

Die Regulierung der österreichischen March-Grenzstrecke im Spiegel der wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklung einer Grenzregion



The regulation of the Austrian Morava boundary line in the context of the economic development of a border region

Gerald Benz, Wien

Kurzfassung

Die wasserwirtschaftliche Nutzung der March, welche sich anhand der vorliegenden Quellen bis an den Beginn des 16. Jhdts. zurückverfolgen lässt, umfasste sowohl die mechanischen Triebkräfte zum Betrieb von Mahl- und Gewerbemühlen wie auch die Nutzung als Wasserweg für die Binnenschifffahrt. In letzterer Hinsicht entwickelte sich der Grenzfluss, nicht zuletzt infolge seiner Lage im geopolitischen Kontext und als Nord-Süd-Verbindung zum Donauroaum, zu einer zentralen Achse im europäischen Fernverkehrsnetz. Pläne zur Regulierung der March und Verbindung mit der Oder finden sich bereits im 17. Jhd.; die Mittelwasser- und Hochwasserregulierung wurde allerdings erst Ende des 19. Jhdts. in Angriff genommen und in der zweiten Hälfte des 20. Jhdts. vollendet. Die angestrebte Verbindung von Donau und Oder konnte indes aufgrund der wechselhaften Zeitverhältnisse nicht vollendet werden. Gewässerökologische Fragestellungen gewannen erst ab den 1990er Jahren maßgeblichen Einfluss auf das Verwaltungshandeln und bestimmen seit der Verabschiedung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) im Jahr 2000 die wasserwirtschaftlichen Zielsetzungen der Anrainerstaaten Österreich, Tschechien und der Slowakei. Aus all diesen Entwicklungen wird sichtbar, dass wasserwirtschaftliche Zielsetzungen nicht aus sich selbst heraus in einem fachlich – ingenieurwissenschaftlichen Kontext entstehen, sondern zu einem wesentlichen Teil durch von außen einwirkende Faktoren bestimmt werden, wobei der Eigenschaft eines Gewässers, eine politisch-administrative Grenze zu bilden, keine geringe Bedeutung zukommt.

Schlüsselwörter: Wasserwirtschaftliche Nutzung, Flussregulierung, March, Staatsgrenze

Abstract

Morava river, which constitutes in parts of its course the boundary between Austria, Slovakia and the Czech Republic has a long tradition as a source for economic development of the region, providing hydropower to numerous small plants and being an important waterway connecting the Danube region with economic centers in what is now Poland and the Baltic region. Hydropower usage dates back to the beginning of the 16th century, while its role as an important transportation axis became much more evident after the Thirty Years War, when the powers of France and the then so called Holy Roman Empire (meaning the provinces of Germany, Austria and Bohemia) rivalled for economic predominance in Europe. Therefore plans for the regulation of Morava river and establishing a channel-connection to Odra river date back to the end of the 17th century but correction of the border section of Morava river wasn't completed until the mid-1960s and the connection with Odra river never came to be. Meanwhile a shift in water management objectives gave way to the implementation of the Water Framework Directive (Directive 2000/60/EC) which emphasizes a sustainable way of water usage with reference to ecological demands. From all these developments, it becomes apparent that water management objectives constitute themselves not solely in the framework of academic standards of an inherent engineering science but arise in the context of external driving forces, the water body constituting an administrative or state boundary being of no small importance.

Keywords: River regulation, Morava, state boundary

1. Vorbemerkung

Grenzen sind ein eigentümlich' Ding! Von Menschen meist entlang topographischer Landmarken zur Abgrenzung von Besitzansprüchen oder Einflussphären gesetzt, üben sie doch zuweilen eine verbindende Funktion über die von ihnen geschiedenen Gebiete aus. Eine Eigenschaft, die vor allem dann merkbar wird, wenn der topographischen Entität, welche Träger der Grenzeigenschaft ist, ein Nutzungsaspekt für beide Anrainer zukommt, wie dies exemplarisch bei Grenzgewässern der Fall ist. Diese Doppelnatur in ihrer historischen Dimension am Beispiel der Regulierung der österreichischen March-Grenzstrecke in kurzgefasster Form darzustellen ist Gegenstand des vorliegenden Aufsatzes.

2. Quellenlage

Im Studium der Quellen erschließt sich die Regulierung der March-Grenzstrecke als ein Vorhaben bedeutender historischer Dimension, welches konzeptiv bis ans Ende des 17. Jhdts. zurückreicht und mit den vorherrschenden wirtschaftspolitischen Vorstellungen der dem Dreißigjährigen Krieg folgenden Jahrzehnte eng verbunden ist. Bezüge finden sich in den Hauptwerken zeitgenössischer politischer Schriftsteller wie Johann Joachim Becher ([1], S 762) oder Philipp Wilhelm von Hörnigk ([7], S 280) umrahmt von einer Vielzahl merkantilistischer Einzelschriften, die heute als aktenmäßiger Niederschlag der Geschäftstätigkeit der alten Wirtschaftsverwaltung der Hofkammer im Österreichischen Staatsarchiv aufbewahrt werden. Weitere Archivquellen verweisen auf Schiffahrtsgesellschaften im 18. Jhd. bzw. die im letzten Viertel des 18. Jhdts. einsetzenden Bemühungen um einen aktiven Hochwasserschutz, welche das gesamte 19. Jhd. prägen, bevor Ende des 19. Jhdts. die zur Verfügung stehenden ökonomischen Ressourcen und technologischen Möglichkeiten den Weg zu einer systematischen Regulierung eröffnen. Diese letzte Phase wasserwirtschaftlicher Aktivitäten an der March ist bereits großteils durch Akten des March-Thaya-Archivs der ehemaligen Marchbauleitung des Bundesstrombauamts belegt, die sich heute in Verwahrung der via donau Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH in Agern befinden.

3. Geopolitische Rahmenbedingungen

Wie bereits angedeutet, knüpft eine Regulierungsgeschichte der March an die Situation des Grenzflusses zwischen – politisch, verfassungsmäßig

und ökonomisch – verschiedenen staatlichen Entitäten an – ein Umstand, der bereits Jahrhunderte vor den geopolitischen Umwälzungen infolge der beiden Weltkriege des 20. Jhdts. und der daraus hervorgegangenen politischen Ordnung Mittel- und Osteuropas gegeben war. So bildete der Marchfluss zunächst bis 1806 die Grenze des habsburgischen Herrschaftsbereichs im Rahmen des Heiligen Römischen Reichs deutscher Nation und darauf folgend bis 1918 die Reichsgrenze des Kaisertums Österreich bzw. der im Reichsrat vertretenen Länder gegen das Königreich Ungarn. Aus diesem Grunde ist die Regulierung der March-Grenzstrecke auch immer im Konnex der politischen Verfasstheit der Anrainerstaaten zu betrachten, welche diesem Unternehmen durch die Jahrhunderte – den Zeiten gemäß – Ziel und Richtung gegeben hat.

4. Angestammte wasserwirtschaftliche Nutzungen

Wenngleich Pläne zur Einrichtung der March für die Binnenschifffahrt erst seit dem 17. Jhd. quellenmäßig belegt sind, wäre es verfehlt, wasserwirtschaftliche Nutzungen an der March und ihren Zubringern im Zeitraum davor auszuschließen oder zu marginalisieren. Vielmehr bestand an der March und ihren Zubringern bereits Jahrhunderte davor mit der Nutzung der Triebkräfte des Wassers für **Mahl-, Gewerbemühlen oder Brettsägen** eine etablierte und mit der Einrichtung der Grundherrschaft als der in Mähren und Niederösterreich bis ins 19. Jhd. vorherrschenden Organisationsform landwirtschaftlicher Bewirtschaftung fest verbundene wasserwirtschaftliche Infrastruktur ([2], S 10ff).

Auch wurde die March seit jeher für den **Wassertransport** genutzt und bildete mit der Floßfahrt von Tovačov (Tobitschau) und als Schifffahrtsweg von Hodonín (Göding) flussabwärts ([10], S 25f) eine maßgebliche Nord-Süd-Achse des mährischen Verkehrsnetzes sowie die Anbindung der böhmischen Länder an das Donauebiet.

In diesem Sinne kann die „**Kraftwasserstraße**“ – im zeitgebundenen Verständnis eines modernen Begriffs – durchaus als die historisch angestammte wasserwirtschaftliche Nutzung des Marchflusses bezeichnet werden.

In die Zeit vor 1600 fällt auch die **Herausbildung der österreichischen Länder zum modernen Territorialstaat**, in dem erstmals Staatsgrenzen gegenüber den abgegrenzten Territorien von Lokalgewalten in den Vordergrund rücken: Eine

Entwicklung, die unter Friedrich III. und Maximilian I. ihren Ausgang nimmt und in den ersten Dezennien des 16. Jhdts. (dem Beginn des in den Quellen des Hofkammerarchivs [16] aktenmäßig belegten Zeitraums) im Wesentlichen abgeschlossen erscheint.

Die von Ferdinand I. beim Antritt der Herrschaft in Österreich niedergeschlagenen Widerstände von Adeligen und Wiener Bürgern (Wiener Neustädter Blutgericht 1522) betrafen keine territorialen Ansprüche, sondern richteten sich gegen die von Maximilian I. in den österreichischen Ländern eingeführte Verwaltungsstrukturen („Altes Regiment“), wurden allerdings unter dem Vorwurf der widerrechtlichen Aneignung der Herrschaftsgewalt und damit Beschränkung der Souveränität des Landesfürsten blutig unterdrückt.

Mit der Schlacht von Mohács und dem Tod Ludwigs II. im Jahre 1526 rückten die Habsburger gemäß den Erbverträgen von 1515 zu Königen von Ungarn auf, ein Anspruch, den sie gegenüber den Osmanen allerdings lediglich in Westungarn für annähernd 175 Jahre durchsetzen konnten.

Bis 1918 bildete in der Folge die March die Binnengrenze¹⁾ des durch die Personalunion des römisch-deutschen / österreichischen Kaisers und ungarischen Königs verbundenen, durch Verfassung, Verwaltung und Rechtspraxis aber deutlich unterschiedenen Staatsverbandes – ein Umstand, der sich allerdings in den Wirtschaftsausweisen der Grundherrschaften kaum niederschlägt. Die zeitgenössischen Quellen des Hofkammerarchivs vermitteln demgegenüber einen Blick auf die altüberkommenen Strukturen des mittelalterlichen Personenverbandsstaates, welche zumindest auf dem flachen Lande – von den geopolitischen Wechselfällen der Zeiten unberührt erscheinen.

Demotsprechend lassen sich darin Grenzangelegenheiten thematisch lediglich vor dem Hintergrund der gemeinsamen wirtschaftlichen Nutzung des Marchflusses fassen. Dies zeigen exemplarisch etwa die Akten zum Vergleich zwischen dem Herrn von Schönkirchen und dem

1) Ende des 19. Jhdts bildete der Grenzflussabschnitt Devín (Theben) - Gemeindegrenze Rabensburg-Lanzhot (Landshtut) die ungarische Grenze gegen Österreich unter der Enns, der Abschnitt stromaufwärts bis zur Einmündung der Morawka bei Rohatec (Rohatetz) die ungarische Grenze gegen die Markgrafschaft Mähren.



Abb. 1: Schiffbare Flüsse um 1500 (nach: Historischer Weltatlas. Begründet von F. W. Putzger; 97. Aufl. Berlin 1974., verändert)

Grafen Salm als Inhaber der Herrschaft Marchegg betreffend die Errichtung eines Mühlgrabens und Wehrs auf Gründen des Ersteren bei Zwerndorf²⁾ oder die Beschwerde des Fürsten Maximilian von Liechtenstein [14] gegen die Sperrung des Schifffahrtsweges und Schädigung seines Fischereirechts durch Unterbindung des Fischaufstiegs durch eben dieses nunmehr im Besitz des Freiherrn von Pálffy befindliche Wehr³⁾.

5. Regulierungspläne des 17. und 18. Jhdts.

Die Entwicklung des Territorialstaatsprinzips, die Konzentration der (territorialen) Macht beim Landesfürsten und die Entmachtung der Lokalgewalten und Einziehung des lokalen Adels zu einem politisch unwirksamen Hofadel hatte indes die Folge, dass die ursprünglich den regionalen Machthabern lehensrechtlich übertragenen Aufgaben (Kriegsdienst und örtliche Verwaltung) von besoldeten Amtsträgern (Söldnern und Beamten) übernommen werden musste. Folgerichtig fällt die Gründung der wirtschaftlichen und politischen Zentralstellen der österreichischen Länder (Hofkanzlei (1526), Hofkammer (1527), und Hofkriegs-

2) 16. M 7/A/1.-12.06.1540, M 7/A/1.-7.07.1545

3) 14. Wien H 519.-19.07.1639

rat (1556) samt zugehöriger Provinzialverwaltung) in die Endphase dieses staatlichen Umbildungsprozesses.

Die für die Besoldung von Heer und Administration erforderlichen Geldmittel stellten allerdings den bislang auf die Finanzierung einer herrschaftlichen Lebensweise und Hofhaltung beschränkten landesfürstlichen Haushalt vor drastisch erhöhte finanzielle Anforderungen.

Dies führte über die Zeiten zur Herausbildung einer der Idee des Zentralstaats verhafteten Wirtschaftsdoktrin, die vor allem in den auf den Dreißigjährigen Krieg folgenden Jahrzehnten zur vollen Entwicklung gelangte. Dies ist umso bemerkenswerter als es sich hierbei um einen gesamteuropäischen Vorgang handelt, an dem die bedeutendsten Flächenstaaten der Zeit – England, Brandenburg, die Länder des österreichischen Herrschaftsbereichs und die Vereinigten Niederlande unter der Führung Frankreichs Anteil hatten.

Diese als „**Merkantilismus**“ bezeichnete Wirtschaftsdoktrin hatte sich auf der Grundlage einer wohlentwickelten Handelsbilanztheorie die Entwicklung des Primärsektors (vorzüglich Landwirtschaft und Bergbau), Gewerbe und Handel sowie



Abb. 2: Schifffahrtsprojekte 17./18. Jhdts. (nach: Historischer Weltatlas. Begründet von F. W. Putzger; 97. Aufl. Berlin 1974., verändert, ergänzt)

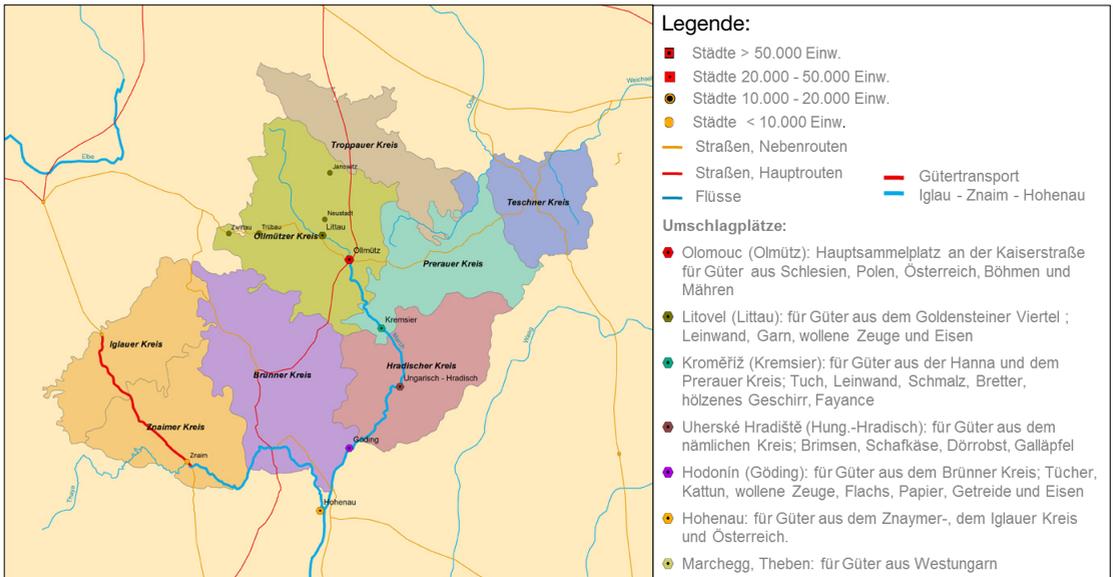


Abb. 3: J.A. Hanke von Hankenstein: „Versuch über die Schiffbarmachung des Flußes March ...“. Visualisierung von Verkehrsnetz und Güterumschlagplätzen nach dem Originalwerk.

des Verkehrswesens unter der Prämisse der Steigerung der Produktion aller Wirtschaftssektoren bei gleichzeitiger Erweiterung der Absatzmärkte im In- und Ausland zum Ziel gesetzt, um auf diese Weise die Geldzirkulation zu beschleunigen, ausländisches Geld ins Land zu ziehen, Geldabflüsse hintanzuhalten und damit das Einkommen aller Teile der Gesellschaft zu steigern ([2], S 23ff).

Führend in der Entwicklung und praktischen Umsetzung dieser Wirtschafts doktrin war – wie erwähnt – das Frankreich Ludwigs XIV., welches dadurch allerdings in Zusammenhang mit dem zu gleicher Zeit militärisch vorangetriebenen Streben um die Vorherrschaft unter den europäischen Mächten in zunehmenden Gegensatz zum habsburgisch geführten Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation geriet.

Demgemäß formierte sich in den Reichsprovinzen – im Wesentlichen gesteuert von Initiativen des römisch-deutschen Kaisers Leopold I. und seiner wirtschaftspolitischen Berater – eine spezifische Spielart dieser wirtschaftlichen Denkweise, welche als „Reichsmerkantilismus“ in die Literatur einging und im Wesentlichen gegen die Politik Frankreichs gerichtet war, gleichzeitig aber auch versuchte, die Reichsprovinzen gegen die Expansionsbestrebungen des Osmanischen Reichs im Osten zu einen.

In Zusammenhang mit der Zielsetzung dieses Aufsatzes ist darauf hinzuweisen, dass ein wesentliches Element merkantilistischer Wirtschaftspolitik die **Beförderung des Gütertransports** zur Erweiterung der inländischen und transnationalen Absatzmärkte war. Und hier betritt die **March** durch Bestrebungen der **Errichtung einer schiffbaren Verbindung mit der Oder** zum Zwecke der Verbindung von Donau- und Ostseehandel die politische Weltbühne dieser Zeit.

Der Vorschlag findet sich erstmals bei **Johann J. Becher** in seinem merkantilistischen Hauptwerk „**Politischer Discurs...**“, von 1672 und wurde von **Philipp Wilhelm von Hörnigk**, dem merkantilistischen Hauptautor österreichischer Prägung in seinem Traktat „**Österreich über alles, wenn es nur will...**“ 1684 übernommen.

Abseits der literarischen Behandlung im merkantilistischen Schrifttum findet das Thema auch einen bedeutenden schriftlichen Niederschlag in den Akten des Hofkammerarchivs [16], vornehmlich in einem die Zeitspanne von 1692-1718 behandelnden Konvolut von Vorschlägen eines französischstämmigen Merkantilisten namens **Lothar Vogemont**, welcher eine Reihe von Plänen zur **Einrichtung einer erbländischen** und schließlich sogar **europaweit ausgerichteten Güterschiffahrt** entwirft ([2], S 39ff).

Aus seiner Feder stammt auch der älteste konkrete Plan (1702) zur Regulierung der March in der Strecke von Devín (Theben) bis Lanžhot (Lands hut), welche er aus seiner Bereisung der Flussgebiete Mährens und Böhmens in den Jahren 1696 bis 1698 aus eigener Anschauung kannte. Die darin beschriebenen flussbaulichen Maßnahmen berühren mit der Ausführung von Durchstichen zwar sehr wohl Fragen der Grenzfürung, beschränken sich aber im Übrigen auf Maßnahmen der Abflusskonzentration in Überbreiten, Abdämmung von Nebenarmen und Schaffung einer gesicherten Naufahrt durch die Beseitigung von ins Flussbett gestürzten Bäumen bzw. die Abgrabung von Sandbänken und Inseln ([11], S 195): Maßnahmen, die nicht geeignet waren, den Lauf des Gewässers dauerhaft zu verändern, wie überhaupt der Gerinneverlauf eines Flusses von der Größe der March (und damit auch der Verlauf der Staatsgrenze) zu dieser Zeit ohne oder nur mit beschränkten Einwirkungsmöglichkeiten der Anwohner dem Walten der Natur anheimgegeben werden musste.

Die Idee der Einrichtung einer grenzüberschreitenden Handelsschiffahrt entlang des Marchflusses blieb über das gesamte 18. Jhd. lebendig und fand in dem 1782 erstmals erschienenen Traktat des Olmützer Bibliothekars **Johann Alois Hanke von Hankenstein** „**Versuch über die Schiffbarmachung des Flußes March...**“ nochmals vielbeachteten Niederschlag, indem dieses Werk in drei Auflagen bis 1796 gedruckt wurde ([2], S 47f). Hanke steht allerdings bereits in einer Zeit, in der die klassische Nationalökonomie die merkantilistische Programmatik weitgehend verdrängt und der Idee des Freihandels Bahn gebrochen hatte. Dementsprechend fehlen in Hankes Schrift die klassischen reichsmerkantilistischen Topoi wie Unterbindung des Warenimports durch eine rigide Zollpolitik oder des gegen die Feinde des Reichs gerichteten Wirtschaftskriege völlig. Vielmehr fokussiert Hanke auf die wirtschaftliche Wohlfahrt Mährens, welche vor allem durch einen von den Unwägbarkeiten des landgebundenen Transports auf großteils für den Fernverkehr untauglichen Straßen unberührten Absatz der Landesprodukte erreicht werden sollte ([6], S 38ff).

Folglich steht bei ihm der wassergebundene Gütertransport im Dienste eines die ganze Provinz umfassenden wirtschaftlichen Gesamtkonzepts, das die verhandelbaren regionalen Produkte nach Art und Menge, die Nachfrage im In- und Ausland sowie die verfügbaren Verkehrswege beinhaltet.

Daher beantragt er nebst der Schiffbarmachung der March bis Olomouc (Olmütz) und weiter über die Bečva (Beczwa) zur Oder auch die Herstellung eines Schifffahrtsweges auf der Thaya bis Znojmo (Znaim) und bezieht auch die für den Güterverkehr verfügbaren teils als sogenannte „Kaiserstraßen“ zu Chausseen ausgebauten Straßenverbindungen in dieses Verkehrsnetz samt Umschlagplätzen in den größeren Städten entlang dieser Routen in sein Konzept ein. Modern mutet auch an, dass er für die Finanzierung der Ausbaupläne die Bildung einer aktienbasierten Handelsgesellschaft vorschlägt, deren Mitglieder er unter den interessierten Anrainern zu finden hofft ([6], S 52).

Diese Entwicklung wird vor dem Hintergrund der **Wirtschaftsentwicklung in Mähren** verständlich, wo im Verlauf des 18. Jhdts. eine dynamische Entwicklung des Gewerbes von Einzelbetrieben und Verlagsarbeitern hin zu arbeitsteilig organisierten Manufakturen und Industriebetrieben stattfindet, welche die Landesökonomie von der agrarisch ausgerichteten Grundstoffproduktion in Richtung des güterproduzierenden Gewerbes grundlegend verändert. Ausweis dessen sind die Monographie von **Christian D'Elvert** „**Die Culturfortschritte Mährens...**“ von 1854 [3], welcher die Wirtschaftsentwicklung Mährens in der zweiten Hälfte des 18. Jhdts. rekapituliert, sowie der 1796 zeitgleich mit der letzten Auflage von Hankes Traktat erschienene „**Natur- und Kunst-Productenatlas der österreichisch-deutschen Staaten**“ des **Heinrich Wilhelm Blum von Kempen**, der an 551 Standorten in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich Betriebe aus 243 Branchen, darunter Textilerzeugung, Glashütten, Eisenverarbeitung und chemische Industrie, verzeichnet. Diese dynamische Entwicklung ist nach D'Elvert in Mähren zumindest in Teilen auf den in die gleiche Zeit fallenden Niedergang der Grundherrschaft zurückzuführen, in Folge dessen begüterte Grundherren auf der Suche nach neuen ertragreicheren Einkommensquellen Manufakturen begründeten und damit in den Stand von Industriekapitalisten wechselten ([2], S 16f).

In das 18. Jhd. fällt auch die Gründung der beiden quellenmäßig belegten privilegierten **Schiffahrtsgesellschaften auf dem Marchfluss**: die von 1720 bis etwa 1724 bestandene, dem Salztransport aus den ärarischen Salinen nach Schlesien gewidmete Gesellschaft des Nikolsburger Juden **Salomon Beer** sowie die durch ein 1785 auf 20 Jahre erteiltes Privileg Josephs II. begründete „**K.k. privilegierte Schifffahrtsgesellschaft am Mar-**

chflube“ des Johann Rochus Reichsfreiherr von Dorfleuthner, deren Unternehmensgegenstand u. a. die Versorgung der Reichs-, Haupt-, und Residenzstadt Wien mit Bauholz war ([6], S 83).

Beide Unternehmer hatten sich erboten, gegen Erteilung des begehrten Privilegiums die March auf der Konzessionsstrecke durch flussbauliche Maßnahmen sowie die Errichtung von Schiffahrtsschleusen an den Mühlwehren schiffbar zu machen ([2], S 48f). Während jedoch dem Salomon Beer wegen Nichteinhaltung der Bedingungen das Privilegium vorzeitig entzogen wurde, konnte sich die Schiffahrtsgesellschaft des Freiherrn von Dorfleuthner trotz mancher Anstände⁴⁾ über den vereinbarten Zeitraum halten, und es lässt sich zudem den Akten der vereinigten böhmisch-österreichischen Hofkanzlei entnehmen, dass dieser mit seinem Unternehmen ein ansehnliches Vermögen erworben hatte⁵⁾.

Die auf das Mindestmaß beschränkten Erhaltungsarbeiten in der Flussstecke sowie die bereits in den 1790er Jahren evidenten Mängel an der von ihm bei Hodonín (Göding) errichteten Schiffahrtsschleuse bewirkten indes, dass sich die staatliche Administration in der Erwartung, durch dieses Privileg einen dauerhaft zur Schiffahrt eingerichteten Fluss zu erlangen, getäuscht sehen musste.

Zudem langten bereits 1771 bei der vereinigten böhmisch-österreichischen Hofkanzlei Berichte des Hradischen Kreishauptmannes ein, wonach wiederholte katastrophale Überschwemmungen im Marchtal nicht nur verheerende Schäden an Ernte und Wiesmahd verursacht, sondern auch zur nachhaltigen Unterbrechung der Verkehrswege geführt hätten ([2], S 53).

Beides, der mangelhafte Erfolg bei der Schiffbarmachung der March mit den Mitteln des Privilegiums als auch der Aspekt landeskultureller Schäden durch Hochwässer, bestimmte die Staatsverwaltung, hinfort die Agenden der **Marchregulierung zu den berufenen administrativen Stellen einzuziehen** und als öffentliche Sache zu behandeln.

Auf Anordnung der vereinigten böhmisch-österreichischen Hofkanzlei wurden folglich in den Jahren 1792/93 bzw. 1793 bis 1796 von der **mährisch-schlesischen Provinzialbaudirektion Operate** für die Regulierung der Thaya bis Znojmo (Znaim) sowie der March im innermährischen Ab-

schnitt und der niederösterreichisch-ungarischen Grenzstrecke erstellt. Diesen folgte ein Projekt des Hofrats (im techn. Departement der Hofkanzlei) **Carl F. Wiebeking** (1805), welches seinerseits im Jahre 1809 einer Revision durch den nachmaligen Direktor des Hofbaurats **Joseph Schemmel** unterzogen wurde.

Eine **Schlussfassung über die Anträge der Projektanten scheiterte**, trotz langwieriger zwischen Hofbaurat und den Länderstellen bis 1824 geführter Verhandlungen an **Fragen der Finanzierung**, an denen die Finanzkrise, die schließlich in den Staatsbankrott von 1811 mündete, nicht unwesentlichen Anteil hatte. Bemerkenswert erscheinen in diesem Zusammenhang die Ausführungen des Gouverneurs von Mähren und Schlesien, Anton Friedrich Graf Mittrowsky von Mittrowitz, in einer abschließend im Jahre 1825 an die vereinigte böhmisch-österreichische Hofkanzlei gerichteten Relation, in der er die Auffassung vertritt, dass das Unternehmen der Marchregulierung „... *so die Zeiten nicht um vieles besser würden...*“ aus öffentlichen Mitteln schlichtweg unfinanzierbar wäre und der Privatspekulation risikofreudiger Unternehmer überlassen werden müsste⁶⁾ – eine Einschätzung, welche ein Licht auf die Lage der öffentlichen Finanzen der Provinzen zehn Jahre nach Ende der napoleonischen Kriege wirft.

Bemerkt sei zudem, dass – wiewohl die im 18. und zu Beginn des 19. Jhdts. vorgelegten Projekte in Verfolg des traditionellen flussbaulichen Instrumentariums mit Durchstichen durchwegs geeignet waren, in den Grenzverlauf einzugreifen⁷⁾ – **Grenzfragen in der administrativen Behandlung** in den vorliegenden Quellen **nicht aufscheinen**. Dies erscheint umso bemerkenswerter als in den Akten der vereinigten böhmisch-österreichischen Hofkanzlei ein diesbezüglicher Austausch mit der kgl. ungarischen Hofkanzlei sicherlich ihren schriftlichen Niederschlag gefunden hätte. Vielmehr scheiterten Regulierungsmaßnahmen mehrheitlich am Einspruch der anrainenden Grundeigentümer gegen die von ihnen zu diesem Unternehmen zu leistenden finanziellen Beiträge bzw. an fehlenden Mitteln des Ärars.

6) 17. V.G.10: 1879, 18.950 / 1827.-31.01.1825

7) Diese Durchstiche sind in der österreichisch-ungarischen Grenzstrecke im Operat der mährisch-schlesischen Provinzialbaudirektion von 1793/96 auch planlich dokumentiert.

4) 17. V.G.10: 1878, 106 ex ian 1807.-19.01.1792, 17. V.G.10: 1878, 106 ex ian 1807.-14.09.1805

5) 17. V.G.10: 1878, 106 ex ian 1807.-4.12.1806.

6. Regulierungspläne des 19. und 20. Jhdts.

Wie bereits bemerkt, hatte die Regulierung der March mit der Einziehung zur Administration in den Zentralstellen Hofbaurat, Hofkanzlei sowie der Provinzialverwaltung einen Ort lebhafter und oft auch langwieriger Diskussion gefunden.

Inzwischen bekam die Flussschifffahrt in den ersten Jahrzehnten des 19. Jhdts. mit dem aufkommenden **Eisenbahnwesen** eine letztlich übermächtige Konkurrenz, indem durch die freie Trassenwahl Verkehrswege nach Maßgabe der Erfordernisse der Wirtschaft individuell gestaltet werden konnten und zudem das neue Verkehrsmittel die Möglichkeiten der Flussschifffahrt sowohl hinsichtlich des Transportvermögens als auch der Transportgeschwindigkeit bei weitem übertraf ([2], S 62f).

Gleichsam zur Bestätigung der von den Proponenten der Flussschifffahrt im 18. Jhd. vorgebrachten verkehrsstrategischen Überlegungen entstand von 1837 bis 1857 entlang des von Wien nach Norden und Osten verlaufenden Hauptverkehrswegs die erste dampfgetriebene Eisenbahn in den österreichischen Ländern.

Die auf Initiative von **Franz Xaver Riepl**, Professor am k.k. polytechnischen Institut, und **Salomon Rothschild** als Investor vermittelt einer 1836 von Kaiser Ferdinand I erteilten Konzession gegründete „**K.K. privilegierten Kaiser Ferdinands Nordbahn**“ nahm ihren Ausgang in Floridsdorf und führte über Wagram und Gänserndorf bis an die March bei Angern, von dort dem Marchtal folgend bis Hodonín (Göding) und Přerov (Prerau), von wo die Hauptlinie entlang von Bezwa und der oberen Oder bis in das eigentliche Zielgebiet, das Mährisch-Ostrauer Kohlerevier, und weiter über Oświęcim (Auschwitz) nach Kraków (Krakau) geführt wurde. Dabei berührte die Bahnlinie mit Hohenau, Břeclav (Lundenburg), Hodonín (Göding), Napajedla (Napagedl) und Kroměříž (Kremsier) Orte, die bereits fünfzig Jahre vorher als Umschlagplätze des regionalen Güterverkehrs Teil des Schifffahrtsprojekts Hankes waren.

Obwohl der mit der Errichtung der Bahnlinie verbundene Unternehmenszweck vorrangig der Transport von Steinkohle zur Versorgung der in einer dynamischen Wachstumsphase befindlichen österreichischen Industrie war, zog die Bahn alsbald auch den Großteil des übrigen Güterverkehrs der Region an sich, sodass die Schifffahrt auf dem Marchfluss ab der Mitte des 19. Jhdts. drastisch zurückging.

Die Überlegenheit des Eisenbahntransportes auf der Nordbahn wird im Vergleich der Zahlen deutlich: Bereits die zu Beginn von der Maschinenfabrik R. Stephenson & Co. gelieferten mit einer Zugkraft von 8 – 10 PS ausgestatteten Zugmaschinen waren in der Lage, Lasten von 1.500 bis 3.000 Zentnern⁸⁾ mit Geschwindigkeiten von 25 bis 40 km/h fortzubewegen ([9], S 14). Demgegenüber gibt **Gerstner** 1813 die Transportkapazität von englischen Kanalschiffen bei mittlerer Beladung mit 390 bis 890 Zentner bei einer Geschwindigkeit von 3,2 bis 4,8 km/h an [4]. Vor diesem Hintergrund ist die Bemerkung des Verfassers des österreichischen Regulierungsprojekts von 1894 **Alfred Weber Ritter von Ebenhof** zu sehen, dass zu Beginn des Jahrhunderts noch 1.000 bis 1.200 Schiffe jährlich die Strecke Theben – Hohenau befuhren, nunmehr (1894) jedoch die Schifffahrt auf der March kaum mehr nennenswert erscheint ([10], S 25).

Dies hatte zur Folge, dass der kalkulatorische Nutzen einer Regulierung des Marchflusses weiter sank, da die Projektanten des 19. Jhdts. nur mehr den Meliorationswert der dem Hochwasser entzogenen landwirtschaftlichen Flächen gegen den Aufwand der Gewässerregelung bilanzieren konnten. In diesem Zusammenhang steht möglicherweise auch der paradigmatische Streit über die Vor- und Nachteile des aktiven, mittels Hochwasserschutzdämmen ausgeführten Hochwasserschutzes gegen die von **Heinrich Hohbom** [5] oder **Johann v. Podhagsky** [8] vertretenen Maßnahmen des Einzugsgebietsmanagements, in dem letztlich in den Verhandlungen der Länderstellen und gesamtstaatlich berufenen Institutionen der aktive Hochwasserschutz den Sieg davontrug [22] [23].

Inzwischen hatten weitere katastrophale Überschwemmungen entlang der oberen March in den 70er und 80er-Jahren des 19. Jhdts. 1889 einen Beschluss des mährischen Landtags herbeigeführt, der ein eigenständiges **Regulierungsprojekt für den innermährischen Marchabschnitt** forderte. Dieses Projekt lag 1892 vor und hatte zur Folge, dass nun auch die kgl. ungarische sowie k.k. österreichische Regierung ihrerseits Projekte für die **Regulierung der March im österreichisch-ungarischen Grenzabschnitt** beauftragte.

Der Erlass des kgl. ungarischen Ackerbaumministeriums vom 17. Mai 1890, Zl. 16.570, lautete „...ein Project für die Regulierung der March in der

8) Der Zentner zu 50 Pfund entspricht 56 kg

Grenzstrecke gegen Mähren und Niederösterreich mit hauptsächlichlicher Bedachtnahme auf das linke, das ungarische Ufer auszuarbeiten“.

Mit Erlass vom 24.05.1893, Zl. 12.214, des k.k. Ministerium des Inneren erging seinerseits der Auftrag „... ein analoges Project für die Reichs-grenzstrecke des Marchflusses von der Morawkamündung bis Theben und hauptsächlichlicher Berücksichtigung des rechten, das ist österreichischen Ufers und der daselbst einmündenden Seitengewässer auszuarbeiten ...“

Diese Projekte lagen 1893 und 1894 vor, differierten aber bereits hinsichtlich grundlegender Entwurfparameter wie Trassenführung und Bemessungshochwasser. ([10], S 50ff und Planbeilagen).

Zur Harmonisierung der beiden Entwürfe wurde eine unter der Führung des kgl. ungarischen Ackerbauministeriums und des k.k. Ministerium des Inneren stehende **Ministerialkommission** einberufen, in der auf Grundlage durchgeführter Ortsaugenscheinverhandlungen und Fachberatungen der technischen Experten die Grundzüge eines gemeinsamen Regulierungsprojekts in technischer und finanzieller Hinsicht ermittelt werden sollten [22]. Im Schlussprotokoll vom 15.06.1894, das die Ergebnisse der Verhandlungen zusammenführt, finden sich unter anderem **erstmalig auch Bestimmungen zum künftigen Verlauf der Staatsgrenze nach erfolgter Regulierung:**

„Die Mittellinie des künftig regulierten Flußbettes, und zwar die Mittellinie des Mittelwasserbettes, hätte ausnahmslos die Grenzlinie rücksichtlich der nassen Grenze zu bilden.

Soweit möglich, wäre bei der Verfassung der Detailprojecte dafür vorzusorgen, daß der Gebietsumfang der beiden Staaten im gegenwärtigen Ausmaße erhalten bleibe. Die Auseinandersetzung hinsichtlich des Austausches der durch die Veränderung der Grenze ins Gebiete des anderen Staates übergehenden Grundstücke soll vor allem durch die betreffenden Grundbesitzer im gütlichen Wege angestrebt und durchgeführt werden.

Wo dies nicht zustande kommt, hätte jeder der beiden Staaten die betreffenden Grundstücke in seinem jetzt bestehenden Gebiet zu erwerben, was eventuell durch zu schaffende Expropriations-Gesetze in beiden Staaten, welche das Verfahren hinsichtlich der Schätzung möglichst abkürzen und vereinfachen, durchzuführen wäre.

Innerhalb der Inundationsdämme wird die Duldung der Führung der Hochwässer über die

Grundstücke sicherzustellen, bzw. die Entschädigung der etwaigen Grundentwertung vor der Regulierung, selbstverständlich im Wege der bestehenden Gesetze, durchzuführen sein.

Die Erwerbung der auszutauschenden Grundstücke wird dann bereits mit dieser Belastung der betreffenden Grundstücke erfolgen.

Das verlassene Flußbett, welches durch die Regulierung gewonnen wird, hätte auf beiden Seiten dem betreffenden Staate zuzufallen, in welchem es nach der durchgeführten Regulierung und nach dem Lauf der neuen Grenze zu liegen kommt.“

Obwohl in diesen Verhandlungen in den wesentlichen technisch-administrativen Fragen eines gemeinsamen Regulierungsprojekts Einigkeit erzielt und dieser Konsensentwurf mit dem Projekt für die innermährische Marchstrecke abgestimmt werden konnte [23], dauerten die Detailplanungen zu einem gemeinsamen Projekt für die Regulierung der österreichisch-ungarischen Grenzstrecke noch vier weitere Jahre, bis schließlich 1898 das **„Generelle Project für die Regulierung des Marchflusses in der Grenzstrecke von Rohatetz (Morawka-Einmündung) bis zum Einflusse in die Donau bei Theben“** vorgelegt wurde.

Dieses Projekt wurde zur Grundlage einer Reihe von **Bauherstellungen**, darunter die Regulierung des Mündungslaufs bis March-km 3,6 (1911-1913), der Durchstich bei March-km 12,0 (1914-1916) sowie der Hochwasserschutzdamm in der Strecke Ostbahnbrücke bis Marchegg-Ungartor (1915-1918). Letztere konnten unter Kriegsbedingungen infolge des allenthalben herrschenden Mangels an Arbeitskräften, Grund- und Betriebsstoffen der Bauindustrie und der sich allgemein verschlechternden Finanzlage allerdings erst in den Jahren nach 1919, der Durchstich II sogar erst 1943 vollendet werden.

Der **Zerfall der österreich-ungarischen Monarchie** in der ehemaligen cisleithanischen Reichshälfte in die Staaten (Deutsch-) Österreich und die Tschechoslowakische Republik bewirkte, dass die Planungen auf der Grundlage des Gemeinsamen Projekts von 1898 nach 1918 nicht mehr weiterverfolgt werden konnten, vor allem deswegen, weil in diesem Projekt der Flächenausgleich mit Ungarn provinzübergreifend angelegt war und etwaige Verluste Ungarns durch die Trassenführung in Mähren durch eine Ungarn begünstigende Linieneinführung in der niederösterreichisch-ungarische Strecke ausgeglichen werden sollten ([15], S 2). Einem solchen Abtausch war durch die Einglie-

derung Mährens in den tschechoslowakischen Staatsverband fürderhin die Grundlage entzogen.

Nach Auffassung des Leiters der österreichischen Marchregulierungsexpositur bestand zudem geringes Interesse der österreichischen Regierung, die Marchregulierung, wie unter Art. 297 des Staatsvertrags von Saint Germain en Laye (StGBI. Nr. 303/1920) gefordert, unter dem Gesichtspunkt der Aufrechterhaltung der Schifffahrt weiterzuführen da „...eine derartige Aktion nur den Erfolg haben würde, den Güterverkehr zu Wasser von Wien abzulenken“. Er beantragte aus diesem Grunde, mit der tschechoslowakischen Regierung in Verhandlungen über die Erhaltung der bereits ausgeführten Bauten zu treten, die Regulierung der March aber im Übrigen lediglich unter dem Gesichtspunkt des Hochwasserschutzes als eine in die alleinige Kompetenz der Anrainerstaaten fallende Angelegenheit weiterzuführen⁹⁾.

Für die Regulierung der nunmehr österreich-tschechoslowakischen Grenzstrecke Devin – Hohenau wurde vom tschechoslowakischen Ministerium für öffentliche Arbeiten auf Grundlage umfassender hydrologischer und flussmorphologischer Untersuchungen im Jahr 1925 ein neues Projekt vorgelegt, welches 1927 mit der österreichischen Seite eingehend beraten wurde.

Inzwischen kam es auf österreichischer Seite zu maßgeblichen **Umstrukturierungen der mit der Verwaltung der Flüsse des internationalisierten Donaunetzes befassten Dienststellen**. Die seit 1869 bestandene Donauregulierungskommission wurde mit Bundesgesetz vom 16.12.1927, BGBl. Nr. 371/1927, aufgelöst und mit der seit 1925 im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft ressortierenden Österr. Expositur der Marchregulierung in einem neuen Verwaltungskörper, dem 1928 durch Verordnung BGBl. Nr. 166/1928 gegründeten Bundesstrombauamt, zusammengeführt.

Ins gleiche Jahr fällt der **Abschluss des Vertrags mit der Tschechoslowakei „... zur Regelung der technisch-ökonomischen Fragen in den Grenzstrecken der Donau, March und Thaya** (BGBl. Nr. 277/1930), der mit der Gemeinsamen Technischen Kommission (GTK) eine neue Plattform für die grenzüberschreitende wasserwirt-

schaftliche Zusammenarbeit an den genannten Gewässern schafft.

Ebenfalls im Jahr 1928 wurde der **Vertrag zur Regelung der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse an der Gemeinsamen Staatsgrenze (BGBl. Nr. 303/1930) „Grenzstatut“** unterzeichnet, dessen III. Abschnitt „*Rechtsverhältnisse an Gewässern an der Grenze*“ detaillierte Regelungen zur wasserwirtschaftlichen Nutzung von Donau, March und Thaya in der Grenzstrecke enthält und im VIII. Abschnitt „*Regelung des Charakters der nassen Grenze*“ Festlegungen zum Grenzverlauf entlang von Gewässern nach Maßgabe des Grenzübereinkommens von 1921 (BGBl. Nr. 396/1922) zitiert. Dieses enthält in Rückgriff auf Art. 30 des Staatsvertrags von Saint Germain en Laye (BGBl. Nr. 303/1920) in Abschnitt VII die Festlegung, dass der Grenzverlauf entlang March und Thaya den jeweiligen Veränderungen (*déplacements éventuels*) des Wasserlaufs zu folgen hätte, bestimmt aber gleichzeitig, dass unter *déplacements éventuels* lediglich **natürliche Vorgänge** oder durch **Vereinbarung zwischen den Nachbarstaaten** hervorgerufene Veränderungen des Wasserlaufs zu verstehen seien.

In den gemeinsamen Beratungen konnte über die meisten der inhaltlichen Fragen Einvernehmen erzielt werden, lediglich der von der Tschechoslowakei vertretene Plan der Ausführung eines Mündungsdurchstichs verblieb strittig, bis auch diese Frage in der IV. GTK 1934 im Sinne eines österreichischen Vorschlags zur Regulierung der Marchmündungsstrecke entschieden werden konnte ([20], S 5).

Im Rahmen der V. GTK 1934 wurde sodann den Bauämtern beider Staaten der Auftrag erteilt, die ausverhandelten Projektinhalte einer Endredaktion zu unterziehen und zu einer Neufassung des Projekts zusammenzuführen ([21], S 7f). Diese Neufassung lag am 25.01.1935 als „**Generelles Projekt für die Regulierung der Marchgrenze**“ vor und wurde im Schriftverkehr der Bevollmächtigten noch vor der nächstfolgenden VI. Tagung der Gemeinsamen Technischen Kommission 1935 approbiert ([24], S 12). Die innerstaatliche Genehmigung erfolgte von Seiten der Tschechoslowakischen Republik durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten vom 18.05.1935 mit Erlass Zl. 6b/33/16.30.357 ai 1935 und von Seiten Österreichs mit Erlass des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft vom 15.07.1935 Zl. 25.089/9 1935 [12].

9) Der Text wurde offenkundig unmittelbar unter dem Eindruck der Friedensregelungen des Staatsvertrags von Saint Germain en Laye (unterzeichnet/ratifiziert am 10.09./25.10.1919, in Kraft getreten am 16.07.1920) verfasst.

Der Technische Bericht des Projekts verweist in Kapitel B.5 „**Administrativer Vorgang bei der Durchführung des Projekts**“ mit Blick auf die Bestimmungen des Grenzübereinkommens von 1921, Abschnitt VII nochmals auf die bereits in der III. und IV. GTK getroffene Vereinbarung ([19], S 28, [20] S 8), bei Detailprojekten, die geeignet sind, eine Änderung der Staatsgrenze herbeizuführen, einen Staatsvertrag abzuschließen ([12], Einlage 1, S 31). Da diese Frage aber vornehmlich hinsichtlich der Durchführung von Durchstichen erörtert wurde, wurde der Vorgang in der VI. GTK 1935 dahingehend präzisiert, dass es der GTK im Zuge der gem. Art. 24 des Technisch-ökonomischen Vertrags von 1928 vorzunehmenden „*Begutachtung von Detailprojekten*“ zukomme, darüber zu bestimmen, ob ein Projekt als staatsgrenzverändernd anzusehen sei oder nicht ([24], S 13). In der **Neufassung des Grenzvertrags mit der ČSSR vom 21.12.1973** (BGBl. Nr. 344/1975) wurde diese Einzelfallprüfung in Art. 4, Abs. 2, durch eine Generalklausel ersetzt, nach der ein Eingriff in den Staatsgrenzverlauf dann gegeben sei, wenn infolge von flussbaulichen Eingriffen die Mittellinie des Flusses um mehr als ein Viertel der Mittelwasserbreite verschoben würde.

Auf der Grundlage des Generellen Projekts von 1935 wurde die March in der Grenzstrecke zur Tschechoslowakei mit 17 Durchstichen bis 1965 reguliert. Die Sistierung der Gemeinsamen Technischen Kommission in den Jahren 1938 bis 1945 und vorübergehende Eingliederung der Agenden des Bundesstrombauamtes in die Reichswasserstraßenverwaltung hatte auf den Fortgang der Regulierung keinen direkten Einfluss, sehr wohl allerdings der Zweite Weltkrieg, indem der Ausbau (wie bereits 1914 – 1918) durch die Folgen der Kriegswirtschaft gehemmt wurde. **1964 wurde von Seiten des Bundesstrombauamts** anlässlich der bevorstehenden Fertigstellung der Regulierung am Durchstich XVIII ein **Ausführungsoperat** erstellt, in dem die Entwicklung und die Durchführung des Projekts zusammenfassend dargestellt wurde [13].

Aus diesem Operat geht hervor, dass mit dem Ausbau der March, neben den rein wasserwirtschaftlichen Zielsetzungen des Projekts von 1935 der Normalisierung des Bordwasserprofils zur geordneten Abfuhr mittlerer Abflüsse und der dabei bewegten Feststoffe sowie der Konzentration des Hochwasserabflusses zwischen Schutzdämmen – auch die Befestigung der Staatsgrenze verfolgt

wurde, was an dem nachstehenden Textauszug des Technischen Berichts deutlich wird:

Die zukünftige österreichische-tschechoslowakische Staatsgrenze ist im Bereich der Durchstiche vollständig fixiert. Darüber hinaus sind bereits weite Uferstrecken durch örtliche Uferschutzbauten gesichert. Zur endgültigen Sicherung der gesamten Marchgrenzstrecke und zur dauernden Fixierung der österreichischen Staatsgrenze in diesem Bereich werden noch ca. 12 km Uferschutzbauten in Außenbögen (Konkaven) des Flusses erforderlich sein, die jedoch nicht mehr Gegenstand des G. P. 35 sind. ([13], Einlage 1, S 21)

Nach 1965 wurde die **Mittelwasserregulierung der March von beiden Uferstaaten bis Ende der 1970er Jahre in größerem Umfang weitergeführt**, wobei noch bedeutende Bauten wie die Abtragung der „Angerner Tegelplatte“, March-km 30,60 bis 32,08 (1967 bis 1971) und die „Regulierung Zwerndorf“, March-km 22,28 bis 24,89 (1965-1974), zur Ausführung kamen. Danach sank das Bauvolumen, wobei zunehmend Erhaltungsarbeiten und ab dem Jahr 2000 mit der Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, 2000/60/EG) vermehrt auch Rückbauten in den Vordergrund traten. Von 1965 bis 2010 wurden im Rahmen der Fortführung der Regulierung nach Kategorien:

- 11,59 km Regulierungsbaggerungen,
- 0,41 km Konvexenabgrabungen,
- 3,21 km Überbreitenregulierungen,
- 11,60 km Uferbefestigungen und
- 4,19 km Uferbruchsanierungen ausgeführt¹⁰⁾.

Angesichts dieser Bilanz kann zwar nicht davon gesprochen werden, dass der Flussbau an der March nach Abschluss der Regulierung nach dem Generellen Projekt 1935 lediglich unter dem Gesichtspunkt der Stabilisierung der österreichischen Staatsgrenze weitergeführt wurde, die Befestigung von 11,60 km nicht unmittelbar anbruchsgefährdeter Ufer allerdings dürfte diesem singulären Ziel weitgehend anzurechnen sein.

So lässt sich zum Abschluss feststellen, dass die Stabilisierung der österreichischen Staatsgrenze, wiewohl im eigentlichen Projekt der Re-

10) Eigene Auswertung anhand der von der TRIGONplan GmbH in den Jahren 2015-2018 im Rahmen des Projekts „Übergeordnetes Erhaltungskonzept March-Thaya – Flussbaulicher Teil / Grundlagenerhebung“ im Auftrag der via donau Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH erstellten Geoinformationsanwendung.

gulation der österreichischen Marchgrenzstrecke nicht angesprochen, auf die flussbauliche Zielbestimmung einen nicht unwesentlichen Einfluss gehabt hat. Wieweit dies der Entwicklung des weltpolitischen Klimas nach 1945 geschuldet und den darin eingebetteten Erfahrungen der Jahre 1956 oder 1968 zuzurechnen ist, lässt sich anhand der vorliegenden Quellen, namentlich der Protokolle der Gemeinsamen Technischen Kommission, in denen diese Ereignisse nur peripher behandelt sind, nicht beantworten.

7. Zusammenfassung und Schluss

Es sollte anhand vorliegender Quellen und Literatur gezeigt werden, dass wasserwirtschaftliche Zielsetzungen nicht aus sich selbst heraus in einem fachlich – ingenieurwissenschaftlichen Kontext entstehen, sondern zu einem wesentlichen Teil durch von außen einwirkende Faktoren bestimmt werden, wobei der Eigenschaft eines Gewässers, eine politisch-administrative Grenze zu bilden, keine geringe Bedeutung zukommt. Gleichzeitig ist allerdings am Beispiel der March zu erkennen, dass der Eigenschaft als Grenzgewässer zu verschiedenen Zeiten – je nach politisch-ökonomischem Kontext – unterschiedliches Gewicht beigemessen wurde und die Ausrichtung wasserwirtschaftlicher Ziele in unterschiedlichem Ausmaß beeinflusst hat.

Referenzen

- [1] *BECHER, J. J.*: Politischer Discurs Von den eigentlichen Ursachen deß Auf- und Abnehmens der Städt Länder und Republicken. 2. Aufl. Frankfurt/Main: Zunner 1672 Lit01
- [2] *BENZ, G.*: Wasserbau an March und Thaya im österreichischen Verwaltungsschriftgut des 16.-19. Jahrhunderts. Diplomarbeit an der Universität für Bodenkultur. Wien: 2000 Lit03
- [3] *D'ELVERT, Ch.*: Die Culturfortschritte Mährens und Oesterreichisch-Schlesiens..., Brünn 1854: Rudolph Rohrer Lit07
- [4] *GERSTNER, F. von*: Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Strassen und über die Frage, ob, und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege, oder gemachter Strassen vorzuziehen sey. In: Abhandlungen der königl. böhm. gelehrten Gesellschaft. Prag 1813: Gottlieb Haase Lit06
- [5] *HÖHBOM H.*: Grundzüge für die Beseitigung der Ueberschwemmungen mit gleichzeitiger Durchführung der künstlichen Bewässerungen nach einem neuen Systeme, nebst Beiträgen für das Ent- und Bewässerungs-Project der March- und Thaya-Gebiete. Wien 1877: Ch. Reißer & J. Bayer Lit11
- [6] *HANKE von HANKENSTEIN, J. A.*: Versuch über die Schiffbarmachung der March und Handlung der Mährer. 3. Auflage Wien: Hörling 1796 Lit08
- [7] *HÖRNIGK, P. W. von*: Österreich über alles, wann es nur will. 1. Aufl. 1684 Lit02
- [8] *PODHAGSKY J. von*: Bericht über die Regulierung der March und ihrer Nebenflüsse in Mähren. Wien 1877: Ch. Reißer & J. Bayer Lit10
- [9] *K.K. PRIVILEGIERTE KAISER FERDINANDS NORD-BAHN*: Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836-1886. Verlag der k.k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn o.J. Lit09
- [10] *WEBER VON EBENHOF, A.*: Project der k.k. Österr. Regierung für die Regulierung der March in der Reichsgrenzstrecke gegen Ungarn, Wien 1894: Spielhagen und Schurich Lit04
- [11] *VOGEMONT L.*: Teutschlands Vermehrter Wohlstand, Oder Vorstellung einer grundmässigen Einrichtung der Handlung, Wie nemlich Solche in Teutschland, durch Schifffreichmachung derer Flüßsen, zu wegen gebracht werden könne. Wien 1712: Johann Georg Schlegl Lit05
- [12] *Generelles Projekt für die Regulierung der March-Grenzstrecke. Wien, Bratislava 1935. Einlagen 1 bis 10. [MTA/122] Q05*
- [13] *Generelles Projekt für die Regulierung der March-grenzstrecke. Dokumentation der auf österreichischem Staatsgebiet ausgeführten Bauvorhaben. Einlagen 1 bis 6 [MTA/123] Q12*
- [14] *Hausarchiv der regierenden Fürsten von Liechtenstein, Wien Q04*
- [15] *Information über die Frage des Donau-Oder-Kanals und der Marchregulierung. II. Marchregulierung. [MTA 474/7] Q14*
- [16] *ÖSTA: Finanz- und Hofkammerarchiv, Alte Hofkammer, NÖ Herrschaftsakten Q03*
- [17] *ÖSTA: Allgemeines Verwaltungsarchiv, Inneres, Allgemeine Reihe Q06*
- [18] *Protokoll vom 24. September 1927 im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft in Wien, in Angelegenheit der Marchregulierung in der österreichisch-tschechoslowakischen Grenzstrecke [MTA/68] Q08*
- [19] *Protokoll vom 2. Juni 1933 in Bratislava, anlässlich der III. Tagung der Gemeinsamen Technischen Kommission zur Regelung der technisch-ökonomischen Fragen in den Grenzstrecken der Donau, March und Thaya. [MTA/67] Q07*
- [20] *Protokoll vom 3. März 1934 in Praha, anlässlich der IV. Tagung der Gemeinsamen Technischen Kommission zur Regelung der technisch-ökonomischen Fragen in den Grenzstrecken der Donau, March und Thaya [MTA/68] Q09*
- [21] *Protokoll vom 1. Dezember 1934 in Wien, anlässlich der V. Tagung der Gemeinsamen Technischen Kommission zur Regelung der technisch-ökonomischen Fragen in den Grenzstrecken der Donau, March und Thaya [MTA/69] Q10*
- [22] *Protokoll der k.k. österreichischen und kgl. ungarischen Ministerien entsendete Commission zur gemeinschaftlichen Berathung über das von den techn. Organen der beiden Regierungen ausgearbeitete generelle Project für die Regulierung des Marchflusses in der Grenzstrecke von Rohatetz (Morawka-Einmündung) bis zum Einflusse in die Donau bei Theben und behufs Antragstellung bezüglich der künftigen Reichsgrenzen. s.d. (1894) [MTA/472] Q01*
- [23] *Protokoll über die Erhebungen und Berathungen der Fach-Expertise, betreffend das Project des Landes Mähren zur Regulierung des Marchflusses in der Strecke von Moravičan bis Rohatetz (Moravka-Einmündung) s.d. (1894) Q02*
- [24] *Protokoll über das Ergebnis der VI. Tagung der tschl.-öst. GTK in Bratislava vom 8. Juni 1935 [MTA/70]*

Anschrift des Autors

Dipl.-Ing. Gerald Benz, TRIGONplan GmbH, Münchenstraße 14, 1120 Wien
E-Mail: benz@trigonplan.at