

18 Kilometer breite, bis Bezdan hinunterreichende Mohácszer Insel bildet. In neuerer Zeit hat auch diese ihren Hochwasserschutz erhalten. An Duna=Szekesö vorbei erreichen wir bald das von Budapest 211 Kilometer entfernte Mohács, das sich dicht am rechten Ufer hinlagert und den wichtigsten Knotenpunkt für die Schifffahrt auf der mittleren Donau, sowie für den Verkehr jenseits der Donau bildet. Hier endet die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, welche durch die Donau=Dampfschiffahrts-Gesellschaft behufs leichter Beförderung der aus den Fünfkirchner Kohlenwerken herausbeförderten Kohle angelegt wurde, und hier ist auch die Umladestation für die großen Massen der mit der Eisenbahn anlangenden Kohle, was schon an und für sich der Donauschifffahrt einen großen Verkehr sichert. Doch auch abgesehen davon hat Mohács eine im Allgemeinen für den Handelsverkehr sehr günstige Lage und ist der Schlüssel des Donauhandels für das ganze Comitath Baranya.

Von Mohács abwärts fließt die Donau eine Strecke weit durch Laubwälder; etwa 27 Kilometer von Mohács gelangen wir zu der am rechten Ufer auf dem letzten Ausläufer der Herzeg=Szöllözer Berge gelegenen Ortschaft Batina. Ihr gegenüber erblicken wir die Mündung des Franzenskanals im Schatten von hundertjährigen Pappeln und eine ganze Flotte von Fruchtschiffen, die in den Kanal hinein wollen oder aus ihm herauskommen, nebst dem Schwarm der sie erwartenden Remorqueurdampfer, eine Scene, die mit der an der Kanalöffnung befindlichen Franz-Joseph-Schleuse ein wirklich interessantes Bild gibt.

Der Franzenskanal, der die Donau mit der Theiß verbindet und von Bezdan bis Tisza=Földvár in einer Länge von 118.3 Kilometer das Vácszer Comitath in zwei ungefähr gleiche Hälften theilt, wurde auf die Initiative, nach den Plänen und unter der Leitung der Ingenieure Josef und Gabriel Kiss von einer unter der Regierung Franz I. auf 25 Jahre gebildeten Actiengesellschaft mit einem Kostenaufwande von vier Millionen Gulden erbaut. Er wurde im Jahre 1812 eröffnet und nach dem regierenden Monarchen benannt. Im Jahre 1842 ging er in den Besitz des Krats über. Ursprünglich zweigte er unterhalb seiner jetzigen Mündung, bei Monostorzeg von der Donau ab; jene Stromkrümme jedoch, in die er sich ergoß, riß schon 1830 durch, und die Kanalöffnung verschlammte sich infolge dessen immer mehr. So begann man denn im Jahre 1846 mit der Verlegung der Kanalöffnung an die Stelle unterhalb Bezdans, gegenüber von Batina, was aber erst in den Jahren 1850 bis 1854 mit der Herstellung der aus Beton erbauten Franz-Joseph-Schleuse zu Ende geführt wurde.

Indeß, der Kanal, der zu immer größerer Wichtigkeit gelangte und dem landwirthschaftlichen Verkehr des ungarischen Tieflandes große Dienste leistete, verschlammte immer mehr, auch hatte er nicht genug Wasser für die Schifffahrt, und so begann man