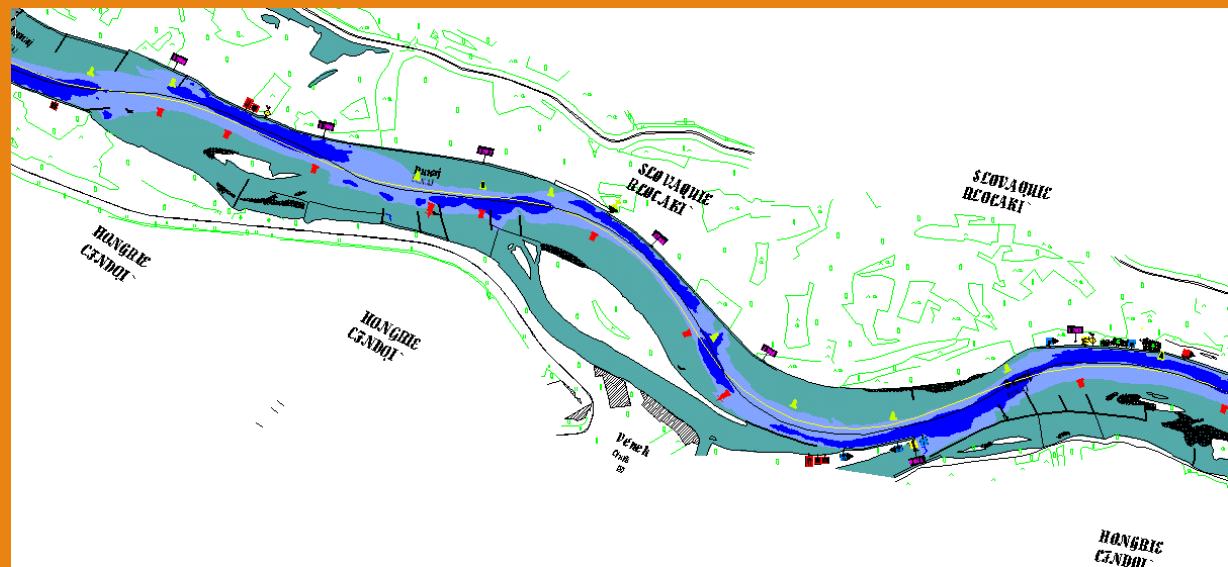


TIEFEN DER FAHRRINNE AN DER DONAU ZWISCHEN FKM 1811 – 1708

Die Geschichte zeigt die Realität der Zukunft



Doc.Ing. Ľudovít Možiešik, PhD.



SLOVENSKÁ TECHNICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

Stavebná fakulta

SLOVAK UNIVERSITY OF TECHNOLOGY IN BRATISLAVA

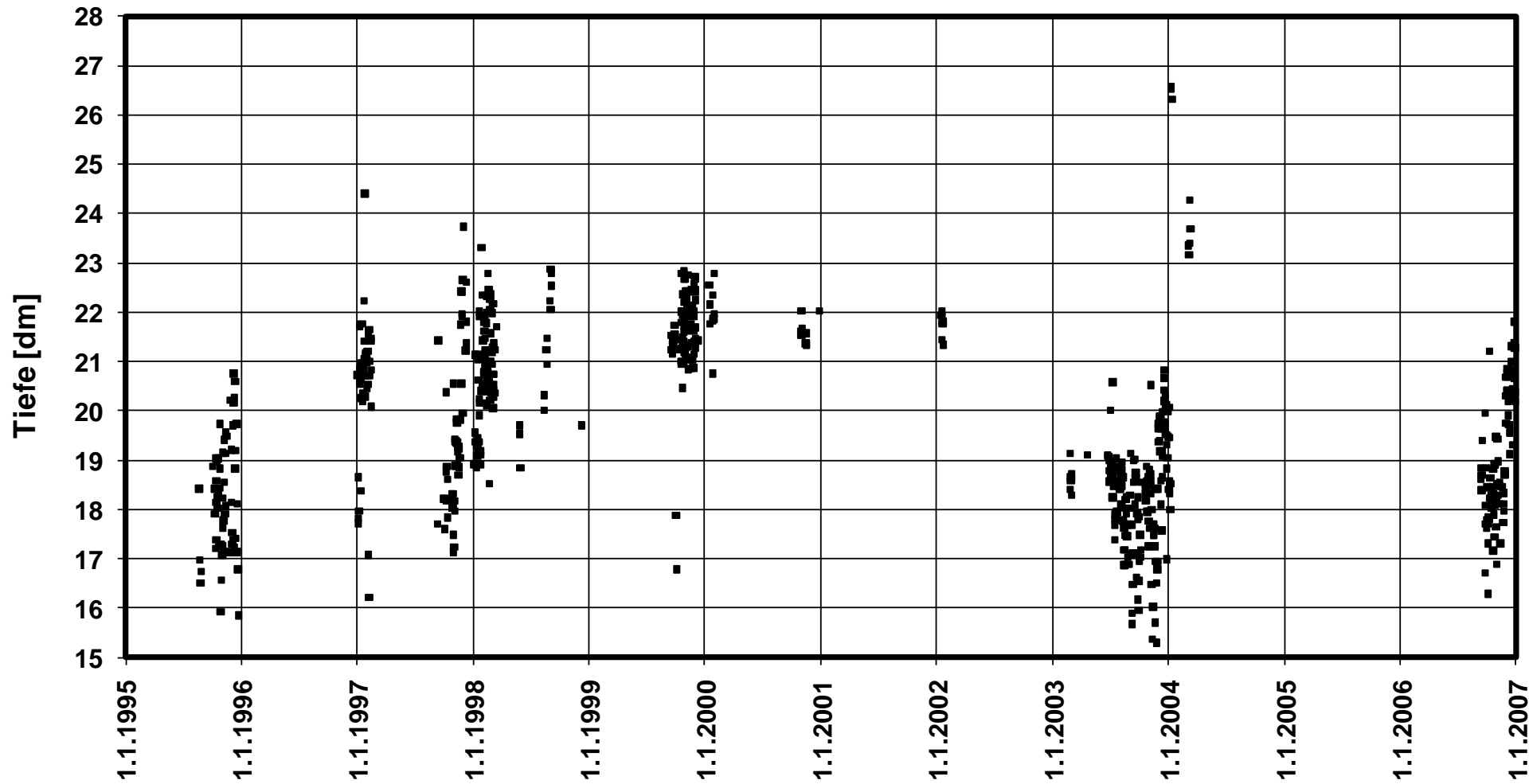
Faculty of Civil Engineering



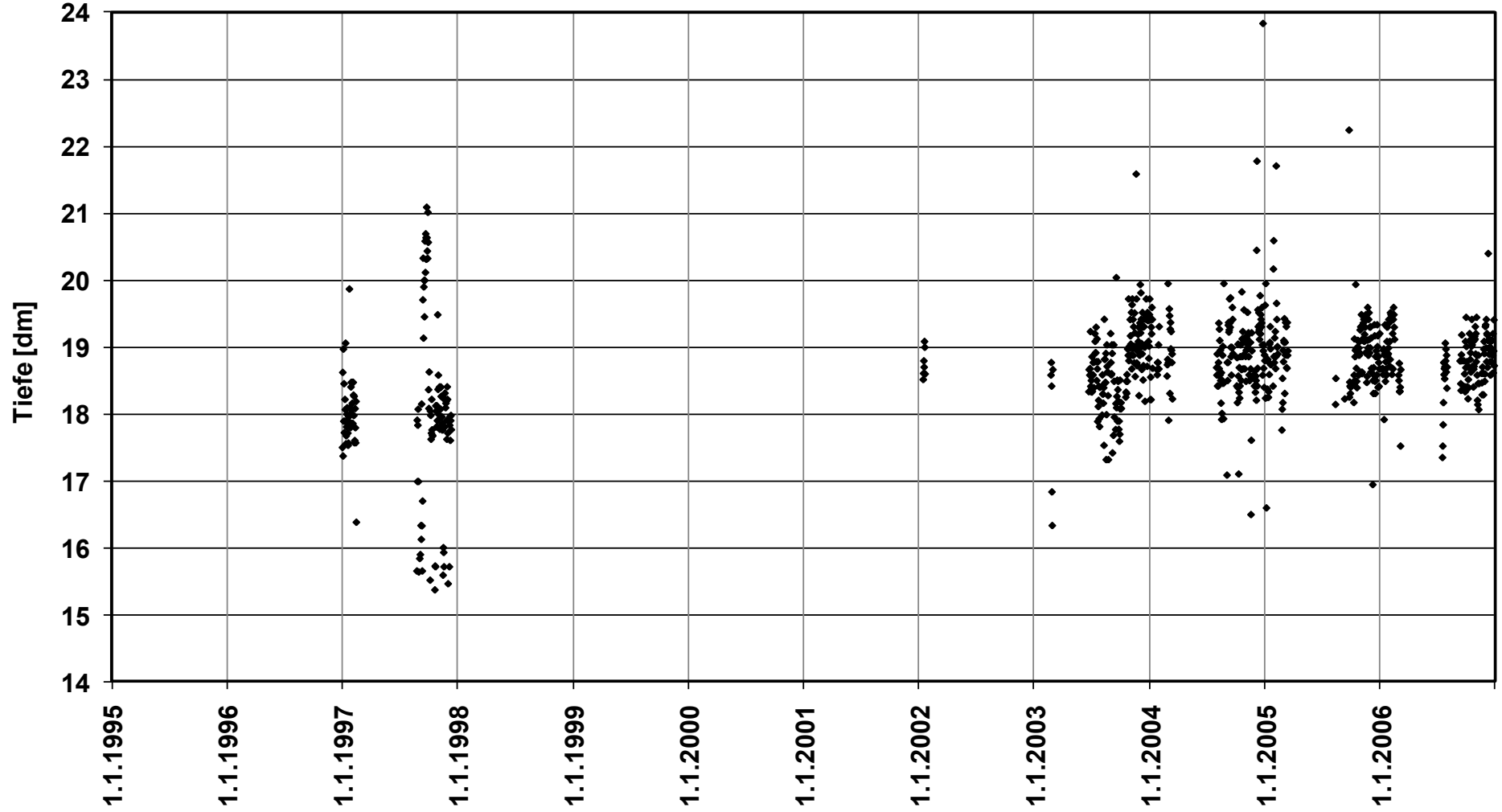
Katedra hydrotechniky

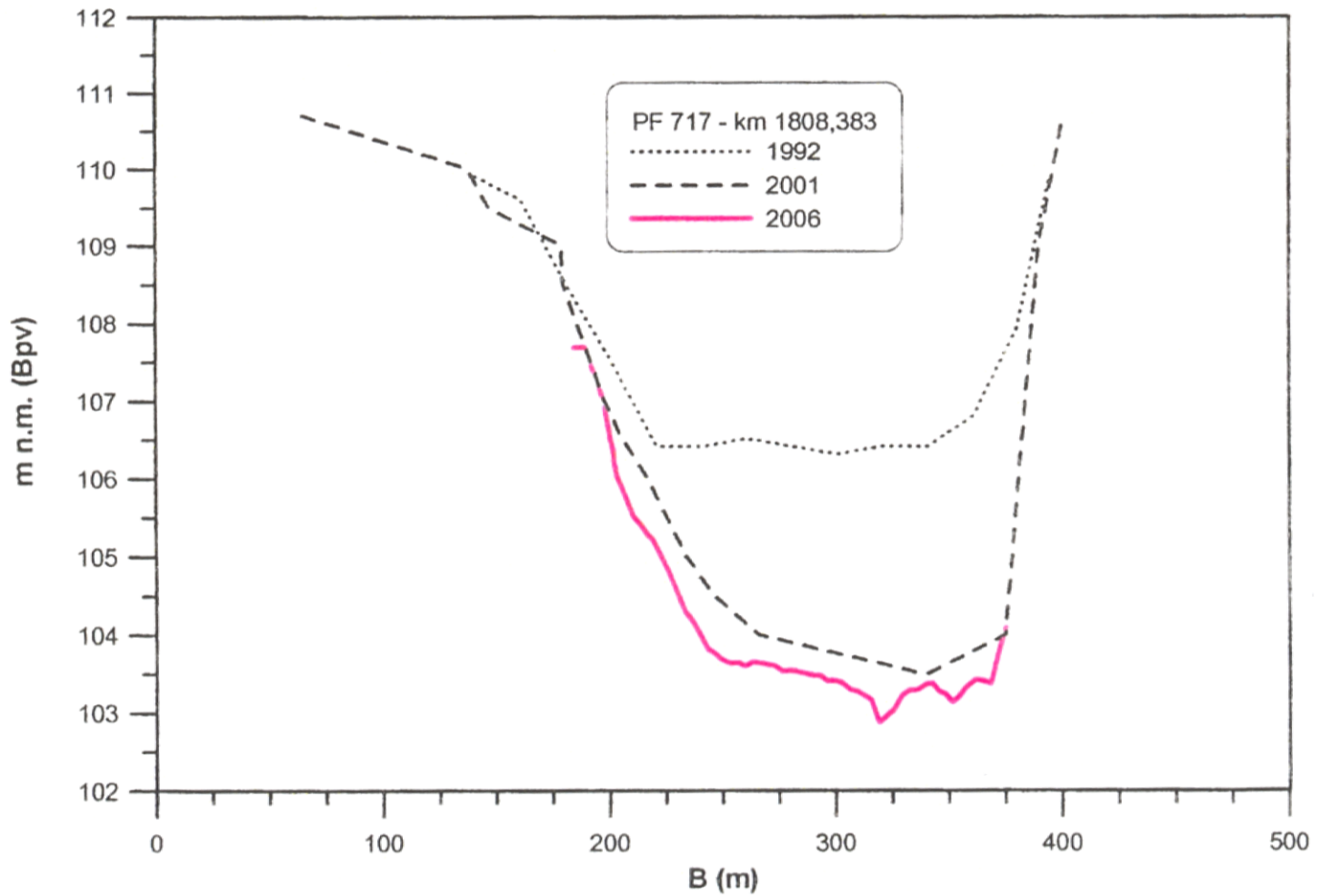
Department of Hydraulic Engineering

Entwicklung der Tiefe umgewandelt für niedrigen Schiffahrtsdurchfluss km 1797

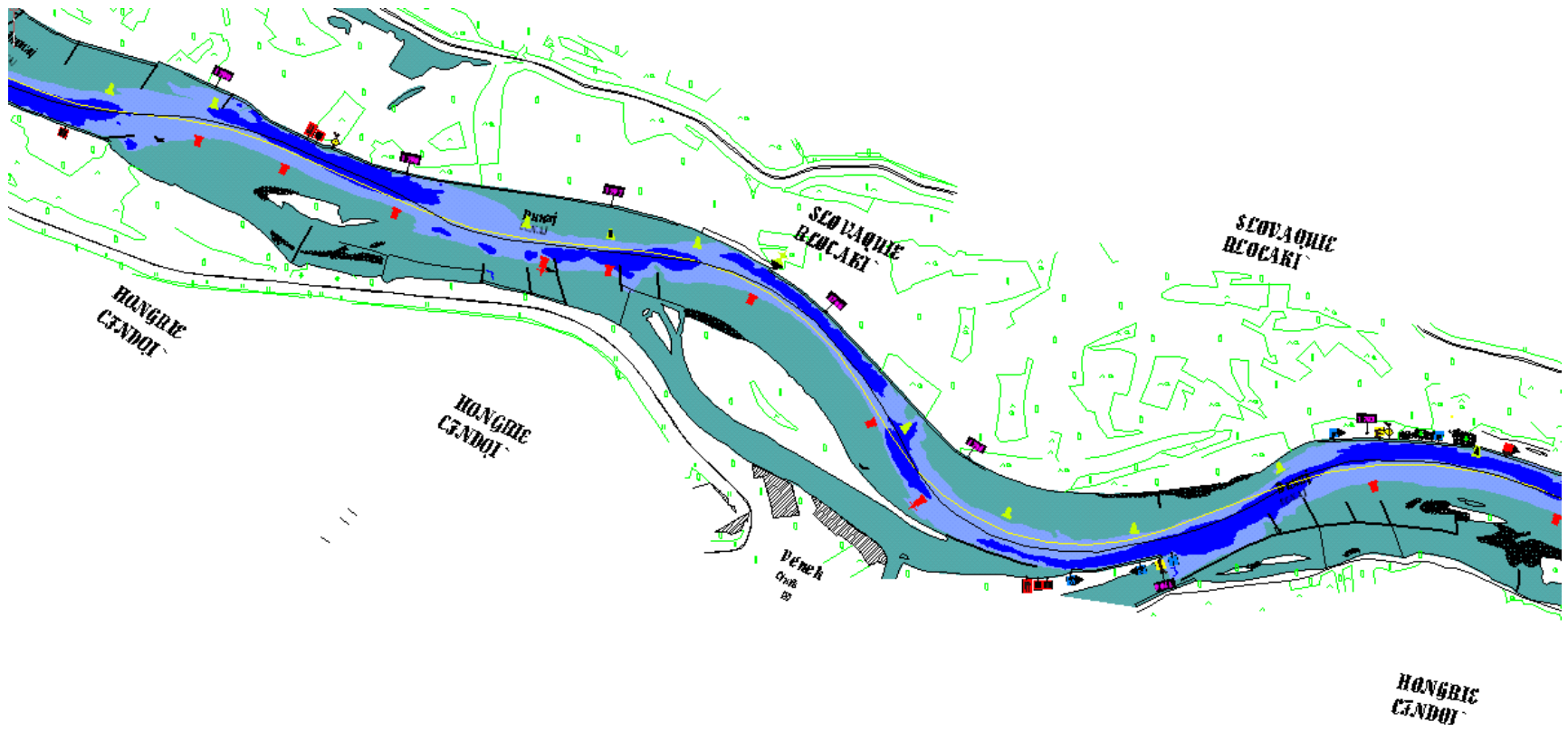


Entwicklung der Tiefe umgewandelt für niedrigen Schiffahrtsdurchfluss km 1735

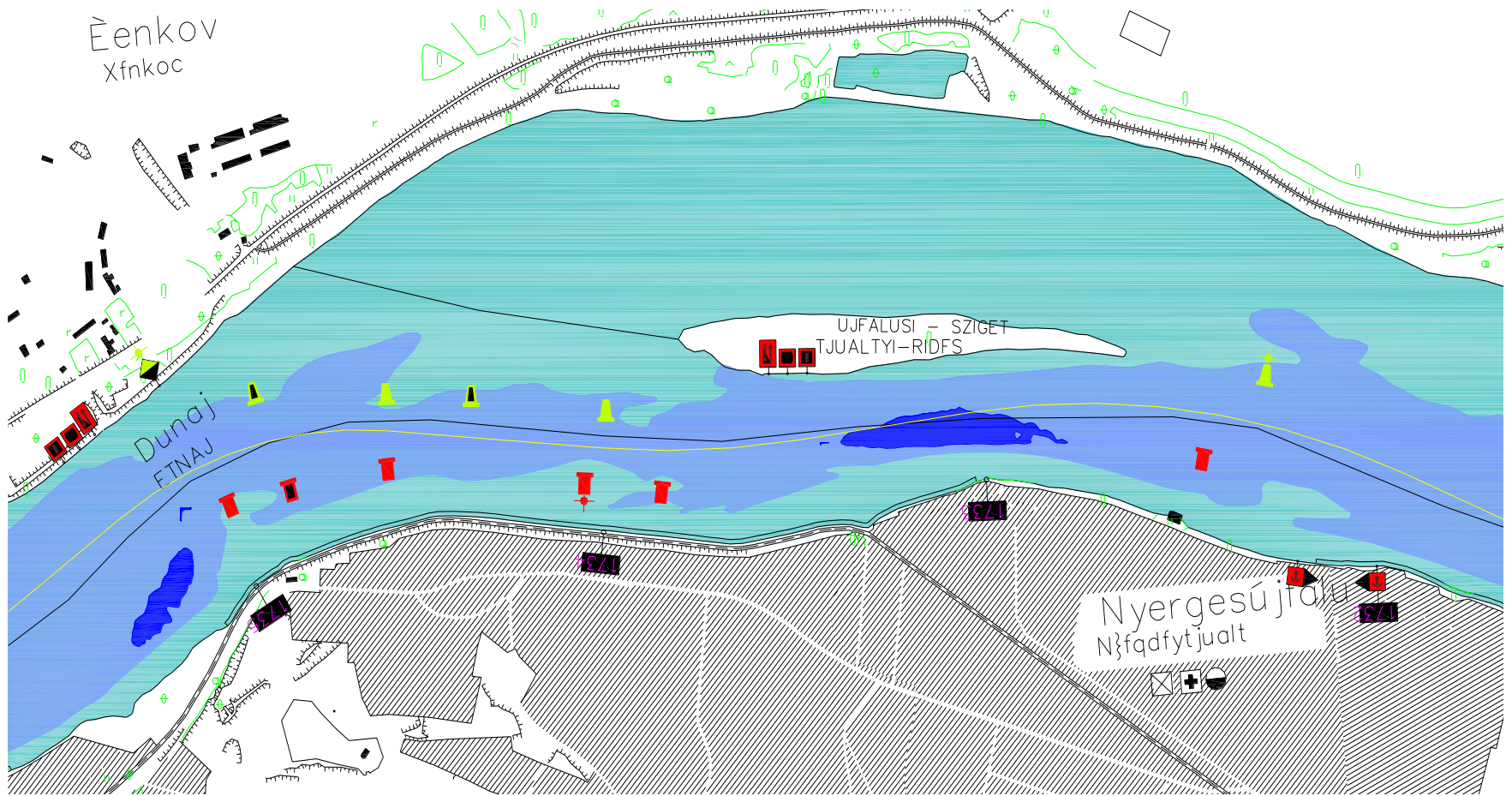




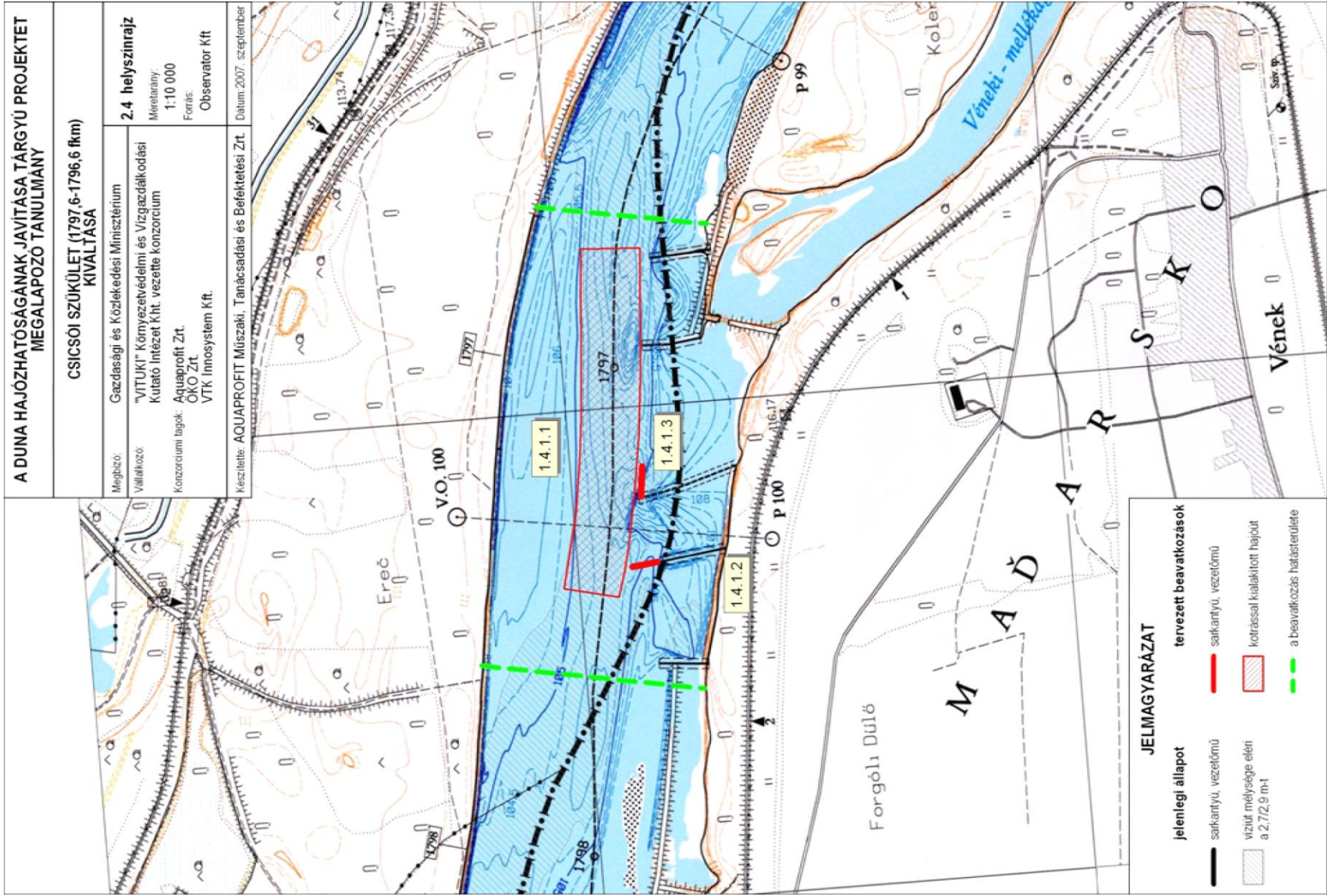
Fkm 1808,4 Entwicklung der Morphologie



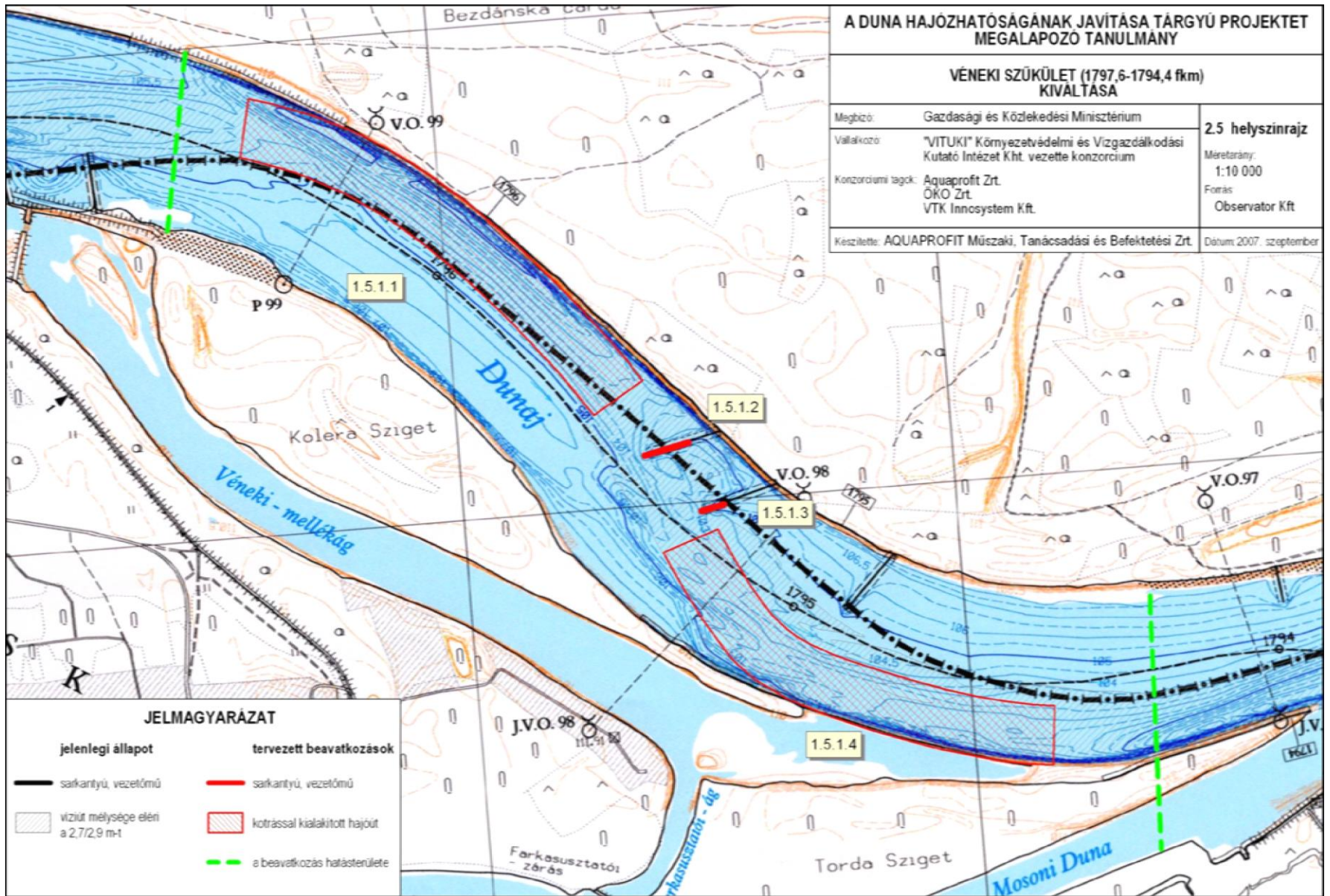
Fkm 1799 – 1792, kritischen Abschnitt des Flusses



Fkm 1736 – 1731, kritischen Abschnitt des Flusses



Regulationen in der ungarischen vorgeschlagen:.. TEN-T Project - fkm 1797



Regulationen in der ungarischen vorgeschlagen.: TEN-T Project - fkm 1796 - 1794

Schlussfolgerungen

- 1. Jahrzehntelange Regulierung des Donauflussbettes fkm 1811-1708 versäumt haben, die Fahrrinnenparameter zu verbessern.**
- 2. Tiefen beim Schiffahrtdurchfluss sind cca 18-19 dm.**
- 3. Effekten die Vorschläge in der ungarischen TNT Projekt sind nur kosmetische**
- 4. Ohne die „untere“ Wasserwerk ist unmöglich, bis zu einer Tiefe von 25 dm zu erreichen**
- 5. Für die Objektivität der Fahrrinnenparameterstatistik müssen die wirkliche Tiefe in Fahrrinne für niedrigen Schiffahrtdurchfluss umgewandelt**