

## Dosavadní výsledky provádění zákona o stavebním ruchu.

Sděluje odborový přednosta v ministerstvu veřejných prací Dr. techn. Josef Piskač.

V měsíci září 1925 byly projednávány v ministerstvu veřejných prací a v odděleních pro stavební ruch projekty na postavení:

29 domů o 78 bytech s rozpočteným nákladem . . . . . 4.367.800 Kč,  
pro něž byla navržena subvence částkou . . . . . 2.881.300 Kč

Z toho nepřipadá na Velkou Prahu žádný dům.

Od 1. června 1921, to jest od počátku účinnosti zákonů o stavebním ruchu, až do 31. září 1925 byly projednávány projekty na postavení:

25.799 domů o 54.843 bytech s rozpočteným stavebním nákladem . . . . . 4.374.989.026 Kč

pro něž byla navržena subvence částkou 3.205.954.426 Kč.

Z toho připadá na vnitřní Prahu (bez předměstí):

167 domů o 2403 bytech s rozpočteným stavebním nákladem . . . . . 254.411.222 Kč  
(navržená subvence 200.168.420 Kč),

na ostatní části Prahy:

1936 domů o 9757 bytech s rozpočteným stavebním nákladem . . . . . 869.658.980 Kč  
(navržená subvence 642.429.426 Kč).

na celkový obvod Velké Prahy tedy:

2103 domů o 12.160 bytech s rozpočteným stavebním nákladem . . . . . 1.124.070.202 Kč  
(navržená subvence 842.597.846 Kč).

## PRÁCE PŮVODNÍ.

### Projekt zdymadla u Vraného nad Vltavou.

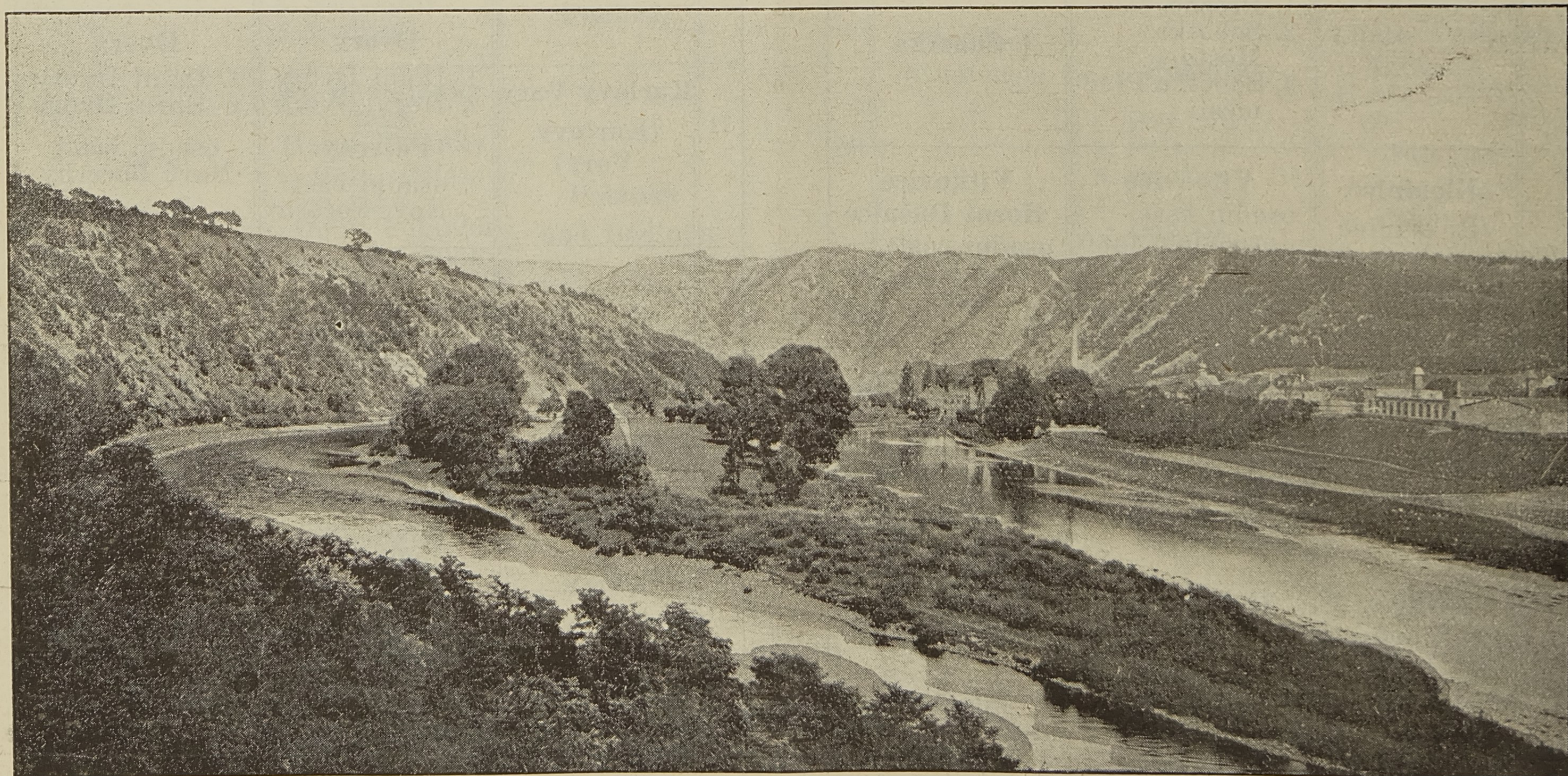
(S tabulkou čís. XXXIV.)

Úvodem. Ministerstvo veřejných prací vybídlo zemskou správu politickou v Praze, aby rozepsala a vykonala potřebné úřední šetření, t. j. politickou pochozí komisi, o projektu zdymadla na řece Vltavě u Vraného, který vypracovalo ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, podle směrnic daných ministerstvem veřejných prací. Politická pochozí komise byla vykonána v listopadu 1924.

Přehradou má býti nejen splavněna část Vltavy v délce asi 16 km mezi Vraným a Štěchovicemi, nýbrž i využito také její vodní energie v navržené hydroelektrárně; oba účely sledují hospodářské povznesení kraje povltavského nad Prahou. Při úředním projednávání byl projekt přijat všemi zájemníky sympaticky, zásadních námitek vůbec nebylo. Požadavky kladené různými zájemníky byly rázu soukromoprávního, a bude zajisté možno jim vyhověti podle jejich oprávnění.

Krajina. Řeka Vltava míjí obec Vrané (obr. 1. a 3.), ležící na pravém břehu nad Prahou a Zbraslaví, na trati místní dráhy Modřany—Čerčany. V obci je velká papírna a dosti pozemků pro stavby všeho druhu. Řeka je omezena na levém břehu vysokými skalami a porostlými stráněmi, na pravém břehu, na kterém je dráha Modřany—Čerčany, jsou luka a pole, místy však také stráně. Údolí je široké 100 až 300 m; podle toho bude se také v budoucnu měniti šířka vzduté vodní hladiny. Vzdutím bude dotčen katastr 13 obcí, z nich nejvíce na pravém břehu: Brunšova, Sázavy a Skochovic-Vraného, na levém břehu pak Štěchovic, Davle-Sv. Kiliána a Měchenic; mimo to na obou březích několik samot. Pro uskutečnění projektu bude potřebí vykoupiti nejvýše 100 ha půdy a několik nízko položených obytných a hospodářských budov.

Geologické poměry. Řeka vyhloubila si svoje

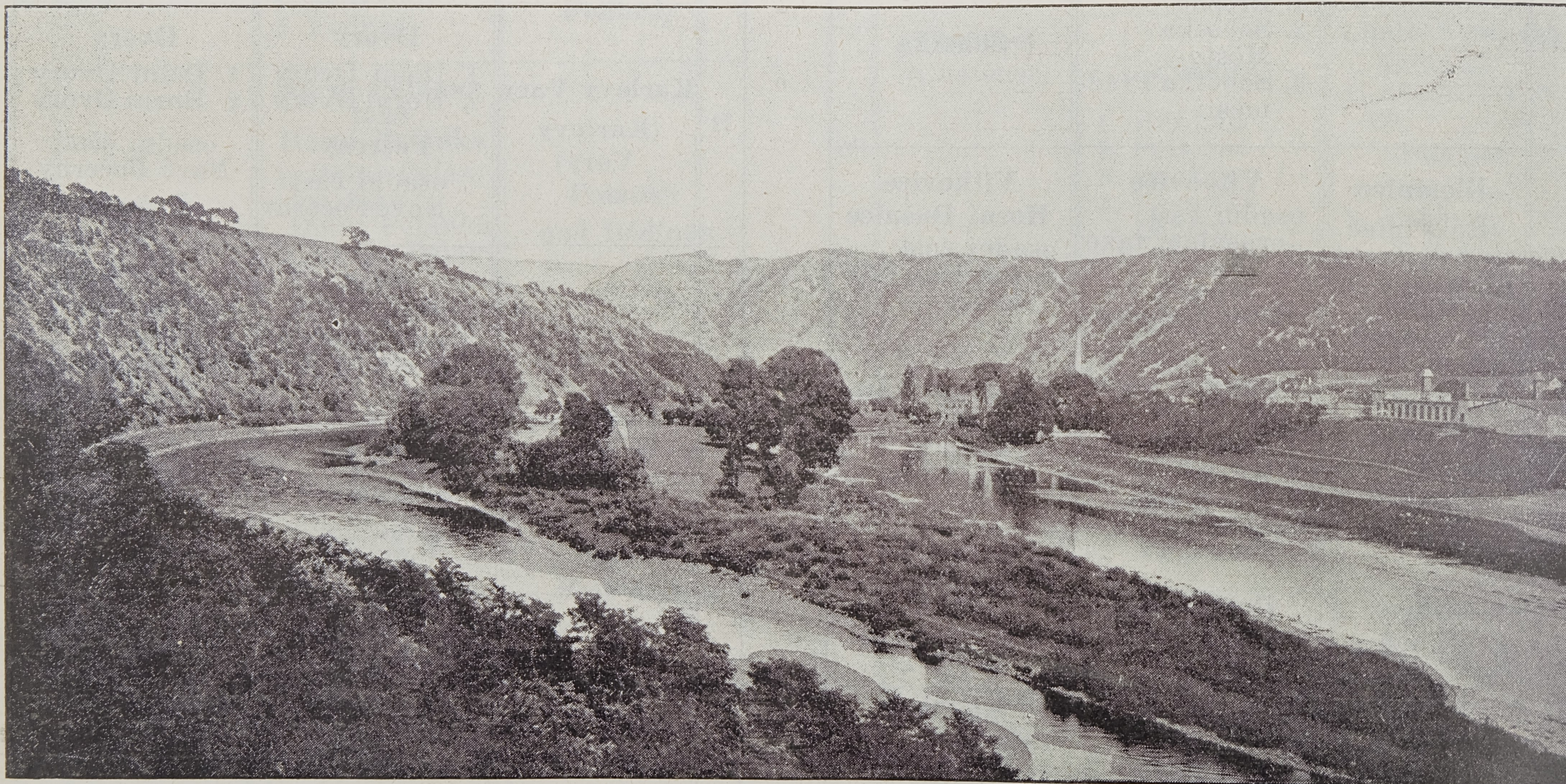


Obr. 1. Pohled na Vltavu nad Vraným. (Dnešní stav.)

uzito také její vodní energie v navrhované hydroelektrárně; oba účely sledují hospodářské povznesení kraje povltavského nad Prahou. Při úředním projednávání byl projekt přijat všemi zájemníky sympaticky, zásadních námitek vůbec nebylo. Požadavky kladené různými zájemníky byly rázu soukromoprávního, a bude zajisté možno jim vyhověti podle jejich oprávnění.

břehu: Brunsova, Sazavy a Skočovice vraného, na levém břehu pak Štěchovic, Davle-Sv. Kiliána a Měchenic; mimo to na obou březích několik samot. Pro uskutečnění projektu bude potřebí vykoupiti nejvýše 100 ha půdy a několik nízko položených obytných a hospodářských budov.

Geologické poměry. Řeka vyhloubila si svoje



Obr. 1. Pohled na Vltavu nad Vraným. (Dnešní stav.)



dnešní koryto v silurském útvaru, obsahujícím místy velmi tvrdé břidly rázu porfyrů, takže se v trati nad Vraným na levém břehu láme velmi dobrý kámen, vhodný ke všem stavbám a pro silniční štěrky. Rovněž řečiště je tvrdá skála, na níž leží místy značné nánosy písku, štěrku a těžkých valounů (obr. 2.).

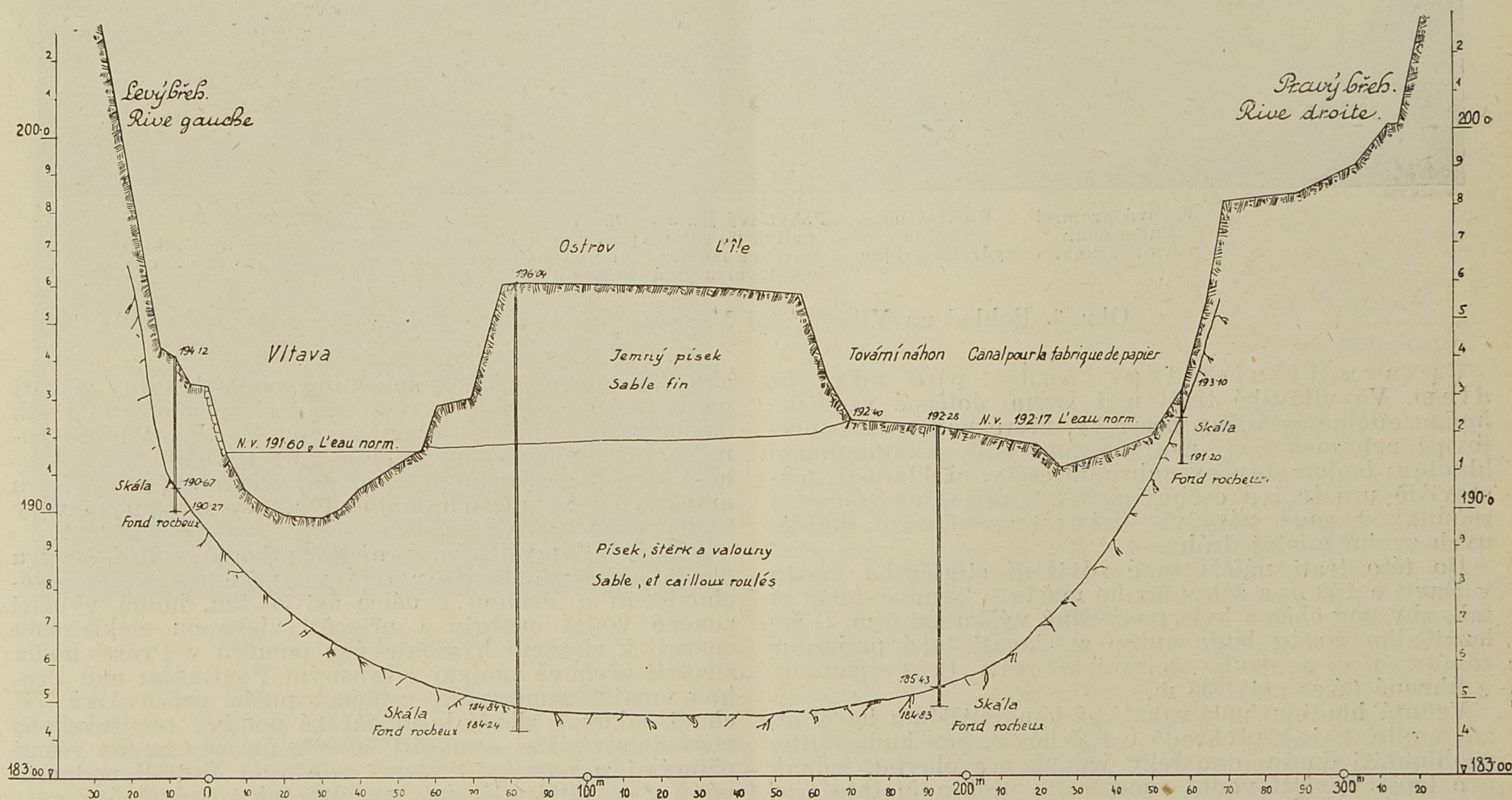
Základy všech navrhovaných objektů budou zapuštěny do tvrdého skalnatého dna.

Poloha celého díla (obr. 2., tab. č. XXXIV.). Nad obcí Vraným, proti proudu je v řece ladný ostrov, více jak 1000 m dlouhý a 100 m široký, porostlý bujnou lučinou, vrbami a skupinami stromů; zdymadlo je položeno do profilu, protínajícího ostrov téměř uprostřed; horní část ostrova bude zatopena vzdutou vodou, dolní část se odřípe, aby byl zjednan volný odtok velkým vodám, takže ostrov zmizí. Na pravém břehu jsou navržena dvě komorová plavidla a vedle nich je položen pohyblivý jez; k jezu bude přiřaděna hydroelektrárna, pod jejíž částí,

protékalo by jezovým profilem okrouhle 3000 m<sup>3</sup> vody za vteř.

Normální voda pod jezem počítá se ve výšce 191.50 m (snad bude ještě nižší, bude-li to možno podle dalších šetření v trati Vrané—Praha), horní hladina bude mít normální výšku 199.50 m pro plavbu a 200.50 m pro akumulaci, čímž bude lze dosíci ve vranské zdrži prostoru okrouhle pro 3 miliony m<sup>3</sup> vody. Podle udaných kot bude výška pohyblivých stavidel 200.50—191.80 = 8.70 m. Pro snadné zacházení se stavidly zřizuje se nad nimi manipulační lávka ze železového betonu ve výšce 203.50 m. Bude na přilehlých obcích a okresech, aby přispěly k vystavění okresního mostu místo lávky.

Komorová plavidla jsou navržena dvě, o 12 m šířky a 2.5 m hloubky (3.0 m nad záporníkem), kratší 85 a delší 170 m dlouhé; delší plavidlo je určeno pro proplavení dvou spojených vltavských pramenů (vorů) neb lodního vlaku.



Obr. 2. Geologický profil.

těsně při levém břehu je zamýšlena propust pro voru pro ten případ, že by voru musily býti plaveny odděleně, totiž že by komory nezmohly současnou plavbu lodí a vorů.

Bude tedy profil zdymadla omezen na levém břehu hydroelektrárnou, jelikož dnešní hlavní řečiště v levo bude po stavbě zdymadla zasypáno, čímž se získá dosti velké území, které bude lze osázeti různým porostem, travinami i stromy a dosíci tím náhrady za zmizelý ostrov.

Pohyblivý jez (obr. 1. tab. č. XXXIV.) skládá se především z pevné zdi na přepad 4 m vysoké s podjezím, dostatečně dlouhým a zpevněným tak, aby přepadající voda nemohla jez poškoditi; zeď musí se zaříznouti napříč řeky do pevných skal a vyzdíti jako pravidelná přehrada se všemi opatřeními proti propustnosti; na obraze lze viděti zamýšlené rozměry. Na koruně přehrady (kota 191.80 m) budou 4 jezová pole, pohyblivá to stavidla Stonyova, o 20 m délky mezi pilíři; stavidla jsou po délce dvojdílná, aby bylo možno snadno jimi pohybovati za vyšších vodních stavů nebo je zcela odstraniti z průtočného profilu při povodních. Na horní polovině stavidel bude pravděpodobně klapka, otočná kolem vodorovné osy a to pro snazší zacházení s horní hladinou. Pohybovací stroje budou umístěny v domech na pilířích tak vysoko, aby bylo možno vyzvednouti stavidla až nad hladinu katastrofální vody z r. 1890, kdy

Plnění komor zamýšlí se z podélné stoky, tvořící jejich dno. Pro převedení menších lodí, zejména sportovních je navržena rampa ze spodní hladiny do horní, po které bude možno takové lodi buď přenášeti neb převážeti na lehkých podvozcích.

Hydroelektrárna bude mít několik turbin na největší shltnutí 150 m<sup>3</sup> vody za vteř., čímž bude lze vyvinouti nejvýše 14.000 k. s. při prve označených rozdílech hladin; roční průměrný výkon bude 45 mil. kw. hodin. Udaného největšího výkonu v koňských silách bude možno dosíci občasně za vyšších vodních stavů při větším přítokovém množství ze zdrže po dobu 4 hodin ke krytí největší spotřeby v Praze v zimních měsících, ovšem za předpokladu, že bude možno dodatí potřebnou vodu ze zdrže v říční trati nad zdymadlem.

Propust pro voru je navržena při novém levém břehu tak, že podchází část hydroelektrárny. Má býti postavena teprve později. Snad by se při této příležitosti doporučovalo vyřešiti způsob přepravy vorů v suchu, jelikož energie k tomu potřebná byla by jistě menší než ona, která se ztratí z vody, ubíhající v otevřené propusti pod a kolem voru, při jeho přepravě ve vodě.

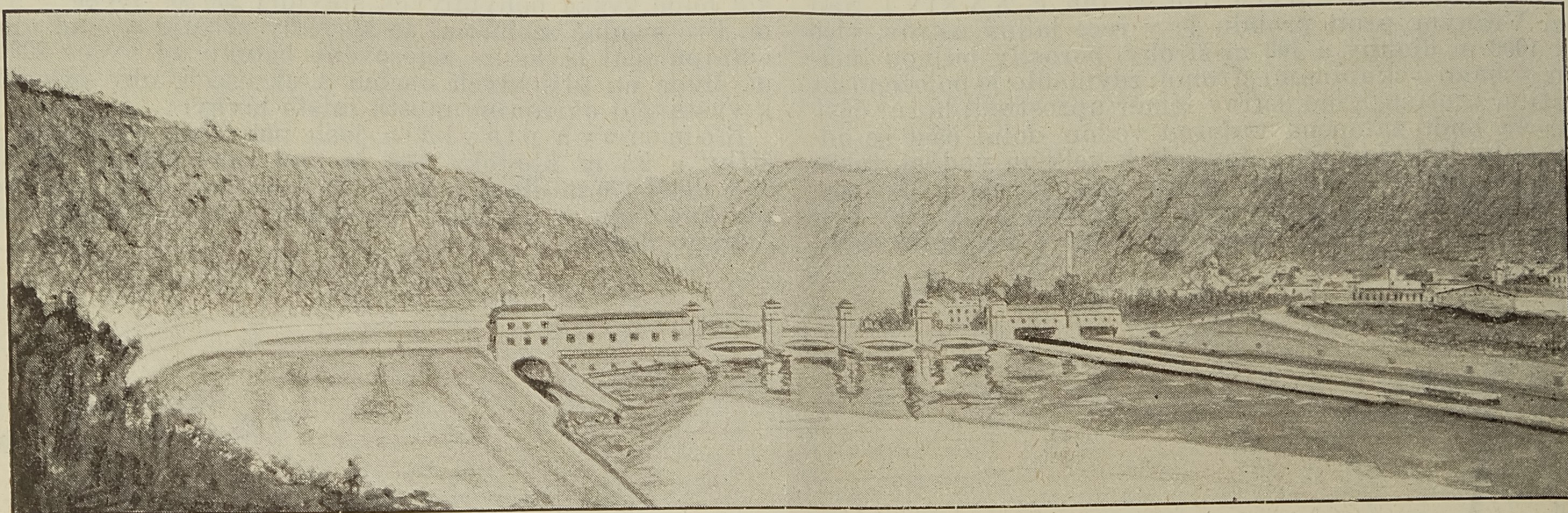
Dům pro zřízence je navržen na pravém břehu, blízko plavebních komor, k domu bude zřízeno spojení, které povede přes manipulační lávku k právě vystavěné

povltavské silnici ze Zbraslavi do Štěchovic na levém břehu řeky.

**P o s t u p s t a v b y.** Nejprve bude započato se stavbou komorových plavidel, elektrárny a jezu tak, aby měly případné velké vody dostatek průtočné plochy; až stavba bude tak daleko, že bude možno převést plavbu komorovými plavidly, bude zasypáno dnešní vltavské koryto, které bude skládkou na levém břehu.

délku asi 3 km do řeky Sázavy až nad mlýn v Pikovicích, kde bude nutno vykoupiti vodní sílu právě tak jako u vranské papírny; vodní energie na zahořanském potoku nebude dotčena.

Pod zdymadlem bude potřebí upravit říční koryto odstraněním prudké zátočiny a vložení příznivého poloměru zakřivení 500 m; jinak navrhuji se zlepšení komunikací, přístupů k vodě a případné takové úpravy,



|  |   |   |  |   |   |
|--|---|---|--|---|---|
| Vorová propust<br>Passe pour<br>les radeaux. | Elektrárna<br>Station<br>hydroélectrique. | Pohyblivý jez o 4<br>polích po 20 m.<br>Barrage mobile<br>de 4 ouvertures à<br>20 m | Uzavírky<br>plavebních<br>komor.<br>Portes des<br>écluses. | Malá a velká<br>plavební komora.<br>Petite et grande<br>écluse. | Sjezd na podběží.<br>Rampe sur le quai. |
|--|---|---|--|---|---|

Obr. 3. Pohled na Vltavu nad Vraným po výstavbě zdymadla.

Úprava říčních tratí nad a pod zdymadlem. Ve vltavské trati nad jezem, dotčené vzdutím, budou citelně zatápěny pozemky, které bude nutno obětovati neb zachrániti nasypávkami nad akkumulační hladinu; budou stavěny náhradní cesty, překladiště, přístaviště pro lodi a osobní parníky, příjezdné rampy a schůdky k vodě, náplavky jakož i zpevňování dlážděných svahů místní dráhy.

Do této tratí náleží také zdvižení silničního mostu v Davli o 1.50 m a železničního mostu u Trnové o 2.75 m tak, aby pod oběma byla podjezdná výška asi 5 m. U železničního mostu bude nutno zvyšovati také příjezdné rampy a část druhé železniční tratí (k Čerčanům) v úhrnné délce asi 1000 m.

Vzdutá hladina bude sahati až k nejbližšímu hornímu zdymadlu, t. j. k přehradě u Štěchovic, kde bude nutno prohloubiti dnešní dno řeky jednak pro plavbu, jednak pro lepší využití vodní energie na přehradě; tato trať se dnes již prohlubuje. Vzdutá voda bude sahati také na

aby bylo možno jednak snížením spodní hladiny získati na vranském zdymadle větší spád alespoň o 2 m, jinak dosíci zatímními úpravami takových plavebních poměrů, aby byla umožněna plavba proti vodě v trati Praha-Vrané bez každého přerušování a také při průtočných množstvích za nižších vodních stavů. Dnešní přívozy budou zachovány a přístupy k nim budou zlepšeny.

**Z á v ě r.** Zamýšleným projektem hodlá státní správa dosíci zlepšení plavby v celé vltavské trati mezi Štěchovicemi a Prahou v délce asi 30 km, hodlá využití značné vodní energie a přispěti získanou elektrickou energií k zlepšení hygienických poměrů v Praze, hodlá zlepšiti břehové spojení s krásným Povltavím nad Prahou, opatří zaměstnání velkému počtu pracovníků ducha i rukou a zlepší hospodářské poměry povltavského obyvatelstva. Lze se nadíti, že tyto úmysly budou všemi přímými zájemníky i všemi ostatními činiteli podporovány v největší míře jak morálně tak i finančně.

Ing. Dr. K. H r o m a s.

## R Ů Z N Ě Z P R Á V Y.

### Hlídká letecká.

Řídí Ing. Zdenko J a n á k.

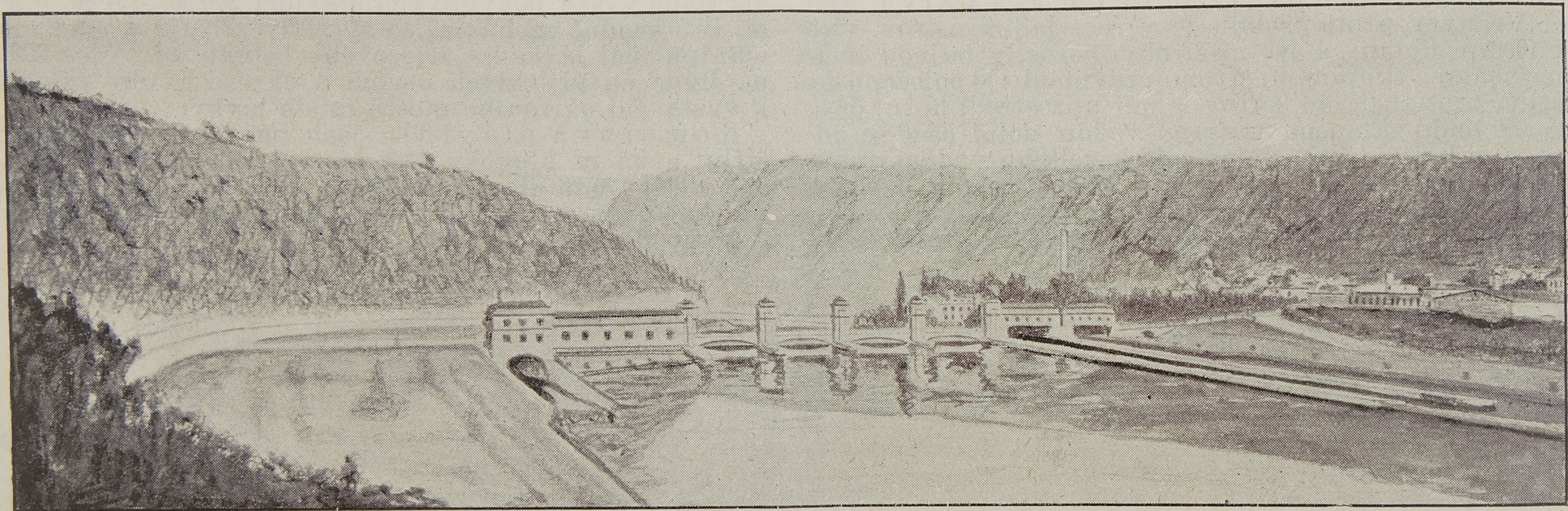
#### Civilní letectví ve Spojených státech.

Civilním letectvím rozumí se ve Spojených státech vlastně veškeré letectví nevojenské, tedy letectví soukromé, obchodní a poštovní. Velkou závadou pro rozšíření civilního letectví je nedostatečné vymezení řádu pro úpravu a podporu letectví. Následkem toho není pro letectví mezi občanstvem dostatečného porozumění, ač letecké korporace civilní, hlavně obchodní komora pro letectví v Novém Yorku a letecké spolky spolu s úřady a žurnalisty pečují o tiskovou propagandu letectví.

Nedostatek federálního zákona je pro letectví velmi osudným, neboť v r. 1923 bylo různými letci zabito 85 osob a 162 zraněno, kdežto na 124 organizovaných liniích leteckých bylo pouze 12 mrtvých a 12 zranění, čili jedna nehoda na 200.000 mil letu. Přes to však civilní letectví se velmi rychle rozšiřuje a zdá se, že blíží se doba, kdy automobil ztratí svoji převahu, neboť též Ford koná pil-

ně pokusy, aby započal se seriovou výrobou letadel a přivedl na trh levné a dobré civilní letadlo. Letadel bylo dosud ve Spojených státech používáno pro vojenské účely, pro prohibiční pobřežní policii, účely zemědělské (ničení hmyzu, ohlašování požárů lesů, stanovení statistiky osevu), pro rychlou pomoc při důlních katastrofách, pro mapování, reklamu vzduchovou pomocí kouřových plynů, pro dopravu osob a poštovních zásilek. V roce 1923 odhaduje se asi 300.000 jednotlivých letů se 600 letadly, dráha prolétnutá asi na 9.000.000 mil a letecká doprava asi na 300.000 osob. V roce 1924 se ovšem tato čísla zvětšila. Leteckou poštou bylo za 5leté trvání této služby dopraveno celkem 225.769.520 zásilek o váze asi 3000 tun. Kromě letecké pošty úřední byly zde ještě tři společnosti soukromé s oprávněním pro dopravu letecké pošty ze Seattle-u do Victorie, z New Orleansu do Pilotconu a z Fairbanks do Mc. Grath (Alaska).

Civil aeronautics act z roku 1923 žádá zřízení



Vorová propust  
Passe pour  
les radeaux.

Elektrárna  
Station  
hydroélectrique.

Pohyblivý jez o 4  
polích po 20 m.  
Barrage mobile  
de 4 ouvertures à  
20 m

Uzavírky  
plavebních  
komor.  
Portes des  
écluses.

Malá a velká  
plavební komora.  
Petite et grande  
écluse.

Sjezd na podbřeží.  
Rampe sur le quai.

Obr. 3. Pohled na Vltavu nad Vraným po výstavbě zdymadla.