

# Uwe Jens Wandel    Ulmer Schiffbau im Thüringer Wald

Wer wird ausgerechnet im Thüringischen Staatsarchiv Gotha einen über 350 Jahre alten Bauplan für eine Ulmer Zille vermuten? Dass dem so ist und wie das kam, wird im Folgenden geschildert.

In Ulm begann der Bau solcher Zillen genannter Schiffe zufolge der Überlieferung im Jahre 1570. Jahrhundertlang beförderten die Zillen Personen, auch Auswanderer oder Soldaten, und die unterschiedlichsten Güter und Waren, vom Neckarwein bis zu Ulmer Spielkarten, die Donau hinab. Wohl seit 1712 fuhren Ulmer Zillen sogar nach Fahrplan als «Ordinarischiffe» oder auch, nach ihrem Bestimmungsort, als «Wiener Zillen». Die Fahrt dahin dauerte laut einem Bericht Jakob Molfenters, eines der letzten Ulmer Schiffmeister, aus dem Jahre 1882 je nach Wasserstand acht bis vierzehn Tage. 1897 fuhr die letzte gewerblich genutzte Zille. Die Dampfschiffahrt nach Ulm hatte sich wegen des schwierigen Fahrwassers nicht durchsetzen können. Seit 1906 bis heute aber gibt es Lustfahrten mit Ulmer Zillen –, die erst im 19. Jahrhundert die eigentlich abwertend gemeinte Bezeichnung «Ulmer Schachteln» erhielten, unter der sie heute allgemein bekannt sind und die jetzt als Ehrenname aufgefasst wird. Die letzte Ulmer Schachtel, die in Ulm entstand, schuf 1972 der Zillenbauer Eugen Hailbronner, mit dem der Ulmer Schiffbau ausstarb.

*Herzog Ernst I. von Sachsen-Gotha erbittet  
Schiffsbauer vom Rat der Reichsstadt Ulm*

Der Ruf der Ulmer Schiffbauer scheint sich schon im 17. Jahrhundert weit verbreitet zu haben, nicht nur an der Donau, sondern weit darüber hinaus, bis ins ferne Thüringen. Jedenfalls ging am 22. November 1648 beim Bürgermeister der Reichsstadt Ulm ein amtlicher Brief von Donat Fend ein, dem Agenten Herzog Ernsts I. von Sachsen-Gotha in Nürnberg, womit er ein *paquetlein schreiben* des Herzogs an den Rat der Reichsstadt übersandte. Fend teilte mit, dass sein Auftraggeber *umb einen SchiffZimmerman ersuchen lassen, und solchem zur Zehrung von hier auß möchte verordnet werden, ohngefähr was sonst ein Pott [Bote] verzehren thuet; als hab meinen hochgeneigten Herrn ich dienstlich bitten wollen, wan die Willfahung, wie ich nicht zweiffel, geschicht und sich dergleichen Zimmerman nacher Gottha zu reißen gebrauchen lassen will, solchem die Zehrung biß hieher [Nürnberg] unbeschwert reichen zu lassen, so ich uf bericht sobalden wieder erstat-*

*ten will, und soll solcher Zimmerman von hier auß durch mich mit weiterer Zehrung biß auf Gottha (welches 2 oder 3 maihl [Meilen – ca. 15–22 ½ km] herwärts uf der seitten Erffuhrt ligt) auch versehen, und meines hochgeneigten Herrn hierunter habende mühwalt- und willfahung gegen hochgedacht Ihre Fürstliche Durchlaucht gebührent zu rühmen nicht underlassen werde.*

Der Herzog bat also in seinem Schreiben um einen unverheirateten Schiffmann, der in Verfertigung der Schiffe und in der Schifffahrt geübt und erfahren sein und dem der Rat das Reisegeld bis Nürnberg auslegen sollte. Es war in Gotha offenbar bekannt, dass die Ulmer Schiffleute zumeist in beidem bewandert waren, im Schiffbau sowohl wie in der Schifffahrt. Noch am gleichen Tag stand das Ersuchen Herzog Ernsts auf der Tagesordnung des Ulmer Rats, und dieser beschloss, die Ulmer Schiffleute zu befragen, ob es eine solche Person gebe, die willens sei, nach Gotha zu reisen. Eine Woche später lag das Ergebnis vor, und der Rat verfügte sogleich, die Namen – entgegen dem herzoglichen Wunsch – zweier von ihm



## Sonderausstellung 10. April bis 30. Oktober 2005

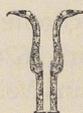
Pferde sind zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor geworden. Nahezu vervierfacht hat sich die Anzahl der Hauspferde in Deutschland während der letzten drei Jahrzehnte. Pferde sind heutzutage liebevoll gehegte und gepflegte Freizeitpartner. Das ist aber nur ein Aspekt der jahrtausendealten Beziehung zwischen Mensch und Pferd.

Wir begleiten die Wildpferde und ihre Jäger von der späteinzeitlichen Grassteppe bis in das wiederbewaldete Mitteleuropa der Neacheiszeit, wo sich ihre Spuren im Laufe des dritten Jahrtausends v. Chr. verlieren. Kurze Zeit später begegnen wir dem Pferd wieder – jetzt als Haustier. Als Reit- und Zugtier revolutionierte es den Personen- und Warentransport, erlangte große Bedeutung in Kult und Kriegswesen und diente als Statussymbol für die gesellschaftliche Stellung und Macht seines Eigentümers.

Anhand einzigartiger Originalfunde, lebensgroßer Modelle und einer eigens nachgebauten Höhle mit altsteinzeitlichen Pferdedarstellungen folgt die Sonderausstellung der Beziehung zwischen Mensch und Pferd durch die Jahrtausende. Die museumseigenen Exmoor-Ponys, die zu den ursprünglichsten halbwildlen Pferden der Welt zählen, begleiten dabei die zahlreichen Aktionen und Veranstaltungen.

### Öffnungszeiten:

bis 24. März: nur sonntags 10 bis 16 Uhr  
ab 25. März: täglich 10 bis 18 Uhr



Federseemuseum Bad Buchau  
August- Gröber Platz  
88422 Bad Buchau  
Telefon 07582/8350  
www.federseemuseum.de



Bad Buchau  
am Federsee

Moor... Therapie... Natur...



Ausschnitt aus einem «Reisepass der königlichbaierischen Haupt-Stadt Ulm», 1809. Erst ein Jahr später wurde die ehemalige Reichsstadt württembergisch.

Die Stadtansicht zeigt Ulm vom Schopperplatz aus. Im Vordergrund werden von Arbeitern Zillen gebaut, am Ufer steht eine hochkant gestellte Zille, an der der Boden abgedichtet wird.

Auserwählter in den vom Herzog übersandten Pass eintragen zu lassen.

Bereits am folgenden Tag wurde ein Antwortschreiben an den Herzog aufgesetzt. Der Rat habe, so heißt es darin, *unseren noch ledigen Burgers Söhnen, Weisern diß [Vorzeigern dieses Schreibens], Conradt Hailbronnern und Veit Helden (weilen einem allein solche schwere arbeit one sonderbare gefahr, und bis die sach in edtwas übung gebracht, zu verrichten nit möglich), erlaubt, daß Sie sich fürderlich nacher Gotta verfügen, bei Euer Fürstlichen Gnaden underthenig anmelden und gebürendt auffwartten sollen. Wie dann Euer Fürstlichen Gnaden underthenig überlassen würdt, beede oder nur den einen hernach ihrer beliebenden gelegenheit nach zu verfertigung der Schiffe und in der Schiffarth selbst anstellen und gebrauchen zu lassen, der underthenigen hoffnung, Sie werden sich also verhalten, daß Eurer Fürstlichen Gnaden ein solches zu gnedigem contento und gefallen geraichen solle.* Der Rat entsandte also statt einem zwei junge Männer, weil er der Meinung war, dass für einen Schiffbauer allein der Bau einer Zille zu anstrengend und zu riskant sei, zumal er in Gotha ja nicht auf geübte Helfer zurückgreifen konnte. Junge Männer waren sie in der Tat: Conrad Hailbronner war am 22. September 1624 als achtens von elf Kindern des Conrad Hailbronner (Berufsangabe fehlt) und seiner Frau Barbara geb. Hochreiter in Ulm geboren worden, Veit Held am 8. April 1626 als drittes von sechs Kindern des Schiffmanns Veit Held und seiner Frau Maria geb. Hailbronner

– offenbar waren also Conrad und Veit miteinander verwandt.

*Nach dem Dreißigjährigen Krieg sollen die Flüsse Werra und Unstrut schiffbar werden*

Wer war nun der Auftraggeber und was bewog ihn zum Bau von Zillen? Herzog Ernst I. (1601–1675) gehörte wie seine Brüder Wilhelm (1598–1662), der Stammvater der späteren Großherzöge von Sachsen-Weimar-Eisenach, Albrecht (1599–1644) und Bernhard von Weimar (1604–1639), der Heerführer des 30-jährigen Krieges, zum älteren, dem ernestinischen Zweig des Hauses Wettin oder Sachsen, der 1547, nach dem Schmalkaldischen Krieg, die Kurwürde an den jüngeren, den albertinischen Zweig verloren hatte. Die Ernestiner waren fortan auf Thüringen begrenzt, teilten aber trotz der Kleinheit ihrer Herrschaftsgebiete immer wieder, – so wurde das Herzogtum Gotha nach Ernsts I. Tode unter seine sieben Söhne aufgesplittert. Was ihnen aber an politischer Macht abging, machten sie durch kulturelle Stärken wett.

Ernst I. hatte sein Herzogtum 1640/41 durch Erbteilungsvertrag mit seinen Brüdern Wilhelm und Albrecht erworben und machte sich nun tatkräftig an den Wiederaufbau des durch den Krieg verwüsteten Landes. Er reformierte alle Zweige der Verwaltung, sodass das Herzogtum Gotha publizistisch als Musterstaat gewürdigt wurde, dem Herzog selbst

wurde wegen seiner (zweifellos zum Teil auch engherzigen) Sorge um das Seelenheil seiner Untertanen schon von Zeitgenossen der Beinamen «der Fromme» zuteil. 1642 erließ er als erster deutscher Landesherr – also vor Württemberg – in Gestalt des «Schul-Methodus» eine Art Volksschulgesetz, das die allgemeine Schulpflicht für alle Jungen und Mädchen festsetzte und außer den üblichen Fächern wie Lesen, Schreiben und Beten schon einen Unterricht in Realien einführt.

Ernst kümmerte sich aber auch nachdrücklich um die materiellen Grundlagen seines Staates: Maßnahmen in dem zerrütteten Münzwesen, Förderung des im Niedergang begriffenen Anbaus der Färbepflanze Waid, Vergabe von Konzessionen und Privilegien, insbesondere für Märkte und für Glashütten. Die Ausfuhr konnte aber nur in die Höhe gebracht werden durch Verbesserung der Verkehrswege, und das konnte angesichts des hoffnungslosen Zustands der Landstraßen nur heißen: durch Schiffbarmachung der Flüsse, die sein Land berührten, der Werra und der Unstrut. Exportartikel waren Holz – der Herzog strebte, wenngleich erfolglos, Lieferungen für den Schiffbau in Bremen oder zum Wiederaufbau des 1666 durch den Großen Brand weitgehend zerstörten London an –, und Holzprodukte wie Pech, außerdem Getreide, der schon genannte Waid und schließlich Eisenwaren (Roheisen, Bleche, Draht). Da es bis dahin im Lande keine Schifffahrt gegeben hatte, fehlte es auch an Schiffbauern, und so musste der Herzog solche von auswärts beziehen. Zumal da die Unterlagen zu der Korrespondenz im Staatsarchiv Gotha nicht erhalten sind, muss unklar bleiben, warum sich Ernst an Ulm und nicht an das sehr viel näher gelegene Hannoversch Münden (am Zusammenfluss von Fulda und Werra) gewandt hat; die Vermutung sei aber erlaubt, es könnte dabei das Mündener Stapelrecht, genauer: das Privileg Herzog Ottos des Kindes von Braunschweig-Lüneburg von 1247, dass alle Frachtgüter in Münden auf Mündener Schiffe umgeladen werden mussten, eine Rolle gespielt haben. Das Privileg sollte sich noch als unumschiffbar erweisen.

Andererseits hielt sich der Herzog über die neuesten Entwicklungen auf dem Laufenden. Er wusste also nicht nur von der Ulmer Schifffahrt, sondern er ließ sich im Hinblick auf eigene Projekte über den Canal d'Enteroches – Teilstück einer nie vollendeten Verbindung von der Aare über den Neuenburger zum Genfer See – genau berichten, ja, er befasste sich sogar mit den Verhältnissen des niederländischen Kolonialunternehmens der Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC). Seine wirtschaftspolitischen Interessen waren also weit gespannt.

## Stuttgarter Geschichte in 2 Museen

### Hegel-Haus

Geburtshaus des Philosophen

G. W. F. Hegel (1770-1831)



Darstellung der Lebensstationen Hegels von Stuttgart nach Berlin sowie Stuttgarts um 1800

Öffnungszeiten:

Mo-Mi, Fr 10–17.30

Do 10–18.30

Sa 10–16.00

Eintritt frei

Eberhardstraße 53

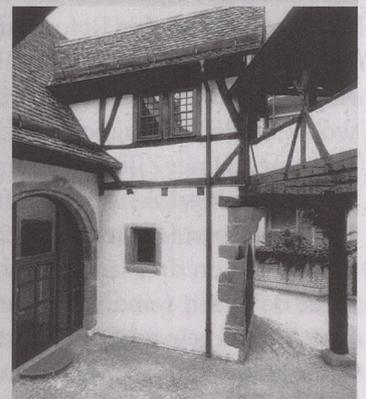
70173 Stuttgart

Tel. 0711/216-6733

### Stadtmuseum Bad Cannstatt

Ehemalige "Klösterle-Scheuer"

Darstellung der Frühgeschichte, Römer- und Keltenzeit, Badgeschichte sowie bedeutender Personen (Hermann Hesse, Thaddäus Troll)



Öffnungszeiten:

Mi 14-16

Sa 10-13

So 10-16

Eintritt frei

Marktstraße 71/1

70372 Stuttgart-Bad Cannstatt

Tel. 0711/564788

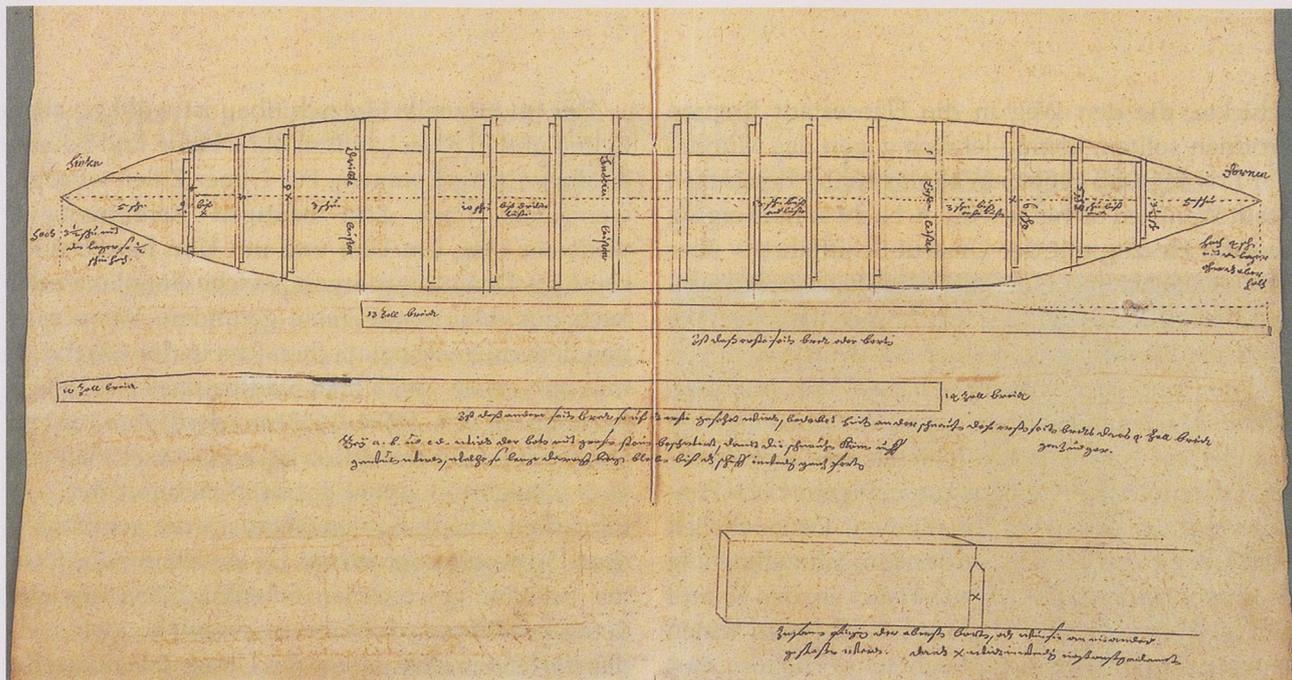
Unsere beiden Ulmer, Conrad Hailbronner und Veit Held, haben sich offenbar alsbald auf den Weg nach Thüringen gemacht, wohl über die großen Landstraßen nach Nürnberg, wo sie bei Donat Fend den zweiten Teil ihres Reisegeldes – das der Herzog, sparsam wie er war, nach den Sätzen eines Boten bemessen hatte – abholten, und von dort vermutlich über Coburg durch den Thüringer Wald in die Residenzstadt Gotha. Genaues über die Reiseroute, Reisedauer, Zwischenstationen oder über das Wetter, Einkehrmöglichkeiten, Erlebnisse unterwegs wissen wir leider nicht, geschweige denn dass wir etwas über die Empfindungen der Schiffbauer in der Fremde erfahren. Die über 300 km weite Reise, die sicherlich zu Fuß zurückgelegt wurde, war nämlich durchaus nicht ungefährlich, denn trotz des Westfälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom 24. Oktober 1648 machte vielerorts marodierende Soldateska die Gegend unsicher. Da mit den Ulmern am 20. März 1649 für 14 Wochen Kostgeld abgerechnet wurde – sie erhielten pro Woche 1 Gulden meißnisch 3 Groschen, d. h. 24 Groschen (1 meißnischer Gulden = 21 Groschen à 12 Pfennige) oder 1 Reichstaler, zusammen also 32 Gulden, dazu für 13½ Wochen 46 Gulden 6 Groschen Lohn, und schließlich 10 Reichstaler (oder 11 Gulden 9 Groschen) Reisegeld («Zehrung») –, werden sie um den 10. Dezember in Gotha angekommen sein.

Sie werden wohl nach ihrer Aufwartung bei Hofe ohne weiteres nach Georgenthal, einst Zisterzienserkloster und seit der Reformation Sitz eines herzoglichen Amtes, rund 15 km südlich von Gotha im Thüringer Wald gelegen, weiterbeordert worden sein, wo sie in der herzoglichen Schneidemühle mit dem Bau einer Ulmer Zille beginnen sollten. Zuvor musste aber noch Werkzeug beschafft werden: Unter dem 18. Dezember 1648 wurden 2 Gulden verbucht für den Kauf von drei langen Bohrern, zwei Hämmern, zwei Balleisen (eine Art Stemmeisen), einem eisernen Meißel, einem Schrotmeißel, einem Haueisen, einer Lochsäge, einer Biegezange; im Februar kamen eine Feile, im März ein Netzmeißel und ein weiterer Bohrer hinzu. Ein Georgenthaler Einwohner erhielt 5 Groschen 3 Pfennige für etliche große Steine – wofür diese benötigt wurden, wird hernach erläutert. Vor allem aber musste das Schiffbaumaterial beschafft werden: Holz, nämlich Bretter (Bohlen) verschiedener Länge und Stärke und schließlich so genannte Krümmlinge (auch über deren Verwendung später), die aus Baumwurzeln gefertigt wurden, – diese auszugraben, war zumal im Winter ein mühseliges

Geschäft, das mit 5–6 Groschen das Stück bezahlt wurde. Ferner wurden einige Hundert Nägel gekauft. Der Bau begann dann wohl erst richtig im Januar 1649.

Seeschiffe, ob aus Holz oder Stahl, werden von innen nach außen gebaut: Kiel, Vorder- und Achtersteven und Spanten bilden das Gerippe des Schiffes, das dann beplankt wird. Herkömmliche hölzerne Binnenschiffe, und eben auch die Ulmer Zillen, werden seit alters her, und bis in unsere Gegenwart, ganz anders gefertigt; man spricht von Schalenbauweise. Sie haben keinen Kiel, vielmehr einen flachen Boden, aus dem sich die Schiffsform ergibt. Mit diesem wird laut Bauanleitung begonnen, die Bretter des Bodens werden mit Holznägeln («Pflöcken») untereinander verbunden. An den Boden werden, zuerst aber nur mittschiffs, die Seitenbretter mit Holznägeln aufgenagelt. Sie verjüngen sich nach vorne und hinten. Der Schiffsboden wird dann mit den erwähnten großen Steinen beschwert, zur Verstärkung mit quer darüber genagelten Brettern versehen, die hernach wieder entfernt werden, an den Enden aber wird der Schiffsboden mit Winden angehoben, und jetzt erst werden auch hier die Seitenbretter am Boden befestigt. So entsteht ein spitz zulaufender und aufgebogener Bug- und Heckteil (in den Gothaer Quellen: «Schnauze») mit einer weiteren aufgesetzten kräftigen und sorgfältig zusammengefügten Planke aus hartem Holz; damit die Schnauzen trotz der Spannung des Holzes besser zusammenhalten, wird noch jeweils eine starke Leiste quer darüber genagelt.

Um den Rumpf zu versteifen, werden die Krümmlinge (ulmisch: «Leisten») als eine Art Spanten je zwei und zwei sorgfältig eingepasst und an den unteren Seitenbrettern befestigt. An den unteren Seitenbrettern werden überlappend obere Seitenbretter aufgenagelt, diese werden wiederum mit weiteren «Leisten» stabilisiert. Wo Bretter aneinanderstoßen, sind diese mit einer Fase versehen; getrocknetes, wieder leicht angefeuchtetes Moos wird in den durch das Abfasen entstandenen keilförmigen Nuten mit einem «Stopfer» fest verdämmt, mit Spänen oder dünnen Brettern überlegt, und diese werden mit vielen Klammern aus Eisendraht befestigt, was auch den Seitenbrettern ihren Zusammenhalt gibt. Das für die Dichtigkeit des Schiffsrumpfes entscheidend wichtige Kalfatern heißt im Donauraum «Schoppen», von daher erhielt der Schiffbauer den Namen Schopper, der Schiffbauplatz hieß der Schopperplatz, deren es Ulm im 19. Jahrhundert 29 Stück gab. Ist der Rumpf nun soweit fertiggestellt, wird er mit Hilfe von Winden auf einer Seite aufgerichtet, um den Boden zu schoppen und etwaige



Sensationeller Fund im Thüringer Staatsarchiv Gotha: Plan einer Ulmer Zille, eines Flussschiffes, von 1649. Ein seltenes und frühes Zeugnis der Handwerkskunst.

Risse am Boden beseitigen zu können. Soweit eine notgedrungen stark vereinfachte Darstellung des Baus einer Ulmer Zille für die Werra. Übrigens handelt es sich bei einer Zille nach heutigen Begriffen um ein offenes Boot, also ohne Verdeck, die Quellen sprechen aber stets von Schiffen.

Zwar fand sich in Gotha nicht die Korrespondenz mit der Reichsstadt Ulm, dafür aber konnte ich in einer Akte mit dem nichtssagenden Titel *Grundrisse unterschiedliche Aemter und Güter betreffend* – und tatsächlich Zeichnungen von Gebäuden, einer Pulvermühle, eines Hebewerks u. a. enthaltend – einen Riss der Zille mit Angabe der Maße und eine ausführliche Bauanleitung ermitteln. Diese Unterlagen sollten offensichtlich den Nachbau solcher Zillen auch durch Nicht-Schiffbauer ermöglichen. Ein solcher war der Zimmermann und Mühlenbauer Valten (Valentin) Wedel aus Tambach, der den beiden Ulmern als Gehilfe zur Hand gegangen war und auf diese Weise den Zillenbau auch in der Praxis miterlebt hatte. Dass der (übrigens nicht leicht verständliche) Text von den beiden Ulmern stammt, verrät der Begriff «Leiste», der nur in Ulm gebräuchlich war. Dass auch ein Thüringer Dialektwort «geheb» (= festschließend, passend, dicht) vorkommt, könnte darauf hindeuten, dass ein Einheimischer, so gut er konnte, die Angaben der beiden Schiffbauer zu Papier gebracht hat.

Nun musste noch das fertige Schiff, das immerhin 44 Schuh, rund 12,65 Meter, lang und 6 Schuh, rund 1,73 m, breit war, zur Werra gebracht werden. Dafür entstand bis zum März ein «Schiffwagen», der dann die Zille von Georgenthal über eine Entfernung von ca. 40 km nach Salzungen schaffte, damit es dort sei-

nem Element übergeben wurde. Nachdem sich unsere Ulmer ihrer Aufgabe mit Bravour entledigt hatten, wurde mit ihnen, wie gesagt, am 20. März 1649 abgerechnet. Sie werden sich unverzüglich auf den Rückweg gemacht haben und wohl Anfang April wieder in ihrer Heimatstadt angekommen sein. Der Herzog versäumte nicht, dem Ulmer Rat ein Dankschreiben zu übermitteln *wegen der zweien hineingeschickhten, von dero gnedig dimittirten und wider zuruckhkommenen Schiffleuthen etc. – beruhet auf sich selbst*, so lautet der Eintrag im Ratsprotokoll vom 11. April 1649. Die beiden ledigen Schiffleute haben ihr großes Abenteuer offenbar gut überstanden; wenige Jahre später traten sie in Ulm in den Stand der Ehe: Conrad Hailbronner heiratete am 10. Mai 1653 Anna Barbara geb. Dolp, Veit Held am 28. September 1652 Justina Paula geb. Sachs.

#### *Herzog Ernst scheitert, Bremen und Hamburg zu erreichen – Sensationeller Fund im Staatsarchiv Gotha*

Ihr zeitweiliger Arbeitgeber, Herzog Ernst, bemühte sich in der Folgezeit um die Erschließung der Werra und später auch der Unstrut. Schon im März 1648 hatte sein Bruder Wilhelm, dem nach dem Tode Albrechts das Fürstentum Eisenach zugefallen war, damit begonnen, seinen Abschnitt der Werra mit Schleusen schiffbar zu machen. Der Widerstand des Landgrafen von Hessen-Kassel war aber so stark, dass Wilhelm an dem Projekt bald die Lust verlor. Auch Ernst der Fromme, als er, des Rückschlags für seinen Bruder und vermutlich auch für ihn selbst (obschon die Quellen hierfür ja fehlen) unerachtet, von 1655 an immer wieder Schiffe auf die Reise

schickte, die den Weg in die Hansestadt Bremen eröffnen sollten, konnte letztlich gegen das Mündener Privileg und gegen ein ähnliches der hessischen Stadt Wanfried nichts bewirken. Nicht anders erging es dem Herzog mit der Unstrut-Schiffahrt, – über Unstrut, Saale und Elbe sollte die Hansestadt Hamburg erreicht werden. Es war immer dasselbe: Die anderen Flussanrainer – hier die Kurfürsten von Sachsen und Brandenburg – hatten kein Interesse, Ernst entgegenzukommen, da sie für ihren eigenen Handel nur Nachteile befürchteten, und ihre Beamten taten noch viel weniger, um navigatorische Hindernisse aus dem Weg zu räumen. Dennoch ließ sich's der Herzog nicht verdrießen, jahrzehntelang in immer neuen Anläufen zu versuchen, den Kampf um die Werra- und die Unstrut-Schiffahrt zu seinen Gunsten zu entscheiden. Auch sein Scheitern ehrt ihn.

Seine Pläne gingen sogar noch weiter. Er ließ die Möglichkeit prüfen, von der Weser mittels eines Kanals über die Lippe an den Rhein und zu den niederländischen Häfen zu gelangen, wo er schon Exportchancen für heimische Produkte hatte erkunden lassen. In Richtung Süden befahl er Vermessungsarbeiten für eine Kanalverbindung von der Werra zum Main vorzunehmen. Ein Projekt, das sich dann aber für die damaligen technischen und finanziellen Möglichkeiten als nicht ausführbar erwies, im 19. und 20. Jahrhundert aber wieder aufgegriffen und bis 1943 (!) vorangetrieben wurde. Dieser Kanal wurde ebenso wenig Wirklichkeit wie der Neckar-Donau-Kanal, der Donau-Bodensee-Kanal, beide von und nach Ulm, oder der noch in den 1960er-Jahren auch von Ulmer Politikern propagierte Ausbau der Oberen Donau. Aber das ist eine andere Geschichte.

Ob bei den verschiedenen Versuchsfahrten stets Schiffe nach dem Ulmer Prototyp verwendet wurden, wissen wir nicht. Allerdings ließ sich der Herzog 1667 von einem Mündener Einwohner ein Schiff nach dortiger Bauart entwerfen (die Zeichnung ist ebenfalls im Gothaer Archiv erhalten) und dann auch bauen. Einige Jahre später, im April 1672, kam er doch wieder auf Ulmer Schiffbauer zurück. Wiederum wurden über seinen Agenten in Nürnberg, Donat Fend, zwei Ulmer Schiffeute aus bekannten Ulmer Schifferfamilien, Jacob Schultheiß und Hans Molfenter, nach Gotha beordert; dieser Versuch wurde aber binnen kurzem abgebrochen, und die beiden Ulmer wurden unter dem Vorwand, der Herzog habe wegen anderer Geschäfte keine Zeit, wieder nach Hause geschickt. Das Jahr 1672 markiert überhaupt das Ende aller Schiffahrts- und Kanalprojekte Herzog Ernsts des Frommen.

Der traditionelle Holzschiffbau ist wohl zu allen Zeiten und in allen Ländern ohne Pläne und Bauanleitungen ausgekommen. Für Ulmer Zillen wurden, wenigstens nach dem heutigen Kenntnisstand, weder in Ulm, um Ulm und um Ulm herum noch sonst im Donaauraum irgendwelche Baupläne oder auch nur erläuternde Texte gefunden. Wenn man von dem mehr schematischen Riss in der «Architectura universale» des Ulmer Stadtbaumeisters Joseph Furttendach d. Ä. (1591–1667) aus dem Jahre 1632 im Stadtarchiv Ulm absieht, so ist der Gothaer Plan von 1649 einzigartig, zumal er zusammen mit der ausführlichen Anleitung von Männern der schiffbaulichen Praxis gefertigt wurde. Da es sich um die ältesten bekannt gewordenen Schiffbaupläne aus der deutschen Binnenschiffahrt insgesamt handelt, werden die beiden Dokumente des Ulmer Zillenbaus für die Werra von Experten als sensationell bezeichnet.

#### QUELLEN UND LITERATUR

Genauere Nachweise finden sich in meinen unten genannten Aufsätzen. Dem Stadtarchiv Ulm möchte ich für seine Unterstützung meinen herzlichen Dank sagen, insbesondere Prof. Dr. Hans-Eugen Specker (dem früheren Leiter), Dr. Gebhard Weig und Matthias Grotz. Dem Landeskirchlichen Archiv in Stuttgart, genauer: Dorothea Reuter, bin ich für bereitwillige und präzise Auskünfte aus den Ulmer Kirchenbüchern sehr zu Dank verpflichtet.

Thüringisches Staatsarchiv Gotha:  
Geheimes Archiv J (\*) Nr. 1  
Geheimes Archiv Z Nr. 1, 8a, 8b  
Kammer Immediate Sachen Nr. 1203–1215  
Kammer Insgemein Nr. 5  
Amtsrechnung Georgenthal 1648/49  
Stadtarchiv Ulm: U 5470  
Ratsprotokolle 1648 und 1649  
Landeskirchliches Archiv Stuttgart: Ulmer Kirchenbücher

Ausbau der Oberen Donau. Hrsg. vom Verband Obere Donau. Ulm 1961.

Liese Hailbronner: Ein Leben mit der Donau. Langenau o. J. (1989).

Dietrich Hakelberg: Das Kippenhorn bei Immenstaad. Archäologische Untersuchungen zu Schiffahrt und Holzschiffbau am Bodensee vor 1900. Stuttgart 2003 (Materialhefte zur Archäologie in Baden-Württemberg, 56).

André van Holk: Der Bau einer Platte 1935 in Wasserburg am Inn. In: Deutsches Schiffsarchiv 11 (1988), S. 59–72.

Henning Petershagen/Ulrich Burst: Die Ulmer Schachtel. Ein schwimmendes Kuriosum. Ulm 2001.

Jenny Sarrazin/André van Holk: Schopper und Zillen. Eine Einführung in den traditionellen Holzschiffbau im Gebiet der deutschen Donau. Hamburg 1996 (Schriften des Deutschen Schiffsarchivs, Band 38).

Jenny Sarrazin/Henning Petershagen: Schopper. Schiffer. Donau. [Begleitbuch zur gleichnamigen Ausstellung]. Ulm 1997.

Uwe Jens Wandel: Ulmer Zillen auf der Werra. In: Deutsches Schiffsarchiv 22 (1999), S. 333–342 (vgl. ebenda 23 [2000], S. 508 f.).

Uwe Jens Wandel: Herzog Ernsts Schiffahrts- und Kanalpläne. In: Ausstellungskatalog Ernst der Fromme. Staatsmann und Reform. Bucha bei Jena 2002, S. 227–248, 334 f.