

- [9b] Jakob Bleyer, Das Deutschtum in Rumpfungarn. Budapest 1928.
- [10] Egon Lendl, Die donauschwäbische Kulturlandschaft. Mitt. d. Geogr. Ges., Bd. 84, Wien 1941. — Siedlungsgeographische Probleme aus dem donauschwäbischen Lebensraum. Dt. Archiv f. Landes- u. Volksforschung, 3. Jg., Leipzig 1939. — Das Deutschtum in der Ilowasenke. Deutsche Schriften zur Landes- und Volksforschung, Bd. 9, Leipzig 1941.
- [11] Wilhelm Sattler, Die slawonische Drauniederung als deutsche Volksinsellandschaft. Deutsche Schriften zur Landes- und Volksforschung, Bd. 11, Leipzig 1941.
- [12] Franz Heiderich, Die Donau als Verkehrsstraße. Wien-Leipzig 1916.
- [13] Norbert Krebs, Die anthropogeographischen Räume der Balkanhalbinsel. Penck-Festband. Bibliothek geogr. Handbücher, N. F. IV, Stuttgart 1918.
- [14] Milutin Kasumović, Warum ist die Donau im Vergleiche mit dem Rhein verkehrsarm? Dissertation. Wien 1938.

Donauübergänge im Gau Niederdonau.

Von Anton Becker.

Die Donau wird im Gau Niederdonau an zwölf Stellen von Rollfährten und an drei Stellen von Brücken überquert; daneben gibt es noch zehn einfache Überfuhren¹. Schon aus dieser großen Zahl der Übergänge ersieht man, daß der Strom nicht schwer zu überschreiten ist. Er bildete auch nie eine völkerscheidende Linie; seit der Urgeschichte wohnen dieselben Völker diesseits und jenseits des Flusses; nur einmal war er eine politische Grenze: die Römer haben die Donau als natürliche Grenze ihres Staates benützt, nachdem der Versuch, in Ausführung eines Planes des Kaisers Augustus Germanien zu erobern und dem Reiche einzuverleiben, mißlungen war.

Für einzelne Menschen oder für kleine Menschengruppen bot der Strom als solcher keine unüberwindlichen Hindernisse zum Überschreiten. Zur Entstehung dauernder, etwa auch mit ständigen Einrichtungen zur Überfuhr versehener Übergangsstellen war der Umstand maßgebend, in welchem Raum ein aus der Ferne kommender Verkehrsweg die Donau erreichte.

Für die Auswahl der Übergangsstelle in diesem Raum waren gewisse Tatsachen bestimmend, die mit der Beschaffenheit der natürlichen geographischen Einheiten zusammenhängen, jenen eigenartigen Weiten und Engen der Stromlandschaft, die durch bestimmte Namen gekennzeichnet sind: Strudengau, Nibelungengau, Wachau, Tullner Feld, Wiener Pforte und Marchfeld.

Dabei spielt der Umstand, daß die Donau ein uralter Verkehrsweg ist, eine bedeutende Rolle.

Für die Wahl der Stelle des eigentlichen Flußüberganges sind zwei Tatsachen maßgebend: die Beschaffenheit des Flusses selbst und die seiner Ufer. Beim Fluß fällt zunächst die Breite ins Gewicht; nicht so sehr die Breite des Gewässers, wenn es ein Arm ist, wohl aber wenn mehrere Arme zu überqueren sind, die Zahl und Breite dieser Arme. Bei den ursprünglichen Übergängen, um die es sich hier handelt, kommen ja nur Überfuhren und nicht Brücken in Betracht. Daher wirkt sich die Wasserführung des Stromes nach Stromstrich und Tiefe aus. Der Stromstrich

¹ Handbuch der Donaureisen. Hgg. von der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

ist von der Ufergestaltung und der Wassermenge abhängig; die Wechselwirkung zwischen beiden bringt Änderungen des Stromstriches und Verschiebungen der Prallstellen und damit auch Wandlungen der Ufergestaltung mit sich. Eine Furt, die bei Normalwasserstand ein Überschreiten mit Pferd und Wagen ermöglicht, ist begreiflicherweise die günstigste Stelle des Überganges; sie kommt aber wohl bei einzelnen Donauarmen, nicht aber bei den Verkehrsarmen vor. Es ist bezeichnend, daß wir an der Donau in unserem Gebiete keinen mit -furt zusammengesetzten Ortsnamen finden.

Dagegen spielt die Gestaltung des Ufers eine Rolle; ein allzu flaches oder gar versumpftes Ufer ist ungünstig; es hindert das Überfuhrboot an einer Landung, die Mensch und Gut leicht ausbooten läßt, zumal es auch in seiner Verwendbarkeit nach dem Wasserstand sehr veränderlich ist. Ein festes Ufer mit einer Höhe über dem Normalwasserstand, die einen leichten Übergang vom Land zum Boot ermöglicht, eventuell durch Schaffung von Stufen oder Rampen, ist die günstigste Landungsstelle.

Wenn von Übergängen über die Donau die Rede ist, darf man nicht das gegenwärtige, durch die Regulierung vollkommen geänderte Strombild vor Augen haben, sondern das ursprüngliche Stromnetz; dieses festzustellen ist nicht leicht, da uns Aufzeichnungen irgendwelcher Art fehlen; nur die Wasserläufe selbst, wenn auch manchmal nur als trockene Flußbette in Form von Rillen in der Oberflächengestaltung auftretend, bleiben als Zeugen eines ehemaligen Stromlaufes übrig, ohne daß man — bis auf wenige neuzeitliche Ausnahmen — feststellen kann, wann sie entstanden sind und wie lange sie am Leben waren.

Zwei Grundzüge im Landschaftsbild des Donautromgebietes sind aber in der ganzen urgeschichtlichen und geschichtlichen Zeit gleichgeblieben: das Steilufer rechts und das armendurchzogene Flachufer links. Das ist der Grundzug, der auf das Rechtsrücken der Donau, das sogenannte Baersche Gesetz², zurückzuführen ist; daher auch das Ausbiegen des Stromes nach rechts, wo das Ufergelände es ermöglicht, und das eigenartige girlandenförmige Kartenbild der Donau mit rechtsseitigen „Aufhängepunkten“. In einzelnen Teilen kommt es vor, daß auch rechts ein Flachufer und links ein Steilufer sich bildet. Denn beide Uferseiten sind durch die Stromeinwirkung stetem Wandel unterworfen: das Steilufer wird stellenweise und zeitweise unterwaschen und buchtet sich aus; die Bucht füllt sich bei Änderung des Stromstriches mit Ablagerungen des Flusses und wird zu einer Aulandschaft. Im Flachufer wandeln sich die Bodenverhältnisse durch Bildung neuer Arme und Inseln und Änderung der bestehenden nach Raum und Form.

Alle diese Wandlungen finden nicht regelmäßig statt, sie hängen auch nicht immer mit den sogenannten katastrophalen Hochwässern des Stromes oder schweren Eiswässern zusammen, weil sie durch örtliche Umstände veranlaßt und begünstigt werden. Vor allem spielen die Nebenflüsse eine von ihrer Wasser- und Schotterführung und der Art der Einmündung in die Donau bedingte Rolle. An einzelnen Stellen wirken sie gegen das Rechtsrücken des Stromes, erzeugen auch vor dem Steilufer ein Augebiet; sie beeinflussen die Richtung des Stromstriches und so kommt es zu einem Wandel und einem Wandern der Prallstellen und der Scheibenbildung, also zu Bodenänderungen am Prallhang und Gleithang; mit ihnen

² H a s s i n g e r, Geomorphologische Studien aus dem Inneralpinen Becken und seinem Randgebirge. Geogr. Abh., 1905, S. 72. — P e n c k, Die Donau. Schriften d. Ver. z. Verbreitung naturw. Kenntnisse, 1891, S. 11.

ändern sich auch die Landungsplätze der Überfuhren, zumal der Stromstrich als Triebkraft der Überfuhr in Betracht kommt.

Der Fluß als Staatsgrenze kann die Überfuhr hemmen oder sie aus militärischen Gründen auf bestimmte Stellen beschränken, die dann eine besondere Bedeutung durch die Frequenz erhalten und behalten. Wirtschaftliche Bedürfnisse steigern den Wert einer Übergangsstelle, da sie dann viel benützt wird; ihre Einrichtung wird dann eine wertvolle Einnahmequelle für den Besitzer der Überfuhr.

Übergänge entwickelten sich zunächst aus dem Bedürfnis, die Verbindung mit dem wirtschaftlich besser gestellten Ufer zu bekommen; zu der ständigen Übergangsstelle strebten dann, günstige Geländebeziehungen ausnützend, neue Wege aus der Ferne zu. Bot die Natur durch Talungen Verkehrswegen den Zutritt zur Donau an beiden Seiten, so wurde eine Verbindung zwischen diesen Stellen notwendig.

Der erstere Fall trat bei den zwei westlichsten der heutigen Rollfähren im Strudengau ein. Von Grein ging die Überfuhr von dem durch Schwall und Strudel gefährlichen Donaustück an der engen Stelle, wo ein festes Hochufer die Anlage sicherte und das tektonisch bedingte Tal des Tiefenbaches die Verbindung mit dem wirtschaftlich immer besser gestellten Raum um Amstetten im Alpenvorland ermöglichte; der Ortsteil „Ufer“ der Stadt Grein und der Wehrbau der Greinburg zur Sicherung des Überganges zeigen, daß die Überfuhr vom rechten zum linken Ufer ging.

Die Ortsnamen „Ufer“ und „Urfuhr“ weisen immer auf Übergänge hin.

Zu diesem Übergang bildete sich ein Wegenetz zu der jetzt sich entwickelnden Siedlung Grein, die Riedel zwischen den Klammern ausnützend, mit welchen im Strudengau die Nebenflüsse am linken Ufer die Donau erreichen³.

Auch in Persenbeug am Ausgang des Strudengaus entstand die Überfuhr vom linken Ufer aus; die Enge des Donautales vor der großen Beuge und dem Ybbsflußdelta ermöglichte die Verbindung mit der Stadt Ybbs, dem wichtigen Umschlagplatz, wo die im Ybbstal gehenden Eisen- und Salzstraßen die Donau erreichten⁴; mit ihm suchte der frühzeitig besiedelte Südosthang des Ostrong Verbindung. Noch heute ist die Rollfähre im Besitze von Persenbeug. Erst später entwickelte sich auch hier ein dieser Überfuhrstelle zustrebendes Wegenetz, trotz der Geländeschwierigkeiten, die Klammern und Waldbedeckung erhöhen. Bezeichnend ist es, daß der Besitzer von Persenbeug, Graf Roggendorf, im Jahre 1536 den Plan hatte, eine Brücke zu bauen; dies Projekt wurde 1810 neuerdings in Betracht gezogen⁵.

³ H. Com m e n d a, Grein und Umgebung. — Diwald, Beiträge zur Morphologie des Erosionstaales. Ztschr. f. Geomorphologie, 1928. — Popp, Morphologische Studien im Donautal. Geogr. Jhrber. a. Ö., 1935, S. 16.

⁴ Dr. H. G ü t t e n b e r g e r, Die Donaustädte in Niederösterreich als geographische Erscheinungen, S. 98. — Dr. A. Becker, Die Lage von Ybbs als Grundlage des Werdeganges der Stadt. Monatsbl. d. Vereines f. Landeskunde, 1926, S. 104 ff.

⁵ Topographie von Niederösterreich. Hgg. v. Verein f. Landeskunde, Bd. VIII, S. 111. — Plessner, Persenbeug, S. 14. — Über die Grafschaft Persenbeug vgl. Lechner, Besiedlungs- und Herrschaftsgeschichte des Waldviertels, S. 39.

Im Nibelungengau ist der Stromlauf trotz des verhältnismäßig engen Querschnitts und dem festen linken kristallinen Felsenufer durch die Prallstellen der rechtsseitigen Gneismassen des Sittenberges und Hochgredings und die Einmündung der schotterreichen Flüsse Ybbs, Erlauf und Melk starken Änderungen unterworfen. Von den drei Überfuhren, die heute hier bestehen — Krummnußbaum, Pöchlarn und Melk —, ist die bei Pöchlarn die ursprünglichste; die bei Krummnußbaum erhielt erst unter dem Einfluß des Wallfahrtsortes Maria Taferl eine größere Bedeutung.

Bei Melk mündet kein Fernverkehrsweg von Süden ins Donautal, da das Massiv des Hiesberges vorgelagert ist. Die Donau hat hier unter dem Einfluß der Prallstelle des Dioritfelsens, auf dem sich der Prachtbau des Baumeisters Prandtauer erhebt, und der Einmündung der Melk rechts und des Weitenbaches links die große Ausbuchtung im Süden mit Sedimenten ausgefüllt. Diese Ausbuchtung hatte der Strom beim Rechtsrücken geschaffen; sie reicht bis zu der mit dem bezeichnenden Namen Wagram (Wochrain = Wogenrein) genannten Steilstufe, auf der die Reichsstraße führt. Inseln (Mitterau, Weitenegger Au, Melker Au) wurden gebildet, deren trennende Arme oft versandeten und für den Verkehr unbrauchbar wurden (so 1881). Das erschwerte die Bildung einer ständigen Überfuhr. Trotz der günstigen Lage und politischen Bedeutung von Melk als zeitweiliger Sitz der Markgrafen und auch als Melk an wirtschaftlicher Bedeutung Pöchlarn übertroffen hatte, hat sich hier die Überfuhr sehr spät entwickelt⁶. Das Brückenprojekt von 1881 kam nicht zur Ausführung; die Rollfähre besteht erst seit 1898 und der Schwierigkeiten des Seitenarmes ist man erst 1937 durch den Bau einer Hebebrücke Herr geworden.

Die älteste Überfuhr im Nibelungengau ist zweifelsohne die im Raum von Pöchlarn; sie war ursprünglich nicht an der heutigen Stelle zwischen Pöchlarn und Kl.-Pöchlarn, das bis 1854 mit Pöchlarn eine Gemeinde bildete, sondern weiter östlich, wie der Ortsname Urfahr, westlich Weitenegg, andeutet. Von dort suchte die Bevölkerung des frühzeitig besiedelten östlichen Vorlandes des Ostrong, einer rund 500 m hohen zertalten Plattform, die Verbindung mit dem für sie wirtschaftlich wertvollen Alpenvorland. Es ist kein Zufall, daß sich hier die Limesstation und der Donauhafen Arelape auf der Insel, auf der später Kl.-Pöchlarn war, und in der Germanenzeit die Herilungoburg⁷, am linken Ufer die Burg Weitenegg, der Mittelpunkt der reichsunmittelbaren Grafschaft Weitenegg, und ihr nicht ganz geklärtes Gegenstück, die Eparesburg, finden, die als Zollstation der Raffelstetter Zollordnung (906) genannt⁸ wird und die später (1470) wieder neu befestigt wurde. Die Reste dieser Befestigung sind die Grundlage der Kirche und der Ortschaft Lehen, die oberhalb Ebersdorf westlich Urfahr liegt⁹.

Von Süden erreichten hier die Donau die Wege, die das Erlauftal sammelte, von der Ybbs über die Kleine Erlauf (Gresten) und von Gaming und Scheibbs über die Große Erlauf, sowie von der Enns aus dem Raum Hiefrau—Eisenerz. Pöchlarn wurde der Hauptort des Eisen- und Salzhandels infolge des Ausbaues der sogenannten „Dreimärktestraße“ (Gresten, Purgstall, Scheibbs) zwischen

⁶ Güttenberger, a. a. O., S. 102.

⁷ Güttenberger, a. a. O., S. 94.

⁸ Güttenberger, Zollstätten und Handelswege nach der Zollordnung von Raffelstetten. Mitt. d. Geogr. Ges., 1926, S. 52.

⁹ Flessner, Heimatkunde des Bezirkes Pöggstall, S. 159.

1544 und 1561¹⁰. Diese Eisen- und Salzstraße suchte die Verbindung nach Norden im Weitental und auf den Wegen, die wie auf Rampen über die Riedel in die Längstalmulde von Laimbach—Pöggstall und von dort über Martinsberg-Gutenbrunn in das Gebiet von Zwettl führten. Die Pecher brachten auf diesen Wegen das für die Wirtschaft wertvolle Pech (Pechfackeln, Pechkränze, Wagenschmiere, Schiffsdichtung) über Pöggstall nach Pöchlarn¹¹. Der Bahnbau von Schwarzenau über Zwettl, der in Martinsberg-Gutenbrunn sein Ende fand, hätte diesem alten Verkehrsweg folgen sollen.

Die Verschiebung dieser Überfuhr nach Westen war die Folge der steten Veränderungen im Strombilde zwischen Pöchlarn und Melk; der festgewordene Talwinkel der Erlaufmündung und die Stufe westlich Kl.-Pöchlarns gaben die sicheren Punkte der Anlage.

In der Wachau ist die grabenähnliche Einengung des Stromtales ein Vorteil für die Überquerung, die sich aus dem örtlichen Bedürfnis der Siedlungsverbindung ergab; bezeichnend ist ja hier die Häufigkeit der Doppelorte (Aggsbach Markt-Aggsbach Dorf, Spitz-Arnsdorf, Weißenkirchen-Rossatzbach, Dürnstern-Rossatz); eine Hemmung zur Entwicklung dauernder Überfuhren war die Geschlossenheit der Ufergelände, die besonders am rechten Ufer zu einer relativ hohen Hochfläche steil ansteigen und wenig und nur durch grabenähnliche Täler gegliedert sind. Das nach Klima und Bodenbeschaffenheit günstigere Ufer war das linke, wo die Sonnenbestrahlung und die ausgebreiteten Lössanlagerungen Weinbau und Feldbau in stärkerem Ausmaß ermöglichten; so suchte das rechte Ufer das linke auf und die Lokalverbindungen bekamen dort größere Bedeutung, wo sich eine Verbindung auf die Hochfläche durch Talungen ergab. In dem rechtsseitigen Ufergelände hat die tiefste Einfurchung der Aggsbach im Westen und der Halterbach im Osten; den Oberlauf beider verband ein alter Verkehrsweg, der den Bogen der Wachauer Donau abschnitt; der Weg ist urgeschichtlich belegt und eine Römerstraße nachgewiesen; von der Höhe dieses Weges im Raum von Gansbach ist die Verbindung mit dem Alpenvorland hergestellt. Dort lag im Mittelalter die Burg Wolfstein als Mittelpunkt einer bayrischen Grafschaft, in deren Machtbereich die Wachau war¹².

Zur Erreichung dieses Verkehrsweges im Norden des Dunkelsteiner Waldes gab das Tal des Dürnbaches (Kupfertal), das in den Dunkelsteiner Wald tief einschneidet, die Möglichkeit; sie wird die Gründung der Siedlung Arnsdorf durch den Erzbischof Arno von Salzburg um 800 veranlaßt haben. Bronze- und eisenzeitliche Funde in Arnsdorf beweisen die frühe Besiedlung der Stelle. Auf der Gegenseite mündet der Spitzer (Ranner) Bach, der mitten aus dem besten Weingebiet am tiefsten in die Hochfläche in einer tektonisch begründeten Furche ein-

¹⁰ Dr. Julius Mayer, Beiträge zur Geschichte des Scheibbsen Eisen- und Provianthandels. Jahrbuch f. Landeskunde, 1910, S. 109.

¹¹ Die Ortsnamen Pöggstall (1135 Pehstall) und Pöchlarn (1043 Bechelaren) werden auf das Wort Pech zurückgeführt. Klein-Pöchlarn (1294 Bösen-Pöchlarn, dann Minder- und Alten-Pöchlarn genannt), ursprünglich auf einer Donauinsel gelegen, mußte infolge der Stromänderungen auf das feste linke Ufer weichen, wo es in der Linie des Stromstriches auf der untersten Talstufe liegt. — Plessner, Heimatbuch der Stadt Pöchlarn, 1924.

¹² Dr. Krebs, Der Dunkelsteiner Wald. Geogr. Jhrber. aus Österreich, 1915. — Stowasser, Das Tal der Wachau und seine Herren v. Kuenring. Mitt. d. Vereines f. Gesch. d. Stadt Wien, 1927.

dringt. So war der Raum von Spitz der Donauhafen des ganzen Nordgebietes. Die Überfuhr von Arnsdorf fand eine Fortsetzung.

Die vielfach belegte urgeschichtliche und frühgeschichtliche Besiedlung durch das bayrische Kloster Nieder-Altaich¹³, die Burganlage Hinterhaus, die eigenartige Marktbefestigung von Spitz mit ihren sieben Toren, die Salzniederlagstätte in Spitz, die Burg Ranna¹⁴ und der urgeschichtliche Graphitbergbau im Spitzer Tal bei Mühlbach¹⁵ deuten auf frühe und starke Ausnützung des Verkehrsweges.

Am Ausgang der Wachau, bevor der Strom sich dauernd in mehrere Arme teilt, entwickelte sich frühzeitig eine Überfuhr, die nicht so sehr dem Bedürfnis diente, das andere wirtschaftlich gleich geartete Ufer zu erreichen, sondern die Fortsetzung, bzw. Verbindung zweier Fernverkehrswege bildete, die hier die Donau erreichten. Von Süden her durch das Tal der Traisen kam ein urgeschichtlich belegter Weg aus dem Alpenvorland, der um den Südrand des Dunkelsteiner Waldes die Verbindung mit dem Westen und durch das Gölsental über den Sattel von Kaumberg mit dem Wiener-Neustädter Becken fand; er wich dem ungünstigen und sehr veränderlichen Mündungsgebiet der Traisen aus und ging in das Tal der Flanitz über, wo er auch noch den Verkehr aus dem Haltertal übernahm. Die von St. Pölten nach Süden und Norden gehenden Bahnlinien folgen noch heute diesem Weg.

Von Norden kam ein Weg am Rande der geologisch und klimatisch bedingten Manhartsberglinie, der Grenze zweier wirtschaftlich verschiedener Gebiete, in allen Epochen der Urgeschichte dicht besiedelt; er geht weit nach Norden bis in den Raum von Brünn und war ein Parallelweg zu der am Ostrande des Weinviertels führenden Bernsteinstraße. Die Entwicklung der Städtegruppe Mautern—Stein—Krems hängt mit diesem Weg zusammen¹⁶. Bezeichnend ist auch die römische Station in Mautern und die Mautstelle daselbst im frühen Mittelalter. In den landesfürstlichen Urbaren des 17. Jahrhunderts werden Maut und Überfuhr (*muta et passagium*) in Stein erwähnt. Der Förthof mit seinem Kirchlein kennzeichnet noch heute die Stelle der Überfuhr. Nach der ersten Donaubrücke im Raum von Wien entstand hier schon 1463 eine zweite, 34 Jahre vor der Linzer Brücke (1497)¹⁷.

In der großen Weitung des Tullner Feldes mit ihrem breiten und armenreichen Augürtel waren die Übergangsstellen von allem Anfang auf jene Räume beschränkt, wo die Bodenverhältnisse die Zugangswege erlaubten; das sind hier die Wasserscheiden der Nebenflüsse. Der Seitendruck der linksseitigen Nebenflüsse (Kamp, Schmida, Göllersbach) hat dem der rechtsseitigen (Flanitz, Traisen, Perschling, Große und Kleine Tulln) so ziemlich das Gleichgewicht gehalten, so daß sich der Strom fast in der Mitte der Ebene zwischen dem rechten, unbenannten, aber erkennbaren, und dem linken altbenannten Wagram hält; allerdings haben die an Wassergehalt verschieden starken, zu verschiedenen Zeiten Hochwasser führenden und auch in ihrer Sedimentführung ungleichen Nebenflüsse

¹³ Lechner, a. a. O., S. 32.

¹⁴ Dr. R. B. Donin, Die romanische Kirche der Burg Ranna, S. 6.

¹⁵ A. Reifmüller, Die Graphite des Waldviertels. Historisches, Vorkommen, Gewinnung und Verarbeitung. (Das Waldviertel, hgg. v. Dr. Stepan), 1938, II. Bd., S. 6 ff.

¹⁶ Güttenberger, a. a. O., S. 112 ff.

¹⁷ Ebd., S. 148.

sehr große Veränderungen in den Stromarmen, Auen und Inseln herbeigeführt und damit ihre Mündungen verlegt; die heutigen Unterläufe der nördlichen Zuflüsse waren ursprünglich Donauarme. Dies waren große Erschwerungen für die Entstehung und den Bestand von Übergängen. Die Weite des Raumes machte aber mehrere Übergänge notwendig, deren Stelle in einem Raum oft wechselte. Eine solche Überfuhr entwickelte sich bei Hollenburg; dort war die unterste Terrasse (205 m) des Schiffberges (351 m) eine Prallstelle des Stromes, bot aber genügend Sicherheit zur Anlage der Siedlung; sie war das Nordende des zwischen Traisen und Flanitz gelagerten, aus dem sogenannten „Hollenburger Konglomerat“ bestehenden Bergzuges, dessen Höhe, das Wetterkreuz (368 m), eine weithin sichtbare Kirche trägt¹⁸. Hier war der Strom wie heute immer auf zwei Arme eingeeengt: der Hauptverkehrsarm und ein Arm, der den „Riedhaufen“ von der „Theisser Au“ trennt; hier waren nur zwei Wasserarme zu überschreiten; drüben kam man dann über „festes Land“ mit urgeschichtlicher Besiedlung in den Kampthalweg oder zum Manhartsbergweg. Schon die Römer hatten dort, wo heute die Ruine der Hollenburg ist, ein „Castellum purgum“, einen Beobachtungsposten; der Ort kam im Mittelalter in den Besitz des Bistums Freising, 895, in dessen Urbar 953 eine Überfuhr als Einnahmequelle verbucht ist, ebenso 1160¹⁹. Noch im 15. Jahrhundert hatte diese Überfuhr eine große Bedeutung; der Bandenführer Fronauer hat 1461 Burg und Markt Hollenburg besetzt und befestigt und am anderen Ufer „Täber“ angelegt, um das Urfahr in die Hand zu bekommen; auch der „Vöttauer“ hat 1463 dieses Urfahr besetzt gehalten²⁰. Seine Verkehrsfortsetzung hatte das Urfahr nach Süden auf der linken Talseite der Traisen.

Der auf der rechten Seite des Traisentalles gehende Verkehrsweg, der auch durch urgeschichtliche Funde angedeutet ist, bog am Südrande des Tullner Feldes nach Osten; von ihm ging am Ostende der Traisenmündungen eine Überfuhr, die allerdings dadurch erschwert war, daß hier sechs Arme zu überschreiten waren. In der Fortsetzung kam man in den Kampthalweg, bzw. den Manhartsbergweg. Es ist nicht leicht zu erklären, warum man gerade an dieser an sich so ungünstigen Stelle die Überfuhr geschaffen hat und warum man solchen Wert darauf gelegt hat, das linke Ufer zu erreichen.

Der ursprüngliche Übergang war etwa 2 km oberhalb der heutigen Rollfähre, wo die mittelalterliche Traisenburg stand, die 1180 nach 225jährigem Bestande ein Opfer der Hochwässer geworden ist; an dieser Stelle hat man in der Donau bei Baggerungsarbeiten und Sprengungen des Felsbarrens, der hier die Donau quert und auch seinen Einfluß auf die Wandlungen des Stromganges genommen hatte, früh- und spätkbronzezeitliche Depots gefunden²¹. Vielleicht ist die Traisenburg auf einem römischen Bauwerk errichtet worden, das hier als Vorwerk zu der am

¹⁸ Hassinger, a. a. O., S. 32.

¹⁹ Topogr. v. Niederösterreich, Bd. IV, S. 389.

²⁰ Schalk, Aus der Zeit des österr. Faustrechtes 1440—1463. Abh. z. Gesch. u. Quellenkunde der Stadt Wien, III. — Ebd., Die „Täber“ waren zuerst der von den Hussiten verwendete Name für Feldbefestigungen nach dem biblischen Berg Tabor, dann der Name für Befestigungen aller Art. Vgl. Dr. H. Schädln, Hausberge und verwandte Festungsanlagen im Marchfeld. Mitt. d. Anthropol. Ges. in Wien, 1936, S. 315.

²¹ Fundberichte, 1938.

Wagrameck „Venusberg“ gelegenen Römerstation Augustianis oder Trigisama²² lag, dem mittelalterlichen Traisma St. Martini, dem heutigen Traismauer. Für die Überquerungsmöglichkeit war es wertvoll, daß die zwischen den Donauarmen liegenden Inseln vor den Stromwandlungen sicher waren, wie der Name Wörth andeutet, den die dort entstehenden bedeutenden Siedlungen übernahmen: Sigismarisweride, das spätere Grafenwörth, war schon 1014 eine der fünf großen Pfarren der Ostmark mit einem Pfarrsprengel, der bis zum Wagram reichte. Eine jüdische Gemeinde, durch Grabsteine bezeugt, weist auf den starken Handelsverkehr hin²³.

Merkwürdigerweise haben wir von einem Urfahrrecht keine Nachricht; es ist irgendwie an Tulln gefallen und von diesem an die Herrschaft Traismauer 1825 gegeben worden, als Tulln an Stelle seiner Überfuhr eine „fliegende Brücke“ errichtete.

Tulln war offenbar von allem Anfang an die älteste Überfuhrstelle. Die Uferlage war hier günstig²⁴: Zwischen den Mündungen der Großen und Kleinen Tulln war rechterseits eine feste Alluvialplatte, die sich als „trockene“ Wasserscheide zwischen den beiden Bächen nach Süden zog; sie wird heute von der Bahn benützt; die Täler der beiden Tulln und der westlichen Perschling boten leichten Zugang in das schon urgeschichtlich gut besiedelte Hügelland. Nach Norden war eine gleiche Alluvialplatte im Winkel zwischen Donau und Schmida, die ins Schmidatal führte; heute hat die Bahnstrecke der Franz-Josef-Bahn diesen alten Verkehrsweg wieder aufgenommen.

Die Donau hat hier starke Veränderungen erfahren; der ursprüngliche Hauptverkehrsarm war der heute belanglose Arm, der von Trübenensee gegen Tulln geht. Trübenensee, ursprünglich ein Teil von Tulln, wurde durch die steten Veränderungen nach Norden abgerückt; noch in der Ufahrrordnung von 1661 ist Trübenensee, dessen Bürger freie Fahrt hatten, die linke Anlegestation der Überfuhr, wo die Förgen knechte nach der Ufahrrordnung nicht essen, trinken und spielen dürfen, um für die Rückfahrt in Ordnung zu sein.

Der Arm, der bei Tulln vorbeiging und sich gleich östlich der Stadt mit dem Trübenseer Arm vereinigte, war offenbar nach den Hochwassern des 16. Jahrhunderts stärker geworden, drängte nach rechts und bedrängte damit die Stadt, die zuerst ihre Fischervorstadt opfern mußte; dann waren am Anfang des 17. Jahrhunderts ihre Stadtmauer und das in der westlichen Ecke der Stadtummauerung gelegene Kloster durch Unterwaschung bedroht²⁵.

Die Entstehung der Siedlung²⁶ hängt sicher mit der Möglichkeit der Überfuhr zusammen; es waren nur zwei Arme zu überqueren. Aus der urgeschichtlich nachweisbaren Siedlung entwickelte sich eine keltisch-illyrische, in der die Römer ihre Festung und Flottenstation Comagene erbauten, die sie dank ihrer Straßenbautechnik über den Wienerwald mit ihrer Station Vindobona in unmittelbare

²² E. Polaschek, Die Tabula Peutingeriana und das Itinerarium Antoini als geographische Quellen für Niederösterreich. Jahrb. f. Landeskunde, 1928, S. 32.

²³ Topogr., Bd. III, S. 641 f.

²⁴ Dr. A. Becker, Die geogr. Lage von Tulln. Mitt. d. Geogr. Ges., 1928, S. 342.

²⁵ Kerschbaumer, Geschichte der Stadt Tulln. 2. Aufl., S. 29 ff.

²⁶ Dr. A. Klaar, Der Stadtplan von Tulln. Monatsbl. d. Vereines f. Landeskunde Unsere Heimat (U. H.), 1931, S. 253 f.

Verbindung brachten. Die mittelalterliche Stadt Tulne war Herzogssitz und ein wichtiger Umschlagplatz ²⁷.

Das Urfahr war ein sehr einträgliches Lehnrecht der Stadt; es umfaßte auch die lokalen Überfuhrn in Zwentendorf und Langenlebern und auch das Urfahr von Traismauer. 1825 wurde die Überfuhr in eine „fliegende Brücke“ umgewandelt und diese einer eigenen Gesellschaft bis 1841 übergeben; erst 1870 entstand die Eisenbahnbrücke und 1872 bis 1874 die Straßenbrücke, bei deren Bau die Stadt ausdrücklich auf ihr Überfuhrrecht verzichtete ²⁸.

Die Wiener Donaupforte, die durch die Eckpfeiler Greifenstein und Leopoldsberg rechts, Kreuzenstein und Bisamberg links gekennzeichnet ist, ist anders geartet als die anderen Engen des Donaulaufes; das Bezeichnende ist die große Weitung in der Mitte mit den Städten Klosterneuburg und Korneuburg. Das rechte Ufer bildet der nur durch kurze Gräben gegliederte Steilabfall des Wienerwaldes, in den nur die Täler des Weidling- und Kierlingbaches tiefer eindringen, ohne aber leichte Verbindungen nach Süden zu schaffen. Dagegen hat das Becken von Korneuburg, das sich als eine tektonische Senkung erweist, in der die Donau die miozänen Ablagerungen bis zum Wagram am Teiritzberg (199 m) ausgeräumt hat ²⁹, eine Senke als Fortsetzung nach Norden, die die gleichartigen Bergzüge des Rohrwaldes und Bisambergzuges trennt; der Name des aus dieser Senke kommenden Baches, Donaugraben, beweist, daß sein Unterlauf am Ostrande des Beckens der östliche Flügel des ehemaligen Wagramarmes der Donau ist. Die Laufveränderungen der Donau in der Wiener Pforte sind ganz gewaltige ³⁰; sie lassen sich am besten aus der Tatsache ermessen, daß ein Teil der Siedlung, die sich am rechten Ufer gebildet hat, und zwar im Zusammenhang mit dem Donauweg, durch die Hochwässer der Donau nach und nach abgetrennt und immer weiter nach Norden geschoben wurde, so daß „Neuburg klosterhalben“ von „Neuburg markthalben“ schließlich 4 km Luftlinie entfernt war und letzteres sich als selbständige Stadt entwickelte, die nach 1281 den Namen Korneuburg bekam, und zwar nach dem Hohlmaße „Kar“, mit dem gemessen wurde ³¹. Es waren die katastrophalen Hochwässer, die am Ende des 12. und Anfang des 13. Jahrhunderts nachgewiesen sind, die hier diese Neugründung zustande brachten.

In der Trennung dieses ursprünglich einheitlichen Gemeinwesens lag die Ursache der Entwicklung der Überfuhr, die ursprünglich nur eine lokale Bedeutung hatte als Verbindung der beiden Siedlungsteile, wie sie schon bestand, da ja der eine Siedlungsteil auf einer Donauinsel lag. Als aber zu dieser Überfuhr die Wege durch die nördliche Senke zusammenliefen, trat sie in den Dienst des Fernverkehrs; diesen Straßenzug erkennen wir aus der Venusfahrt des Minnesängers Ulrich v. Liechtenstein im Jahre 1227 ³².

Die Überfuhr war ein einträglicher Besitz des Stiftes Klosterneuburg als Lehen der Landesfürsten; es wurde in Teilen verliehen; wir hören, daß 1283 der

²⁷ Kerschbaumer, a. a. O., S. 82.

²⁸ Ebd., S. 178. — Güttenberger, a. a. O., S. 149 f.

²⁹ Hassinger, a. a. O., S. 56 ff. — M. F. Gläßner, Neue Untersuchungen über die Grunder Schichten bei Korneuburg. Verh. d. Geol. B.-A., 1926, S. 111 ff.

³⁰ Dr. A. Becker, Die geographische Wertung der Wüstungen. Mitt. d. Geogr. Ges., Bd. 77, S. 168.

³¹ Topographie, Bd. V, S. 327 ff.

³² Dr. A. Becker, Der Weg der Venusfahrt Ulrichs von Liechtenstein in Niederösterreich. Monatsbl. d. Vereines f. Landeskunde, 1925, S. 34 f.

vierte Teil des Urfahrs von der Witwe des Marquard von Gereut um 40 Talente Wiener Denare an das Stift verkauft wird³³. Beweise für den Wert der Überfuhr!

Bis zum heutigen Tage besteht die Überfuhr, jetzt als große Rollfähre.

Korneuburg hatte als Festung die Aufgabe, nicht nur diesen Übergang zu sichern, sondern auch den auf die Straße nach Korneuburg einmündenden Übergang bei Nußdorf. Die Geschichte Korneuburgs beweist dies; obwohl schon die Wiener Brücke bestand, fanden es die Schweden für notwendig, Korneuburg bis zum letzten Augenblick zu halten; sie übergaben erst 1645 die Stadt³⁴.

Denn bevor die Donau aus der Enge des zweiten Tores, der Wiener Pforte, in die große Weitung des Marchfeldes hinaustrat, wo sie sich dann in eine Menge Arme teilte, bot sich von dem festen Ufer, das sich am Fuße des Nußberges, der letzten Terrasse des nunmehr von der Donau nach Westen im Bogen zurückweichenden Wienerwaldes erstreckte, noch eine Möglichkeit, den Strom zu überqueren; es war nur ein Arm zu überschreiten. So entwickelte sich hier eine Überfuhr, deren Bedeutung aus der Tatsache hervorgeht, daß sie im Besitz eines der Geschlechter war, die im 11. und 12. Jahrhundert den größten Grundbesitz im Weinviertel hatten, die Erben der Aribonen: die Herren von Burghausen, Schala und Peilstein. Dann war es landesfürstliches Lehen, das an verschiedene Herren verliehen wurde, oft ganz oder nur teilweise; so hatte es 1430 Ulrich Würfl, Besitzer des „Freihofes“ in Nußdorf (Würfelhof), 1448 ein Friedrich von Grabern zu drei Vierteln, das ganze Urfahr erhielt 1450 Ulrich Eitzinger, 1476 im Tauschwege ein Rüdiger von Starhemberg. 1450 sind die Urfahrrechte verzeichnet, die sich auf die Strecke der Donau von Kahlenbergerdorf-Langenzersdorf bis zur Alsmündung beziehen. 1533 hatten es die Herren von Sinzendorf³⁵.

Im Raume dieser Überfuhr versuchte Napoleon 1809 das linke Ufer zu gewinnen; durch das Gefecht in der Schwarzen Lackenau wurde der Übergang vereitelt³⁶. Mit der Überfuhr hängt die Entwicklung des Ortes Uetzensee zusammen, des heutigen Jedlesees, das schon 1014 von König Heinrich II. an Passau verliehen und die Mutterkirche des Gebietes wurde³⁷.

In der größten Weitung des Donauweges in unserem Gebiete, dem Marchfeld, war die Notwendigkeit, den Strom an mehreren Stellen zu überschreiten, durch die Länge des Donaulaufes gegeben. Die Schwierigkeit lag aber hier zunächst in dem Umstand, daß das Steilufer am rechten Ufer besonders stark entwickelt ist; der Höhenunterschied zwischen Donauwasser und dem Rand des Steilufers beträgt 20 bis 50 m. Durch das Rechtsrücken der Donau wurde das Steilufer vielfach unterwaschen; der Hauptarm des Stromes hielt sich zumeist an diesem rechten Ufer. Den Zugang zum Strom öffneten nur die Mündungen der Nebenflüsse Schwechat und Fischa und eine eigenartige Einmündung, in der der Bach von Deutsch-Altenburg zur Donau fließt. Durch die Täler wird auch der Südrand in zwei Hügellandschaften geteilt, die nach den darinliegenden Orten das Rauchenwarther westlich und das Arbesthaler Hügelland östlich der Fischa genannt werden. Es sind die eigenartigen Aufwölbungen am Nordrand des Wiener-Neustädter Beckens, die sich nach ihrem geologischen Aufbau als gleichartig mit dem westlich der Schwechat liegenden Laaer und Wiener Berg erweisen;

³³ Topographie, Bd. V, Klosterneuburg, S. 205.

³⁴ Starzer, Geschichte von Korneuburg, S. 160 f.

³⁵ Topographie, Bd. VII, S. 372.

³⁶ H. Smital, Geschichte der Großgemeinde Floridsdorf, S. 184.

³⁷ Ebd., S. 83.

es sind die Schotter und Sande der Laaerbergterrasse; die Geländestufen der Donau, die Laaerberg-Arsenal- und Wiener Stadterrasse lassen sich auch hier feststellen³⁸. Wahrscheinlich nicht ohne Mitwirkung tektonischer Störungen³⁹ haben die Schwechat und die Fischa ihre Täler eingeschnitten und so den Weg zur Donau geöffnet; ihre Talstufen boten von der frühesten Zeit her infolge des Quellenreichtums und des Grundwassers günstige Böden zur Besiedlung im Gegensatz zu den trockenen Schotterflächen der Höhen. Die schon von der Urgeschichte nachweisbaren Siedler suchten die Verbindung mit der Hauptverkehrsader der Donau.

Eine zweite Hemmung der Bildung von Überfuhren lag in der Gestaltung des linken Ufers. Das ganze Flachland des Marchfeldes ist ja ein Produkt der Donau; von unzähligen Armen durchzogen, die sich fortwährend in ihrer Richtung und Wasserführung änderten, bis sich bestimmte „Gänge“ dauernd erhielten, die veränderlichen „Haufen“ und „Schütt“ zu festen „Wörth“ und „Grund“ wurden, die den stärksten Hochwässern standhielten; sie waren die Grundlagen für Siedlungen und ermöglichten wie Brückenpfeiler Verkehrswege zu den Donauarmen⁴⁰.

Es ist heute nach der Regulierung der Donau schwer, sich das alte Stromnetz zu vergegenwärtigen; immerhin ist es mit Hilfe der heute trockenen Bodenrillen, toten Arme und Flurnamen möglich, die ehemaligen Arme der Donau festzustellen. Das ergibt dann ein Stromnetz, das bis zum heutigen Wagram, jenem Steilrand reicht, dem der Volksmund die Bezeichnung Wochrain, Wogenrain, Grenze der Wogen, gegeben hat⁴¹. Zum Unterschied von der Weitung des Tullner Feldes nimmt die Donau im Marchfeld selbst auf der linken Seite keine Nebenflüsse auf.

Die beiden Bäche, die in diesem Raum in die Donau münden, sind im Bereiche des Marchfeldes im Unterlauf eigentlich ehemalige Donauarme. Der Rußbach ist von Deutsch-Wagram angefangen die Fortsetzung jenes nördlichsten Armes der Donau, der dem Wagram entlang floß und dessen Verlauf sich nach Westen bis gegen Stammersdorf verfolgen läßt; von ihm zweigte nördlich vom Dorfe Fuchsenbühl ein Arm ab, der bei Lassee vorbeiging und sich mit dem Rußbacharm bei Markthof vereinigte und mit diesem in die March mündete; die Regulierung des Rußbaches verlegte dessen Mündung in die Donau und die des Stempfelbaches in die March; der Oberlauf des Stempfelbaches ist sehr kurz, 3 km, denn er ist der Abfluß der Quellen am Fuße des Wagrams ober dem bezeichnend genannten Orte Siebenbrunn; er hat also weder in der Wasser- noch Schotterführung einen nennenswerten Einfluß auf den Donaulauf nehmen können. Auch der Rußbach nicht, obwohl er in seinem späteren Leben als verlängerter Fluß für sein Ufergelände durch seine Hochwässer recht gefährlich wurde, so daß

³⁸ Hassinger, a. a. O., S. 95. — Hassinger, Beiträge zur Physiographie des inneralpinen Wiener Beckens (Penck-Festschrift).

³⁹ H. Vettters, Über die Tektonik des nordöstlichen Niederösterreichs und den Isoistenverlauf des Schwadorfer Bebens. Intern. Zeitschrift für Bohrtechnik, Erdölbergbau und Geologie, 1931, S. 97 f.

⁴⁰ Die Bezeichnung „Gang“ für Donauarme ist urkundlich früh nachweisbar (1021 Sachsengang) und weist auf ein „in Gang“ befindliches, also fließendes Wasser hin.

⁴¹ Dr. A. Becker, Zur Frage der Stromverhältnisse der Donau im Marchfeld. Mitt. d. Geogr. Ges., 1939, S. 159.

man schon frühzeitig an seine Regulierung schritt. Im Bereiche der Donau waren aber beide Flüsse in jenem Raum des Marchfeldes, in welchem sich die Rückstauhochwässer der Donau als Folgeerscheinung der Ungarischen Pforte und der Lage der Großenbrunner Platte⁴² auswirkten. Diese haben den größten Einfluß auf die Umgestaltung des Stromnetzes der Donau im östlichen Winkel des Marchfeldes, dem Marichort, wie dieser Winkel genannt wurde⁴³.

Marichort bedeutet „Ende der March“. Die March, der stärkste und längste Nebenfluß in Niederdonau, mündet hier in fast rechtem Winkel in die Donau, unmittelbar vor der Enge der Ungarischen Pforte; sie nimmt mittätig und mitleidend an den Rückstauhochwässern teil und hat nur unmittelbar im Mündungsgebiet auf die Umänderungen des Stromes Einfluß. Die einseitige Großwirkung der linksseitigen Nebenflüsse auf den Hauptstrom wie im Nibelungengau sowie die doppelseitige wie im Tullner Feld fehlt im Marchfeld. Der Strom folgte hier ungehemmt dem Drange nach rechts, und so lagen die für den Verkehr ausnützbarsten Donauarme schon in urgeschichtlicher Zeit im Süden; im Norden wurde das Land immer mehr von der Verbindung mit dem lebenden Strom getrennt;

⁴² Die „Großenbrunner Platte“ bildet im Marchfeld eine höhere Insel in Form eines gleichschenkeligen Dreiecks mit einer 3 km breiten Grundlinie im NW und einer Schenkellänge von 5 km mit der Spitze im SO, die das Schloß Schloßhof trägt; sie hebt sich durch ihren Steilrand scharf gegen die Umgebung ab, der der 160-m-Isohypse folgt; der mittlere Teil wölbt sich über 170 m auf und erreicht im Meisterberg im Nordrand 171 m und im SO in den Neurissen 172 m, den höchsten Punkten des Marchfeldes. Nach der geol. Karte hat die Platte dieselbe Zusammensetzung wie die Nordumrandung des Marchfeldes, das Hügelland von Wolkersdorf, aber die Höhe der Platte stimmt mit der Höhe des Wagramfeldes überein; man müßte eine Senkung um 80 m annehmen; sie scheint der Rest der ehemaligen Bedeckung zu sein; sie zeigt auch in ihren wasserlosen Talmulden jene NW—SO-Richtung; diese sowie der Steilrand hängen mit den von Hassinger betonten (Beiträge zur Physiogeographie des inneralpinen Wiener Beckens, Penck-Festschrift, 1918, S. 169 f.) tektonischen Ursachen zusammen, die an der Zerreißungsstelle des alpin-karpatischen Gebirgsbogens angenommen werden müssen und die in der Zerstückelung des Südendes der Kl. Karpaten und der Hainburger Berge zum Ausdruck kommen. Die Tektonik des Gebietes hat dann Stiny (Zur Kenntnis jugendlicher Krustenbewegungen im Wiener Becken, Jahrb. d. Geol. R.-A., 1932, S. 75) bestätigt, so daß die Großenbrunner Platte von Bruchlinien umschlossen ist. Mit der von ihm festgestellten „Wanne von Lassee“ als eines Senkungsfeldes hängt auch die Senkung der Platte zusammen; daß sie sich erhalten hat, begründet sich mit der eigenartigen Winkellage zwischen Donau und March; es ist so, wie Ampferer (Zeitschr. d. D. u. Ö. A.-V., 1915, S. 79) von Kalkplateaus sagt, „daß es sich, wenn einmal von tiefen Tälern umschnitten, wie eine Festung gegenüber den Angriffen der Erosion hält“. So ist die Großenbrunner Platte von Bedeutung für den Verlauf der durch die Thebner Enge erzeugten Rückstauhochwässer der Donau; dann aber für den Wasserhaushalt der Gegend durch das Auftreten starker Quellen am Rande über den pontischen Tegeln. Die großen Wasseranlagen, die Prinz Eugen für das 1725 gekaufte Schloß Schloßhof durchführte, sind auf diesen Quellenreichtum zurückzuführen.

⁴³ Der Name ist heute abgekommen, urkundlich kommt die Bezeichnung vom 13. bis Ende des 18. Jahrhunderts vor.

nur tote Arme, Wasserlacken und Sumpfgelände blieben übrig, die heute noch in Flur- und Ortsnamen zum Ausdruck kommen⁴⁴.

Wenn man mit Hilfe von bezeichnenden Namen der Donauarme und der Lage der Siedlungen, die in diesem Raum an den Donauverkehr wirtschaftlich gebunden waren, sowie von genauen Karten aus der Zeit vor der Donauregulierung die alten Verkehrsarme wieder herzustellen versucht, ergeben sich zwei solche Hauptarme, die stellenweise miteinander in Verbindung standen und von denen noch einige abzweigten, aber wieder zu ihnen zurückkehrten.

Jede Überfuhr in diesem Gebiet mußte mindestens diese zwei Arme überqueren; die richtige Übergangsstelle zu erreichen, die ja oft nach Hochwässern wieder verlegt werden mußte, bot auch Schwierigkeiten, so daß sich nur unter günstigen Uferverhältnissen oder unter dem Zwange eines Fernverkehrsweiges, der den Strom kreuzen mußte, die Überfuhr bildete. Denn sonst bestand kein dringendes Bedürfnis, das andere Ufer zu erreichen; die wirtschaftlichen Verhältnisse waren zu beiden Seiten des Stromes gleich; zivilisatorisch gewann das rechte Ufer durch die Römerherrschaft; da der Fluß in dieser Zeit die Reichsgrenze war, mußten die Übergangsstellen unter Kontrolle gestellt werden; so sind die Römerstationen auf dem rechten Ufer Hinweise auf damals bestehende und stärker benützte Überfuhrstellen; mit der Kontrolle ergab sich die vor allem auch militärisch wichtige Bindung der Überfuhr an diese Stelle; die Bildung anderer Überfuhren wurde verhindert; damit wurden alle Verkehrswege diesseits und jenseits des Stromes an diese Überfuhrstellen gezogen; denn die Römerherrschaft dauerte ja fast 500 Jahre!

Die am stärksten begangene Überfuhrstelle fanden die Römer dort, wo sie dann die große Festung und Hauptstadt Carnuntum ihres Verwaltungsgebietes errichteten.

Hier waren auch die Übergangsbedingungen am günstigsten. Das Steilufer der Donau wird an dieser Stelle, wo die Hainburger Berge mit ihrer westlichsten Gruppe als eine Prallstelle an den Strom treten, durch eine Senke unterbrochen, in der heute das Bad Deutsch-Altenburg liegt. Diese Mulde, in ihrer Grundlage sicher tektonischen Ursprungs⁴⁵, worauf ja schon die von den Römern benützte Schwefeltherme hinweist, bildet das Tal eines kleinen Baches, dessen Quellen auf der Wasserscheide gegen die Leitha in etwa 5 km Entfernung rund 181 bis 187 m hoch liegen, somit die Donau bei Altenburg (140 m) um etwa 50 m überhöhen, so daß der Anstieg kaum $\frac{1}{2}$ m auf 1 km beträgt. Aus dem Raume der Brucker Pforte war daher der Zugang bequem; von dort kam der alte, schon urgeschichtliche Weg, den man die Bernsteinstraße nannte⁴⁶. Die Römerstraßen mündeten hier ein, die Vorläufer der heutigen Straßen, von denen die eine aus dem Raum von Kittsee über Edelsthal und Hundsheim, die zweite aus dem Gebiet des Leitha-Durchbruches von Deutsch-Haslau über Prellenkirchen und die dritte von Bruck über Rohrau und Petronell kommt.

Der Strom selbst hatte hier eine gewisse Stabilität des Ufers, da er hier zum erstenmal seit Wien auf festen Fels anstieß und nicht so leicht das Ufer

⁴⁴ Nicht weniger als 23 Flurnamen sind in dem Raume westlich der Großenbrunner Platte mit der Bezeichnung -See verbunden.

⁴⁵ Stiny, a. a. O., S. 77.

⁴⁶ Dr. A. Becker, Die Bernsteinstraße in Niederdonau. Niederdonau, Ahnengau des Führers, Heft Nr. 44, S. 29 und Anm. 52.

durch Unterwaschungen und Anschwemmungen verändert werden konnte, wie auf der ganzen Strecke von Fischamend—Deutsch-Altenburg.

Es ist dies die unterste Stufe des Ausläufers des Hundsheimer Berges, des Pfaffenberges, dessen Plattform (327 m) wohl als Brandungsstufe des tertiären Meeres angesprochen werden kann; zu den Donauterrassen aber ist diese untere Plattform zu rechnen, auf der die Kirche von Deutsch-Altenburg steht; sie heißt der Kirchenberg, überhöht mit 178 m die Donau um rund 40 m, und ihr Nordende heißt bezeichnenderweise „Am Stein“⁴⁷.

Gegenüber dieser Stelle tritt eine Verengung des ganzen Stromprofils auf zwei Arme, den rechten Hauptarm, der zum Teil mit der heutigen regulierten Donau, dem heutigen Verkehrsstromarm, und den linken Arm, der ehemals auch Verkehrsarm war und der etwa 1 km unterhalb der Prallstelle „Am Stein“ in den Hauptarm mündet und die Auinsel mit dem bezeichnenden Namen „Schanzhäufel“ im Norden umschließt. Durch die Prallstelle „Am Stein“ erhält der rechte Stromteil die Richtung nach NNO und erst nach der Einmündung des linken wendet er sich nach Ost; der Winkel nördlich des Kirchenberges ist ein Auland „Im Werd“, also schon dem Namen nach festgewordenes Anschwemmungsland; durch diese Au geht noch der Rest des seinerzeitigen rechten Stromarmes, der sich vor der Regulierung erst gegenüber dem Braunsberg mit dem linken Stromarm vereinigte, dessen Rest den „Weißen Thurnhaufen“ im Norden begrenzt. Es ist nicht unmöglich, daß gerade an der Stelle, wo heute noch die spärlichen Überreste der mittelalterlichen Veste Stopfenreith, „Ödes Schloß“ genannt, nur noch bei Tiefstand der Donau aus dem Wasser ragen, beide Arme zu einem zusammenflossen, also hier nur ein Arm zu überqueren war.

Der linke Verkehrsarm ist die Fortsetzung jenes Armes, der im Westen der „Faden“ oder „Fadenbach“, im Osten südlich Stopfenreith „Roßkopfarm“ genannt und heute durch den „Marchfeldschutzdamm“ vielfach geschnitten ist; an ihm liegen die Siedlungen Orth, Eckartsau, Witzelsdorf und Stopfenreith und kennzeichnen ihn als Verkehrsarm.

Hier bei Stopfenreith dringt das Feldland als Zeichen des „festen Landes“ am weitesten an den Strom; es ist der donau nächste Ort im ganzen „Marichort“.

Wenn die Grundlagen des „Öden Schlosses“ römischen Ursprungs sind, was sehr wahrscheinlich ist⁴⁸, so haben wir es hier mit einer römischen Station zu tun, die der Sicherung des Überganges am linken Ufer diente; die Stelle stimmt mit jenem Uferteil überein, zu dem eine Überfuhr mit Hilfe des Stromstriches von der Uferstelle „Am Stein“ hinüberführt; denn durch den Prall ging das Wasser in der Diagonale zum linken Ufer; schon aus militärischen Gründen war diese Stelle ausgesucht, um gegebenenfalls so rasch als möglich Verstärkungen des Postens vom rechten Ufer senden zu können; für die Überfuhr vom linken Ufer aus mußte man eine Strecke im sanfteren Uferwasser stromaufwärts rudern, um dann mit Hilfe des zur Prallstelle ziehenden Wassers den Landeplatz „Am Stein“ zu erreichen; die Römer hatten keine Ursache, die Überfuhr zum Südufer zu erleichtern.

Unter dem Einfluß der Überfuhr entstand die Siedlung Stopfenreith, für die schon urgeschichtliche Beweise vorliegen. Der urkundliche Name dieser Germanensiedlung Stoutpharrich (= Stutenpferch) weist auf Pferdezucht hin, deren Zweck war, Transportpferde für den Verkehr der Bernsteinstraße zu liefern, die ja von hier am Westrande der kleineren Rückstauhochwässer im Zuge der heuti-

⁴⁷ Hassinger, a. a. O., S. 191.

⁴⁸ Groller, Der röm. Limes in Österreich, 1900, S. 87 f.

gen Straße Stopfenreith—Engelhartsstetten—Niederweiden—Großenbrunn die geschützte Großenbrunner Platte erreichte⁴⁹ und dort eine wichtige, von Ost nach West gehende Straße kreuzte, die die Urkunden die „Platea hungarica“ nennen⁵⁰. Die Anlagen der Burgen in Kopfstetten und in Grafenweiden⁵¹ zur Sicherung und Kontrolle dieser Verkehrswege beweisen deren Bedeutung.

Es ist auffallend, daß das „Urfahr“ zum Besitzstand der Veste Stopfenreith gehörte und nicht nach Deutsch-Altenburg; die Veste dürfte vom Bistum Regensburg, das ja in Orth Besitz hatte⁵², erbaut worden sein; sie wird bis ins 18. Jahrhundert immer als bischöflich Regensburgisches Lehen bezeichnet. Die Regensburger hatten sich der Überfuhr versichert, als nach dem Aussterben des bayrischen Geschlechtes der Vohburger, die im frühen Mittelalter das rechte Ufer besaßen, infolge Besitzteilungen eine feste Hand am rechten Ufer fehlte und nach Gründung der Stadt Hainburg im 13. Jahrhundert auch die Sicherung der Überfuhr am rechten Ufer ausfiel.

Es wird schon richtig sein, daß die 1042 auf dem Ungarzug Kaiser Heinrichs III. zerstörte Heimenburg, die 1050 im Auftrage des deutschen Reichstages von Bischof Gebhard von Regensburg, Herzog Konrad von Bayern und dem Markgrafen der Ostmark Adalbert wieder aufgebaut wurde, auf der Plattform des Kirchenberges stand⁵³. An dieser Stelle hatten schon die Römer ein Kastell errichtet mit prächtiger Ausstattung; ihre Überreste wurden zur Anlage einer dauernden Ansiedlung eines germanischen Volksstammes, aus der dann die alte Heimenburg entstand⁵⁴.

Diese immer wieder erneuerten Befestigungen dieser Stelle bezeugen die Bedeutung des Überganges, der in der Geschichte eine Rolle spielt; hier überschritten die Heere des Tiberius im Jahre 6 die Donau, um den Kampf gegen Marbod aufzunehmen; hier kehrten sie über den militärisch gesicherten Übergang zurück, als der Aufstand in Pannonien ausbrach. Kaiser Marc Aurel hat im Jahre 171 bei Carnuntum die Donau überschritten zum Kampfe gegen die Markomannen und Quaden; die Reliefdarstellung auf der Markussäule in Rom hat diesen Übergang bildlich festgehalten⁵⁵. Hier war die Haupteinbruchsstelle der Germanenstämme in die Römergrenze an der Donau. Hier überschritt Rudolf von Habsburg die Donau zum letzten Entscheidungskampf gegen Ottokar. Es wird zwar in den Urkunden dieser Zeit von einem Übergang bei Hainburg gesprochen⁵⁶; es kann aber nur der bei Deutsch-Altenburg gemeint sein, obwohl die Stadt Hainburg damals schon bestanden hat. Aber Hainburg hat ja eine schlechtere

⁴⁹ Dr. A. Becker, Bernsteinstraße, S. 30.

⁵⁰ Bednar, Zur ältesten Besitzgeschichte des Neumarktgebietes. Jhrb. f. Landeskunde, 1928, S. 54.

⁵¹ Schäd'n, a. a. O., S. 292 f. u. 305.

⁵² F. Baumhackl, Die Grafen von Schaunberg und die Herrschaft Orth im Marchfeld. Festschrift der Nationalbibliothek, 1926.

⁵³ Klebel, Altenburg und Hainburg. Mitt. d. Österr. Institutes für Geschichtsforschung, 1933.

⁵⁴ Much, Germanische Wohnsitze und Baudenkmäler in Niederösterreich. Monatsbl. d. Vereines f. Landeskunde, 1876, S. 44. — Führer von Carnuntum, 1923, S. 133.

⁵⁵ Ebd., S. 18 ff. — E. Nischer, Das Vorland des nor.-panon. Limes.

⁵⁶ A. Busson, Der Krieg von 1278 und die Schlacht bei Dürnkrut. Archiv f. Österr. Geschichte, 1880, S. 37.

Verkehrslage, da es nach Süden durch die Hainburger Berge abgeschlossen ist, über die auch heute noch keine Straße geht; es hat vor sich am linken Ufer die breiteste Verzweigung der Donauarme, die, im Bereich der Rückstauhochwässer liegend, sehr häufig ganz ungangbar und immer wieder Veränderungen unterworfen waren.

Schon bei den Untersuchungen des Obersten Groller über das „Öde Schloß“, die er 1898 im Auftrage der Limes-Kommission durchführte, kam man zu dem Schluß⁵⁷, daß sich die Stromverhältnisse seit dem Römerbau gewaltig geändert haben müssen, weil sonst die Anlage des Bauwerkes an dieser Stelle unbegreiflich wäre; auch die darauf erfolgte Erbauung der mittelalterlichen Veste Stopfenreith setzt eine ganz andere Verteilung von Land und Wasser voraus. Daß tektonische Bewegungen als Ursache mitgewirkt haben, ist nicht ganz unmöglich. Die Verödung der Veste ist wahrscheinlich eine Folge der Wasserkatastrophen, an denen der Anfang des 17. Jahrhunderts so reich war (1606, 1613 bis 1618 alljährlich, 1622); denn das Urbar der Herrschaft Schloßhof, zu der Stopfenreith gehörte, vom Jahre 1639 spricht schon von einem „öden Burgstall oder Schloß“ und „dabei ein Markt und Stock und Galgen“ und „dem Urfahr über die Donau, das 40 fl. Zins jährlich abwarf“⁵⁸. 1658 wird dieser Markt, der die anderen Hochwässer überstanden hat, von einem in der Nacht vom 27. zum 28. Februar erfolgten Eishochwasser so zugerichtet, daß die Herrschaft einen Neuaufbau mit Verlegung des Ortes durchführen ließ⁵⁹, so daß der heutige Ort etwa 1 km südöstlich des alten liegt.

In dem Protokoll über diese Umsiedlung vom 7. Mai 1658 wird der Veste Stopfenreith keine Erwähnung mehr getan, wohl aber in dem Lebensbrief des Bischofs von Freising-Regensburg für die Prinzessin Viktoria von Savoyen als Erbin des Prinzen Eugen von Savoyen vom 20. September 1737, in dem „die Veste Stopfenreith im Marchord gelegen mit Zugehörungen, Landgericht, Urfahrgeld“ und „den 2 Auen, als die Hausau, darinnen das Schloß liegt, die andere die Aichau genannt“⁶⁰. Die Hausau ist die Au östlich Stopfenreith, die Aichau ist verschwunden. Das Urbar von 1639 spricht von einem Donauarm „die Run“, der in die March gegenüber der Burg Theben mündete; von dem Arm sind noch zur Zeit der Aufnahme der Administrativkarte von Niederösterreich (1880) zwei Seen übriggeblieben, die heute auch verschwunden sind. Die so gebildete Insel „Das Grätzl“ entfesselte einen Besitzstreit zwischen den Herrschaften Theben und Schloßhof, während dessen die Insel aber wieder verschwand⁶¹. Welche Änderungen sich da abspielten, beweist das Protokoll eines Grundstreites zwischen den Herrschaften Schloßhof und Petronell aus dem Jahre 1750⁶² und die Karte

⁵⁷ Groller, a. a. O., S. 91. Nach dem Befund hätte die Wehranlage bei jedem Hochwasser überschwemmt werden müssen.

⁵⁸ Maurer, Geschichte des Lustschlosses Schloßhof und des Marktes Hof a. d. March. Blätter d. Vereines f. Landeskunde, 1889, S. 36.

⁵⁹ J. Kraft, Aus der Vergangenheit des Bauernstandes im Marchfeld (17. u. 18. Jahrhundert). Ottenthal-Festschrift, S. 80 ff.

⁶⁰ Haus-, Hof- u. Staatsarchiv, Schloßhofer Akten 21.

⁶¹ Maurer, a. a. O., S. 62.

⁶² Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Schloßhofer Akten 29.

zu dem zwischen der Stadt Hainburg und der Herrschaft Theben rücksichtlich der „Äugelau“ im Jahre 1805 getroffenen Vergleich ⁶³.

Die Stadt Hainburg war in den Besitz dieser „Äugelau“ gekommen, die ursprünglich zur Burg Röthelstein gehörte und nordöstlich des Braunsberges liegt. Die Burg Röthelstein steht auf einer Donauterrasse des Braunsberges, die einmal eine Felseninsel der Donau war; die Burg selbst ist klein und die Bauart der Reste zeigt, daß sie aus verschiedenen Epochen stammen; sie wurden zum Teil als ausschließlich römisches, zum Teil als mittelalterliches Bauwerk auf römischen Fundamenten, zum Teil ausschließlich als mittelalterliches Werk erkannt ⁶⁴; die Römer hatten hier einen Posten, der mit dem „Am Stein“ signalisieren konnte, dem der Braunsberg den Ausblick nach Osten verlegte. In dem Winkel zur Auinsel Äugel, wohin heute noch ein blind endender Fahrweg von der Burg, bzw. von der durch einen Graben abgesonderten Plattform, wo die Wirtschaftsgebäude der Burg waren, führt, lag der Ort Röthelstein; die Burg dürfte von den Voburgern gebaut worden sein; dieses bayrische Geschlecht hatte zu Ende des 11. Jahrhunderts große Besitzungen um Hainburg, Petronell und Bruck a. d. Leitha. Zu den „Zugehörigkeiten“ der Burg erscheint auch ein „Urfahr gegen Theben“, allerdings erst im 15. Jahrhundert ⁶⁵; es wird sich aus dem lokalen Bedürfnis der Verbindung mit Theben ergeben haben; es war ja keine unmittelbare Überfuhr; man mußte in dem alten Verkehrsarm, der noch heute bei Braunsberg-Röthelstein abzweigt und gegenüber von Theben wieder in den heutigen Hauptstrom einmündet, 1½ km fahren und dann erst zum linken Ufer übersetzen. Es ist auch möglich, daß von Röthelstein eine Überfuhr über die ursprünglichen zwei Verkehrsarme in den Marchwinkel ging, wenn die dortigen Wasserverhältnisse es gestatteten, um Markthof oder Niederweiden zu erreichen und so die „Maut am Stein“ zu umgehen. Ein an diesem Wege liegendes Jägerhaus heißt bezeichnend „Alte Maut“. Jedenfalls fand es der als Bandenführer berühmte Ledwenko im Jahre 1458 für zweckmäßig, sich sowohl durch die Errichtung von „Tebern“ zu „Hof im Marichort“, dem jetzigen Markthof, und „Am Stein“, des Überganges der Ungarstraße über die March und des über die Donau „Am Stein“, als auch durch Besetzung der Burg Röthelstein diese Überfuhr zu sichern ⁶⁶; und als im Jahre 1511 der Graf von Pösing und St. Georgen, Besitzer von Theben, der Stadt Hainburg das „zerbrochene Schloß“ — das Dorf war nach 1508 ein Opfer der Donau geworden — mit dem Gut schenkte, behielt er sich die Fischerei und „das Urfahr und den freien Weg zu

⁶³ Ebd. Nr. 41. Der Katastralmappe von 1822 (Landesarchiv) ist eine „Rectifications-Aufnahme“ von 1831 beigelegt, die zeigt, daß eine Auinsel westlich des „Bodens beim Öden Schloß“ im Jahre 1831 verschwunden war; das „Schanzhäufel“ hat seine Form ganz geändert. Die „Kleine Holzmarktinself“ ist 1831 von einem Donauarm bedeckt. Auch nach der Regulierung gehen hier Veränderungen in kurzer Zeit vor sich; am Schanzelhauften traten Erweiterungen ein; dort wo die „Traverse“ den Roßkopfarm überquert (Straße Überfuhr—Stopfenreith), war der Flußarm früher Land und das Land südlich davon Wasser; in dem Arm entwickelte sich eine kleine Insel. (Mitt. d. Oberlehrers Brandstetter von Stopfenreith am 15. September 1938.)

⁶⁴ Groller, Die Ruine Röthelstein (Rottenstein) im Limes, 1900, S. 93 ff. — Dr. A. Becker, Wüstungen, S. 163.

⁶⁵ Bednar, a. a. O., S. 53. — Chmel, Notizenblatt der kais. Akad., VIII, p. 423.

⁶⁶ Archiv f. österr. Gesch., LVIII, S. 117.

diesem“ vor, was ihm Kaiser Max I. 1512 bestätigte⁶⁷. Aber zu einer Bedeutung kam diese Überfuhr in der Folge nicht, da ja schon die nahe Grenze eine Entfaltung verhinderte.

Dagegen ist es bezeichnend, daß die Überfuhr der alten Bernsteinstraße zwischen Deutsch-Altenburg und Stopfenreith, auch als dieser mitteleuropäische Südnordweg schon längst nach Westen gerückt und bei Wien die Donau überschritt, weiter in Bestand blieb; noch heute ist sie die einzige der Marchfeldübergänge, die für die Übersetzung von Großfuhrwerken eingerichtet ist.

Noch eine zweite Überfuhr ist neben der Stopfenreith und unter deren Einwirkung auch als eine Umgehung der „Maut am Stein“ im Raume der frühzeitigen Siedlung Orth entstanden. Sie dürfte aber zur Römerzeit noch nicht im Betrieb gewesen sein, weil bis jetzt noch keine Spuren einer römischen Station zur Kontrolle der Überfuhr gefunden wurden, die wir sonst an allen anderen Übergängen feststellen können. Denn es ist kaum anzunehmen, daß sie von Carnuntum unmittelbar beaufsichtigt wurde, denn sie liegt 13 km stromaufwärts in der Luftlinie vom Festungslager entfernt.

Bei Orth sind die zwei alten Verkehrsarme, der Fadenbach und der an vielen Stellen heute „Naufahrt“ oder „Alte Donau“ genannte Arm, ganz nahe aneinander gekommen; das Stromprofil war hier eng, es waren nur diese zwei Arme zu überschreiten. Von Norden her reicht eine wenig durchfurchte und wahrscheinlich sehr bald trocken gewordene Fläche, eine Art „Festlandslappen“, an die Donau, die heute die Straße Orth—Breitstetten—Leopoldsdorf, bzw. die Eisenbahn Orth—Leopoldsdorf benützt. Von Orth aus zweigte einmal ein Verkehrsarm ab, an dem die Siedlungen Wagram a. d. Donau, Pframa, Witzelsdorf lagen und der vor Stopfenreith in den Hauptverkehrsarm einmündete. Die Möglichkeit einer frühen Besiedlung des Raumes um Orth zeigen die urgeschichtlichen Funde, die sich aus dem Zeitraum vom Vollneolithikum bis zum frühen Mittelalter finden; die Anfänge des Marktes Orth gehen sicher auf diese Zeit zurück⁶⁸. Er liegt dort, wo die reiche Zerteilung der Flußarme einesteils und der „Festlandslappen“ andererseits enden. Man ist versucht, den Namen mit dieser Tatsache in Verbindung zu bringen; denn Ort (Orth) bedeutet Ende, Spitze, Lappen⁶⁹.

Das rechte Ufer des Stromes hat gegenüber Orth einen Steilabfall von 50 m zum Mittelwasser der Donau, aber es senkt sich östlich des später gegründeten Haslau, das früher Kroatisch-Haslau, jetzt Haslau a. d. Donau genannt ist, ein Tal aus dem Rücken des Ellender Waldes zur Donau, das einen bequemen Zugang zum Strom bot; dort lag der Ort Diuptal, der bis 1416 nachweisbar ist, über den der Weg nach Höflein und Bruck a. d. Leitha führte. Diuptal war eine Gründung

⁶⁷ Wisgrill, III, 260 f. — Maurer, Geschichte von Hainburg, S. 43.

⁶⁸ F. Baumhackl, Die Grafen von Schaunberg und die Herrschaft Orth im Marchfeld. Festschrift der Nationalbibliothek, 1926. — D. Mitis, Berge, Wege und Geschichte. Jhrb. f. Landeskunde, 1936, S. 62. Die Herrschaft Orth wird von Stowasser („Das Land und der Herzog in Bayern und Österreich“, 1925) als ein Beispiel für jene Herrschaftsgebiete angeführt, denen gleichwie anderswo gräfliche Rechte zustanden. — Eine Überprüfung der Lage der 29 Siedlungen des Deutschen Reiches, deren Namen Ort heißen oder mit Ort zusammengesetzt sind, bestätigt die Namenerklärung.

⁶⁹ Mitis hat (a. a. O.) die Meinung vertreten, daß der von ihm festgestellte „Plekete Weg“, der nördlich der Donau ging, hier die Donau erreicht hätte.

Diepolds von Vohburg. Der Name „Deckental“ für dieses Tal dürfte mit Diuptal gleich sein. Diuptal wird nach einer Wetterkatastrophe oder nach Verlusten im Kriege aufgelassen und nach Haslau umgesiedelt worden sein. Von Diuptal entwickelte sich eine Überfuhr, und zwar vom rechten Ufer aus; denn das „Urfahr“ ist ein Besitz der Herrschaft Petronell und wurde der Herrschaft Orth zu Lehen gegeben, als deren Ertragsteil es in den Urbaren erscheint; noch 1787 heißt es „Urfahr lehenbar der Herrschaft Petronell“⁷⁰.

Die eigentliche Übergangsstelle dürfte eine Ufersiedlung links gewesen sein, deren ursprünglicher Name „Geroldsten“ war, der dann in „Gauristene“, „Gerestene“ umgewandelt wurde und heute in der Donauinsel „Gernsteinerin“ fortlebt. Der Ort wird den katastrophalen Hochwässern des 15. Jahrhunderts zum Opfer gefallen sein, die im Gebiete von Orth große Veränderungen hervorgerufen haben und den Wert und die Bedeutung der Überfuhr stark einschränkten⁷¹. Zum letztenmal ist sie zu einer größeren Leistung verwertet worden, als 1460 Viktorin, der Sohn des Königs von Böhmen Georg von Poděbrad, mit einer Heeresabteilung die Donau übersetzte, um am linken Donauufer nach Wien zum Entsätze des in seiner Burg in Wien belagerten Kaisers Friedrich III. zu ziehen.

Zur Entwicklung dieser Überfuhr, die heute vom Uferhaus in der Orther „Unteren Au“ mit Booten bewerkstelligt wird, fehlte eine unmittelbare Wegfortsetzung nach Süden.

In dieser Hinsicht lagen die Verhältnisse bei der Überfuhr von Fischamend nach Schönau viel günstiger. Der Betrieb war von allem Anfang an hier viel stärker; die Römer fanden ihn schon vor und sahen sich veranlaßt, hier eine Station „Aequinoctio“ zu errichten, die durch zwei, von Oberst Groller 1901 zu beiden Seiten der Fischa aufgedeckte Limestürme bezeugt ist; es ist nicht sicher, ob es sich nur um eine Beobachtungsstation oder um ein Auxiliarlager handelte; es war der Treffpunkt der römischen Militärstreifen auf halbem Wege von Vindobona und Carnuntum⁷².

Die Fischa öffnet hier nach Süden eine wasser- und siedlungsreiche Talfurche, die mit ihren Verzweigungen (Nebenflüssen) die Wegmöglichkeiten nach allen Seiten des Wiener-Neustädter Beckens bietet; sie schneidet in das 30 m hohe Steilufer der rechten Donauterrasse⁷³ ein und hat durch ihre Sedimente ein Vorland gebildet, eine kleine Anschüttungsebene (Schüttelau und Hirschsprung), die einen guten Anlegeplatz boten. Diese Ebene war ursprünglich eine Donauinsel, in deren südlichen Umfassungsarm die Fischa mündete; schon in früher Zeit ist aber der Arm im Westen unterbunden worden — der Rest ist noch heute als toter Arm, „Donau-Arm“ genannt, vorhanden —, der übrige Teil wurde der „Fischafluß“ genannt, der in zwei Armen westlich Maria Ellend die große Donau erreicht; der südliche heißt „Fischa-Arm“, war bis 1902 der „Winterhafen“ der Donauschiffe und wurde durch die Regulierungsarbeiten vom Hauptstrom getrennt. Noch heute liegt die Überfuhrstelle bezeichnenderweise am Nordende des „Donau-Arms“ im Bereiche von Fischamend-Dorf. Auf den untersten Terrassen des

⁷⁰ Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Orth Nr. 27, u. ebd. Orth, Fasc. 64, Verschiedenes 1.

⁷¹ Dr. A. Becker, Wüstungen, S. 167.

⁷² Polaschek, a. a. O., S. 40.

⁷³ Hassinger, Beiträge zur Physiographie, a. a. O. (Penck-Festschrift), S. 177 ff.

Fischatalgehanges entstanden die Siedlungen, die schon im 9. Jahrhundert vorhanden und von Bayern aus besiedelt waren ⁷⁴.

Auch das linke Ufer bot günstige Bedingungen für die Überfuhr. Das Stromprofil schrumpfte hier auf zwei Verkehrsarme zusammen, der „Fadenbach“ und der „Naufahrtarm“ umschlossen eine Insel, die „Fadenau“ (Phatenowe 1254 im Gülten- und Rentenverzeichnis von Passau); in Schönau führt ein Ortsteil den Namen Ufer; noch heute kann man feststellen, wie die Wege dort zusammenlaufen: von Groß-Enzersdorf über Mühlleiten und die Wüstung Wolfswerd (Flur Wolfswirter Feld); dann von Sachsengang und endlich von Probstdorf.

Die Häufung urgeschichtlicher Funde im Raume nördlich Schönau ⁷⁵ weist auf einen frühzeitigen Verkehrsweg im Zusammenhang mit der Überfuhr; ohne Überfuhr wäre auch die frühgeschichtliche Befestigungsanlage auf dem Kirchenberg von Ober-Hausen und die nachfolgende Anlage der Veste Sachsengang nicht zu verstehen ⁷⁶; sie wurde zu einer Zeit errichtet, als der östlich der Linie Fischea—Fischamündung—Polauer Berge gelegene Teil der damaligen Ostmark an Ungarn abgetreten wurde ⁷⁷ und der Donauübergang bei Fischamend der letzte war, der vom deutschen auf deutsches Gebiet führte. Der Bischof von Freising als deutscher Reichsfürst und Grundherr im Raume von Groß-Enzersdorf ⁷⁸ hat in technisch bewunderungswürdiger Weise die Anlage dieser zur Grenz- und Übergangssicherung bestimmten Befestigung durchführen lassen. In den Freisinger Urbaren von 1160, 1296 und 1316 erscheint als Einnahmequelle das „Passagium“ (Fahrgeld) vom Urfahr ⁷⁹; das Urfahr kam dann als Lehen der Landesfürsten 1254 in den Besitz des Hochstiftes Passau, das 1203 Vischamunde von Herzog Leopold VI. von Österreich erhalten hatte. Wiederholt ist dieser Übergang bei kriegerischen Unternehmungen verwendet worden; so von Kaiser Heinrich III. auf seinen Ungarnfeldzügen 1043 und 1051. 1440 setzte sich der Bandenführer Pangratz von Holies und sein Bruder in den Besitz der Überfuhr ⁸⁰.

Auch hier haben die großen Veränderungen im Stromverlauf — die Siedlungen Poigen am rechten Ufer und Chrainort am linken Ufer im Süden der heutigen Lobau (Kronwörthau) sind die Opfer — Bedeutung und den Wert der Überfuhr vermindert, die heute zu einer ganz zufälligen Bootüberfuhr geworden ist ⁸¹.

Diese Umlagerungen im Strombild, die größtenteils auf die Hochwässer an der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts zurückzuführen sind, haben auch die Bedingungen für eine andere Überfuhr fast ganz aufgehoben, die im Zuge des

⁷⁴ 805 findet die Taufe des Awarenhäuptlings Abraham „super Fischea“ statt. 1073 bestätigt Kaiser Heinrich IV. die Stiftung und Dotation des bayrischen Klosters Rot, „in oriente Viskaha“ genannt (Topographie, II, S. 111).

⁷⁵ A. Seracsin, Die prähistorischen Siedlungen des südlichen Marchfeldes. Wiener Prähist. Zeitschrift, 1926, S. 56 f.

⁷⁶ Schad'n, a. a. O., S. 283 f.

⁷⁷ Bednar, a. a. O., S. 49 f.

⁷⁸ Das Bistum Freising hatte im Tauschwege vom Kloster Weißenstephan jenen Teil der Donauinsel „Sahsonagang“ um 1030 erworben, den Kaiser Heinrich II. 1021 dem Kloster gegeben hatte; Groß-Enzersdorf wurde der Sitz der Verwaltung.

⁷⁹ Fontes rer. Austr., XXXVI, 15.

⁸⁰ Topographie, II, 118.

⁸¹ Dr. A. Becker, Wüstungen, S. 167.

Tales der Schwechat von der Schwechatmündung ausging. Das schon urgeschichtlich gut besiedelte Tal hatte eine leichte Verbindung zu den Verkehrswegen, die längs der Thermallinie und aus den Tälern des Gebirgsrandes früh entstanden waren.

Der Umstand, daß sich die Römer veranlaßt sahen, an der Schwechatmündung im heutigen Brauhaus- und Friedhofsraum ein Kastell, *Ala nova*, zu errichten und bei Mannswörth eine Art Beobachtungsstation, *Villa Gai*, anzulegen, deutet darauf hin, daß sie hier einen Übergang über die Donau vorfanden, den sie unter Kontrolle nahmen⁸². Das Bild der Schwechatmündung war allerdings damals ein ganz anderes als heute. Der wiederholt schon erwähnte Verkehrsarm, der als „Alte Donau“ in Wien fortlebt, setzte sich, heute noch im Inundationsgebiet zu beiden Seiten der Ostbahnbrücke erkennbar, in dem Arm fort, der als „Alte Naufahrt“ den Großen und Kleinen Biberhaufen trennt, dann wieder ins Inundationsgebiet übergeht und schließlich wieder als „Alte Naufahrt“ die südliche Lobau quert. Die Namen lassen ihn als Verkehrsarm erkennen. Von ihm zweigte ein Arm ab, der gegenüber dem Winterhafen und über diesen selbst an der Ostseite des heutigen Kaiserebersdorf an dem Steilabfall östlich Schwechat (Wagram) entlang ging und dann nördlich der Poigenau ober Schönau mit dem „Naufahrt-Arm“ zusammenkam; der östlich gerichtete Unterlauf des „Kalten Ganges“ und seine Fortsetzung „das Ziegelwasser“ zwischen „Zainet-Au“ und „Poigen-Au“ sind die Überreste dieses Armes. Das war der Schwechater Verkehrsarm, an dem die Römer in „Ala nova“ Wache hielten. Man hatte von hier aus nur diesen verhältnismäßig schmalen Arm, dann den Naufahrtarm und im Norden noch den „Stadtl Enzersdorfer Arm“, den Verkehrsarm, an dem sich die Stadt Groß-Enzersdorf als Mittelpunkt des Freisinger Besitzes entwickelte, zu überschreiten, um in den schon urgeschichtlich dicht besiedelten und offenbar vor den gewöhnlichen Donauhochwässern geschützten Raum der Linie Stadlau—Aspern—Eßling zu gelangen. Die Entstehung der frühmittelalterlichen Burgen in Kaiserebersdorf, dem namengebenden Sitz eines reichbegüterten bedeutenden Geschlechtes, und in Mannswörth stehen offenbar in Verbindung mit diesem Übergang.

Diese Überfuhr scheint durch die Veränderung im Stromprofil und der Schwechatmündung zunächst erschwert und dann ganz aufgelassen worden zu sein. Einmal hat gerade diese Übergangsstelle in der Geschichte eine Rolle gespielt; hier hat Napoleon 1809 die Donau übersetzen lassen zum Aufmarsch seiner Truppen in die Lobau; die Zerschlagung der Pontonbrücke durch steinbeladene Schiffe, die die Österreicher aus dem Raum von Langenzersdorf herabschwimmen ließen, unterbrach den Nachschub und wirkte sich in der Niederlage bei Aspern aus⁸³.

Der nahezu rechte Winkel der Richtung des Hauptstrombettes im Raum von Stadlau hatte starke Umbildungen im Strombild zur Folge; Hauptstrom und Schwechat legten nicht ohne Mitwirkung des Menschen den westlichen Teil des Schwechater Armes trocken und schufen so die „verschleppte Mündung“ der Schwechat, die ja heute von Albern bis zur Poigenau (4 km) parallel der Donau

⁸² Polaschek, a. a. O., S. 40. — Ableidinger, Geschichte von Schwechat, 1929, S. 19 f.

⁸³ Horsetzky, Kriegsgeschichtliche Übersicht über die Feldzüge der letzten 100 Jahre, S. 139. — Christe, Erzherzog Karl von Österreich, III, S. 121.

fließt. Mit der Regulierung der Donau und des Donaukanals waren die Formen der Land- und Wasserverteilung ganz andere geworden⁸⁴.

Mit der Erbauung der Donaubrücke bei Wien 1439 begann die langsame Ausschaltung der benachbarten Überfuhren für den Fernverkehr; die Brücke war auch an Stelle einer ganz örtlichen Überfuhr erwachsen, die sich allerdings nicht an einer von Natur aus günstigen Stelle ergeben hat; es war zunächst nur die Überfuhr, die den Donauarm überquerte, der sich am Wiener Steilhang hinzog und seit 1686 den Namen „Donaukanal“ bekam, den er noch heute führt⁸⁵. Diese Überfuhr hatte den Zweck, die auf der Donauinsel entstandene Siedlung, den Raum des heutigen 2. Gemeindebezirkes, mit der Stadt zu verbinden; diese Verbindung ging vom Werdertor aus; naturgemäß setzte sie sich nach Norden über die anderen Arme fort. Da diese neue Überfuhr von den benachbarten Nußdorfer und Schwechater Urfahren als Konkurrenzunternehmen aufgefaßt und mit allen Mitteln bekämpft wurde und es sich im Laufe der Zeit herausgestellt hatte, daß die nächsten zwei Donauinseln von den Hochwässern immer verschont blieben, schritt man zum Bau einer Brücke⁸⁶. Ursprünglich waren nur drei Brücken: die „Schlagbrücke“ über den Donaukanal, die „Mittelbrücke“ in der Gegend des heutigen Augartens und die „Außenbrücke“, deren Ausgang durch ein Bollwerk geschützt war, das den von den Hussitenkriegen herstammenden Namen Tabor bekam. Die großen Wasserkatastrophen, die sich an der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts häuften, machten die Brücke zeitweise unbrauchbar; die jeweils zerstörten Brücken wurden durch eine Überfuhr ersetzt; auch mußte eine vierte Brücke über den neuen Arm gebaut werden. Der Schulmeister Wolfgang Schmälzl⁸⁷ zählt bei seiner Reise nach Wien 1547 vier Brücken auf: es war noch die „Wolfbrücke“ dazugekommen mit der Wolfsschanze, die sich im Türkenkrieg und Schwedenkrieg sehr bewährte. Dann kam die „Kleine Brücke“, die „Lange Brücke“ und dann erst die „Schlagbrücke“. Auf der „Langen Brücke“ war das „Pruggamt“ mit der Maut. Die Jedleseer waren verpflichtet, die Überfuhr zu besorgen, wenn eine der Brücken beschädigt war. Aber trotz allen wiederholten

⁸⁴ V. Thiel, Geschichte der älteren Donauregulierungsarbeiten bei Wien. Jhrb. f. Landeskunde, 1903 u. 1905/06. Thiel gibt a. a. O., S. 121 ff., einen Überblick über die Laufänderungen des Stromes bei Wien. Im Haus-, Hof- und Staatsarchiv fand ich eine Reihe von Karten, die nach der Zeit des großen Eishochwassers von 1830 stammen, über das wir durch die Arbeit von Sartori (Authentische Beschreibung der unerhörten Überschwemmung der Donau im Jahre 1830) genau unterrichtet sind, und die nachfolgenden Veränderungen aufweisen; u. a. eine „Originalaufnahme der Gränze zwischen dem k. k. Obersthoflandjägermeister Amte und der Gemeinde Asparn 1835“ und „Karte der Gemeinde Stadlauer und Wiener Bürgerspitals Gründe jenseits der großen Donau 1843“. Vergleiche mit der „Niederöstrerr. Donaustromkarte in 9 Abt. u. 68 Sekt. von Mapp-Ing. Ch. de Lorenzo 1816/17“ im Landesarchiv zeigen die großen Änderungen.

⁸⁵ Thiel, a. a. O., 1903, S. 162, und 1905/06, S. 57.

⁸⁶ Smital, Geschichte der Großgemeinde Floridsdorf, 1903, S. 25, 32, 62 u. 123 f.

⁸⁷ Wolfgang Schmälzl, Lobspruch der weitberühmten Stadt Wienn. — Smital, a. a. O., S. 34.

Zerstörungen und Verlegungen blieb die Brücke⁸⁸, an deren Ende auf Klosterneuburger Grund die Siedlung Floridsdorf um 1786 entstand. Damals hatte die Brücke alle Verkehrswege an sich gezogen und so die anderen Übergänge zu lokalen Überfuhren herabgedrückt⁸⁹. In gleicher Weise wirkten sich die Brücken in Mautern und Tulln aus. So blieben nur die Überfuhren im Strudengau, Nibelungengau und in der Wachau in ihrer alten Verkehrsfunktion mit dem neuen Verkehrsmittel des Autobus.

Reichsbildungen in den Donauräumen.

Von Walter Schneefuß.

Flüsse haben eine sammelnde und leitende Kraft. Sie ziehen den Verkehr und die Siedlungen an; sie bieten in einfachen Wirtschaftsverhältnissen den besten Boden an ihren Ufern, meistens auch einen leicht durchquerbaren; sie sind schließlich selbst Träger des Verkehrs und des wirtschaftlichen Warenaustausches. Deshalb haben sie auch eine starke politische Wirkung ausgeübt; sie waren die Leitlinien politischen wie nationalen Wachstums, sie waren Bindeglieder zwischen Staaten und Völkern und sie waren schließlich immer wieder die Klammern, die oft recht verschiedenartige Räume politisch zusammenhielten.

Die älteste beglaubigte Geschichte beginnt mit Flußstaaten, wie es das ägyptische Pharaonenreich oder die wechselnden Staatsbildungen in Mesopotamien waren; aber unter den Großmächten der neuen Zeit hat eine einzige die Kennzeichnung ihrer geographischen Grundlage von einem Fluß erhalten, und zwar in so starkem Ausmaß, daß man sie vielfach nach ihm benannte: die „Donaumonarchie“ Österreich-Ungarn. Heute gehört sie seit fast einem Menschenalter zu den historischen Erscheinungen und tritt damit in die Nachbarschaft anderer geschichtlicher Gebilde, die teilweise im gleichen Raum entstanden und wieder vergangen sind. Denn Österreich-Ungarn war nicht die einzige, sondern nur

⁸⁸ Wegen des Überfuhrrechtes kam es zwischen den Jedleseern und den Überfuhrknechten des Grafen Sinzendorf, des damaligen Besitzers der Nußdorfer Überfuhr, zu Kämpfen. — Smital, a. a. O., S. 44 ff. Infolge der wiederholten Zerstörungen der Brückenteile, deren Joche sich auch verderblich bei Eisschwümmern auswirkten, hatte der Wasserbauamtsdirektor Pacassy 1810 den Plan, die Brücke in den Zug des Nußdorfer Urfahrs zu verlegen (Thiel, a. a. O., 1906, S. 44).

⁸⁹ Der großangelegte Regulierungsplan des Hofbauratsdirektors Josef Schemerl, mit einem Durchstich durch alle Arme der Donau ein neues Bett zu schaffen, der 1869 bis 1874 seine Verwirklichung fand, ging von der Notwendigkeit der Errichtung einer stabilen Brücke aus (Thiel, a. a. O., 1905/06, S. 46). Die Reichsstraßenbauten unter Karl VI. (Güttenberger, Die Begründung des niederösterreichischen Straßenwesens unter Karl VI. — Jhrb. f. Landeskunde, Redlich-Festschrift, 1928, S. 232) knüpften an die uralten Wegrichtungen an und so schloß sich die Prager und Brünner Straße an die bestehende Floridsdorfer Brücke an. Als die Regierung nach Durchführung der Donauregulierung 1874 den Bau einer Brücke im Zuge der Praterstraße plante, beschloß die Donauregulierungskommission die Erbauung der Brücke an der alten Stelle auf eigene Kosten (Thiel, a. a. O., S. 96). Die Reichsbrücke fand keine Fortsetzung in einer Reichsstraße, zog aber das Straßennetz des östlichen Marchfeldes an sich.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1942

Band/Volume: [85](#)

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

Artikel/Article: [Donauübergänge im Gau Niederdonau. 282-304](#)