



## Wasser in der Stadt

Flöße, Zillen, Schachteln.....	2
Material 1: Ammianus Marcellinus Buch 21, Kap. 8/9 .....	5
Material 2: Gedicht über den Warenverkehr auf der Donau (1580) .....	6
Material 3: Johannes Hans: Ansicht der Stadt Ulm mit Floß, Zille und Ulmer Schachtel von den Schopperplätzen aus gesehen, um 1810 (StA Ulm, F 3 Ansicht 102c).....	8
Material 4: Ulmer Schachtel - Abbildung an der Südfassade des Ulmer Rathauses, 1906 nach einem Entwurf des Münchner Historienmalers Josef Widmann (StA Ulm, G 7/3.3).....	9
Material 5: Aus den Ulmer Ratsprotokollen von 1712 .....	10
Material 6: Auszug aus der "Beschreibung des Oberamts Ulm von 1836" .....	12
Material 7: Namen der Ulmer Schiffmeister, gezogen 1853 (StA Ulm, A [7857]).....	14
Material 8: Schifffahrtsverkehr auf der oberen Donau 1838 - 1877.....	15
Material 9: Liste der transportierten Waren 1857 - 1875 .....	16
Material 10: Frachttarife für die Ulmer Ordinari-Schiffe, 1854 (StA Ulm, A [7857]).....	17
Dampfschiffahrt .....	18
Material 1: Fondations-Akte zur Gründung einer Ulmer Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 9. Sept. 1835 (StA Ulm B 773/30 Nr. 6). .....	20
Material 2: Fahrplan der „Ludwig I“ von 1839, der allerdings für Ulm nie Wirklichkeit wurde (StA Ulm B 773/30 Nr. 6).....	23
Material 3: Abbildung des Dampfschiffes „Ludwig I“ (StA Ulm F 5 Chr. Zb. 1839.8.1. Nr.002).....	24
Material 4: Antrag an den Ulmer Gemeinderat, bei den „Elend-Gärten“ ein Schiff zusammenbauen zu dürfen, 1844 (StA Ulm, B 773/30 Nr. 6).....	25
Material 5: Eduard Mauch: Ulm von Südosten (mit der Anlagestelle beim „Elend“) um 1840 (StA Ulm F 3 Ansicht Nr. 140 a) .....	28
Material 6: Beschluss des Gemeinderats zum Verkauf des Dampfschiffs „Stadt Ulm“ .....	29
Material 7: Motorschiff „Bayern“ an der Anlagestelle am „Schwal“ im Juli 1913 (StA Ulm G 7/2.1 Donaufront Nr. 01290).....	31
Hafen und Kanäle in Ulm/Neu-Ulm.....	32
Material 1: Entwurfsplan der Firma Grün & Bilfinger für das Ulmer Kanal- und Hafenprojekt 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5). .....	34
Material 2: Übersicht über die Projektierungsarbeiten durch die planende Mannheimer Firma aus dem Jahr 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5) .....	35
Material 3: Kostenschätzung aus dem Jahr 1932 durch die planende Mannheimer Firma .....	37
Material 4: Übersicht über die zu erwartenden Warenmengen, 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 8) .....	39
Material 5: Hydrologisches Gutachten zur Frage des Kanals über die Schwäbische Alb oder eines Tunnels durch die Alb (StA Ulm, B 660/50 Nr. 8).....	40

## Flöße, Zillen, Schachteln

Vor der Erfindung der Eisenbahn war der Warentransport auf dem Wasser wesentlich leistungsfähiger, billiger, schneller und im allgemeinen auch ungefährlicher als mit Fuhrwerken über Land. Einschränkungen gab es im Winter, wenn der Fluss zufror, und vor allem bei Hochwasser.

Seit einiger Zeit hat die Donau als Verkehrsweg ausgedient, wenn man einmal von den Ausflugsfahrten zwischen Metzgerturn und Friedrichsau und den auch immer seltener werdenden Schachtel-Fahrten z.B. von Stadtrat und „Donaufreunden“ nach Wien absieht. Für die Zeit der Kelten und Römer sind wir im Hinblick auf den Schiffsverkehr auf der Donau fast durchweg auf Vermutungen angewiesen. Zahlreiche bei Ausgrabungen auf der keltischen Heuneburg (bei Hundesingen) gefundene importierte Gegenstände haben die Vermutung aufkommen lassen, dass die Händler für den Warenaustausch auch die Donau als Wasserweg benutzt haben könnten.

Von den Römern weiß man, dass sie, wo immer sie konnten, vor allem für Massengüter und Schwertransporte den fünfmal billigeren Tarif auf dem Flussschiff bevorzugten und dass ihre Truppeneinheiten immer eine erhebliche Menge Nachschub benötigten, für eine Kohorte allein an Weizen täglich 500 kg. Man kann deswegen als sicher davon ausgehen, dass zu ihrer Zeit der Schiffsverkehr donauaufwärts bis zum Kohorten-Kastell Ribtissen (ab 50 n. Chr.) ging, möglicherweise sogar bis Mengen-Ennetach.

Bei dem aus der gleichen Zeit stammenden, durch die Luftbildarchäologie entdeckten und 1984 ausgegrabenen, römischen Kleinkastell bei Burlafingen (knapp 30 m im Quadrat = 826 m<sup>2</sup> für ca 70 Mann Besatzung) ist auffallend, dass es etwa 4 km entfernt von der südlich der Donau verlaufenden Römerstraße zwischen Unterkirchberg und Günzburg flussnah in einem hochwassergefährdeten Gebiet lag. Dies lässt darauf schließen, dass die Römer die Nähe zur Donau als Verkehrsader suchten und – ähnlich der beim Kastell Oberstimm (bei Ingolstadt) nachgewiesenen Anlage - dort auch eine Schiffslande einrichteten, vielleicht auch mit ähnlich wie den beiden in Oberstimm gefundenen Schiffen auf der Donau patrouillierten.

Der römische Historiker Ammianus Marcellinus berichtet für das Jahr 361 n.Chr., dass es Kaiser Julian gelingt, eine zahlreiche Menge an Booten (lembi) für den Transport donauabwärts von 3000 Soldaten zu requirieren. Dies lässt auf regen Schiffsverkehr auf der oberen Donau schließen.

Der Ulmer Chronist Felix Fabri erwähnt für das Jahr 1488/89 Schiffsleute auf der Donau. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestimmten die „Zillen“ (lat.: navicella) den Schiffsverkehr. Dies sind sehr einfach gebaute Boote, zumeist aus Lärchen- oder Fichtenholz, vorne (häufig auch hinten) spitz zulaufend, mit senkrechten Wänden und flachem Schiffsboden, deshalb mit ganz geringem Tiefgang, der das Anlegen auf jeder noch so flachen Kiesbank erlaubte. Ursprünglich dienten die etwa 5 m langen Boote vor allem der Fischerei, während der Warenverkehr mit Flößen bewerkstelligt wurde. Dies hatte allerdings den Nachteil, dass für Flöße sehr viel Holz benötigt wurde und dass sie schwerer lenkbar waren, die Reise donauabwärts damit auch länger dauerte. Daher warben die Ulmer nach einem ersten, ergebnislosen Versuch im Jahre 1542 schon im Jahr 1570 Schiffsbaumeister aus dem bayerischen Donaugebiet an, sogenannte „Schopper“, die ihnen halfen bei der Konstruktion eines größeren Schiffstyps, einer sog. „Plätte“ (lat. plata navis). Diese Boote waren anfangs 22 m lang und 3 m breit, gegen Ende des 19. Jh. erreichten sie bis zu 30 m Länge und 7,5 m Breite und ein Ladevermögen von bis zu 200 Tonnen. Sie trieben mit der Stömung flussabwärts und wurden gelenkt durch je ein überlanges Ruder an jeder der vier Ecken. In der Mitte befand sich eine Hütte zum Schutz der wertvollen Ladung bzw. als Unterstand für die Passagiere. Die Fahrt von Ulm nach Wien dauerte je nach den Strömungsverhältnissen etwa 8 – 10 Tage.

Die Ulmer Schiffsmeister galten als sehr zuverlässig, zumal sie bei Nebel oder (Ost-)Wind aus Sicherheitsgründen lieber am Ufer anlegten und eine Besserung der Wetterverhältnisse abwarteten. Von seltenen Ausnahmen abgesehen, wurden diese Schiffe nur zur Fahrt

donauabwärts benutzt, am Zielort wurde dann das Holz – für 40 – 60 Gulden bei einem Herstellungspreis von 300 Gulden (1830) – an die „Plättenschinder“ als Brenn- oder Bauholz verkauft. Da die Boote auch aus diesem Grunde sehr einfach konstruiert waren, wurden sie von den Schiffsleuten auf dem Neckar verächtlich „Schachteln“ genannt, und da sie wie die Ulmer Stadtfarben schwarz/weiß bemalt waren, setzte sich im Laufe der Zeit der Name „Ulmer Schachteln“ für diese Boote durch. Die Ulmer Schiffsleute protestierten vergeblich gegen diese herabsetzende Bezeichnung. Diese Boote wurden auch „Ordinari-Schiffe“ genannt, weil sie seit 1712 – außer im Winter - regelmäßig mindestens ein Mal in der Woche in Ulm ablegten und über Regensburg, Passau, Linz nach Wien fuhren, bzw. weiter nach Budapest oder Belgrad. Transportiert wurde hauptsächlich Leinen, das begehrte Ulmer Barchent und Wein, aber auch Spielkarten und Hostien, ebenso Schnecken, die in Österreich als Fastenspeise begehrt waren. Einen Höhepunkt für den Ulmer Schiffsverkehr stellte im Oktober 1745 die Einschiffung des Kaiserpaars Franz I und Maria Theresia dar. Von den Krönungsfeierlichkeiten in Frankfurt kommend, bestiegen sie in Ulm die 32 innerhalb von nur drei Wochen zusammengebauten Schiffe zur bequemeren Weiterfahrt nach Wien.

Mehrfach gewannen die „Ulmer Schachteln“ Bedeutung für den Truppentransport, so z.B. im Jahr 1683 auch bei der Beförderung von 5000 Landsknechten des Schwäbischen Kreises zum Entsatz der von den Türken belagerten Stadt Wien.

Vor allem aber dienten sie ab dem 18. Jahrhundert Tausenden von „Donauschwaben“, die zur Besiedlung der nach den Türkenkriegen großenteils entvölkerten Gebiete Südosteuropas angeworben worden waren (1689 erstes „Kaiserliches Impopulationspatent“) und sich in Ulm einschifften, zur Weiterfahrt donauabwärts nach Ungarn, Serbien und Rumänien. Bis zum josefinischen Toleranzedikt von 1781 waren dies überwiegend Katholiken. Der Ulmer Rat duldete diese Vorgänge übrigens nur mit großem Misstrauen und verbot das Anwerben und die Beförderung Ulmer Bürger nach Ungarn. Eine „Schachtel“ transportierte dabei bis zu 200 Auswanderer zu einem Fahrpreis von je 1 Gulden, 30 Kreuzer.

Eine zweite Auswanderungswelle folgte zwischen 1804 und 1818 ins Mündungsgebiet der Donau, von dort auch weiter nach Bessarabien bis in den Kaukasus. Diese 2500 km lange Fahrten waren sehr entbehrungsreich und forderten zahlreiche Tote, vor allem wegen der katastrophalen hygienischen Verhältnisse auf den drangvoll eng besetzten Booten.

Insgesamt rechnet man mit bis zu 200 000 Auswanderern.

Im Jahr 1570 gelang es den evangelischen Ulmern über einen katholischen Mittelsmann, dem hochverschuldeten Abt von Ochsenhausen die waldreiche Herrschaft Wain abzukaufen und damit den Holzbedarf der Ulmer Flößer und Schiffsbauer zu sichern. Etwa 5000 Flöße kamen jährlich die Iller abwärts nach Ulm, von denen etwa 1/10 donauabwärts weiter fuhr.

Zusammengebaut wurden die Ulmer Schachteln auf dem rechten Donauufer auf den „Schopperplätzen“, wo sich heute das Edwin-Scharff-Haus befindet. Dieser Uferstreifen mit den Schopperplätzen und einem Holzhandelsplatz blieb trotz der napoleonischen Grenzziehung auch nach 1810 in Ulmer Besitz, was in einem Vertrag vom 5. August 1821 ausdrücklich bestätigt wurde. „Schoppieren“ bedeutet die Abdichtung der Fugen mit trockenem, im Wasser aufquellendem Moos und wurde meist von Frauen erledigt. Sobald eine „Schachtel“ Ulm verlassen hatte, wurde die nächste gebaut. Die Schiffsführer, „Meister“ genannt, wurden jeweils für das folgende Jahr durch das Los bestimmt. Bei der Meisterprüfung wurde die Fähigkeit von Lesen, Schreiben und Rechnen verlangt, ebenso Kenntnisse im Schiffsbau und im Zurichten der Bretter. Außerdem musste der Prüfling ein Schiff sicher bis nach Günzburg steuern, ehe er sich „Jungmeister“ nennen durfte.

Die Ulmer Schiffslände befand sich auf dem „Schwal“, auf der Insel, die seit 1810 zu Bayern gehörte. Begünstigt durch Zollabkommen, nach 1850 auch durch den Anschluss Ulms an die Eisenbahnverbindung nach Stuttgart, nahm ab den 30er Jahren auch von Ulm aus der Frachtverkehr auf der Donau deutlich zu. Von einem Minimum von lediglich 10.000 Zentnern in den 20er Jahren erreichte er im Jahre 1856 mit 125.912 Zentnern einen absoluten Höchststand. Transportiert wurden vor allem Eisen, Stahl und andere Metallwaren, aber auch Wein, Käse, Tabak und Kaffee, die großenteils in Ulm von der Eisenbahn aufs Schiff umgeladen wurden,

ebenso die Briefpost. Für 1 Zentner wurde ein Frachtpreis von etwa 2 Gulden berechnet, Personen zahlten im vorderen, mit Bänken ausgestatteten und beheizten, Teil der Hütte zwischen 12 und 15 Gulden, im hinteren 4 Gulden. Vorübergehend gewann auch der Warentransport stromauf an Bedeutung, vor allem in den 40er Jahren mit einem Höchststand von über 40.000 Zentnern. Allerdings mussten die Schiffe mit großem Aufwand von Zugtieren mühsam stromauf gezogen („getreidelt“) werden.

Durch die Konkurrenz der Eisenbahn wurde der Warentransport auf der Donau dann aber immer unrentabler. Die letzte Ulmer Transportzille legte am 27. April 1897 in Ulm ab. Vorübergehend wiederbelebt wurden die Schachtelfahrten von privaten Liebhabern schon zu Beginn des letzten Jahrhunderts. Nach der Unterbrechung durch den Ersten Weltkrieg startete 1924 auf Initiative des Ulmer Verkehrsverein die Schachtel „Deutschland“, um die politische Verbundenheit mit Österreich zu dokumentieren. Der Verein, aus dem 1926 der „Verein der Donaufreunde“ hervor ging, ließ nun von dem Neu-Ulmer Bauinspektor und Flussmeister Wilhelm Speidel eine neue Art von Schachtel konstruieren, die in drei Teile zerlegt mit der Eisenbahn zurücktransportiert werden konnte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1953 mit der neu gebauten „Stadt Wien“ diese Tradition fortgesetzt, an welcher sich seit 1961 auch städtische Delegationen beteiligten. Die letzte - vom letzten Ulmer Schiffsbaumeister Eugen Hailbronner - in Ulm gebaute Schachtel war im Jahre 1964 wieder eine „Stadt Wien“, die bis 1982 für die „Gesellschaft der Donaufreunde“ im Einsatz war.

## Material 1: Ammianus Marcellinus Buch 21, Kap. 8/9

(Der weströmische Kaiser Julian zieht im Jahr 361 n.Chr. von Gallien aus dem oströmischen Kaiser Constantius II entgegen, der ihm die Anerkennung als gleichberechtigter Augustus verweigert.)

### Kap. 8

*Julian war indessen nach den oben angegebenen Einrichtungen von Rauracii (Augst) aufgebrochen..... Seine Absicht war, durch die Marcianischen Wälder (Schwarzwald) und an den Ufern der Donau hin seinen Weg zu nehmen.....*

### Kap. 9

*Außer diesem, seinen Gedanken nach, weislich angelegten Plane, rechnete er auf seine Methode, die ihm das Eindringen in Feindes Land schon oft, und immer mit gleich glücklichem Erfolge erleichtert hatte, auch jetzt zuversichtlich, und rückte in einzeln verteilten Scharen vorwärts. Nun kam er in eine Gegend, wo er den Fluss schiffbar fand, setzte seine Armee auf Kähne, die er zum Glück in großer Menge antraf, und ging daran, so weit es der Strom zuließ, denselben hinab, und blieb deshalb unbemerkt, **(Cumque ad locum venisset, unde navigari posse didicit flumen, lembis\* escensis, quos oportune fors dederat plurimos, per alveum, quantum fieri potuit, ferebatur occulte.....)** weil er schon längst an Entbehrung leckerer Speisen gewöhnt, vielmehr mit weniger und geringer Kost zufrieden, bei Städten und Festungen nur immer seitwärts hinzog.*

(Übersetzung nach Johann Augustin Wagner, Frankfurt 1792 – 94, bei [www.wikisource.org/wiki](http://www.wikisource.org/wiki))

\*lembus = schmales, schnelles und manövrierfähiges Boot ohne Segel, das von 16 – 40 Ruderern bewegt wurde und zusätzlich 50 Mann befördern konnte

## Material 2: Gedicht über den Warenverkehr auf der Donau (1580)

Als er solches gesaget hatt,  
er mich mit ihm gefüeren that  
durch ein port, genant herdtbrugkthor,  
do fleust ein grosses wasser vor,  
gewaltig, schiffreich, auch weit erkannt,  
sehr brait, unnd wirt Tonnaw genant.  
Darüber ein herlich bruggen getht,  
auff drey gewaltig steinern pfeiler stetht,  
mit grossem unkost, mieh unnd arbeit,  
mit der Verwunderung seins ins wasser gleit.  
Darauf flöst man holtz aus dem Algew,  
und weiter bis ins meeres see.  
Auch bringt man auss dem Bayerlandt  
heraufwertzs, thue ich dir bekanntt,  
in schiffen, woll geladen, gross,  
daran ziehen bey dreissig ross,  
die füeren korn, eissen, saltz,  
auch bringen sie quot bayerisch schmaltz.  
Das alls zu nutz kompt dieser statt,  
in Bayern geladne hinfart hat.  
Auch macht man täglich übers iahr  
aufs best golschen unnd barchet zwar,  
das der statt gibt ein grossen eintrag.  
Do kommen kauffleut alle tag  
von allen landen nahe und ferr,  
den barchet hie zu kauffen, der

ein grossen handel macht der statt

O.Miller/D.Selzlin: Gedicht über den Warenverkehr auf der Donau (1580), in: Mitteilungen des Vereins für Kunst und Altertum in Ulm und Oberschwaben, Heft 13-15 (1909)

Material 3: Johannes Hans: Ansicht der Stadt Ulm mit Floß, Zille und Ulmer Schachtel von den Schopperplätzen aus gesehen, um 1810 (StA Ulm, F 3 Ansicht 102c).



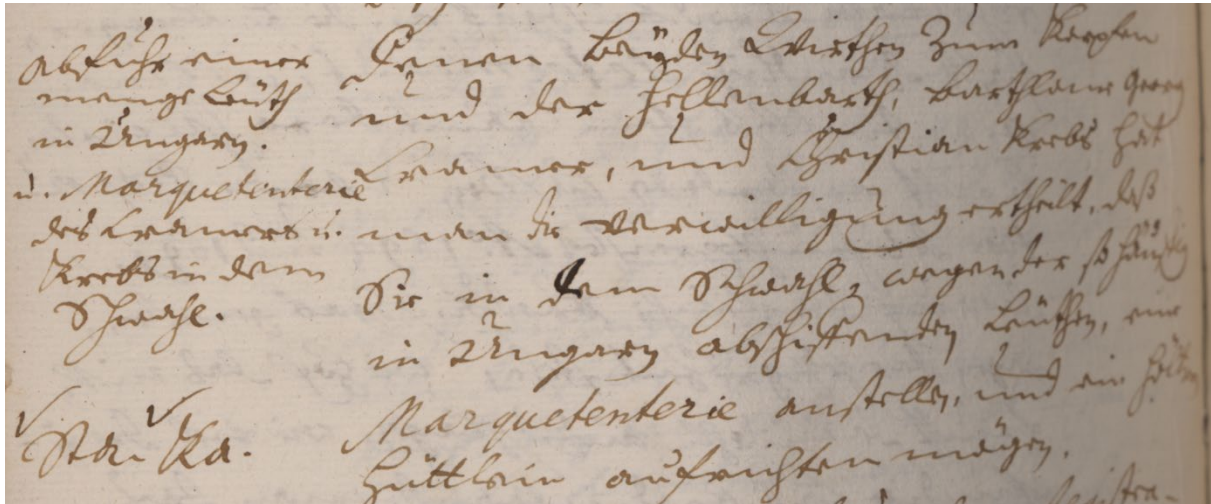


Material 4: Ulmer Schachtel - Abbildung an der Südfassade des Ulmer Rathauses, 1906 nach einem Entwurf des Münchner Historienmalers Josef Widmann (StA Ulm, G 7/3.3)



## Material 5: Aus den Ulmer Ratsprotokollen von 1712

1. Juni 1712



### Transkription

Abfuhr einer Menge Leuth in Ungarn und Marquetenterie des Cramers u[nd] Krebs in dem Schwahl

Denen beyden Wirthen zum Karpfen und der Hellenbarth, Barthloms Georg Cramer, und Christian Krebs hat man die Verwilligung ertheilt, daß sie in dem Schwahl wegen der so häufig in Ungarn abschiffenden Leuthen, eine Marquetenterie anstellen und ein höltzern Hüttlein aufrichten mögen.

(StA Ulm, A 3530)

18. Juli 1712

Und weil auch die Leuth bereits nicht mehr in so großer Menge ankommen, und zu Wasser dahin abfahren, hingegen aber in denen in dem Schwal aufgeschlagenen Hütten zum Theil auch allerhand liederlich Gesind des Nachts sich aufheimsen [Aufheimsung = Beherbergung] und besonders in der verwichenen Nacht allerhand Muthwill darin außgeübt auch ein und der andere Schuß gethan worden. So hat man resolviert, denen Wirthen und Schifflerthen anbefehlen zu lassen, daß Sie die aufgeschlagenen Hütten wider hinweg thun und mithin das daselbst angelegte Lager wider aufgehoben werden solle.

G. A. B.  
v. A.  
v. B.

B. A. B.

### Transkription

Hütten und Lager in dem Schwahl wider aufzuheben

Und weil auch die Leuth bereits nicht mehr in so großer Menge ankommen, und zu Wasser dahin abfahren, hingegen aber in denen in dem Schwal aufgeschlagenen Hütten zum Theil auch allerhand liederlich Gesind des Nachts sich aufheimsen [Aufheimsung = Beherbergung] und besonders in der verwichenen Nacht allerhand Muthwill darin außgeübt auch ein und der andere Schuß gethan worden. So hat man resolviert, denen Wirthen und Schifflerthen anbefehlen zu lassen, daß Sie die aufgeschlagenen Hütten wider hinweg thun und mithin das daselbst angelegte Lager wider aufgehoben werden solle.

(StA Ulm, A 3530)



## Material 6: 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 Fettwaaren, 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 Schiffen in Ulm entgegen.

<b>Ranges-Ordnung</b>			
der			
<b>Schiffmeister des Ulmer Schiffer-Bereins.</b>			
Gezogen am 6. Novbr. 1853.			
№		№	
1	Georg Schwarzmänn.	30	Johannes Scheuffele I.
2	Martin Wolfenter II.	31	Christoph Scheuffele.
3	Friedrich Scheuffele.	32	Martin Wolfenter I.
4	Albrecht Scheuffele III.	33	Georg Scheuffele.
5	Johannes Hägele I.	34	Thomas Heilbronner.
6	Anton Ruesß.	35	Bernhard Schwarzmänn I.
7	Jakob Ruesß.	36	Matthäus Heilbronner.
8	Daniel Scheuffele II.	37	Matthias Wolfenter.
9	Johannes Wolfenter III.	38	Jakob Wolfenter IV.
10	Johannes Wolfenter II.	39	Bernhard Schwarzmänn II.
11	Christoph Glaser.	40	Konrad Glaser.
12	Matthäus Hägele.	41	Simon Mayer.
13	Anton Scheuffele.	42	Michael Scheuffele.
14	Albrecht Scheuffele II.	43	Christoph Held.
15	Matthäus Räsbohrer II.	44	Jakob Wolfenter I.
16	Georg Wolfenter.	45	Kaspar Scheuffele.
17	Johannes Wolfenter IV.	46	Christoph Wolfenter.
18	Konrad Räsbohrer.	47	Jakob Räsbohrer.
19	Daniel Scheuffele I.	48	Jakob Schultes.
20	Jakob Wolfenter III.	49	Erhard Heilbronner.
21	Matthäus Räsbohrer I.	50	Rudolph Scheuffele.
22	Matthäus Held.	51	Wilhelm Schwarzmänn.
23	Daniel Wolfenter.	52	Konrad Wolfenter.
24	Samuel Wolfenter.	53	Matthäus Scheuffele.
25	Johannes Hägele II.	54	Johannes Scheuffele III.
26	Konrad Ruesß.	55	Albrecht Scheuffele I.
27	Johannes Scheuffele II.	56	Jakob Heilbronner.
28	Georg Räsbohrer.	57	Jakob Wolfenter II.
29	Friedrich Wolfenter.	58	Johannes Wolfenter I.

Material 8: Schifffahrtsverkehr auf der oberen Donau 1838 - 1877

in: Schaller, Peter: Die Industrialisierung der Stadt Ulm zwischen 1828/34 und 1875 (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm Bd. 27) Ulm 1998, S. 335

**Tabelle 9: Schifffahrtsverkehr auf der oberen Donau**

**a. Transportvolumen der Ulmer Schiffe 1838-1877**

Jahr	Talfahrt		Bergfahrt	
	Güter (Ztr.)	Schiffe	Güter (Ztr.)	Schiffe
1838	16 000			
1839	32 200			
1842	57 508			
1844	50 621	95	42 167	53
1845	83 868	130	25 001	37
1846	73 699	145	16 238	23
1847	68 088	125	12 846	14
1848	35 577	73		
1849	32 433	68		
1850	48 418	97		
1851	54 298	102		
1852	79 145	132		
1853	108 933	181		
1854	96 784	136		
1855	95 545	117		
1856	125 912			
1857	98 632			
1858	95 925			
1859	90 750			
1860	64 773			
1861	64 650			
1862	47 782			
1863	44 127			
1864	21 073			
1865	14 228	14		
gegen Null				
1868	54 504			
1869	93 809			
1870	63 000	36		
1871	63 180			
1872	134 700			
1873	48 900	24		
1874	47 415			
1875	40 310			
1876	36 177	17		
1877	35 359	17		



## Material 9: Liste der transportierten Waren 1857 - 1875

in: Schaller, Peter: Die Industrialisierung der Stadt Ulm zwischen 1828/34 und 1875 (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm Bd. 27) Ulm 1998, S. 336

### b. Schiffsgüter 1857-1875

Güter in Ztr.	1857	1864	1869	1870	1871	1872	1873	1875
Solnhofer Steine			12 258	10 565	8 811	16 118	15 300	24 038
Käse	10 872	5 746	11 988	10 380	9 053	6 002	1 636	
Schiefer			3 800	6 940	6 460	4 800		
Mühlsteine		816	2 329	1 281	2 814	4 899	1 000	
Kaffee	29 400	2 543	2 320					
Salz			32 400					
Eisenbahnmaterialien				3 667	1 314	6 000		
Chemische Produkte				1 524			250	
Wetzsteine				1 472	3 133	3 528	2 030	1 710
Steingut				875				
Tonfabrikate					4 942			
Asphalterde					3 646	75 883		6 000
Wasserglas					1 113	591		
Ackergerätschaften							920	340
Maschinen		1 321						
Cichorien	2 024	971						
Papier	1 207	610						
Wein	7 441	2 004						
Tabak	5 998	587						

Quellen: Rp. 1843, § 1647: *StA Ulm*; *Sarrazin*, S. 9/13 f.; *UT*, Nr. 34, vom 11. 2. 1908; *WJB* I (1847), S. 74; *Jb. HGK-Ulm* (1857), S. 7; *Jb. HGK-Württ.* (1863), S. 69; (1864), S. 110; (1865), S. 73; (1869), S. 102; (1870), S. 46 f.; (1871), S. 84; (1873), S. 310 f.; (1875), S. 141; II (1877), S. 30. 1859 wurden einmalig 20 000 Ztr. Eisenbahnschienen, 1869 32 400 Ztr. Salz transportiert. 1872 wurden 22 000 Ztr. Asphalterde von Donauwörth aus verschifft. Auch die Solnhofer Steine wurden nicht direkt in Ulm verladen.



<b>Schiffsfrachten-Tarif für die Verladungen durch Ulmer Ord. Schiffe.</b>	
<i>per Zoll-Centner = 50 Kilogr. im fl. 24 Fuss incl. Stadtzölle.</i>	
Nach <b>Donauwörth</b> alle Gattungen Waaren . . . . .	fl. — 27 kr.
„ <b>Neuburg</b> und <b>Jngolstadt</b> . . . . .	fl. — 32 kr.
„ <b>Regensburg</b> . . . . .	fl. — 37 kr.
„ <b>Straubing</b> bis incl. <b>Passau</b> . . . . .	fl. — 54 kr.
„ <b>Hafnerzell</b> . . . . .	fl. 1. — kr.
„ <b>Aschach</b> bis incl. <b>Wien</b> . . . . .	<b>Linz. Wien.</b>
Rohe Baumwolle in □ Ballen, Cocosnuss- und Palmöl, Eisenwaaren unverpackt, Feuersteine, Harz ord., Hölzer in Stücken, Kalk hydr., Kreide, Maschinen, Mineralwasser, Mühlsteine, Orseille, Persio- und Farb-Extracte, Papier gemeines und mittelfeines, Tabak roher, Talg, Thran, Twist, Farin und Candis, Wein.	fl. 1. 1 kr. fl. 1. 4 kr.
Asphalt, Arak, Baumwollwaaren, Bier, Bleizucker, Branntwein, Braunstein, Brückenwaagen, Catechu, Cement, China, Chlorkalk, Cigarren, Curcuma, Enzianwurzeln, Essig, Eisen-Blech und verpackte Eisenwaaren, Droguerien und Farbwaaren, auch Buchdrucker-schwärze, Filz, Firnis, Früchte getrocknete, Flachs, Gallerte, Gemüse, Gerste gerollte, Glaubersalz, Gretzsand, Grünspan, Gummi, Hanf, Häringe, Häute rohe, Holzwaaren, Jndigo, Japanerde, Kardätschen, Kali, Kirschwasser, Kleesaamen, Kupferplatten, Leim, Leinwand, Leder gemeines, Lac-Dyc, Liqueure, Lettern, Melis in Broden, Mineralien, Orlean, Oel in Fässern, (Provencer und Mohn), Pfeffer, Piemont, Pottasche, Peit-schenstäbe, Rhabarber, Rhum, Röthe, Sardellen, Sassaparill, Schmalz, Schnupftabak, Seegras, Soda, Stampfmelis, Senf, Sämereien, Steingut, Theer, Thonerde, Tripel, Thamarinden, Weingeist, Wollengarn und Wollenwaaren, Werg-, Leinen- und Türkischroth-Garn, Zink.	fl. 1. 6 kr. fl. 1. 9 kr.
Ackergeräte, Bücher und Bilder, rohe Baumwolle in ○ Ballen, lakirte Blechwaaren, Cochenille, Essenzen und feine Oele, Glaswaaren, feine Gewürze und Thee, Krä-merereien und Galanterie-Waaren, feines Leder, Metalltuch, Malerpinsel, Parfümerien, Porzellan, Schuhmacherarbeit, Scheerflocken, feine Spezereien, Tapeten, Trüffeln, hölzerne Uhren, feine Waffen und Werkzeuge, wohlriechende Wasser, Waid, Wau.	fl. 1. 21 kr. fl. 1. 24 kr.
Bäume und Pflanzen, Gypsfiguren, Effecten und Hausgeräte, Hopfen, Korken, Kork-holz, Pelzwaaren, Pferdegeschirre, Rauhkarton, feine, gefärbte, gepresste Gold- und Silberpapiere, Safran, Seide- und Seidenwaaren, Strohwaaren.	fl. 1. 45 kr. fl. 1. 48 kr.
Bei Parthien von 500 Centner und mehr ist von obigen 4 Classen der Frachtsatz nach <b>Linz</b> um weitere 3 kr. per Centner billiger.	
<b>Ausnahme-Frachten.</b>	
Nach <b>Linz</b> und <b>Wien</b>	
Käse und Wetzsteine mit österreichischem Blei, und Declarationen . . . . .	fl. — 46 kr.
Schweizerkäse, rohe Metalle, Kupfer, Zinn, Wetzsteine ohne Blei . . . . .	fl. — 53 kr.
Kaffee, roher Zucker, Krapp, Eisenbahnschienen, Salpeter, Stahl und Reis . . . . .	fl. — 57 kr.
Vorarlberger Garne, Baumwoll- und Wollwaaren, Papier &c. mit östereichischem Blei und Declarationen:	
nach <b>Linz</b> . . . . .	fl. — 51 kr.
„ <b>Wien</b> . . . . .	fl. — 56 kr.
Roher Tabak nach <b>Halmburg</b> . . . . .	fl. 1. 15 kr.
„ <b>Hafnerzell</b> . . . . .	fl. — 54 kr.
<p>☞ Vom 1. bis incl. 15. Novbr. werden 3 kr.      { per Centn. für alle Rubriken als Winterzulage</p> <p>    „ 16. Novbr. bis Schluss der Schifffahrt 6 kr.    { mehr vergütet.</p> <p>Für <b>Dillingen</b> Zoll zahlt jedes Collo unter 100 Pfund 6 kr.</p> <p>Die <b>Engelhardszeller</b> Mauth sammt Fasszieherlohn ist 4 kr. Conv.-Mz. per Centner.</p> <p>Die Verschnürung an allen Gütern kostet per Collo 9 kr.</p> <p>Von Lokomotiven, Tenders, Dampfkesseln und Collis über 30 Ctr. Wiener Gewicht fallen die Einladungskosten dem Versender zur Last, weiters fl. 6 bei den ersteren für die Unterlagen, wenn deren nöthig sind.</p>	
<b>ULM, im Februar 1854.</b>	

## Dampfschiffahrt

Robert Fulton, der im Jahre 1807 erstmal ein Dampfschiff auf dem Hudson eingesetzt hatte, schlug bereits 1813 die Einrichtung eines regelmäßigen Dampfschiffsverkehrs von Wien nach Ulm vor. Im Jahr vorher hatte in Wien der erste Dampfer die Donau befahren, bald gab es von dort aus eine Schiffsverbindung nach Budapest, ab 1837 eine nach Linz. Am 9. September 1835 gründeten Ulmer Fabrikanten und Kaufleute eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die sich ein Jahr später mit der entsprechenden Regensburger Gesellschaft zur „Baierisch-Württembergischen privilegierten Donau-Dampfschiffahrt“ mit Sitz in Regensburg zusammenschloss.

Als erstes Dampfschiff sollte im August 1839 die „Ludwig I“ stromaufwärts Ulm ansteuern. Die Fahrt dauerte allerdings über eine Woche, da das Schiff gegen die starke Strömung nicht ankam, zeitweise von Pferden gezogen werden musste, bei Elchingen ganz stecken blieb und von Arbeitern der beteiligten Firmen Wieland und Kölle mithilfe von Zugochsen erst flottgemacht werden musste. Auch die Rückfahrt verzögerte sich um ein halbes Jahr wegen des zu niedrigen Wasserstands. Die Regensburger Aktionäre gaben demzufolge den Plan wieder auf.

Daraufhin gründeten die Ulmer am 2. Februar 1840 die „Ulmer Actien-Gesellschaft für die Dampf- und Ruder-Schiffahrt auf der Donau“ mit einem Grundkapital von 60.000 Gulden, zu denen die Stadt Ulm 10.000 und der württembergische Staat 15.000 beisteuerten. 1842 wurde das Kapital sogar aufgestockt auf 300.000 Gulden. Etwa zur gleichen Zeit bekam eine französische Firma auf dem Ulmer Schiffsplatz, dem sogenannten „Elend“ (unterhalb des ehemaligen Spitals), die Genehmigung zum Zusammenbau eines Schiffes für eine österreichische Reederei, dessen Einzelteile über Rhein, Neckar und auf dem Landweg nach Ulm geschafft worden waren. Die Fahrt der „Donau“ donauabwärts verlief im November 1843 so erfolgreich, dass die Ulmer im Jahr darauf bei einer englischen Firma den Bau eines eigenen „Remorquers“ (Schleppdampfers) und zweier Schleppkähne in Auftrag gaben.

Es dauerte allerdings 17 Monate, ehe alle Einzelteile aus England herangeschafft waren. Am 28. Juli 1846 wurde dieses Schiff endlich vom Stapel gelassen und unter großer Anteilnahme der Ulmer Bevölkerung auf den Namen „Stadt Ulm“ getauft. Allerdings war die Geschichte dieses Dampfers von einem Missgeschick nach dem anderen begleitet. Beim Stapellauf riss ein Seil, kurz darauf versank bei der Montage der 100 Zentner schwere Dampfkessel in der Donau, bei der zweiten Fahrt nach Thalzingen kollidierte das Schiff mit einem Baumstamm. Bald erwies es sich, dass der Dampfer eine Fehlkonstruktion war: mit seinen 53 cm Tiefgang lag er zu tief im Wasser. Vermutlich hatten die Ulmer sich aus Kostengründen gegen das französische Patent mit geringerem Tiefgang entschieden. (Die vergleichbaren Neckar-Schiffe waren nur 38 m lang und hatten nur 34 cm Tiefgang.) Außerdem war das Schiff mit seinen 45 m zu lang, die 50 PS starke Maschine war zu schwach für die mit je 500 Zentnern beladenen Schleppkähne, der Kamin passte nicht unter den Brücken hindurch und musste abgesägt werden. Je Fahrstunde verbrauchte das Schiff 4 Zentner Kohle. Immerhin konnte das Schiff in den folgenden zwei Jahren donauaufwärts von Passau nach Donauwörth 20.000 Zentner Getreide befördern, fuhr aber meistens leer wieder flussabwärts. In Linz weigerten sich österreichische Hafentarbeiter, das Schiff zu beladen, was wegen der auf dem Wiener Kongress 1815 beschlossenen freien Schifffahrt auf den Binnengewässern sogar zu internationalen Verwicklungen führte.

Nachdem das Schiff zwei Jahre lang untätig in Neuburg a. d. Donau gelegen hatte, wurde es im Februar 1852 schließlich mit großem Verlust für die Ulmer Aktionäre, etwas geringerem für die Stadt, für 32.000 Gulden an die Kgl. Bayer. Dampfschiffahrt nach Regensburg verkauft und als „Mercur“ für Fahrten zwischen Regensburg und Donauwörth eingesetzt. Als das Unternehmen 1862 an die österreichische Donau-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft verkauft wurde, wurde das Schiff zunächst in „Stauf“ umbenannt und fuhr schließlich als „Lokalboot VII“ noch bis in die 1890er Jahre im Wiener Raum.

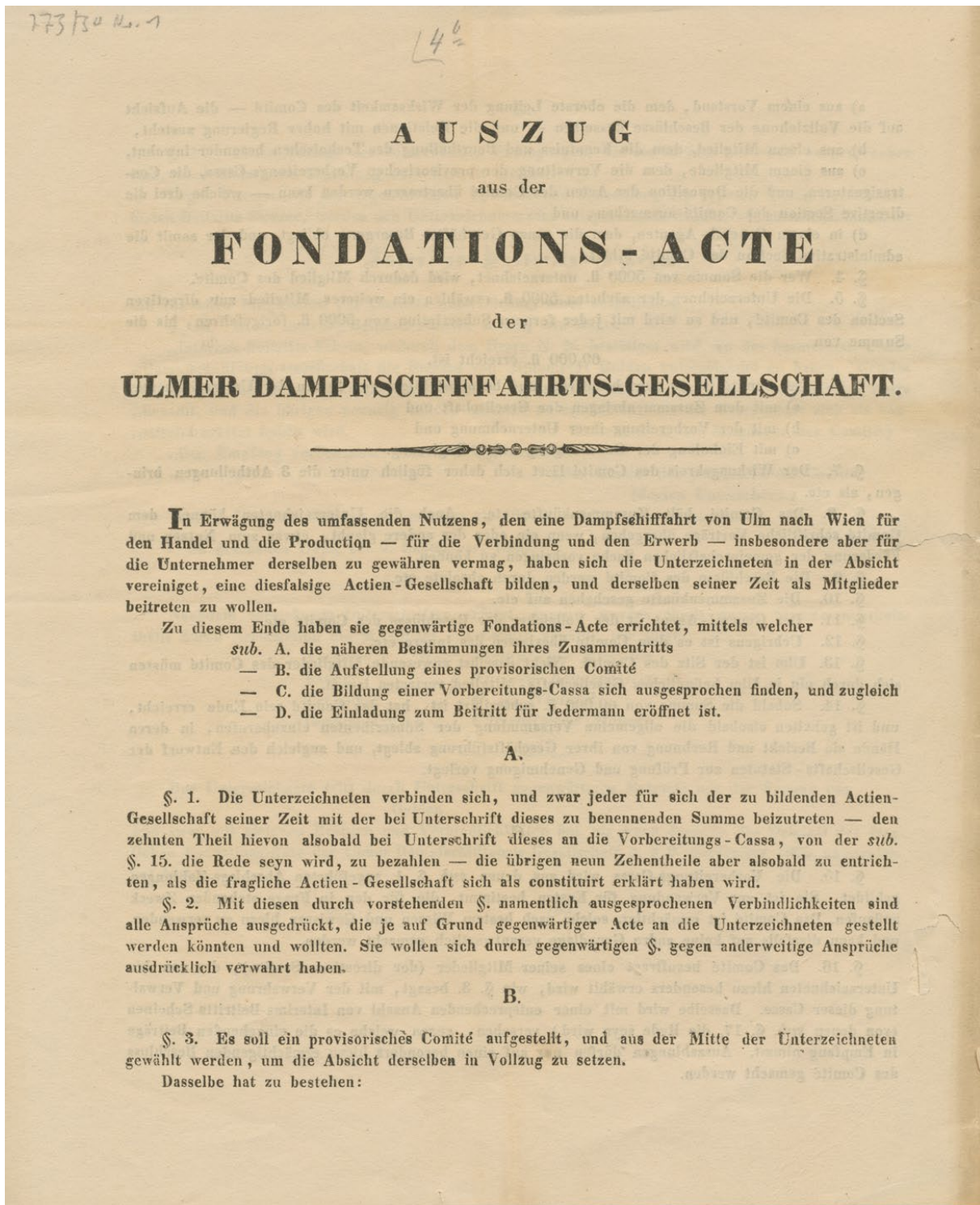
Am Landungsplatz „Elend“ wurden von einer Esslinger Maschinenfabrik bis 1860 etwa 50

Schleppkähne für eine Ladekapazität von je 250 to gebaut.

Einen erneuten Versuch unternahm ab den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts die Ulm/Neu-Ulmer Sektion des bayerischen Kanalvereins, an dem Persönlichkeiten wie Max Eyth und Magirus beteiligt waren und die auch vom Neu-Ulmer Bürgermeister Kollmann unterstützt wurde. Die Erfindung des Dieselmotors statt der Dampfmaschinen schien diese Idee zu begünstigen. Am Ufer des 1908 nach Neu-Ulm eingemeindeten Offenhausen sollte dafür ein Hafenbecken entstehen. (vgl. Kapitel Hafen und Kanäle). Zwar kam es im Juli 1913 zu einer gelungenen Probefahrt des Motorschiffs „Bayern“ der „Donau-Main-Schiffahrtsgesellschaft“. Nach fünftägiger Fahrt ab Regensburg unterfuhr das Schiff (31,5 m lang, 4,4 m breit, 40 PS, 30 to Ladung) mit einer Ladung von 2 Waggons Granitpflastersteinen für das Ulmer Tiefbauamt und 1 Waggon Zucker am 19. Juli 1913 nachmittags um 15:30 Uhr unter großem Jubel der Bevölkerung die Mittelöffnung der Neuen Donaubrücke. Der Ausbruch des 1. Weltkriegs stoppte allerdings die weiteren Pläne.

Und auch die noch ehrgeizigeren Pläne aus den 20er/30er Jahren verschwanden rasch wieder in der Schublade. Sie hatten den Ausbau eines großzügigen Kanalsystems vorgesehen: einerseits von Ulm zum Bodensee und andererseits zum Neckar, wobei die Schwäbische Alb durch kilometerlange Tunnels und/oder durch mehrere gigantische Schiffshebwerke überwunden werden sollte.







- a) aus einem Vorstand, dem die oberste Leitung der Wirksamkeit des Comité — die Aufsicht auf die Vollziehung der Beschlüsse desselben — und die Relationen mit hoher Regierung zusteht,
- b) aus einem Mitglied, dem die Kenntniss und Beurtheilung des Technischen besonder inwohnt,
- c) aus einem Mitgliede, dem die Verwaltung der provisorischen Vorbereitungs-Cassa, die Contrasignaturen, und die Deposition der Acten des Comité übertragen werden kann — welche drei die directive Section des Comité ausmachen, und
- d) in einem General-Agenten, dem die ganze Geschäfts-Besorgung obliegt, und der somit die administrative Section des Comité bildet.

§. 4. Wer die Summe von 5000 fl. unterzeichnet, wird dadurch Mitglied des Comité.

§. 5. Die Unterzeichner der nächsten 5000 fl. erwählen ein weiteres Mitglied zur directiven Section des Comité, und so wird mit jeder fernern Subscription von 5000 fl. fortgefahren, bis die Summe von

60,000 fl. erreicht ist.

§. 6. Das Comité ist *eo ipso* beauftragt und bevollmächtigt von Seiten der Unterzeichneten

- a) mit dem Zusammenbringen der Gesellschaft und
- b) mit der Vorbereitung ihrer Unternehmung und
- c) mit Einholung der Genehmigung hoher Regierung.

§. 7. Der Wirkungskreis des Comité lässt sich daher füglich unter die 3 Abtheilungen bringen, als etc.

§. 8. Das Comité hält Zusammenkünfte etc. Auch die Unterzeichneten können dem Comité schriftliche Vorträge übergeben, wenn ein oder der andere glaubt, etwas zum Nutzen und Förderung der gemeinschaftlichen Sache vorbringen zu können.

§. 9. Die Beschlüsse des Comité werden durch absolute etc.

§. 10. Die Zusammenkünfte geschehen auf etc.

§. 11. Der General-Agent ist der Vollzieher der Beschlüsse des Comité etc.

§. 12. Uebrigens ist es dem Comité überlassen das Innere etc.

§. 13. Ulm ist der Sitz des Comité. Nicht daselbst anwesende Mitglieder des Comité müssen sich durch ein in Ulm befindliches Gesellschafts-Mitglied vertreten lassen.

§. 14. Sobald die Summe von 60,000 fl. subscribirt ist, hat das Comité sein Ende erreicht, und ist gehalten alsobald die allgemeine Versammlung der Subscribenten einzuberufen, in deren Hände sie Bericht und Rechnung von ihrer Geschäftsführung ablegt, und zugleich den Entwurf der Gesellschafts-Statuten zur Prüfung und Genehmigung vorlegt.

### C.

§. 15. Die Vorbereitungs-Cassa wird aus denen *sub.* §. 1. angeführten Abschlags-Zahlungen gebildet. Sie ist zur Verwendung für Kosten bestimmt, die für den in Frage stehenden Zweck auflaufen. Das Comité ist ermächtigt, solche nach bestem Wissen und Gewissen hiezu zu verwenden, und kann diesfalls auf keine andre Grundlage verantwortlich gemacht werden.

§. 16. Das Comité beauftragt eines seiner Mitglieder (der directiven Section), das von den Unterzeichneten hiezu besonders erwählt wird, wie §. 3. besagt, mit der Verwahrung und Verwaltung dieser Casse. Dasselbe wird mit einer entsprechenden Anzahl von Interims-Beitritts-Scheinen (von denen *sub.* §. 17. die Rede seyn wird) versehen, gegen welche es die eingehenden Beiträge in Empfang nimmt. Auszahlungen dürfen nur auf einen besonders hiezu ermächtigenden Beschluss des Comité gemacht werden.

D.

§. 17. Unter Vorlage der vorstehenden Bedingungen, wie sie in dem §. 1 — 16. ausgesprochen sind, wird hiemit die Einladung zum Beitritt eröffnet.

Gegen Unterschrift der gegenwärtigen Urkunde und Einzahlung des zehnten Theils der subscribirten Beitritts-Summe, werden den Unterzeichnern eine entsprechende Anzahl, wie nachsteht, lautender

**Interims-Beitritts-Scheine**

die von allen Mitgliedern des Comités unterzeichnet sind, ausgeliefert.

§. 18. Diese Interims-Beitritts-Scheine lauten, wie folgt:

„Interims-Beitritts-Schein, wodurch dem Herrn N. N. bestätigt wird, zu der beantragten Ulmer Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Summe von Einhundert Gulden unterzeichnet zu haben. Gemäss §. 1. der Gründungs-Urkunde hat derselbe daran zehn Gulden baar zur Vorbereitungs-Cassa bezahlt, und die übrigen neunzig Gulden alsobald zu entrichten, als die Gesellschaft sich als constituirt erklärt haben wird. (die Unterschriften der Mitglieder des Comité.)

„Den Empfang vorbenannter Zehen Gulden beschein

„der Cassier des provisorischen Comité.“  
(dessen Unterschrift.)

§. 19. Unterzeichnungen auf weniger als 100 fl. werden nicht angenommen.

So geschehen Ulm, am 9. September, 1835.

Nachdem vorstehende Unterschriften erfolgt waren, wurden theils durch Stimmenmehrheit, theils durch Acclamation die Mitglieder des Comité gewählt, wie folgt:

Vorstand	Herr	Stadtpfleger Kiderlen.
Kassier	„	Theodor Kindervatter.
Techniker	„	P. J. Wieland.
General-Agent	„	Chrisostomus Mayer.

Der Unterzeichnete tritt durch Unterschrift gegenwärtigen Extracts mit der Summe von  
Gulden

und zwar mit gleichen Rechten und Verbindlichkeiten bei, als wenn derselbe das Original der fraglichen Fondations-Acte der Ulmer Dampfschiffahrts-Gesellschaft d. d 9. September 1835. unterzeichnet hätte.

den

183



Material 2: Fahrplan der „Ludwig I“ von 1839, der allerdings für Ulm nie Wirklichkeit wurde (StA Ulm B 773/30 Nr. 6).

# BAYERISCH-WÜRTTEMBERGISCHE PRIVIL.

# Donau-Dampf-Schiff-Fahrt

zwischen

## Ulm, Regensburg und Linz

in Verbindung mit der österreichischen Gesellschaft zu Wien,  
im Monate April 1839.

Preise der Plätze für Reisende im 21 Gulden Fuss:

**Bemerkungen.**

Kinder bis zum Alter von 10 Jahren zahlen auf beiden Flüssen die Hälfte des Preises. Jeder Reisende, der den ganzen Platz-Preis zahlt, hat 60 Pfund eigenes Gepäck frei; von Uebergewicht wird für das Pfund von Ulm bis Regensburg 1/2 Kr., bis Regensburg 3 Kr., von Regensburg bis Passau 1 Kr., bis Linz 1 Kr. bezahlt; dasselbe Preis-Verhältnis findet auch für die Aufwärts-Fahrt statt. Billets zur Mitreise werden von dem Bureau der Verwaltung und des betreffenden Agenten erteilt, ohne Billet kann Niemand auf dem Schiffe zugelassen werden.

Einer ausführlichen Bestimmung der Grösse Zoll-Behörden zufolge muss das Gepäck der Reisenden mit deren Namen und Bestimmungs-Orte deutlich bezeichnet sein; dasselbe wird auf Anordnung des Conducteurs an geschützte Orte gelegt, doch hat jeder Reisende für die Wiedereinlösung selbst zu sorgen.

Von echten Karollen, Edelsteinen, Gold- und Silberwaaren, goldenen und silbernen Taschen-Uhren, wird die Fracht nach dem Werthe berechnet und zwar nach den für die Geldbesitzer festgesetzten Taren.

Für Mühl- und sonstige umfangreiche Gegenstände hat sich der Versender hinsichtlich der Fracht mit dem Agenten zu verständigen.

Sind in einem Frachtbilde mehrere Cullis von verschiedenen Zeichen oder verschiedenen Inhalten aufgeführt, so wird die Fracht von jedem einzelnen Cullis berechnet. Cullis bis zu 25 Pfund zahlen 1/2, von 26 bis 50 Pfund 1, der Fracht, über 50 Pfund die ganze Fracht eines Cullis.

Die Fracht für einziehende Nachnahmen ist auf 2/3 festgesetzt, die des Versenders der Waaren bei Vergütung der Nachnahme in Abzug gebracht werden.

Reisende werden an allen im Tarife besetzten Stationen aufgenommen und abgesetzt, Wagen und Waaren-Gelände nur da, wo Agentenstationen bestehen. Die Aus- und Einschiffung der Reisenden geschieht an den Kahn-Stationen auf Kosten der Gesellschaft.

Wagen können vor der Hand auf der Strecke zwischen Ulm und Regensburg mit dem Dampfschiffe nicht befördert werden; der Agent in Ulm wird jedoch mit Mühen bedacht sein, die Wagen der resp. Reisenden mittelst gewöhnlicher Radfahrzeuge nach Regensburg zu befördern und zwar in möglichst billiger Fracht, wiewohl besondere Uebereinkunft zu treffen ist. Besetzte Wagen zahlen 25/100 über den Tarif.

P L A T Z E:		ABWAERTS-FAHRT.												ABWAERTS-FAHRT.		
		Ulm	Regensburg	Passau	Linz	Wien	Triest	Venedig	Triest	Wien	Linz	Passau	Regensburg			Ulm
1. Kl.	2. Kl.	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

**Bemerkungen.**

Auf der Strecke zwischen Ulm und Regensburg wird die Annahme und Beförderung von Gütern durch den Wasserstand und die Frequenz der Reisenden, deren Regelmäßigkeit vor Allen in Auge behalten wird, befolgt.

Die Schiffe der Gesellschaft stehen mit denen der österreichischen Dampf-Schiff-Fahrts-Gesellschaft in direkter Verbindung und übergeben an diese, nach vorhergegangener ausführlicher Behandlung, die ihr zur Beförderung anvertrauten Güter für die weitere gelegenen Strecken, so werden zu dem Ende zwar direkte Frachtbills von den in Oesterreich, Ungarn etc. gelegenen Bestimmungs-Orten angenommen, doch bleibt die Gesellschaft nur für die von ihr befahrene Strecke verantwortlich.

Legung sechs Stunden nach Angabe der Frachtbills von den mit dem Schiffe angekommenen Gütern, muss deren Empfangnahme von dem Agenten bewirkt werden, wofürfalls sie lediglich für deren Rechnung und Gefahr liegen.

Cullis von und zu Zwischen-Orten, zahlen den Preis der im Tarife angeführten Stationen, zwischen denen sie liegen.

Ungewöhnliche, welche Schmutz oder widrige Ausdünstung erzeugen, so wie alle Gefahr drohende Sachen, sind im Regimente nicht vorzunehmen und dürfen in Folge desselben mit dem Dampfschiffe nicht befördert werden.

Die auf den Schiffen sowohl als in den Agentenstationen-Bureaux angeschlagene Reglemente, geben alle den Passagieren erforderlichen Anweisungen.

Kranke können nur dann an Bord aufgenommen werden, wenn sie den darüber bestehenden Vorschriften die in den Bureaux einzuweisen sind, genügt haben.

Nur auf dem zweiten Platze und auf dem Verdecke darf geraucht werden, und auch da nur aus geschlossenen Pfeifen.

Hande müssen jedenfalls auf dem Verdecke nach Anweisung des Capitains angebanden werden und ist sowohl auf, als abwärts pr. Stück an Fracht zu zahlen:

Von Ulm . . . nach Donauwörth . . . 2 1/2 Kr.  
 „ . . . . . Regensburg . . . 1 1/2 Kr.  
 „ . . . . . Passau . . . . . 1 1/2 Kr.  
 „ . . . . . Linz . . . . . 1 1/2 Kr.  
 „ . . . . . Wien . . . . . 1 1/2 Kr.  
 „ . . . . . Triest . . . . . 1 1/2 Kr.

Verlorene Aushakt erhalten die Agenten und Erkundigungs-Bureaux, wo nach Tarife für Frachten und Beförderungen unentgeltlich abgegeben werden können.

**FACHEN DER AGENTEN.**

Ulm . . . . . Herr Th. Kindervater.  
 Günzburg Herr Gebroder Daumer.  
 Donauwörth Herr Jacob Bumm.  
 Neuburg . . . . . Fr. Jos. Koch.  
 Ingolstadt . . . . . H. Zollhisch.  
 Kelheim . . . . . J. G. Braun.

Straubing . . . . . Herr Jacob Stopfer.  
 Vilshafen . . . . . F. J. Bachmair.  
 Passau . . . . . Joseph Pauner.  
 Oberzell . . . . . Alois Kappeller.  
 Engelhartzell . . . . . Hart. Kubinger.  
 Linz . . . . . Alois Kapler.

P L A T Z E:		ABWAERTS-FAHRT.												ABWAERTS-FAHRT.		
		Ulm	Regensburg	Passau	Linz	Wien	Triest	Venedig	Triest	Wien	Linz	Passau	Regensburg			Ulm
1. Kl.	2. Kl.	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

**RECHNUNGS-BUREAU.**

Augsburg . . . . . Herren C. Lampart & Comp., Buchhandlung.  
 Brannschweig, Herr Fr. Br. Scharrbeck.  
 Frankfurt . . . . . Franz Böhm Sohn.  
 Leipzig . . . . . Pietro Del Vecchio, Kunsthandlung am Markt.  
 München . . . . . Hey & Widmayer, Kunsthandlung.  
 Nürnberg . . . . . Higel & Wisner, Kunsthandlung.  
 Stuttgart . . . . . Ebner'sche Kunsthandlung.

Die Abfahrt findet statt:

1) Von Regensburg nach Linz, am 2. 6. 10. 14. 18. 22. 26. 30. April.  
 2) Von Linz nach Regensburg, am 3. 7. 11. 15. 19. 23. 27. April, und zwar Morgens um 5 Uhr. Ausnahmen hiervon drücken die Aufnahmskarten aus.

*Die Fahrt zwischen Regensburg und Ulm wird in diesem Monate noch nicht eröffnet.*

P L A T Z E:		ABWAERTS-FAHRT.												ABWAERTS-FAHRT.		
		Ulm	Regensburg	Passau	Linz	Wien	Triest	Venedig	Triest	Wien	Linz	Passau	Regensburg			Ulm
1. Kl.	2. Kl.	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

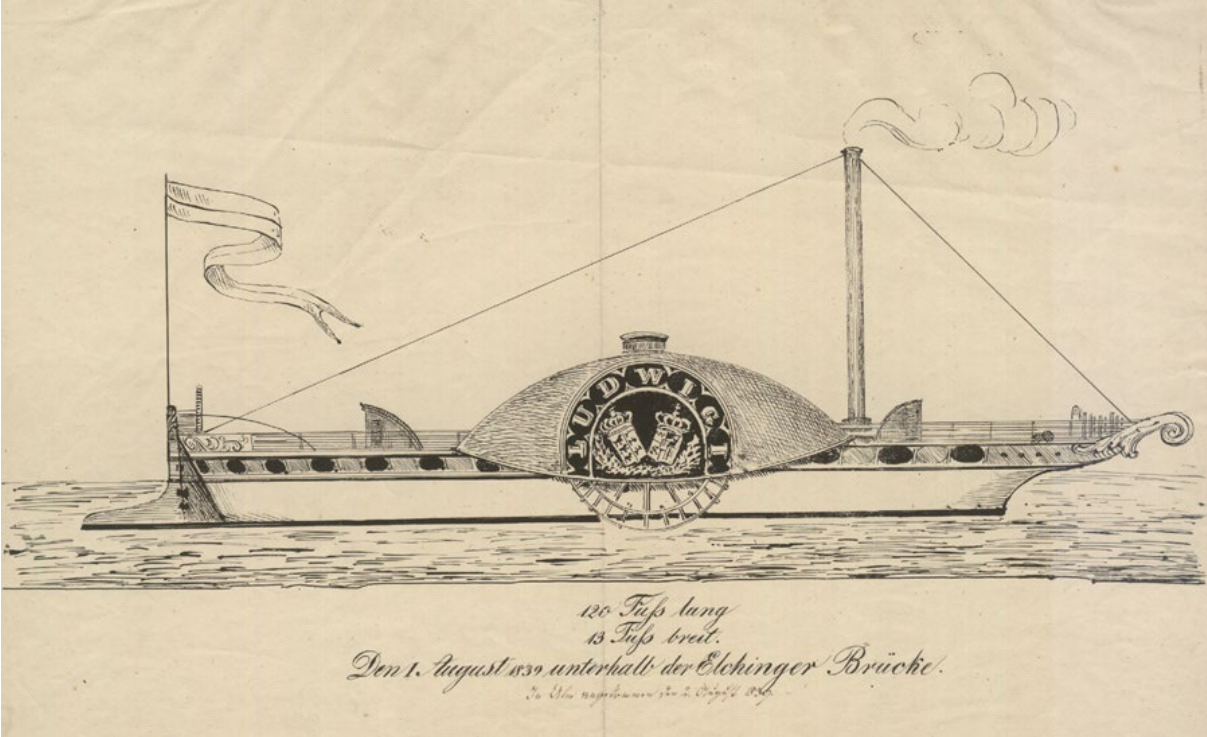
Die Schiffe der k. k. österreichischen Dampf-Schiff-Fahrts-Gesellschaft stehen mit den diesseitigen in direkter Verbindung und übernehmen in Linz die Reisenden und Waaren für Wien, Pesth, Constantinopel, &c.

Die Tarife liegen ebenfalls bei den oben verzeichneten Agenten und Erkundigungs-Bureaux zur Einsicht und Abnahme bereit.

Für eine anständige und möglichst billige Bewirthung ist vorzügliche Sorge getragen.

Druck und Druck von Fr. Pfeil in Regensburg.

Material 3: Abbildung des Dampfschiffes „Ludwig I“ (StA Ulm F 5 Chr. Zb. 1839.8.1. Nr.002).





1844  
27.1833

Hochlöblichem Stadte Rath!

Der unterzeichnete Gesellschafter-Über-  
sichts Rath wünscht in dem Stand gesetz  
zu sein, über den Bau eines Dampf-  
schiffbauwerks einen Vertrag abzuschließen  
zu können.

Da es nöthig ist, dem Schiffbau-  
werk, welches dasselbe liefern wird, den  
Schiffbauplatz bezuziehen zu können, so  
erlaubt sich der Gesellschafter-Über-  
sichts Rath, dass zu diesem Zwecke der frühere  
Schiffbauplatz im sogenannten Flaud auf  
gleicher Höhe abgebaut werden möge, wie  
er normally dem Herrn Gärtner überlassen  
worden ist.

Es wünscht würde ab dem Lübeckischen Seiner  
wenn das, nach dem in dem gedachten Lokale  
eine Laufbahn vornehmen lassen, wodurch  
die Aufzucht des Schiffbauers, der offen-  
für in die nächsten Monate übertragen wird,  
sehr vortheilhaft werden dürfte.

Zur Aufzucht vollen Befehl

Ulm, den 12. März 1844.

Das Lübeckische Seiner Gesell-  
schaft für Dampf- und andrer  
Schiffbau auf den von dem.

zu dessen Namen  
der Herr

Friedrich Schlegel

## Transkription

Wohlöblicher Stadt Rath!

Der unterzeichnete Gesellschafts-Ausschuß hofft demnächst in den Stand gesetzt zu seyn, über den Bau eines Dampfschleppbootes einen Vertrag abschließen zu können.

Da es hiebey nöthig ist, dem Fabrikanten, welcher daſelbe liefern wird, den Schiffsbauplaz bezeichnen zu können, so erlaubt sich der Gesellschafts-Ausschuß die Bitte, daß zu diesem

Behufe der frühere Schiffsbauplatz im sogenannten Elend auf gleiche Weise abgegeben werden möge, wie es vormals dem Herrn Gâche überlaßen worden ist.

Erwünscht würde es dem Ausschusse seyn, wenn der wohllobliche „Stadt Rath“ in dem gedachten Lokale eine Bauhütte errichten ließe, wodurch die Ausführung des Schiffbaues, der ohnehin in die Winter Monate übergehen wird, sehr erleichtert werden dürfte.

Hochachtungsvollebeharrend

Ulm, den 12. Aug. 1844

Der Ausschuß der Gesellschaft für Dampf- und Ruderschiffahrt auf der Donau.

In dessen Namen

Der Vorstand

Freiherr von Holzschuher



Material 5: Eduard Mauch: Ulm von Südosten (mit der Anlagestelle beim „Elend“) um 1840 (StA Ulm F 3 Ansicht Nr. 140 a)



Material 6: Beschluss des Gemeinderats zum Verkauf des Dampfschiffs „Stadt Ulm“

(StA Ulm B 773/30 Nr. 6).

108.  
Ulm  
Sitzung  
am 13. Sept. 1852  
Markt Ratsh. Protokoll  
v. 1941.

Der Herr Rat hat die Angelegenheit  
des Verkaufes des Dampfbootes der  
Ulm - Actien-Gesellschaft angeordnet  
und beschlossen, dass dasselbe für  
den Betrag von 9548 fl. an die  
Königl. Bayer. Ministerien  
verkauft werden soll, und dass  
100 Aktien zu je 100 fl. an  
den Herrn Rat zu verkaufen sind.  
9548 / 30000 fl. sind.

Wesentlich  
Gemeinder. Kollegium.

mit dem Herr Rat Ulm zu je 100 fl. Anteil von 26/30000 fl.  
per Aktie, im Ganzen also mit 3451 / 30000 fl. sind zu begeben  
und der Rest mit 9548 / 30000 fl. im Abgang zu begeben.

Ihre Ergebenheit,  
Spindel, Rathsherr.

## Transkription

Ulm

Auszug

aus dem Stadtrathsprotocoll

vom 23. Sept. 1852

§ 1941

Das zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf der obern Donau von der Ulmer Actiengesellschaft angeschaffte Dampfschiff ist der vielfachen Hindernisse wegen, welche das Unternehmen fand, um 32.000 f [Gulden] an das König[lich] Bayer[ische] Ministerium der Verkehrsanstalten verkauft worden, wodurch sich für die mit 130 Actien betheiligte Stadtgemeinde Ulm ein Verlust von 9.548 Gulden ergeben hat.

Beschluß

Beider Collegien

Mit dem der Stadt Ulm zugeschiedenen Antheil von 26 Gulden 33 Kreuzer per Actie, im Ganzen also mit 3.451 Gulden 30 Kreuzer, sich zu begnügen und der Rest mit 9.548 Gulden 30 Kreuzer in Abgang zu decretieren.

Zur Beglaubigung

Speidel, Rathsschreiber

Material 7: Motorschiff „Bayern“ an der Anlegestelle am „Schwal“ im Juli 1913 (StA Ulm G 7/2.1 Donaufront Nr. 01290).



## Hafen und Kanäle in Ulm/Neu-Ulm

Die Anlegestelle für die „Ulmer Schachteln“ war vor allem wegen der günstigeren Strömungsverhältnisse jahrhundertlang auf dem „Schwal“, also unterhalb der Herdbrücke auf der Donauinsel. Die Einrichtungen zum Beladen der Schiffe waren dabei sehr einfach: Es gab nur eine kleine, offene Lagerhalle, und in der Regel wurde die zu Ballen verschnürte oder zum Schutz vor der Feuchtigkeit in Tonnen verpackte Ladung über Bretter auf das Schiff gebracht. Ein nach 1800 dort gebauter Kran soll nie richtig funktioniert haben. Im 19. Jahrhundert wurden vor allem Eisenwaren und Maschinen (z.B. Pflüge, sogar ganze Lokomotiven), Chemikalien, Fette und Öle, Naturasphalt und Steine, aber auch Spielkarten sowie Käse und sog. Kolonialwaren transportiert.

1802 war der „Schwal“ bayerisch geworden. Die Ulmer Schiffsleute behielten allerdings ihre Einrichtungen und durften, im Vertrag vom 5. August 1821 bestätigt, ihren Landeplatz auch weiterhin unentgeltlich verwenden - unter Beachtung der bayerischen Polizei- und Zollgesetze. Trotzdem bemühten sie sich, wenn auch ohne Erfolg, um einen eigenen Landungsplatz und Hafen auf der Ulmer Stadtseite. Das Ulmer „Elend“ (unterhalb des Spitals), wo in der Mitte des 19. Jahrhunderts zeitweise Dampfschiffe oder -kähne zusammengebaut wurden, kam dafür ebenso wenig wie die Gänslände in Frage.

Ab den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts unternahm die Ulm/Neu-Ulmer Sektion des Bayerischen Kanalvereins einen erneuten Versuch, Ulm an den Dampfschiffsverkehr anzuschließen. Bekannte Persönlichkeiten wie Max Eyth und Magirus waren an den Plänen beteiligt, die auch vom Neu-Ulmer Bürgermeister Kollmann unterstützt wurden. Die Einführung des Dieselmotors als Schiffsmotor statt der Dampfmaschinen schien diese Idee zusätzlich zu begünstigen.

In Rücksicht auf die unterschiedlichen politischen und wirtschaftlichen Interessen der beiden Länder Württemberg und Bayern gab es zeitweise sogar Überlegungen für zwei Häfen: im Westen einen Ulmer im Donautal bei Grimmelfingen und im Osten einen Neu-Ulmer auf dem Gebiet des erst 1908 eingemeindeten Offenhausen. Auch ein Hafen südlich von Neu-Ulm oder einer im Pfulher Ried waren ernsthaft im Gespräch für den Fall einer weiträumig südlich um Neu-Ulm herumführenden Kanalverbindung zwischen Bodenseekanal und Donaukanal, ebenso einer auf der Nordseite der Donau bei Thalfingen.

Es zeigte sich aber, dass diese Pläne angesichts der zu erwartenden Warenmengen kaum rentabel sein würden. Für den Ulmer Hafen wurde bei einem angenommenen Einzugsgebiet von gut 300.000 Einwohnern zwischen Riedlingen, Blaubeuren und Kempten eine Warenmenge von jährlich 500.000 t errechnet, aufgeteilt in 300.000 t Holz, 50.000 t Düngemittel, 25.000 t Getreide, 15.000 t Kalksteine, 5.000 t Kolonialwaren und anderes. Dafür hätte eine Kailänge von 1250 m und 36.000 m<sup>2</sup> Lagerplätze und Lagerhäuser ausgereicht - zu wenig für zwei separate Hafenanlagen.

Unmittelbar abhängig waren diese Pläne auch von der Verwirklichung der ehrgeizigen Überlegungen, Ulm als Knotenpunkt an ein Kanalsystem zwischen Rhein-Neckar, Bodensee und Donau anzuschließen.

Seit der Zeit Karls d. Gr. gab es die Idee einer Schiffsverbindung zwischen Rhein und Donau (Fossa Carolina). Favorisiert wurde dabei aber eine Querverbindung zwischen dem Oberlauf des Mains und der Donau bei Regensburg. Im Jahre 1992 ist dieser Kanal vollendet worden.

Seit der Gründung des Königreichs Württemberg zu Beginn des 19. Jahrhunderts existierten aber auch Pläne einer württembergischen Schiffsverbindung vom Neckar über Rems, Kocher und Brenz zur Donau, dann flussaufwärts bis Ulm und von dort weiter zum Bodensee.

Im Jahr 1916 gab der „Süddeutsche Kanalverein“, an dem neben Anliegergemeinden wie z.B. Göppingen und Geislingen auch Firmen wie WMF und Boehringer beteiligt waren, Planungen für einen durch das Filstal führenden Neckar-Donau-Kanal in Auftrag. In Konkurrenz zum bayerischen Main-Donau-Kanal gingen die Betreiber von der Vorstellung aus, dass für die Entwicklung einer württembergischen Schwerindustrie der Anschluss an die zu dieser Zeit



konkurrenzlos billige Ruhrkohle unerlässlich sei.

Diese Pläne erwiesen sich aber nicht nur aus Kostengründen als undurchführbar. In Geislingen hätten dafür 50 Häuser abgebrochen werden müssen und über die Dächer von Altstadt war eine 250 m lange Kanalbrücke vorgesehen. Das Hauptproblem war allerdings, wie man den enormen Höhenunterschied zwischen dem Neckar und der Donau überwinden könnte.

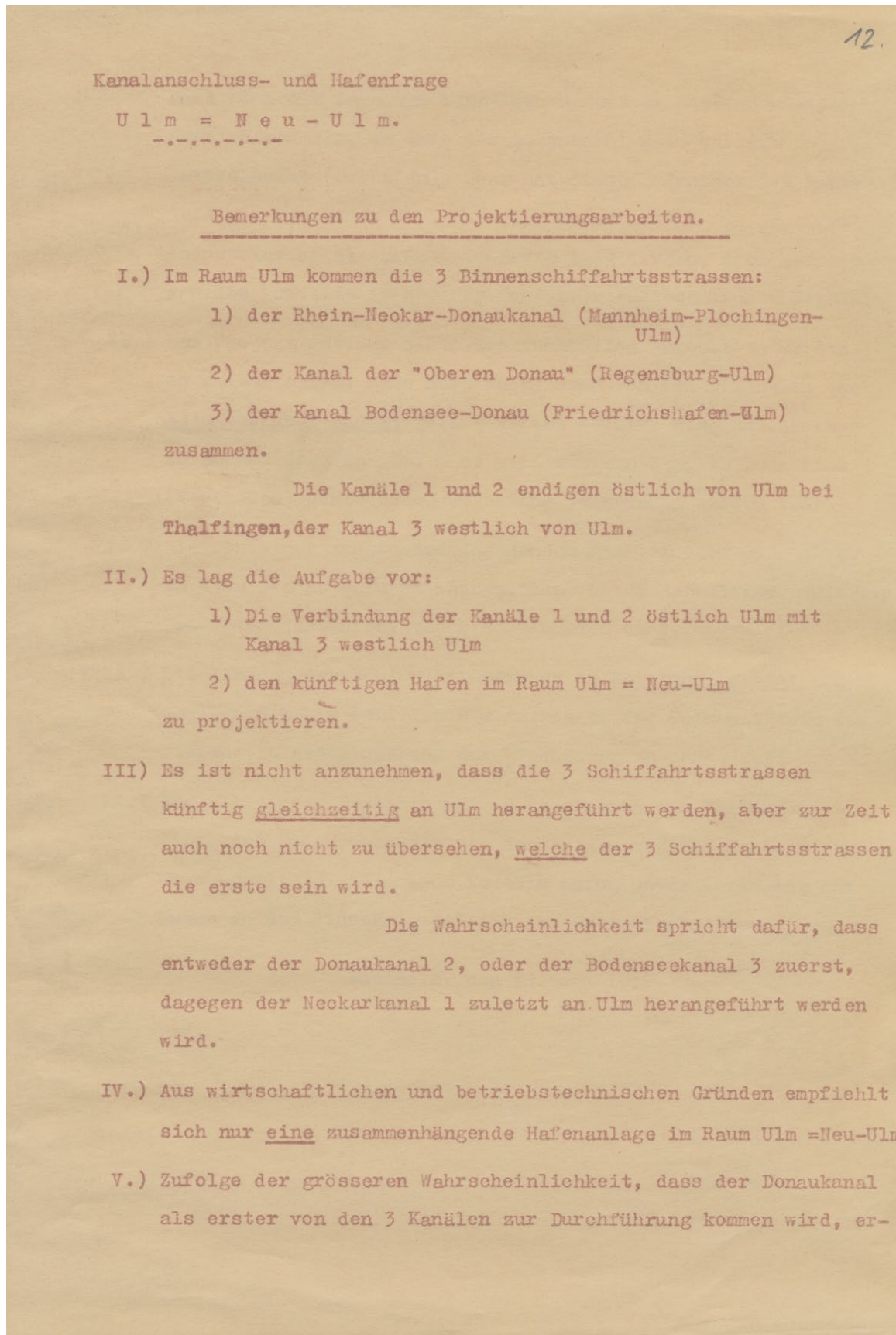
Einen erneuten Anlauf für eine bis nach Ulm führende 30 bis 40 Meter breite Kanalverbindung, die ein zweisepuriges Befahren für Schiffe von bis zu 10,25 m Breite erlauben sollte, machte der sehr rührige Neckar-Baudirektor Otto Konz noch einmal im Jahr 1940: Durch den Verzicht auf Schleusen sollte die Fahrdauer sehr kurz gehalten werden. Dafür wäre aber der Bau von zwei gigantischen Schiffshebwerken von jeweils 100 m Höhe bei Plochingen und Schlat und von zwei je etwa zwölf Kilometer langen und 15 m breiten, also einspurigen, Tunneln quer durch die Alb notwendig geworden. (Näheres dazu auf der Internet-Seite des Wasser- und Schiffsamts Stuttgart zum Stichwort „Geschichtliches der Neckarschiffahrt“)

Die nationalsozialistische Regierung gab jedoch dem Straßenbau und dann dem Ausbau des Main-Donau-Kanals den Vorzug.

Allerdings waren im Flächennutzungsplan Göppingens noch lange Zeit Freiflächen an der Fils für einen möglichen Hafenausbau vorgesehen. Erst seit 1978 ist die Idee einer Kanalverbindung zwischen Neckar und Ulm endgültig begraben.

Material 1: Entwurfsplan der Firma Grün & Bilfinger für das Ulmer Kanal- und Hafenprojekt 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5).





gibt sich die Lage des künftigen Hafens am zweckmässigsten östlich von Ulm, am Ende des Donaukanales im Gelände "Steinhäule" (Osthafen). Zwar hat diese Hafenanlage den Nachteil für die Stadt Ulm, dass die Zufahrtswege zum jetzigen Industrieviertel verhältnismässig lang werden, doch überwiegen die Vorteile in schiffs- und betriebstechnischer Hinsicht.

VI.) Das Projekt ist, um allen Eventualfällen gerecht zu werden, so aufzustellen, dass auch dann, wenn von den 3 Kanälen der Bodenseekanal zuerst gebaut werden sollte, eine Hafenanlage am Ende dieses Kanals, also westlich von Ulm, im Donauried (Westhafen) statt eines Osthafens vorgesehen werden kann.

VII.) Die Linie des zusammenschliessenden Kanalstückes muss also im Raum Ulm so geführt werden, dass beide Hafenanlagen, entweder Ost- oder Westhafen, technisch möglich sind.

VIII.) Die Führung der Schiffahrtsstrasse in der Donau selbst von östlich Ulm bis westlich Ulm ist wegen der Notwendigkeit der gleichzeitigen Abführung der Hochwässer zu schwierig.

IX.) Aus all diesen Gesichtspunkten ergab sich als Verbindungslinie des Bodenseekanal mit den beiden anderen Kanälen eine Umgehungslinie südlich um Neu-Ulm herum unter Verlegung der Donau an dem Flussknie östlich des Exerzierplatzes.

Mannheim, den 18. Juni 1932.

Br/Kn



Material 3: Kostenschätzung aus dem Jahr 1932 durch die planende Mannheimer Firma

(StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5)

13.

Kanalanschluss- und Hafenfrage  
U l m = N e u - U l m.  
-.-.-.-.-

K o s t e n s c h ä t z u n g  
-----  
der Hauptlösung mit Donau - Verlegung.  
-----

1) Grunderwerb:

950 . 100 =	95000 qm . RM 2,00 =	RM 190 000.---
1450 . 100 =	145000 qm . " 0,80 =	" 116 000.---
<u>1670 . 100 =</u>	<u>167000 qm . " 0,40 =</u>	<u>" 66 800.---</u>
4070 m	407000 qm	RM 372 800.---

Gewonnen werden durch Zufüllung der alten Donau:

1400 . 85 =	119000 qm . RM 4,50 =	RM 535 500.---
1400 . 85 =	119000 qm . " 1,00 =	" 119 000.---
<u>300 . 85 =</u>	<u>25500 qm . " 0,40 =</u>	<u>" 10 200.---</u>
3100 m		- RM 664 700.---
	<u>Gewonnen werden mithin =</u>	<u>- RM 291 900.---</u> =====

2) Erdaushub:

1 835 000 cbm . RM 1,00 =		RM 1 835 000.---
---------------------------	--	------------------

wobei die Donauverlegung für Hochwasser von 1200 cbm/sec. gerechnet wurde.

3) Uferbefestigung:

94 500 qm . RM 4,00 =		" 378 000.---
-----------------------	--	---------------

4) Regenauslass des Blaukanals:

		" 100 000.---
--	--	---------------

5) Bahnverlegung bei Thalfingen, eingleisig:

950 m Gleisverlegung . RM 25.---	=	RM 23 750.---
125 500 cbm Erdabtrag . RM 1,20 =		<u>" 150 060.---</u>
		rd. " 173 800.---

6) Brücke Thalfingen-Burlafingen über die verlegte Donau:

96,30 . 11,00 =	1060 qm . RM 200.---	" 212 000.---
für $Q_{max} = 1200 \text{ cbm/sec.}$		----- RM 2 406 900.---
		=====

Kanalanschluss- und Hafenfrage

U l m = N e u - U l m.  
 -----

Kostenschätzung der V a r i a n t e.

1) Grunderwerb:

1100 . 70 = 11000 qm . RM 0,80 =	RM 61 600.--	
197000 qm . " 0,40 =	" 78 000.--	
		RM 139 600.--

2) Erdaushub:

1 185 000 cbm . RM 1,00 =	" 1 185 000.--
---------------------------	----------------

3) Uferbefestigung:

73 800 qm . RM 4,00 =	" 295 200.--
-----------------------	--------------

4) Verlegung des Blaukanals:

600 m . RM 200.-- =	" 120 000.--
---------------------	--------------

5) Bahnverlegung bei Thalfingen:

550 m . RM 25.-- =	" 13 750.--
--------------------	-------------

6) Donaubrücke Thalfingen-Burlafingen:

112 . 11,00 = 1232 qm . RM 300.-- =	" 369 600.--
für $Q_{max} = 1200$ cbm/sec.	

7) Kanalbrücke Thalfingen-Burlafingen:

68,00 . 11,00 = 748 qm . RM 200.-- =	" 149 600.--
--------------------------------------	--------------

8) Donaubrücke für Hafenbahn & Hafenstrasse:

112 . 16,50 = 1848 qm . RM 300.-- =	" 554 500.--
für $Q_{max} = 1200$ cbm/sec.	

9) Strassenunterführung:

" 20 000.--
-------------

10) Durchlass für Blaukanal:

" 20 000.--
-------------

RM 2 867 250.--
-----------------

Mithin Mehrkosten der Variante RM 460 350.--.



Material 4: Übersicht über die zu erwartenden Warenmengen, 1932 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 8)

Voraussichtlicher Güterumschlag von Wasser auf Land im neuen Hafen U l m auf Grund der Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Durchschnitt der Jahre 1927 - 1929.

Nach Richtung	K o h l e n			G e t r e i d e			E i s e n			S t e i n e u n d E r d e n			S o n s t i g e G ü t e r			i n s a m m t															
	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t	jährlich t	täglich durchschn. t	max. t													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Augsburg	82000	5470	263	18	23	19100	1590	61	6	8	92200	4225	190	14	17	16000	1120	54	4	5	13500	1350	43	5	6	190600	13755	630	47	59	
Kempten	27400	1825	88	6	8	6400	574	21	2	3	19000	1400	64	5	7	7200	430	23	2	3	4500	450	14	2	3	65300	4769	210	17	24	
Friedrichshafen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3000	215	10	1	2	6000	400	19	2	3	5000	500	16	2	3	14000	1115	45	5	8	
Tuttlingen	180400	12500	590	40	50	17500	1460	56	5	6	3700	264	12	1	2	4000	266	13	1	2	3000	300	10	1	2	208600	14790	670	48	62	
Münsingen	19200	1280	61	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19200	1280	61	4	5
Heidenheim	5550	370	18	1	2	3400	283	11	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8930	653	29	2	4	
Ulm Ort	50000	3330	160	11	14	3600	300	12	1	2	7300	590	23	2	3	6000	400	19	2	3	4000	400	13	2	3	70900	4950	226	18	25	
	364330	1169	69	88	90000	161	14	19	95000	299	21	28	40000	128	9	13	30000	96	10	14	570000	1671	123	162	1671	123	162	1671	123	162	

Es bedeutet: t = Tonnen  
 WG = Eisenbahnwagen  
 max = höchste Wagenzahl täglich = Durchschnitt + 25%  
 ( ) = Wagenzahl für Ulm Ort von Wasser auf Kraftwagen oder Lager  
 [ ] = Wagenzahl einschließlich Ulm Ort

Material 5: Hydrologisches Gutachten zur Frage des Kanals über die Schwäbische Alb oder eines Tunnels durch die Alb (StA Ulm, B 660/50 Nr. 8)

*Der Bau eines Tunnels für den Neckar-  
Donaukanal zwischen Geislingen und Ulm.  
Ein hydrologisches Problem.  
von Hans Vatter Geislingen/Stg.*

*Als man den Bau einer Eisenbahn zwischen Geislingen und Ulm Mitte des vorigen Jahrhunderts plante, hat man sicher auch den Gedanken eines Tunnels unter der Alb erwogen. Es ist mir nichts Näheres bekannt, aber schon öfter wurde auf die Erleichterung und auf die Ersparnisse für den Verkehr hingewiesen, die ein solcher Tunnel gegenüber der starken Steigung auf der Geislinger Steige bieten würde. Die Geislinger Steige hat Neigungen von 1:40 bis 1:45 also 2 - 2 1/2 %. Durch die Anlage eines Tunnels hätten die Steigungen wesentlich vermindert werden können, ja sie wären fast gleich null geworden, wenn man Geislingen und Ulm durch ein Tunnel verbunden hätte, da beide Stationen fast auf gleicher Meereshöhe liegen. Heute muss zwischen beiden Stationen eine grosse verlorene Steigung überwunden werden, d.h. die Bahnlinie steigt von Geislingen bis Beimerstetten von 468 m bis auf die Höhe von 600 m über NN und fällt um ebensoviel wieder gegen Ulm.*

*Man hat es damals vorgezogen von Geislingen aus mittels einer sogen. Athäsiionsbahn den Höhenunterschied zwischen Geislingen und Amstetten mit 114 m Höhe zu überwinden. Obwohl die Schwierigkeiten des Bahnaufstieges entlang der steilen Bergrücken und in den zum Teil sehr weichen Kalkschichten des unteren weissen Juras sehr bedeutende waren, so war die Führung der Bahnlinie über Tag jedenfalls in der damaligen Zeit viel leichter*



durchzuführen als eine grosse Tunnelanlage. Die technischen Hilfsmittel waren noch nicht so vollkommen wie in den späteren Jahrzehnten; es mögen auch die unsicheren geologischen und hydrologischen Verhältnisse eine Rolle gespielt haben.

Durch die Führung der Bahn wurden die Albgemeinden an den Verkehr angeschlossen. Bei einem ganzen Tunnel oder einer Teilstrecke zwischen Amstetten und Beimerstetten wäre dies nicht oder nur teilweise möglich gewesen. Es hätte für die Albgemeinden vielleicht eine besondere oberirdische Bahnlinie gebaut werden müssen.

Die Zeit schreitet unaufhaltsam weiter und mit ihr das menschliche Wissen und Können. Ein neuer grosser Gedanke ist im Werden begriffen. Es ist der Gedanke, die grossen Flüsse Rhein und Donau, den Atlantischen Ozean mit dem Schwarzen Meere durch einen grossen Schifffahrtskanal, der mitten durch Württemberg führt, zu verbinden. Wieder tauchen die alten Fragen auf, in welcher Weise soll der Albaufstieg bei Geislingen mit dem Kanal überwunden werden? Wieder sind die gleichen Bedenken und Erwägungen vorhanden, soll man den sogenannten Albrückenkanal oder den sogenannten Albbasistunnel bauen? Soll man die verlorene Steigung zwischen Geislingen und Ulm durch Tauchschleusen, Schiffseisenbahnen an beiden Enden des Kanals überwinden, oder soll man Ulm und Geislingen durch einen Tunnel ohne Schleuse verbinden?

Beim Albrückenkanal können wohl die Güter der Alb verfrachtet werden, auch ist heute noch die Ausführung einer oberirdischen Kanalstrecke leichter durchzuführen als ein Tunnel in einem Ge-

birge mit sehr unsicheren Verhältnissen. Es machen sich aber andere Bedenken gegen den oberirdischen Kanal geltend. In strengen, langen Wintern kann der Betrieb bei einem Albrückenkanal durch Frost ganz erheblich beeinträchtigt werden. Der Wasserverbrauch und die laufenden Kosten für die Durchschleusungen der Schiffe bis auf die Höhe der Alb werden stark in die Wagschale fallen.

Der Ausführung des sogenannten Albbasis-tunnels stehen die gleichen geologischen und Hydrologischen Bedenken und Unsicherheiten entgegen wie der Anlegung eines Eisenbahntunnels, der zweifellos leichter zu bauen wäre, weil bei ihm Steigungen gegen die Mitte des Gebirges möglich sind, die bei einem Schiffahrtstunnel nicht in Frage kommen können.

Von dem Württ. Kanalverein wurde bisher der Gedanke verfolgt, den Neckar-Donaukanal im Filstal bis Geislingen und von hier nach Ulm zu führen. In Nr. 11 und 12 der Bauzeitung vom Jahre 1922 wurden die verschiedenen Pläne über die Führung des Rhein-Neckar-Donaukanals näher besprochen. Die Führung des Kanals von Geislingen ab soll in der Weise erfolgen, dass vom Kanalhafen in Geislingen, am Fusse des Tegelbergs die Stadt mittels eines grossen Äqudukts bis zum Türkheimerberg überquert werden soll. Von hier aus soll der Kanal entlang des Berghangs gegen das Rohrachtal geführt und es soll die Höhe zwischen Geislingen und Amstetten durch grosse, wichtige Tauchschleusen allmählich überwunden werden. (Vergl. die künstlerische Darstellung dieser Tauchschleusen von Professor Bonatz). Über die Alb soll eine lange Kanalhaltung bis zum Abstieg nach Ulm führen, der in gleicher Weise wie der Aufstieg



durch Tauschschleusen überwunden werden soll.

Um den Kanal ertragreicher zu gestalten und zur Gewinnung des nötigen Betriebswassers für den Kanal und für die Kraftwerke im Fils- und Neckartal ist in Aussicht genommen, das bei hohem Wasserstand überschüssige Donau- und Illerwasser in einem unterirdischen Stollen von Ulm nach Geislingen zu leiten. In der Berechnung wurde angenommen, dass etwa 20 cbm in der Sekunde aus der Donau und etwa 2 cbm in der Sekunde aus dem Innern des Albgebirges gewonnen werden können.

Es liegt nun nahe, dass wenn doch einmal ein Stollen unter der Alb gebaut werden soll, der Gedanke wieder auftreten musste, ob es nicht doch vorteilhafter wäre, einen einschiffigen Schifffahrtskanal zwischen Geislingen und Ulm zu bauen, obwohl dieser Gedanke bereits im Jahre 1922 von Herrn Bau- rat Böhmler als für absehbare Zeit nicht in Frage kommend bezeichnet wurde.

In neuerer Zeit wurde eine solche Ausführung wieder warm empfohlen. Der Plan bietet in wirtschaftlicher Hinsicht gewisse Vorteile gegenüber dem sogenannten Albrückentunnel. Die geologischen und hydrologischen Verhältnisse, die die technischen Möglichkeiten stark beeinflussen, sind in dem Projekt nur gestreift. Es soll der Zweck des Vortrags sein, gerade auf diese Verhältnisse etwas näher einzugehen, zumal sie für das Studium der hydrologischen Verhältnisse unserer Schwäbischen Alb von allgemeiner Bedeutung sind.

Wir kennen unsere Schwäbische Alb als ein Teil des grossen Juragebirges, das sich vom sogenannten Schweizerjura über den Schwäbischen Jura