

Die Ulmer Schachteln

Als die Bezeichnung „Schachteln“ – die angeblich ein „unerbietiger Abgeordneter aus Heilbronn erfand“ – landesüblich und allgemeinbräuchlich wurde, erbat sich die Ulmer Schifferzunft mit einer Eingabe an die Regierung „dringend gegen dieses ehrenrührige Wort einzuschreiten“. Ob dem auch so geschah, ist nicht bekannt, dass aber schon im 17. Jh. „Ulmer Schachteln“ die Donau abwärts trieben, kann mit Sicherheit angenommen werden. In den darauffolgenden Jahrhunderten kamen diese Art Schiffe auf der Donau immer mehr in Gebrauch. Man benannte sie nach der alten Reichsstadt Ulm, wo diese grossen Lastenkähne nicht nur ihre Fahrt begannen, sondern auch gebaut wurden. Sie wurden also auf Ulmer Boden, den sogenannten „Schopperplätzen“, von einheimischen Fischern hergestellt, die ihrerseits von österreichischen „Schopperrn“ (Schiffbauer) angeleitet wurden.

Eigentlich nannten die Ulmer ihre Schiffe (Kähne) „Zillen“ (Flusskahn) oder „Wiener Zillen“, weil sie für die Fahrt nach Wien bestimmt waren.

Überaus häufig verwendete man auch die Bezeichnung „Ordinari“, weil diese Art Flusskähne meist regelmässig an ganz bestimmten Tagen von Ulm abgingen, ohne (oder zumindest nur in seltenen Fällen) den Weg nochmals zurück (stromaufwärts) zu machen. Es waren im eigentlichen Sinne bloss „Treibkähne“, die ähnlich wie Treibflösse am Bestimmungsort auseinandergemacht wurden.

Dem Aussehen nach ähnelten die „Ulmer Schachteln“ eher grossen Kähnen als Schiffen. Sie wurden zum Abtransport von allerlei Lasten (Lastenkähne), wie Pflastersteinen, Granitblöcken, Holz oder anderen Waren verwendet. Auch Schnecken brachten man in grossen Fässern verpackt (es sei dies bloss kuriositätshalber erwähnt) nach Österreich, die hier als Fastenspeise Verwendung fanden. Überaus häufig beförderten die „Ulmer Ordinari“ Personen, teils bis Wien und noch weiter. Auch unsere Ahnen kamen auf den Ulmer Schachteln donauabwärts. Heisst es doch bei J. A. Schultes „Donau-Fahrten“ (1819): „Aber auch von Auswanderern wurde die ‚Ulmer Schachteln‘ benützt, welche Erstere nach Ungarn, Südrussland und Kaukasien gingen, daher noch unsere bekannten schwäbische Ansiedlungen in jenen Gegenden.“ Damit im Zusammenhang hat Adam Müller-Guttenbrunn in „Der grosse Schwabenzug“ die Bedeutung der Ulmer Schachtel für die ins Banat und die Schwäbische Türkei (vormals „Baranya“) gekommenen Kolonisten in Erwähnung gebracht. Und der Maler Stefan Jäger verarbeitet in etlichen Studien und Skizzen dererlei Geschehnisse, die mit den Ulmer Schachteln in Beziehung stehen. So zeigt z. B. eine Tuschkizze die Ankunft und Ausschiffung bei Peterwardein, während die „schwäbischen“ Auswanderer von dem Siedlungskommissar in Empfang genommen werden. Im Bildhintergrund sieht man „Schachteln“, die an den Liegeplätzen festgemacht sind.

Vom Bautechnischen her gesehen, waren die Zillen aus Baumstämmen, Brettern und Latten gefertigt (mit Holzkeilen zusammengefügt) und erreichten ganz ansehnliche Ausmasse: Länge: 15 bis 30 m, Breite: 5,3 bis 7,7 m, Höhe: 0,9 – 1,2 m. Solcherart gestaltet, hatten diese Wasserfahrzeuge ein flaches Aussehen mit breitem Boden und verhältnismässig niederen Seitenwänden. Die Seitenwände liefen bugseits in einer Schrägkante zusammen und hatten heckseits einen meist breiten und flachen Abschluss. Im übrigen waren die Lastenkähne leicht gebaut. Für den „Steuermann“ gab es nämlich meist vorne und hinten je einen brückenstegartigen Aufbau aus Holzbalken, Latten oder Brettern und je eine Vorrichtung als Halterung für die übermässig langen Ruder. Diese dienten ausschliesslich zum Steuern und wurden von etlichen Ruderknechten bedient, denen ein oder zwei Meister (wenn das Gewicht der Ladung überschritten wurde) vorstanden. Bei den „regelmässig“ abgehenden „Ordinari“ wurden die fahrenden Meister schon am Anfang des Jahres durch das Los entschieden. Sie führten die Schiffe ruhig und sicher donauabwärts dem Bestimmungsort zu.

Für den Personentransport standen dann noch meistens Bretterhütten zur Verfügung, die den Leuten während der langen Fahrt Schutz gegen Wind und Wetter bieten sollten. Gewiss mussten sich unsere Auswanderer-Ahnen bei diesen Fahrten des öfteren mit offenen Lastenkähnen begnügen, weil doch ein überaus grosser Zuzug, insbesondere während des 2. (theresianischen) Schwabenzuges (1763 – 1771) zu verzeichnen war. Sie kamen zunächst bis zur Donau, an die Hafestädte (Ulm) und mussten oft an den Ufern für längere Zeit lagern, bis dann der Abtransport mit den Zillen erfolgte. An die 800 Zentner (nach anderen Autoren zwischen 500 und 2000 Wiener Zentnern) an Menschen und Materialien konnten die Zillen wegtragen. Die Reise bis Wien dauerte 10 – 12 Tage. Bezüglich der Reisespesen (für regelmässige Ordinari-Fahrten) sei folgender Wortlaut zitiert: „Eine Person bezahlt im vorderen Zimmer in der Hütte 12 – 15 Gulden, je nachdem die Bagage, die sie mit sich führt, schwer oder voluminös ist. Im hinteren Zimmer zahlt jede Person mit Bagage vier Gulden. Dieser Preis ist der geringste, um den man gegenwärtig von Ulm nach Wien fahren kann.“ In Wien wurden die Reisepässe der Ankömmlinge abgestempelt und einer Durchsicht unterzogen. Bis zur Weiterfahrt folgte oft ein wochenlanger unerwünschter Aufenthalt. Die Weiterfahrt erfolgte zumeist mit der gleichen Zille, so diese nicht für den Gegentrieb (die Rückreise nach Ulm) bestimmt war. Übrigens sei erwähnt, dass sie in Wien angekommenen Zillen (Treibkähne) über ein sogenanntes „Lärenpecheramt“ weiterverkauft wurden. Das war ein immerhin einträchtiges Geschäft für die Wiener. So steht in den Archiven aus dem Jahre 1686 vermerkt, dass beim „Kaiserlichen Lähnen Pöcherambdt“ die „Schwäbinnen“ zu 9 – 35 Gulden eingelöst und um 20 – 60 Gulden verkauft wurden. Allerdings vermerken andere Schriften in späterer Zeit auch Verkaufspreise von 300 – 400 Gulden.

Die Weiterreise nach Ofen (Pest) und noch weiter war nicht immer ungefährlich. Dabei bestanden die Gefahren nicht so sehr in den Schifffahrtsschwierigkeiten, als in Gewalttätigkeiten, die durch manche „Herrschaft“ vollzogen wurde. So weiss z. B. Hermann Rüdiger, „Die Donauschwaben ...“ (1931) zu berichten, dass Fürst Grassalkovits sich der Ulmer Schachteln bemächtigte und mal 150 und dann 300 Siedler gefangengenommen und zu Leibeigenen gemacht hat.

In Ofen angekommen, erhielten die Auswanderer die letzte Rate des Reisegeldes. In Gruppen aufgeteilt kamen sie meist zu Fuss nach 3 – 4 Wochen Wanderung am Bestimmungsort an. Andere aber liessen sich auf die Zillen bis Palanka, Panschowa, Peterwardein weitertreiben und nahmen von hier die Wanderung bis in die Banater Heide und Hecke auf. Aus ihnen waren „Heed-“ und „Heckeschwowe“ geworden.

Die „Schwabenzillen“ aber wurden am Bestimmungsort auseinandergeschlagen und meist als Bauholz oder zu anderen Zwecken verwendet. Schliesslich kamen immer weniger Zillen „herunter“. Zwischen Ulm und Wien verkehrten sie noch ein ganzes Jahrhundert. Das letzte Ordinari fuhr im Jahre 1897 die Donau hinunter. Die anderen hatten schon lange dem Neuen Platz gemacht.

Prof. Karl - Hans G r o s s

Quelle:
Zeitung „*Neuer Weg*“, vom 01.09.1975