

Gänge, da konnte man schon die Erfahrung machen, wie sich Strombett und Wasserlauf in diesem Abschnitte gebessert hatten. Das Ziel war nämlich, ein Hauptbett herzustellen, in welchem die für die Schifffahrt auch nothwendige Wassertiefe bei dem niedrigsten Wasserstande gesichert wäre. Und dieses Ziel war in dem der Regulirung unterzogenen Abschnitte alsbald erreicht. Doch wurde das begonnene Werk nicht ganz vollendet, obgleich es bis 1845 mit einem Kostenaufwande von 1,275.000 Gulden Conventions-Münze emsig fortgeführt ward. Im Jahre 1846 ließ die damalige Landes-Baudirection neue Pläne für die Donauregulirung ausarbeiten, die dann im Jahre 1848 dem damaligen Communicationsminister Grafen Stephan Széchenyi vorgelegt wurden. Die verhängnißvollen Zeitereignisse ließen aber auch diesen Entwurf nicht zur Verwirklichung gelangen. Die unvollendeten Regulirungsarbeiten wurden durch die tobenden Hochwasser der Donau nach und nach fortgerissen und begraben, der zügellose Strom brauchte nicht lange, um sich das ihm geraubte Reich mit Gewalt zurückzuerobern. In den Fünfziger-Jahren ging man wieder an die Regelung des Strombettes, jedoch nach keinem systematischen einheitlichen Plane, sondern lediglich dem aufstauchenden Bedürfniß des Augenblicks gemäß. Bald durch Baggerung, bald durch Uferschutzarbeiten, auch durch kleinere Absperrungswerke suchte man Strombett und Fahrwasser zu sichern. Das ging nun sporadisch so fort bis 1885, es wurden von 1850 bis Ende 1888 auf diese größeren und kleineren Arbeiten 4½ Millionen Gulden ausgegeben, allein trotzdem besserte sich der Zustand des Strombettes und der Schifffahrt nicht nur nicht dauernd, sondern selbst für kurze Frist in kaum nennenswerthem Maße.

Die Schifffahrt dieses oberen Donau-Abschnittes ist jedoch für den Ausfuhrverkehr Ungarns gegen Westen so außerordentlich wichtig, und diese Wichtigkeit nimmt so stetig zu, daß die ungarische Regierung die Regulirungsarbeiten energisch in Angriff nahm. Es galt vor Allem in dem Abschnitte zwischen Theben und Radvány Strombett und Wasserabfluß einheitlich und von Grund aus zu regeln und die überdies zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Regulirungsarbeiten in solchem Maße und Umfange auszuführen, daß dadurch die Ständigkeit und Weiterentwicklung des Strombettes, der ungestörte Abfluß des Wassers und für die Schifffahrt auch beim niedrigsten Wasserstande die nothwendige Wassertiefe hinreichend gesichert werde. Die Pläne für diese umfassenden Arbeiten wurden nach den Weisungen des damaligen Landes-Wasserbau-Inspectors Ludwig Bodoth noch im Jahre 1880 mit voller Kraft in Angriff genommen und schon 1882 beendet. Den Grundgedanken der Regulirungspläne bildete die Herstellung eines den localen Verhältnissen wie den Bedingungen des Wasserablaufes entsprechenden und zugleich den Anforderungen der Schifffahrt genügenden Strombettes. Zu diesem Behufe mußten die Nebenarme abgesperrt, das als definitiv ausgewählte Bett entwickelt, beziehungsweise, wenn es zu breit