

Ortschaften Érsek-Lél, Nagy-Lél und Őrs-Ujfalú, bis endlich nach einer Strecke von etwa 24 Kilometer am linken Ufer die mächtigen Werke der Festung Komorn (Komárom) auftauchen, nebst der auch geschichtlich denkwürdigen Stadt selbst, die uns indessen größtentheils durch die anmuthigen und wohlgepflegten Waldpartien der etwa zwei Kilometer langen und einen halben Kilometer breiten sogenannten Elisabethinsel verdeckt wird. Die Donau theilt sich nämlich gerade oberhalb Komorns in zwei Arme, deren schwächerer linksab nach Komorn fließt, während der stärkere an Uj-Szöny vorbeizieht, jedoch so, daß beide noch innerhalb der Stadt sich wieder vereinigen. Unser Schiff fährt den Hauptarm entlang und legt bei dem der Insel gegenüber am rechten Ufer liegenden Uj-Szöny an, wobei wir einen Blick auf den bedeutenden Verkehr der dortigen Schiffs- und Eisenbahnstation, sowie auf die Stadt Komorn und deren Befestigungen werfen. Uj-Szöny selbst hat sich aus einer kleinen Puszta im Laufe der Zeit zu einem namhaften Knotenpunkt des Verkehrs entwickelt, da es der mit der Eisenbahn in Verbindung stehende Umschlagplatz des Donauverkehrs gegen Wien und überhaupt gegen Westen hin ist. Der größte Theil des über Wien nach Westen gehenden Getreides und Bauholzes, das zu Schiffe bis hieher gelangt ist, wird nämlich hier in die Waggons verladen, um die Reise nach Westen fortzusetzen.

Von Uj-Szöny konnte man früher mittelst einer 430 Meter langen, schon 1836 erbauten Schiffsbrücke über die große Donau auf die Insel und von da über eine 180 Meter lange Holzbrücke nach Komorn gelangen, das Jahrhunderte lang das starke Bollwerk, sozusagen der Schlüssel der oberen Donau und damit auch Nordungarns den gegen das Oberland anrückenden Feinden gegenüber war. Schon seine südlich von der Donau, östlich vom Waagflusse begrenzte Lage machte diesen Ort besonders geeignet für die Anlage einer strategisch wichtigen Festung. Doch erhob sich die Stadt überdies auch durch ihren Handel zu namhafter Bedeutung, als Brennpunkt der Schifffahrt an der oberen Donau, beziehungsweise des Ausfuhrhandels mit Getreide. Die Entwicklung der Dampfschifffahrt und die Änderung in den Richtungen der Ausfuhr hatten jedoch den Niedergang des einst so wichtigen Getreidehandels zur Folge. Auch der starke Bauholzhandel, den die Komorner einst führten, ist jetzt weit mehr ein bloßer Durchfuhrhandel mit Holz, doch wird dieser recht im Großen betrieben, indem jährlich 18.000 bis 20.000 Flöße bei Komorn eintreffen und zu Kauf und Verkauf gelangen.

Der einstige starke Schifffahrtsbetrieb hat hier auch das Schiffsbauwesen bedeutend entwickelt; die Schiffszimmerleute („Super“) von Komorn erfreuten sich eines vortrefflichen Rufes längs der ganzen Donau. Als aber die Dampfschiffe überhand nahmen, wurden die schweren eichenen Schiffe mit ihrem trägen Gang immer mehr aus dem Verkehr verdrängt und damit hörte das einst berühmte Komorner Schiffsbaugewerbe auf, das sich heute nur noch auf den Bau von Fährbooten, Plätten, Rähnen und dergleichen beschränkt.