

Wolf-Henning PETERSHAGEN, *Die Ulmer Donauschifffahrt im 19. Jahrhundert* (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm, Reihe Dokumentation, Bd. 17). Stuttgart: Kohlhammer 2021. 195 S. ISBN 978-3-17-041966-7. Geb. € 25,-

Bis zum Zeitalter der Eisenbahn und teilweise darüber hinaus waren und sind die großen Flüsse Europas eminent wichtige Transportwege. Wie sehr dies bis weit ins 19. Jahrhundert auch für die Exportwirtschaft Ulms der Fall war, zeigt die neue Studie von Wolf-Henning Petershagen, die wie gewohnt neben profunden Sach- und Fachkenntnissen das für den Leser so angenehme Qualitätsmerkmal klarer und anschaulicher Sprache aufweist.

Schon in der Einleitung wird deutlich, dass die Donauschifffahrt für die Ulmer Wirtschaft einen wesentlich höheren Faktor ausmachte, als man es sich heute vorstellen kann: Im Jahr 1836 liefen gut zwei Drittel des kompletten Ulmer Warenverkehrs über die Donauschiffe. In der einsetzenden Industrialisierungsperiode wandelte sich im Vergleich zu den Vorgängerjahrhunderten allerdings der Charakter der Transportgüter. Fuhren früher insbesondere Textilien, Wein oder Schnecken in Richtung Osten, so beförderten die immer größeren Schiffe zunehmend Stahl- und Eisenwaren, Kaffee, Chemikalien, Steine und natürlich auch viele Auswanderer. Erst 1896/1897 wurde die Ulmer Donauschifffahrt vollständig eingestellt.

Bevor der Autor die wirtschaftlichen, personellen, technischen und organisatorischen Strukturen derselben analysiert, bietet ein edierter Bericht des letzten Schiffer-Zunftmeisters Jakob Käßbohrer (1832–1911) einen Einblick in die Ulmer Schifffahrt während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Im Verlauf der Untersuchung wird dieser Bericht dann regelmäßig anhand von anderen Archivquellen gegengeprüft, verifiziert, korrigiert oder ergänzt. Anschließend daran folgt der Blick auf den organisatorischen Rahmen des Ulmer Schiffergewerbes, das 1828/1830 von der traditionellen Zunft in den Berufsverband des Ulmer Schiffervereins (USV) übergang, der 1897 endete und ab 1922 als Brauchtumsverein wiedererstand. Die höchste Mitgliederzahl erlebte der Verein um 1860 mit bis zu 61 Meistern, danach grub die Eisenbahn dem Transportvolumen der Schiffer sukzessive das Wasser ab. Von 1865/1872 an lebte der Schifferverein vorrangig durch die Aktivitäten des Großunternehmers Erhard Heilbronner; dessen Tod 1896 bedeutete dann zugleich die Einstellung des Vereins.

Nach der ausführlichen Rekonstruktion der Topografie des Ulmer Schifferwesens an beiden Donauufnern, mit den „Schopperplätzen“ für den Bau der Fahrzeuge und den Ladeplätzen auf der Donauinsel („Schwal“), setzt sich die Untersuchung detailliert mit den Schiffsgrößen und -klassen auseinander, wobei bis in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts zurückgeschaut und der Vergleich zur parallel existierenden Flößerei gezogen wird. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlaubte die Donauregulierung Schiffe mit noch größerer Tragfähigkeit, zuletzt mit beeindruckenden 440 Tonnen. Die folgende Auswertung der meist bis Wien verschifften Frachtgüter und -mengen zeigt eine beachtliche Bandbreite an Produkten: Von Kaffee, Käse, dem Farbstoff „Krapp“, Tabak, Leinwand und später Steinen bis hin zum besonders empfindlichen Frachtgut des „Blutegelwagens“. Die Ulmer Versuche mit Dampf- und Schleppschifffahrt blieben allerdings eine zwar für den Leser unterhaltsame, im Ergebnis doch eher erfolglose Episode, genau wie die zeitweiligen Pläne für den Bau eines Hafens. Besonders interessant und kurzweilig ist das letzte Kapitel zu den zehn innovativen Ulmer „Wohnungsschiffen“, welche für die Wiener Weltausstellung 1873 entworfen worden waren und dort nach knapp zweiwöchiger Fahrt eintrafen. Letztlich endete dieses ambitionierte Projekt mit einer „Pleite auf der ganzen Linie“, die Schiffe fielen wie ein Großteil der

übrigen Ausstellung bei der Kritik gnadenlos durch und wurden nach Budapest verkauft – mit einem Verlust von fast 80 Prozent für die unterstützende Aktiengesellschaft.

Ein zusammenfassendes Fazit für diese Untersuchung eines spannenden Kapitels Ulmer Stadtgeschichte fehlt zwar, was man aber aufgrund der ausführlichen Einleitung verschmerzen kann. Dafür lassen die zahlreichen farbigen Abbildungen und der hilfreiche Anhang sowie ein präziser Index keine Wünsche offen.

Stefan Lang

Manfred SCHAIBLE, *Die Wetzsteinmacherei in Jux – Vom Steinbruch zum Besucherbergwerk. Spiegelberg: Eigenverlag 2022. 171 S. € 12,50*

Manfred Schaible, der früher an verschiedenen Gymnasien gelehrt hat, behandelt einen von der bisherigen Forschung nicht wahrgenommenen Aspekt der südwestdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Die Einwohner Spiegelbergs samt dem zu ihm gehörigen Weiler Jux hatten seit der Gründung des Ortes rund um die neue Spiegelhütte Anfang des 18. Jahrhunderts stets mit größter Armut zu kämpfen. Als die Spiegelhütte zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingegangen war, verschärften sich die sozialen Nöte noch. Die kärgliche Landwirtschaft und der intensiv betriebene Hausierhandel boten keine ausreichende Lebensgrundlage.

In Jux hat man, wie Schaible im Rahmen seiner Untersuchung herausgefunden hat, nachweislich schon im späten 16. Jahrhundert Wetzsteine abgebaut, um wenigstens einigen Ortsansässigen eine Lebensgrundlage zu schaffen. Nach Wetzsteinen, die zum Schärfen insbesondere von Sensen und Sichel gebraucht wurden, gab es in der Landwirtschaft stets eine gewisse Nachfrage. Im 19. Jahrhundert sind dann zwei Wetzsteinbrüche nachzuweisen. 1881 erfolgte mit der Anlage eines Wetzsteinstollens erstmals der bergmännische Untertageabbau. Sehr profitabel war der Stollen aber nie, da insbesondere italienische Wetzsteine seit den 1890er Jahren preiswerter angeboten wurden. 1911 musste der Stollen deshalb geschlossen werden. Nachdem sich Deutschland seit 1915 im Kriegszustand mit Italien befand, setzte die Zulieferung von Wetzsteinen von dort aus. Man nahm den Wetzsteinabbau in Jux wieder auf. 1922 wurde er dann wieder aufgegeben, 1924 erfolgte die endgültige Schließung des Stollens. Dieser wurde zugeschüttet und im Laufe der Jahre verlor sich die Erinnerung an ihn dermaßen, dass niemand mehr wusste, wo er eigentlich gelegen hatte.

Schaibles jahrelange Suche nach dem Ort des Stollens war schließlich im Jahr 2000 von Erfolg gekrönt. Der Stollen konnte gefunden, 2002 wieder freigelegt und bis 2012 zum viel frequentierten Besucherbergwerk umgestaltet werden. Alle Teile der Geschichte des Wetzsteinabbaus konnte Schaible durch intensives Quellenstudium fundiert aufarbeiten. Dazu wertete er nicht nur die Akten im Staatsarchiv Ludwigsburg und im Gemeindearchiv Spiegelberg aus, sondern führte eine umfangreiche Korrespondenz und zahlreiche Interviews mit den Nachkommen etlicher früherer Wetzsteinarbeiter.

Die Auffindung und die dramatische Öffnung des Stollens lesen sich stellenweise fast wie eine Kriminalgeschichte, und der mit Archivalien und Zeugenaussagen beschäftigte Schaible verwandelte sich im Laufe der Zeit zum handfest bergmännisch arbeitenden Spezialisten, der dabei nicht nur bürokratische Hürden zu überwinden hatte, sondern selbst auch in gefährliche Situationen geriet, wenn etwa ganze Bäume in den wieder gefundenen Stollen versanken. Summa summarum ein ebenso fachkundig wie spannend geschriebenes Buch, das auch zeigt, wie die Hände von der papiernen Arbeit des Historikers zur Tätigkeit mit dem Pickel des Bergmanns kommen können.

Gerhard Fritz