

Bedeutung waren. Die systematische Sicherung der Insel gegen Hochwasser ist selbst jetzt noch eine Aufgabe, die erst in der nächsten Zukunft gelöst werden wird. Der Hochwasserschutz der „Großen Schütt“ ist schon das Werk der Neuzeit und die Schutzdammgesellschaft der Oberen Schütt sichert hier durch einen Damm von 95 Kilometer Länge einen Flächenraum von 87.334 Katastraljoch gegen die Hochfluth der Donau, während stromabwärts die vereinigte Hochwasserschutzgesellschaft für die Untere Schütt und den Csilizköz, sowie die Entwässerungsgesellschaft der Unteren Schütt durch ihren Schutzdamm von 111.7 Kilometer eine Fläche von 146.444 Katastraljoch vor Überschwemmung bewahren.

Die reißende Strömung und die wilden Launen der Donau, ihre überaus wechselnde und ungenügende Tiefe, die unaufhörlichen Veränderungen ihres Bettes bildeten in diesem Stromabschnitte große und dauernde Hindernisse der Schifffahrt. Dies war auch mit ein Grund, warum früher die Schifffahrt von Gönyö ab sich mehr in den Wieselburger Donauarm hineinlenkte, wozu eben auch noch der hervorragende Geschäftsgeist der Raaber Kaufleute besonders beitrug, der die Stadt in der Mitte dieses Jahrhunderts zu einem Brennpunkte ersten Ranges für den Ausfuhrhandel mit Getreide gemacht hat, so zwar, daß beispielsweise in den Jahren 1857 bis 1859 nach Pest 4,164.191, nach Raab jedoch in denselben drei Jahren 15½ Millionen Mezen Getreide verfrachtet wurden. In neuerer Zeit hat allerdings Raab, da insbesondere die Eisenbahnen der Schifffahrt bedeutenden Abbruch thun und auch die Richtungen der Ausfuhr sich seither geändert haben, seine frühere große Wichtigkeit als Emporium des Getreideverkehrs verloren. Indes wird es — wenn nur erst durch entsprechende Regulierungsarbeiten die Schifffahrt im Wieselburger Donauarm dauernd gesichert worden ist — immer noch eine bedeutende Station der Donauschifffahrt und vornehmlich des Getreidehandels seiner reichen und fruchtbaren Umgebung bleiben.

Die erwähnten Unregelmäßigkeiten des Donaulaufes und Donaubettes, die einestheils durch die häufigen Eisstauungen zu wiederholten Malen verheerende Überschwemmungen verursacht und andernteils auch die Schifffahrt überaus schwierig gemacht haben, bewogen die Verwaltungsbehörden schon in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, vorläufig zur Sicherung der Stadt Preßburg diesen Abschnitt der Donau durch Absperrung des ihr gegenüberliegenden Donauarmes, wie durch die Erhöhung der Preßburg-Wiener Landstraße einigermaßen zu regeln. Dieses Werk wurde jedoch durch die mit Eismassen einhergehende Überschwemmung des Jahres 1809, welche auch den unteren Theil der Stadt gänzlich unter Wasser setzte, alsbald vernichtet. Unter dem Eindruck dieser außerordentlichen Wassernoth begannen die zuständigen Behörden sich immer eingehender mit der Idee der Regulirung zu beschäftigen, und schon König Franz I. entsandte eine besondere Donau-Regulirungscommission, die im Jahre 1812 Vorschläge für die Arbeiten