

die Reisverarbeitung, besonders von Javareis, entwickelt, um so mehr, als sie große kapitalskräftige Gebiete außerhalb der Landesgrenze, wie die Industriestädte Westdeutschlands, mit versorgen kann.

Der Reisverbrauch in Deutschland, auf den Kopf berechnet, ist 1927 mit 3·4 kg beträchtlich größer als in der Vorkriegszeit. In den Niederlanden wird er 1927 mit 12 kg, auf den Philippinen im Jahresdurchschnitt mit über 80, in Japan mit etwa 150 kg angegeben.

Literatur.

A. Oppel, Der Reis, Bremen 1890.

C. Bachmann, Der Reis, Geschichte, Kultur und geographische Verbreitung, seine Bedeutung für die Wirtschaft und den Handel. Tropenfl. XVI, 1912, Beiheft 4.

C. Bachmann, Die geographische Verbreitung des Reisbaues und seine Intensität in den Monsunländern. Pet. Mitt. 1912, mit Karte. Gotha 1912.

H. Schumacher, Der Reis in der Weltwirtschaft. München 1917.

H. Winkler, Der Reis. Hamburg, Bd. 33, Monographien zur Landwirtschaft warmer Länder.

Fr. Wagner, Die Landwirtschaft in China, Berlin 1926.

E. v. Cholnoky, Die Bedeutung des Reisbaues in der Kulturgeschichte der Menschheit. Földrajzi Közlemények 1927, S. 200. Budapest 1927.

Die italienische Reisindustrie. Nr. 6, Istituto nazionale per l'esportazione. Rom 1928.

Die geographische Lage von Tulln.

Von Anton Becker.

Vorbemerkung der Redaktion. Geographie und Geschichte der Stadt Tulln zwingen den Fachmann wie den Freund der Wissenschaft in ihren Bann. So wählte die Geographische Gesellschaft für ihre Lehrwanderung unter Führung des Herrn Hofrates Dr. Anton Becker am 21. Oktober v. J. neuerdings Tulln zum Ziele.

Die Vorstände der Behörden in der Stadt Tulln hatten die große Aufmerksamkeit, die Geographische Gesellschaft am Bahnhof zu erwarten und ihr eine liebenswürdige Begrüßung zuteil werden zu lassen. Herr Bezirkshauptmann Hofrat Dr. B. Schuppler sprach auch namens des Vereins für Landeskunde in Niederösterreich, Herr Bürgermeister F. Goldmann namens der Stadt Tulln, Herr Bezirksschulinspektor W. Waldheim für die Tullner Urania. Herr Pfarrer Kramler aus Ju-

denau, Herr Redakteur Ferdinand Goldmann, Herr Franz Binder, Herr Bürgerschuldirektor Josef Stulier, Herr Oberlehrer Josef Strnadt und vor allen Herr Fachlehrer Otto Biack haben gleichfalls die Lehrwanderung gefördert. Der Herr Bürgermeister F. Goldmann hat die Teilnehmer mit einer Beschreibung von Tulln und Tullnerfeld beschenkt, welche durch die schönen Illustrationen die vielen Sehenswürdigkeiten immer wieder im Gedächtnis wachrufen wird.

Die Lehrwanderung unter der Führung von Hofrat Dr. A. Becker brachte den Teilnehmern viele neue Einzelheiten aus der Geographie und der Geschichte Tullns und seiner Stellung im Wirtschaftsleben des Donaulandes zur Kenntnis. Am Schlusse, nach eingebrochener Dunkelheit, nahm der Präsident der Gesellschaft, Hofrat Prof. Dr. Eugen Oberhummer, das Wort, um dem Herrn Bürgermeister F. Goldmann und dem Herrn Fachlehrer Otto Biack wie Pfarrer Kramler zu danken, welche der Gesellschaft den ganzen Tag geopfert hatten. Herr Hofrat Dr. E. Prettenhofer sagte dem Führer der Exkursion, Hofrat Dr. A. Becker, namens der Exkursionsteilnehmer Dank und versicherte ihm, wie gerne sie unter seiner Leitung im Buche der Natur studieren.

Die Entstehung und Entwicklung der Stadt Tulln ist durch ihre geographische Lage bedingt. Zwischen den Mündungen der Großen und Kleinen Tulln bildete sich eine feste Schotterplatte, die gutfiltriertes Trinkwasser und einen günstigen Landeplatz an der Donau bot. Am linken Ufer der Donau schufen die Anschüttungen der Schmida eine Inselbrücke über die Verzweigungen des Stromes in das Schmidatal, das einen alten Verkehrsweg ins Böhmerland bildete, den auch heute die Bahn benützt. So war es begreiflich, daß die Römer diese Stelle zur Anlage eines Grenz- und Donauflottenstützpunktes auswählten und Comagene zum Sitz eines Flottenkommandos machten. Zahlreiche Römerfunde aller Art, die beim Bau des Bahnhofes, des Lagerhauses und in neuester Zeit am Südwestrande der Stadt gemacht worden sind, sind Zeugen dieser Römerstadt. Die mittelalterliche Siedlung, die auf dem Boden Comagenes fortbauerte, nahm den Namen des Flusses wieder auf, der wohl im Hinblick auf die Sumpfgelände der Rückstauwässer der Tullnbäche eher von *tulla* = Graben, Vertiefung,

als von *tulle* = Spitze, Palisade abzuleiten sein wird. Tulne heißt der Ort im Nibelungenliede, Tullina in der ersten urkundlichen Nennung 823. Für seine Bedeutung spricht, daß hier 864 Ludwig d. D. mit den Bulgaren Frieden schloß und 884 Karl d. D. mit Swatopluk von Mähren eine Zusammenkunft hatte. Seine Blütezeit hatte aber Tulln im Zeitalter der Kreuzzüge, als die Donaustraße mit ihren Zufahrtswegen so recht zur Geltung kam. Denn die erste Wirtschaftsgrundlage der Stadt war die Donau, der Verkehr und die Überfuhr, das Urfahr. Tulln war Maut- und Zollstätte sowie Salzniederlagsstätte für Haller Salz. Die Schifferrechte im Privilegium Ottokars 1261 geben ein anschauliches Bild. Das Urfahr war ein Lehnrecht der Stadt, dessen Bedeutung und Ertragswert aus dem langen Streit mit Ludwig Puchheim von Göllersdorf 1563—1570 und aus der Urfahrordnung von 1661 hervorgeht. In ihr werden den Bürgern von Trübensee die gleichen Rechte eingeräumt wie den Tullnern. Das kleine Dorf Trübensee am linken Donauufer wird im 14. Jahrhundert als *civitas* bezeichnet. Es scheint ursprünglich ein Teil von Tulln gewesen zu sein und dürfte wie Korneuburg von Klosterneuburg durch die Donau abgedrängt und dann selbständig geworden sein. Die Donau bot auch als „Fischweide“ eine Erwerbsquelle, denn das Privileg Rudolfs von Habsburg 1276 sicherte der Stadt freies Fischwasser von der Enns- bis zur Marchmündung und die Fischerordnung aus dem 13. Jahrhundert zeigt die Fischerzunft als die älteste der Stadt nach der Fleischhauerzunft.

Die Bedeutung dieser erklärt sich aus der zweiten Wirtschaftsgrundlage der Stadt, der Viehzucht, die mit dem großen Weidegebiet im Süden der Stadt und in den Auen zusammenhing und in dem Amt der „Halter“ und der Zunft der Viehhirten zum Ausdruck kommt, die 60 der umgebenden Ortschaften umfaßte. Die große Zahl der anderen Zünfte und Innungen erklärt sich aus der Stellung Tullns als Verkehrs- und Marktort: Die Müllerinnung, die 85 Müller des Tullnerfeldes umfaßte — die Stadt hatte selbst zwei Mühlen —, die Zünfte der Bäcker, Gastwirte, Binder, Schneider, Schuster, ferner die gemeinsame Zunft der Tischler, Schlosser, Hafner und vor allem die Zunft der Weber und Lodenwirker, welche letztere einen eigenen Stand auf dem Hohen Markt in Wien hatte. Die

Stadt war als Markttort mit ihren vier Jahrmärkten — heute noch drei — ein Wirtschaftszentrum und ihre Bedeutung als Handelsplatz bezeugt eine große Judengemeinde mit einem Judenrichter und einer Judenschule. Auch nach ihrer Vertreibung 1421 erscheinen die Juden als Marktleute.

Jede Steigerung und Hemmung des Donauverkehrs, wie sie durch die politischen Verhältnisse und den Besitzstand an der unteren Donau bedingt wurden, wirken sich im Wirtschaftsleben der Stadt aus. Die vielen Fahrzeuge mit ihrer Bemannung und die Menge Pferde, die für den „Gegenzug“ stromaufwärts erforderlich waren — für ein Schiff 40 Pferde —, brauchten Lebensmittel und Ersatzbestandteile aller Art. Da war reicher Absatz für die Landwirtschaft und alle Arten von Gewerben.

Aus der ersten großen, mit dem Donauverkehr der Kreuzzüge zusammenhängenden Blütezeit der Stadt finden wir heute noch wertvolle Erinnerungsmale. In diese Zeit der Wende des 12. und 13. Jahrhunderts dürfte die Anlage der ersten Stadtbefestigung fallen, die im Stadtplan zum Ausdruck kommt, die erhaltenen Stadtmauern der zweiten wurden wahrscheinlich erst am Ende des 15. Jahrhunderts errichtet. Im Plane der Stadt erkennt man das charakteristische Rechteck der Stadtbefestigungen, wie sie unter dem Einfluß der Hohenstaufischen Renaissance nach dem Muster römischer Stadtanlagen und zum Teil von italienischen Baumeistern durchgeführt wurden. Da sieht man die zwei auf dem großen Marktplatz sich kreuzenden Hauptstraßen: die Ost—West-Straße vom Wiener Tor zum Pöltinger Tor (St. Pölten) und die Süd—Nord-Straße vom Frauentor zum Tränk- oder Wassertor; leider sind diese Stadttore 1861—1864 abgebrochen worden.

Aus dieser Zeit stammen zwei Wahrzeichen der Stadt, die doppeltürmige Pfarrkirche und der Karner. Die Kirche ist im romanischen Stil wahrscheinlich 1170 erbaut und erst nach dem großen Brande von 1468 in gotischer Form bis 1513 umgebaut worden. Das romanische Nordportal und das Westportal, mit den interessanten Reliefbildern der zwölf Apostel, zeigen den Einfluß oberitalienischer Kunst. Die Nordwand weist heute noch die Spuren des Erdbebens von 1590 auf. Der Karner, dessen Bauzeit von Dr. K. Donin (Romanische Portale in Niederösterreich) in das Jahr 1260 gesetzt wird, ist mit

seinem Portale, das an Reichtum der Ausschmückung in Österreich nur vom Riesentor der Stephanskirche in Wien übertroffen wird, und seinen Fresken, deren Farben man es nicht ansieht, daß die Kapelle nach ihrer Entweihung 1787 lange Zeit als Salzdepot und Militärdepot gedient hat und erst seit 1873 wieder hergestellt worden war, ein erstklassiges kunstgeschichtliches Denkmal.

Es zeigt von der Bedeutung Tullns, daß der Pfarrer ein Passauer Weihbischof war, der später im Passauer Hof in Wien residierte und in Tulln im Pfarrhause, dem Bischofshof, durch einen Vikar vertreten wurde.

In Tulln gab es neben der Pfarrkirche und der noch bestehenden Minoritenkirche früher noch zwei Kirchen: die des 1635 gegründeten Kapuzinerklosters in der Südwestecke und die des „Kaiserlichen Frauenstiftes“ in der Nordostecke der Stadt, des Nonnenklosters der Dominikanerinnen, das K. Rudolf 1278 in Erfüllung eines Gelübdes nach der Schlacht auf dem Marchfelde gestiftet hatte. Nach der Aufhebung dieser Klöster sind die Gebäude vorübergehend Fabriken gewesen, die Kirchen wurden abgebrochen und die Bruchsteine des Frauenstiftes, an dessen Stelle sich heute die Nervenheilanstalt mit ihrem schönen Park ausbreitet, wurden zu den Schutzbauten gegen die Donau verwendet. War die Donau einerseits die Quelle des Wohlstandes der Stadt, so war sie anderseits ihr Verhängnis. Abgesehen von den zeitweiligen Hochwässern, deren verheerende Wirkungen durch die Rückstauwässer der Tullnerbäche erhöht wurden, erwuchs eine ständige Gefahr für die Stadt durch ein deutlich nachweisbares Rechtsrücken des Stromes seit dem 15. Jahrhundert. Seit 1402 befindet sich die Stadt in stetem Kampf mit der Donau. Immer mehr nimmt der Strom von dem Ufergelände weg. 1616 stürzt ein Teil des Minoritenklosters ein, 1635 wird die Stadtmauer unterwühlt und die Stadtmühle weggerissen. Eine Abwanderung von Bürgern ist zu verzeichnen. Seit 1652 bemüht sich eine behördliche Kommission durch planmäßige Uferschutzbauten dem Verderben Einhalt zu tun, aber vergeblich. Steine von verfallenen Häusern werden zu diesen Bauten verwendet. 1721 ist der Stadtgraben bedroht, 1758 werden Häuser weggeschwemmt, 1784 muß ein Turm abgetragen werden. Erst 1819 wurden die

Schutzbauten durch den Bauingenieur Mitis in einer so zweckmäßigen Weise durchgeführt, daß die Gefahr schon 1830 beseitigt erschien. Die fortgesetzte Donauregulierung und die 1890 einsetzende Regulierung der Tullnerbäche haben den Schutz gesichert. Ob dieses Rechtsrücken der Donau eine Erscheinung des sogenannten Baerschen Gesetzes ist oder eine Folge eigenartiger Sedimentationen des Stromes und seiner Zuflüsse, muß dahingestellt bleiben. Als das erste Dampfschiff bei Tulln vorüberfuhr, hatte die Donau ihre Rolle als Förderin und Bedrängerin der Stadt ausgespielt.

Budapest als Hafenstadt.

Ein Vergleich mit Wien.

(Mit einer Kartenskizze.)

Von **Dr. Randolph Rungaldier.**

Unter den wenigen größeren Donaustädten hat Budapest unbestritten nicht nur die schönste Lage am Strom und die unmittelbarste Berührung mit ihm (ähnlich auch Linz), sondern auch die besten natürlichen Vorbedingungen für eine beherrschende Stellung im Schiffsverkehr und Güterumschlag auf der Donau dank der Gunst der Schifffahrtsverhältnisse (Wassermenge, Tiefe, Geschwindigkeit, Vereisung usw.) und Landverkehrslinien und dank seiner allgemeinen wirtschaftsgeographischen Energie. Budapest ist in dieser Hinsicht um vieles begünstigter als Wien. Wenn wir einen geographischen Vergleich zwischen diesen beiden einzigen Donaugroßstädten anstellen, werden wir gerade in diesem Punkte wesentliche Unterschiede bemerken können, in vielen anderen dagegen Ähnlichkeiten.

So liegen beide Städte am Ausgange eines Donaudurchbruches und an einer wichtigen Bruch- und Thermenlinie, an einem äußerst wichtigen Schnittpunkt naturgegebener Verkehrslinien auf altbesiedeltem Boden, der mindestens seit der Römerzeit ununterbrochen bewohnt ist. Beide Städte bilden zusammen mit ihrer Umgebung wichtige Industriezentren und weisen in bezug auf die derzeitige politische Grenze eine ausgesprochene Randlage auf. Die politische Grenze nähert sich

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [71](#)

Autor(en)/Author(s): Becker Anton

Artikel/Article: [Die geographische Lage von Tulln. 342-347](#)