamt Ulm:

Das Gesuch des Holzhändlers Hans Scheiffele in Ulm:

In seinem im Ruhetal belegenen Garten auf Parzelle Nr. 1388 einen hölzernen Abtritt – ohne Grube, auf 4 eichenen Pfählen mit Bretterbekleidung, 1,15 m lang, 0,86 m breit und 2,50 m bis zum Dachfirst hoch – aufstellen zu dürfen wird hiermit genehmigt. Eine Ausfertigung der Zeichnung folgt anliegend zurück.

[Unterschrift]

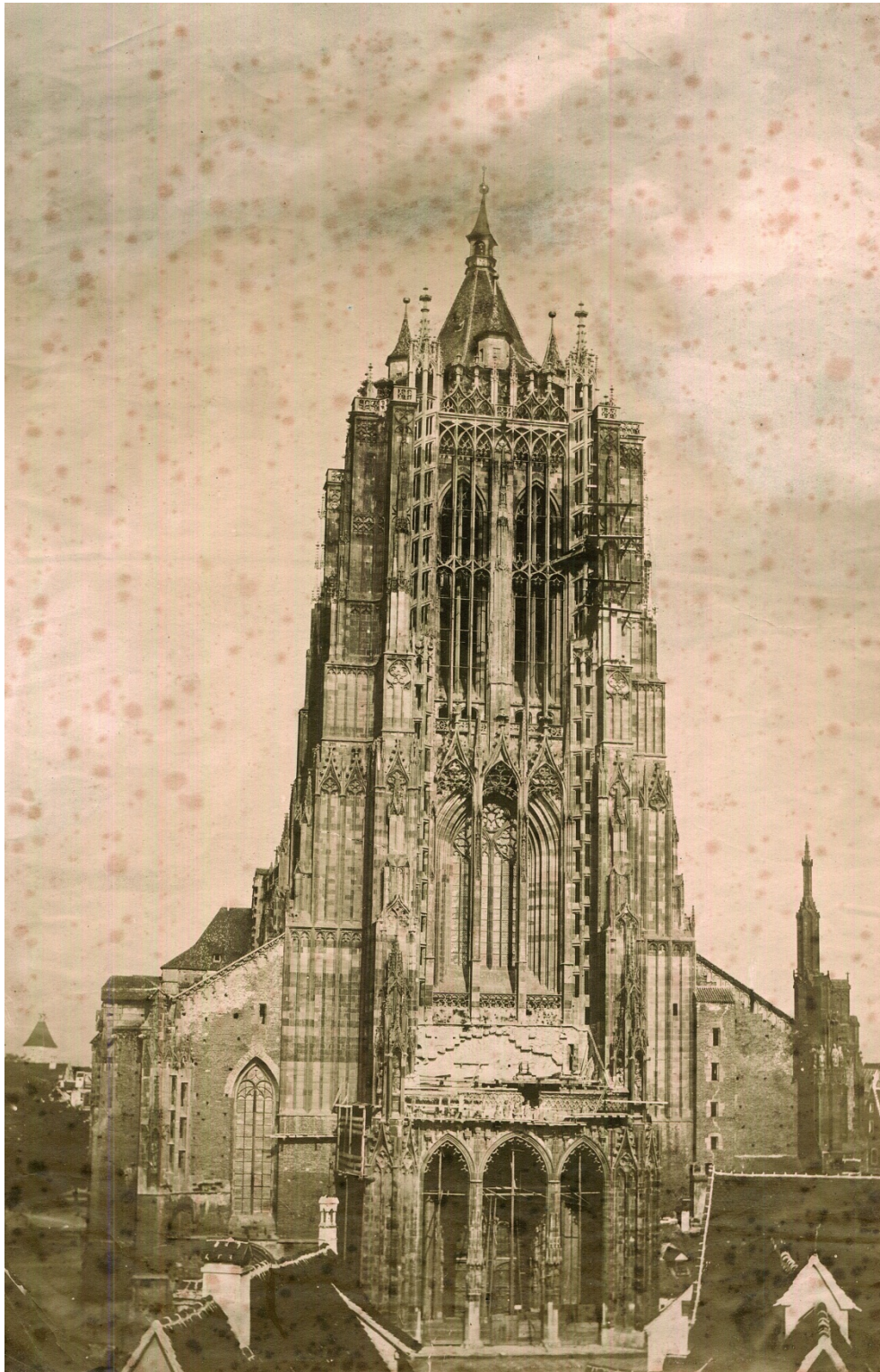
Kenntnis genommen u[nd] dem Gesuchsteller durch Abschrift Mitteilung gemacht.
Stadtpolizeiamt Herr Baucontroleur Lehle

(StA Ulm, B 060/00 Nr. 9).

Münsterausbau

Fast gleichzeitig mit dem Festungsbau fingen 1844 die Arbeiten zur Restaurierung und zum Ausbau des Münsters an, die von dem 1841 gegründeten Verein für Kunst und Altertum in Ulm und Oberschwaben maßgeblich unterstützt wurden. Zu den Baumaßnahmen gehörten der Ausbau des Strebewerks zur Stabilisierung des Baukörpers, der Ausbau der Chorgalerie, die Errichtung der beiden Chortürme und als krönender Abschluss die Aufführung des Westturmes auf eine Höhe von 161,53 Meter im Jahre 1890. Um dem Münster als Denkmal besondere Geltung zukommen zu lassen, wurden bereits 1874/75 Barfüßerkirche und -kloster auf dem Münsterplatz abgerissen, die auf dem Platz des heutigen Stadthauses standen.

Material 1: Ansicht des Ulmer Münsters von Westen im Jahr 1854



Deutlich zu erkennen ist die Reparaturbedürftigkeit über dem Eingangsbereich. Rechts ist bereits eine der neu aufgerichteten Fialen zu sehen; noch steht das ehemalige Barfüßerkloster auf dem Platz vor dem Münster (StA Ulm G 7/1.1).

Material 2: Münster um 1890



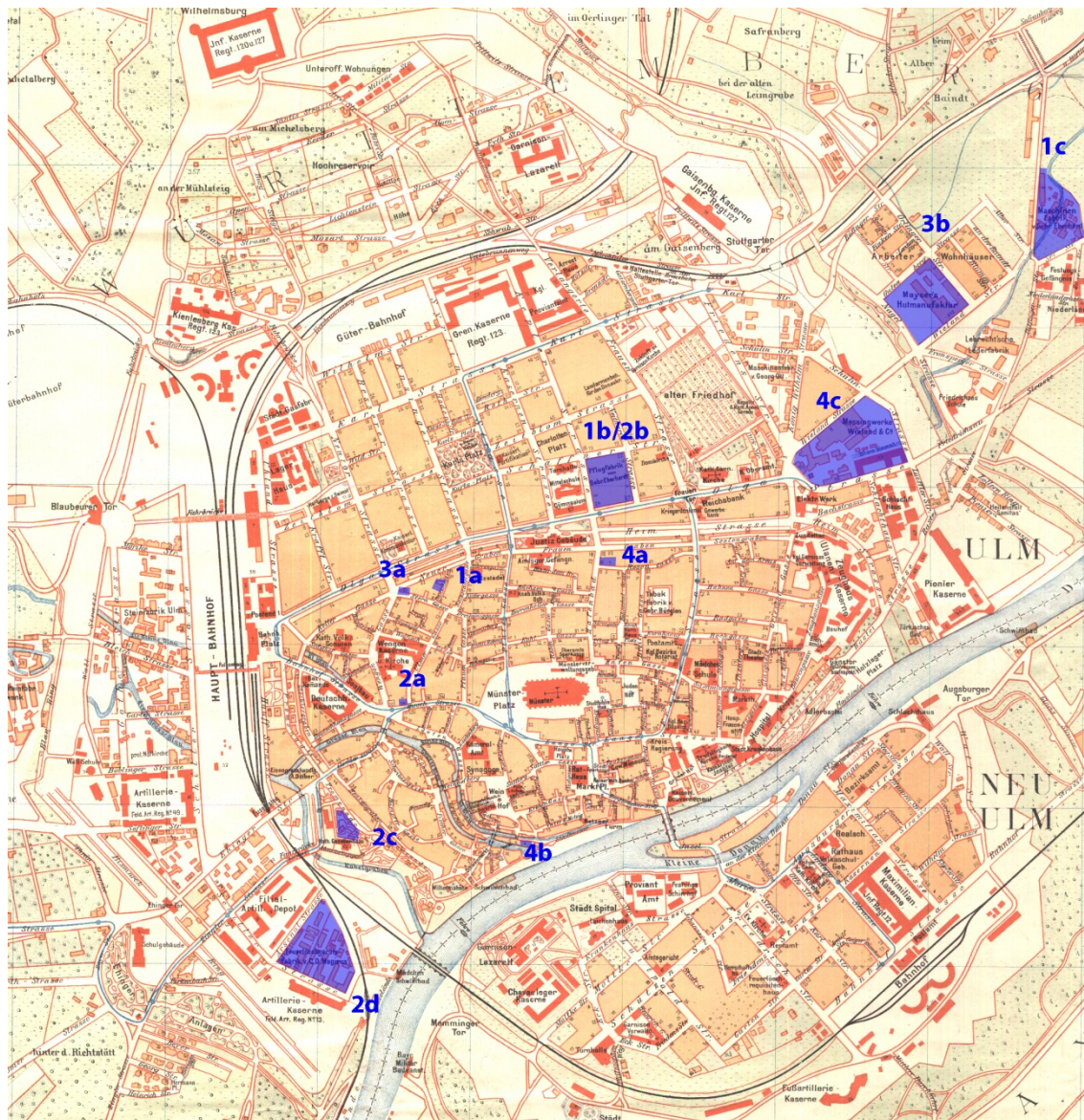
Nach Restaurierung und Ausbau mit Chortürmen, Strebewerk und dem vollendeten Westturm (161,53 m) (StA Ulm G 7/2.1).

Die Entstehung der Neustadt und die Industrialisierung

Aufgrund der wirtschaftlichen Stagnation und des Verlustes an Zentralität nach dem Übergang an Württemberg - Ulm hatte in bayerischer Zeit den Rang einer Provinzhauptstadt - blieben Neubauten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf die alte Siedlungsfläche beschränkt. Durch Eisenbahn- und Festungsbau und die aufkommende Industrialisierung entstand der Bedarf an größeren Stadterweiterungen. Wegen der Eisenbahnanlagen im Westen und der Bundesfestung waren nur Erweiterungen innerhalb dieses Gürtels möglich. Daher entstand nördlich der Altstadt ein neues Stadtviertel, die Neustadt, mit einem rechteckigen Grundriss und der Karl- und Olgastraße als Verbindungsstraßen. An der Olgastraße - auf Flächen der ehemaligen Bastionärsbefestigung aus den Jahren 1617 ff. - wurden zahlreiche repräsentative Bauten wie das Gymnasium (1876 - 1878) und das Justizgebäude für Land- und Amtsgericht (1894 - 1899) errichtet.

Für die beginnende Industrialisierung waren die Wasserkräfte der Blau von ausschlaggebender Bedeutung, und bis in die fünfziger Jahre beruhte die fabrikmäßige Produktion fast ausschließlich auf dem Mühlenprinzip. So kam es bis 1860 nur zur Bildung weniger Unternehmen in der Altstadt. Neben den Tabakfabriken der Gebr. Bürglen beim Kornhaus und von Wechsler im Paradiesgässchen/Kramgasse waren das die Hutfabrik Mayser (seit 1800) in der Sterngasse, die Metallgießerei Wieland in der Rosengasse und im Fischerviertel (1820/ 1828). Fehlende Wasserkraft und Platzmangel zwangen dann zur Verlagerung der Unternehmen in die Ost- und die nördliche Neustadt und auf Gebiete außerhalb des Festungsgürtels. So finden wir Wieland 1842 in Herrlingen, 1859 vor dem Zundeltor und seit 1864 mit einem weiteren Standort in Vöhringen und die Firma Eberhardt 1854 in der Deinselsgasse, 1863 an der Olga-/ Keplerstraße und 1880 in der Oststadt. Magirus, der in der Hirschstraße anfang, wurde 1864 Teilhaber bei Eberhardt und hatte weitere Betriebsstätten seit 1877 an der Promenade und schließlich in der Schillerstraße. Die Eisengießerei Hopff, 1866 gegründet, befand sich ab 1884 in der Wilhelmstraße. Die Maschinenfabrik Ott, 1877 in der Radgasse gegründet, nahm 1897 ihre Arbeit in der König-Wilhelm-Straße auf. Die Fahrzeugwerke Kässbohrer, 1893 am Lautenberg gegründet, bezogen 1904 neue Räume an der Karl-/ Hartmannstraße, und Mayser errichtete 1901 bis 1903 eine neue Betriebsstätte an der Wielandstraße in der Oststadt. Wichtige weitere Betriebsgründungen waren die Turmuhrenfabrik Hörz (gegründet 1862, seit 1905 in der Weststadt), die Wäschefabrik Herbst und das Hüttenwerk Ulm (seit 1880). Außerhalb des Festungsgürtels im Westen lagen der Kupferhammer von Schwenk und die Ziegelhütten sowie seit 1868 die Baumwollweberei Steiger und Deschler in Söflingen.

Material 2: Stadtplan von Ulm 1907 mit Einzeichnung ausgewählter Firmenstandorte



(StA Ulm, F 1 Stadtpläne Nr. 54).

Legende

- 1 Firma Eberhardt (Pflugfabrik):
 - a. Deinselsgasse 1854
 - b. Olga-/Keplerstraße 1863
 - c. Oststadt 1880

- 2 Magirus (Feuerwehr-Geräte und Nutzfahrzeuge):
 - a. Hirschstraße 24
 - b. Olga-/Keplerstraße 1864 – Teilhaber bei Eberhardt

- c. Promenade 1877
- d. Schillerstraße 1886

- 3 Mayser (Hutfabrik)
 - a. Sterngasse 1800
 - b. Wielandstraße (1901/1903)

- 4 Wieland (Messingfabrik)
 - a. Rosengasse 1820
 - b. Boxlermühle im Fischerviertel 1828
 - c. Vor dem Zundeltor 1859

Entsorgungs- und Versorgungseinrichtungen

Das Wachstum der Stadt zwang auch zu einem Ausbau der Entsorgungs- und Versorgungseinrichtungen. Offene Kanäle sorgten schon im 17./18. Jahrhundert für eine Entwässerung in Donau, Blau oder Stadtgraben. Die um 1830 begonnene Kanalisation der Altstadt wurde 1869 abgeschlossen. Für die Entwässerung der nördlichen Neustadt konnte ein vorher erstellter Gesamtplan zugrunde gelegt werden.

Etliche Brunnen- und Pumpwerke hinter der Stadtmauer hatten die Stadtbrunnen mit Quell-, Grund- und Blauwasser versorgt. Der steigende Bedarf führte zur Planung einer zentralen Wasserversorgung. Mit dem Erwerb der Weiherbachquelle bei Herrlingen, konnte sie 1873 in Betrieb genommen werden. Da die Schüttung nachließ, wurde 1886-1888 im kleinen Lautertal der sogenannte Kalte Brunnen nutzbar gemacht. Über eine gusseiserne Leitung wurde das Wasser von dort in ein Reservoir im Gaswerk und von dort mit durch Dampfmaschinen angetriebenen Pumpen in die höheren Stadtteile und einen Hochbehälter am Michelsberg gefördert.

Zur Erzeugung von Gas zur Straßenbeleuchtung wurde 1857 das Gaswerk am Neutor errichtet, das zuerst aus Holz und ab 1864 aus Steinkohle Gas erzeugte.

Elektrischen Strom erhielt Ulm erstmals 1895 aus der „Dampf-Centrale-Olgastraße“, die von der Elektrizitäts-Gesellschaft - vormals Schuckert & Cie - betrieben wurde. Der Vertrag dieser Gesellschaft mit der Stadt von 1894 sah auch den Betrieb einer Straßenbahn vor, die 1897 eröffnet wurde. 1899 begann die Lieferung von Strom aus dem Wasserkraftwerk Illerzell. Am 1. April 1905 erwarb die Stadt das Elektrizitätswerk und betrieb es ab diesem Zeitpunkt in eigener Regie.

Material 1: Inbetriebnahme der neuen Wasserversorgung

Württemberg.

† Ulm den 8. Okt. Unser neues Wasserwerk, seit Weichnachten vorigen Jahres in Betrieb, hat dieser Tage seine Vollendung erhalten. Nachdem inzwischen das Quellwasser aus dem 2 Stunden von hier entfernten Weiberbachthale vermittelst natürlichen Gefälls beigeleitet und in das Stadtröhrennetz geleitet worden war, ist seit einigen Tagen Hochdruck gegeben. Von dem in der Nähe der Gasfabrik befindlichen Sammelbassin fördert eine nach Woolfschem System konstruirte, 40 Pferdekräfte repräsentirende Dampfmaschine von Kuhn in Berg bei 8stündiger Arbeitszeit den vorläufig zu 150,000 Kubituß per Tag berechneten Wasserverbrauch in das Hochreservoir. Letzteres, 150' hoch über dem Münsterplatz angelegt, ist in 3 Abtheilungen getheilt, um zeitweise Reinigungen ohne Betriebsstörung vornehmen zu können. Jede Abtheilung faßt 3000 Eimer. Umfassungs- und Scheidewandungen des Reservoirs sind von starkem Backsteingemäuer, durch einen Betonmantel vor dem Eindringen von Regen- und Schneewasser geschützt und die inneren Wandflächen mit wasserdichtem Zementbestich, aus einer Mischung von Portland- und Romanzement hergestellt, versehen. Ein starker Erdmantel und zweckmäßige Baumgruppen und Gesträuchanlagen schützen den Inhalt des Reservoirs vor den Einflüssen der äußeren Temperatur. Das System des Ein- und Auslaufs ist derart, daß jeder Tropfen Wasser das ganze Reservoir zu passiren hat, so daß eine konstante Zirkulation stattfindet. Die hierdurch geschaffene Bewegung verhindert jede Stagnation und macht die Entstehung vegetabilischer Substanzen unmöglich. Vom Hochreservoir wird das Wasser in gusseisernen Röhren von 12" engl. Lichtweite der Stadt zugeleitet. Die am letzten Montag bewirkte erstmalige Einführung des Wassers aus dem Hochreservoir in das Stadtröhrennetz der Altstadt, ein Werk, das bei dem immerhin sehr beträchtlichen Hochdruck die größte Vorsicht erforderte, ist Dank der trefflichen Oberleitung des Bau's, welche Herr Oberbaurath Esmann bei der ganzen Ausführung bethätigt hat, mit außerordentlich günstigem Erfolg vor sich gegangen, indem bei einer Länge des Stadtröhrennetzes von 70,000 Fuß auch nicht ein einziger Defekt an irgend einem Theil der Leitung entdeckt wurde. Damit ist nun die Inbetriebnahme des ganzen Werkes ermöglicht, dessen Bau, im September 1871 begonnen, nur zwei Jahre zur Ausführung erfordert hat; eine Zeit, die in der That außerordentlich kurz genannt werden muß, wenn man die zu überwindenden Schwierigkeiten einerseits und die Ausdehnung der baulichen Anlagen andererseits ins Auge faßt. Es beträgt nämlich die Länge der Leitung von der Quellenstube im Weiberbachthale bis zum Sammelbassin 28,000', die Druckleitung von der Dampfmaschine bis zum Hochreservoir 2200' und zurück zur Stadt 3500', das Stadtröhrennetz, wie bereits bemerkt, 70,000'.

Wie sehr die Einwohnerschaft die Wohlthat der neuen Einrichtung in sanitärer Beziehung, wie für Zwecke des Feuerlöschens, zu würdigen weiß, beweist die ungemein zahlreiche Betheiligung der Hausbesitzer als Wasser-Abonnenten. In weit aus den meisten Häusern ist das Wasser bis in die oberen Stockwerke geleitet und für augenblickliche Hülfeleistung bei entstehendem Brande vorsorgende Einrichtung getroffen; ein parat gehaltener Schlauch mit Mundstück an die Wasserleitungsröhre angeschraubt, genügt, um nicht nur im eignen Hause beliebige Wassermengen auf den bedrohten Punkt richten zu können, der Hochdruck ermöglicht auch einen kräftigen Strahl auf die Nachbarhäuser. Dem öffentlichen Feuerlöschwesen stehen zahlreiche Hydranten zu Gebote, deren erfolgreiche Wirksamkeit die angestellten Proben darthun. Die zahlreiche, fast ausnahmslose Betheiligung der Hausbesitzer mit Privatleitungen erspart der Stadt ein ausgedehntes System öffentlicher Brunnen, von welchen nur die Bierbrunnen als laufende Brunnen bestehen bleiben, während die übrigen verschleßbar hergestellt, der Zahl nach auf das Bedürfnis beschränkt werden können. Endlich ist noch der Verwendung des neuen Wasserwerks zu industriellen Zwecken zu erwähnen. Nicht nur die größeren Etablissements, wir erinnern an die bedeutenden Bräuereien, welche hier betrieben werden und die Dampfkessel-Besitzer ersparen die Kosten des Wasserführens und Pumpens, auch kleineren Gewerbetreibenden ist Gelegenheit gegeben, das Wasser bei dem vorhandenen Druck als Motor zu benutzen und so der Industrie dienlich zu machen. Herr Oberbaurath Esmann hat sich durch die wirklich musterhafte Anlage und Ausführung des ausgedehnten Werkes ein bleibendes Denkmal gesetzt. Besonderen Dank aber verdient auch der mit der Ausführung beehrte Techniker, Hr. Geiger, welcher in aufopfernder Weise durch rastlose Thätigkeit zur Förderung des Baus und zum guten Gelingen des Ganzen beigetragen hat.

Schwäbische Kronik vom 11.10.1873 (StA Ulm G 5 19).

Bekanntmachung die Gasbeleuchtung in der Stadt Ulm betreffend.

Der Stadtrath hat mit P. A. Niedinger in Augsburg den Vertrag zur Einrichtung der Gasbeleuchtung in hiesiger Stadt abgeschlossen. Es ist anzunehmen, daß noch im Laufe der letzten Monate dieses Jahres Gas geliefert wird.

Die verehrlichen hiesigen Einwohner werden nun hiemit eingeladen, sich durch Zeichnung von Gasflammen in ihren Wohnungen und Geschäftslokalen zu betheiligen. *)

Damit die Kosten der Einrichtung vorher berechnet werden können, ist der von den städtischen Collegien genehmigte Preis-Tarif in dem Baubureau der Gasanstalt aufgelegt.

I.

Bestimmungen über die Beleuchtung in Privathäusern.

§. 1.

Die Gasfabrik liefert das Gas von eintretender Dunkelheit bis zum Beginn der Tageshelle und auch bei Tage, wenn im Ganzen wenigstens 3000 Cubic-Fuß abgenommen werden.

§. 2.

Der Preis des Gaslichts ist nach folgender Scala bestimmt:

Ein Gaslicht, welches die Helle von einer ger Stearinkerze hat, darf während einer Stunde nicht mehr kosten als 4/10 Krzr.; ein solches, welches so hell als

2	Stearin-Kerzen nicht mehr als	5/10	Krzr.
5	" " " " " "	1	"
7	" " " " " "	1 1/5	"
10	" " " " " "	1 1/2	"
14	" " " " " "	1 7/10	"
18	" " " " " "	2	"
25	" " " " " "	2 1/2	"

Sobald in der Gasfabrik Gas fabrizirt wird, untersucht eine aus Sachverständigen zusammengesetzte städtische Commission, wie viel Gas nöthig ist, um eine Stunde obige Licht-Einheiten zu erleuchten, und bestimmt auf Grundlage der hier vorausbestimmten beigesetzten Werthe den Gaspreis auf 1000 C. Diese Commission wacht künftig darüber, daß die Qualität des Gases nie so gering wird, daß das Licht durch Mehrverbrauch von Gas theurer würde; wenn dieß der Fall wäre, so wird der Stadtrath den Preis von 1000 C. Gas so weit herabsetzen, bis er vorstehenden Werthen entspricht.

Wenn die Zahl der eingerichteten Privatflammen 2000 übersteigt, so kommt der Gaspreis circa 10 % billiger, als obige Berechnung vorschreibt.

§. 3.

Das Quantum des bezogenen Gases wird allmonatlich durch einen Angestellten der Gasfabrik, unter Zuziehung des Abnehmers, nach Angabe des Gasmessers berechnet.

§. 4.

Die Zahlung für das bezogene Gas ist allmonatlich 8 Tage nach Zustellung der Berechnung, welche der Abnehmer durch Unterschrift anzuerkennen hat, an die Verwaltung der Gasfabrik zu leisten.

§. 5.

Die Angestellten der Gasfabrik sind berechtigt, zu jeder Zeit die Beleuchtungs-Einrichtung, sowie die Art ihrer Venügung zu überwachen.

§. 6.

Erforderlichen Falles hat der Abnehmer bei eintretender Kälte auf seine Kosten den Gasmesser mit Spiritus durch einen Angestellten der Gasfabrik anfüllen zu lassen.

§. 7.

Der Abnehmer darf an dem Gasmesser nichts vornehmen, was seinem Gange oder der Einrichtung schaden könnte.

Sollte der Abnehmer eine Beschädigung oder Unregelmäßigkeit an dem Gasmesser wahrnehmen, so hat er die Verwaltung unverzüglich davon in Kenntniß zu setzen.

§. 8.

Im Falle der Nichterfüllung irgend einer der vorgeschriebenen Bedingungen Seitens des Abnehmers hat die Verwaltung die Befugniß, gleichviel wessen Eigenthum es ist, das treffende Rohr abzusperrern, wobei derselben alle Rechte wegen allenfalls zugefügten Schadens gegen den Abnehmer besonders vorbehalten bleiben.

*) Anmeldungen werden entgegengenommen in dem Baubureau der Gasfabrik.

§. 9.

Streitigkeiten zwischen der Verwaltung und dem Gasabnehmer werden durch ein Schiedsgericht erledigt; das Schiedsgericht wird gebildet aus fünf Sachverständigen, wovon zwei die Verwaltung und zwei der betreffende Abnehmer zu wählen hat. Diese ernennen einen Obmann.

Das Schiedsgericht hat gegenwärtige Bestimmungen und ausbillsweise hierorts geltende Gesetze seinen Entscheidungen zu Grund zu legen. Beide Theile unterwerfen sich denselben unbedingt und verzichten auf die Betretung des Rechtsweges, so wie auf jede Verufung gegen den Ausspruch des Schiedsgerichts.

II.

Bestimmungen über die Einrichtung der Beleuchtung.

§. 10.

Die Verwaltung der Gasfabrik legt auf ihre Kosten die Haupttröhren von Gußeisen unter den Straßen, Wegen und öffentlichen Plätzen der Stadt.

§. 11.

Der Gasabnehmer hat den Gasmesser und die Leitung der von den Haupttröhren auslaufenden Zuleitungsröhren, der Röhren bis zum Gasmesser und der Röhren im Innern seiner Gebäude, sowie die Apparate dazu für seine Rechnung herstellen und in gutem Stand halten zu lassen.

§. 12.

Die Verwaltung hat alle Leitungen, sowohl unter den Straßen, als im Innern der Gebäude, erstere aus Gußeisen, letztere aus Schmiedeeisen, sowie sämtliche Gasmesser und Beleuchtungsapparate mit Brenner herzustellen und in beleuchtungsfähige Brauchbarkeit und untadelhaften Stand zu setzen.

§. 13.

Die Preise für die Gasmesser, Röhrenleitungen, Lampen etc. sind in einem Tarif zusammengestellt. In den aufgestellten Preisen sind inbegriffen: die Arbeitslöhne, die Aufkosten für Grab- und Pflasterarbeit, Unterlagssteine etc. Die Kosten der Reparaturen in den Gebäuden an Mauern, Decken, Tapeten und Malereien hat der Besteller für seine Rechnung besonders zu tragen.

§. 14.

Die Verwaltung überläßt auf besonderes Verlangen die Gasmesser gegen einen monatlichen Mietzins, welcher in vorgezeichnetem Tarif bestimmt ist, dem Abnehmer zum ordnungsmäßigen Gebrauch, unter Beförderung der durch gewöhnliche Benützung veranlaßten Reparaturen.

§. 15.

Die Kosten für die fertige Einrichtung der Gasbeleuchtung sind einen Monat nach Aufstellung der Rechnung an die Verwaltung zu zahlen. Bezüglich der Gasmesser wird für den Fall, daß die Kosten nicht pünktlich berichtigt werden, angenommen, daß der Besteller solche blos in Miethe halten will.

Uebrig die Zahlungsweise können übrigens auch besondere Vereinbarungen vor der Einrichtung verabredet werden. Bis zur vollständigen Abzahlung der Einrichtungskosten bleibt das Eigenthum der Einrichtungsbefandtheile dem Unternehmer der Einrichtung vorbehalten.

§. 16.

Die Miethe für den Gasmesser ist allmonatlich an die Verwaltung zu leisten. Auf die Zeit, wo ohne Verschulden der Gasfabrik kein Gas consumirt wird, ist gleichwohl die Miethe für den Gasmesser zu entrichten.

§. 17.

Zur Begünstigung der Gasconsumenten wird eine Ermäßigung der Kosten der Zuleitungsröhren, welche von dem Hauptrohre bis zu dem Grundstück des Abnehmers sich erstrecken, in so weit stattfinden, daß jeder Gasconsument aus seiner Rechnung 10' Zuleitungsröhren abgeschrieben erhält, in so fern die Einrichtung der Gasbeleuchtung in seinem Hause noch vor Legung der Röhren an dem betreffenden Orte bestellt wurde.

Ulm, 13. Mai 1857.

Der Verwaltungsrath.

Vorstehende allgemeine und besondere Bestimmungen sind mit mir vom Verwaltungsrath besonders vereinbart worden.

Ulm, 13. Mai 1857.

L. A. Niedinger.

Bekanntmachung.

Um die Theilnehmung bei der Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Privathäusern und Geschäftslocalen zu erleichtern, wird darauf hingewiesen, daß die Hilfsklasse in der Lage ist, dabei ins Mittel zu treten, und mögen sich daher diejenigen, welche davon Gebrauch machen wollen, an die Stadtpflege wenden.

Ulm, 15. Mai 1857.

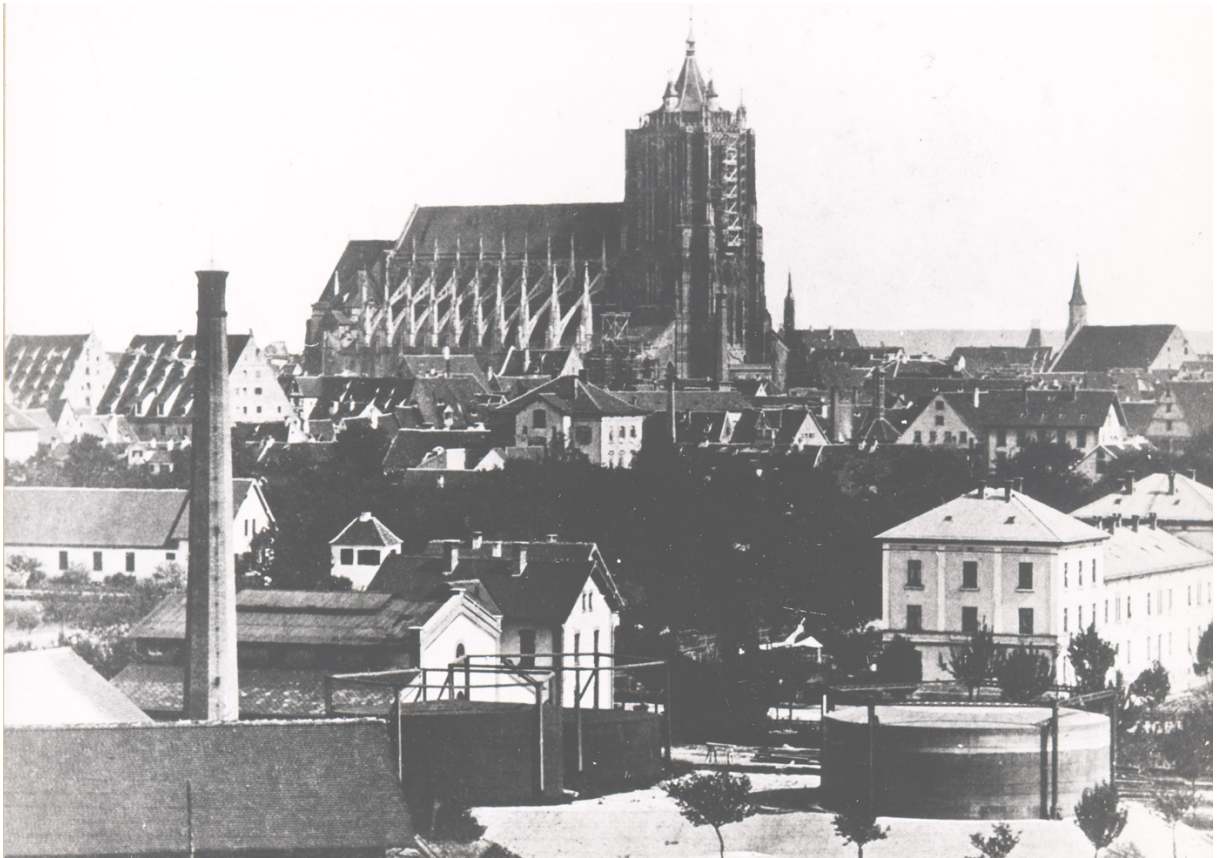
Der Verwaltungsrath.

Die Stadt dachte bei der Errichtung des Gaswerks nicht nur an die öffentliche Gasbeleuchtung, sondern auch an Lieferungen für Privathaushalte (StA Ulm, B 701/20 Nr. 12).

Wohnungsbau

Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts rückte aufgrund des wachsenden Wohnungsbedarfs der unteren Einkommenschichten die Arbeiterwohnungsfürsorge verstärkt ins Bewusstsein der Stadtverwaltung. Statt der anfangs erstellten Mietskasernen - z.B. dem Berblinger-Bau in der nördlichen Neustadt - wurden dann durch den von verschiedenen Firmen gegründeten „Wohnungsverein Ulm“ Doppelhäuser geschaffen. Mit besonderer Genehmigung der Reichsfestungsbehörden entstanden nach 1894 außerhalb der Festungsumwallung Arbeiter-Doppelwohnhäuser in der Ost-, aber vor allem in der neuen Weststadt, die in das Eigentum der Bewohner übergingen. Beispiele dafür finden sich noch heute auf der Unteren Bleiche und in der Römer- und Soldatenstraße.

Material 1: Ansicht Ulms von Nordwesten um 1868



Als Wohnanlage für Eisenbahner entstand 1866 der rechts im Bild zu erkennende sog. „Berblinger-Bau“. Das kasernenartige Gebäude im spätklassizistischen Stil umfasste 36 Wohneinheiten mit je drei Zimmern und Küche von nur knapp 30 Quadratmetern – für Familien mit oft mehreren Kindern. Die Eisenbahnverwaltung erstellte bis 1900 weitere Wohn- und Nutzgebäude, so dass sich an der Karlstraße ein Eisenbahnerquartier entwickelte. Im Vordergrund sieht man das 1857 errichtete Gaswerk (StA Ulm, G 7/2.1 Karlstraße).