

Donau von Moldava bis unterhalb des Eisernen Thores eine geeignete Verkehrsstraße zu schaffen. Die Pläne dazu ließ er alsbald unter der Leitung des berühmten ungarischen Ingenieurs Paul Váfarhelyi ausarbeiten. Und nachdem die nöthigen Summen durch die Regierung angewiesen worden, ließ Széchenyi schon im Jahre 1834 den Bau dieser Straße beginnen und sie wurde im Jahre 1837 dem Verkehr übergeben. Sein Hauptzweck dabei war, durch diese Straße bei niedrigem, die Schifffahrt hinderndem Wasserstand wenigstens die Güterbeförderung zu Lande zu ermöglichen. Das ist die sogenannte Széchenyi-Straße, ein würdiges Gegenstück der einstmals am jenseitigen Stromufer erbauten Trajansstraße und jedenfalls eine ganz hervorragende Leistung, die in ihrer Art einzig genannt werden muß. Die Straße mußte zum größten Theil, besonders aber längs des Kasanpasses, in die beinahe senkrecht aus dem Wasser emporsteigende Felswand gesprengt werden, und zwar an vielen Stellen mit so tiefer Seitenhöhlung, daß die steile Wand einem Schirme gleich hervorgewölbt über ihr hängt, während längs des freien Randes eine feste Steinmauer Mensch und Thier vor dem Sturz in die Tiefe schützt. Das große Werk hat ein riesiges Aufgebot an Kraft und Arbeit beansprucht.

Zur nämlichen Zeit, im Jahre 1834, beendigte Váfarhelyi in Blavisevicza seinen großartigen Plan zur Schiffbarmachung der Stromschnellen in der Unteren Donau, und zwar auf Grund jener umfassenden, überaus genauen und gewissenhaften Aufnahmen, die, namentlich bei dem am 23. Oktober 1834 eingetretenen außerordentlich niedrigen Wasserstande bewerkstelligt, ein möglichst getreues Bild der Katarakte, ihrer Strömungen und der Eigenthümlichkeiten des Strombettes ergaben.

Diesen ungewöhnlich niederen Wasserstand benützte Váfarhelyi schleunigst, um auch die in der Schiffsbahn befindlichen Klippen, soweit dies durch Menschenkraft möglich, abtragen zu lassen und so die Schifffahrt in den Stromschnellen wenigstens einigermaßen zu erleichtern. So wurden bei dem Stenka-Katarakt mehrere hervorstarrende Felszacken abgesprengt, bei Kozla und Dojke eine ansehnliche Menge Felsen beseitigt und bei Dojke am rechten Ufer sogar förmlich ein kleiner Kanal durchgebrochen. Auch bei Tzlas-Tachtália wurden viele Felsen, sowohl trocken gelegte, als im seichten Wasser befindliche, abgetragen. Der kleine Wasserstand dauerte nicht lange, aber mit Hilfe von 1000 bis 1500 Arbeitern wurden zusammen 3500 bis 4000 Kubikmeter Felsenmaterial aus der Schiffsbahn hinweggeräumt.

Széchenyi setzte mittlerweile sein begonnenes Werk unermüdblich fort. Vor Allem galt seine Sorge dem Ausbau der Széchenyi-Straße, und damit hatte er wenigstens einen Theil, freilich nur den geringeren, seiner hieher gerichteten Bestrebungen verwirklicht. Diese bedeutende Schöpfung zu ehren, ließ der „Ungarische Ingenieur- und Architektenverein“