

boot mit Rudern war das einzige Mittel, um über den großen Strom zu setzen, sowohl im Frieden für fahrendes Volk und Marktleute, als auch in Kriegszeiten für ein ganzes Heer. Wo die Donau zwei Arme und dazwischen eine große Insel hat, kann eine Brücke, oder noch besser zwei, dem Übelstand abhelfen. In Ermanglung einer Brücke aber, auf schwimmende Hilfsmittel beschränkt, ist immer derjenige Abschnitt eines Flusses im Vortheil, wo seine Arme sich völlig vereinigen, und zwar in tiefem Bette und auf solche Länge, daß den Überfuhrschiffen der wegen der Strömung nothwendige freie Spielraum geboten sei. Wo sich eine größere Insel oder eine ganze Gruppe kleinerer im Strome befindet, ist die Überfahrt zu Schiffe sehr gehindert. Bei kriegerischen Übergängen bedurfte es statt einer Schiffertruppe zweier abgezonderter, also gerade doppelt so viel wie dort, wo die Donau nur in einem Bette fließt. Es war sicherer und bequemer, nur einmal auf der vereinigten Fester Donau überzusetzen, auch wenn zu diesem Zwecke erst der Frachtwagen von oben oder unten her einen eintägigen Umweg machen mußte, als weiter oben in der Richtung der Insel Szent-Andre oder weiter unten bei der Csepelininsel zwei Donauarme und dazwischen noch eine Insel voll Sandhügel zu überschreiten.

Daraus erklärt sich, warum Ofen auf jenem schönen, aber für die Entwicklung unbequemen Berg- und Thalgebirge entstehen mußte und gleichzeitig ihm gegenüber Pest gerade auf jener Ebene, richtiger auf jenen Sandhügeln, obwohl auch Pest selbst ganz dieselbe Ausdehnung gewinnen konnte, wenn es gegenüber von Alt-Ofen oder der schönen Kelenföld-Ebene angelegt wurde. In der letzteren Gegend konnte eben wegen der Csepelininsel und einer oberhalb dieser gelegenen sandigen Untiefe kein Überfuhrverkehr und somit auch keine größere Ortschaft entstehen. An der oberen Stelle aber war der directe Querverkehr durch die Ofener große und kleine Insel und die Margaretheninsel gehindert.

Die alte Hauptüberfuhr befand sich zwischen der heutigen inneren Stadt und der Ofener Raizenstadt, wo seit dem XVIII. Jahrhundert eine Schiffsbrücke bestand. Am Ofener Ende der Überfuhr (unterhalb des Festungsberges) begannen zwei große internationale Landstraßen: die eine zog unterhalb des Blocksberges (Gerhardsberges, Gellérthege) von Promontor (Budafok) über Tétény und Stuhlweißenburg nach der Plattenjee-Gegend und von dort nach der ungarischen Meeresküste und Italien mit einer Abzweigung längs der Donau gegen Tolna und Fünfkirchen; die andere schwenkte durch die Straßen des Taban und der Christinenstadt gegen den Fuß des Adlersberges hin, berührte dann Budaörs, Bicske, Totis (Tata), Komorn, Raab und führte gegen Oesterreich hinaus. Von geringerer Bedeutung war der Landweg nach Oesterreich über Alt-Ofen und entweder Bisegrád oder Börösvár längs des Donau-Ufers.

Das enge Thal zwischen dem Festungsberg und Blocksberg schrieb die Richtung der Donau-Überfuhr genau vor und damit war zugleich der Mittelpunkt für die