

Střední Labe

upravené a uplaštěné.

Časopis věnovaný zájmům obyvatelstva oblasti
Středního Labe od Jaroměře ku Mělníku.

Vydavatel: STŘEDOLABSKÝ KOMITÉT.

Zodpovědný redaktor: VÁCLAV VÁŇA, statkář a jednatel „Středolabského komitétu“ v Lánech na Důlku u Pardubic.

Předplatné 3 koruny ročně přijímá pokladník spolku V. PILAŘ,
majitel velkomlýna ve Valech n. L. u Přelouče.

JIXe



12411



Jnv.
ČS 12411

Střední Labe

upravené a uplaďněné.

==== (Spolkový orgán „Středolabského komitétu“.) =====

ČASOPIS VĚNOVANÝ NÁRODOHOSPODÁŘSKÝM ZÁJMŮM
OBYVATELSTVA OBLASTÍ STŘEDNÍHO LABE OD JAROMĚŘE KU MĚLNÍKU.

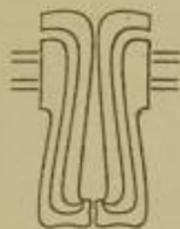
ROČNÍK II.

Vydavatel: STŘEDOLABSKÝ KOMITÉT. — Zodpovědný redaktor: V. VÁŇA.

JEDNOTA
K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

1903—4.

J. IX e



12411

TISKEM SPOLEČNÉ KNIHTISKÁRNY V PARDUBICÍCH

1904.



Obsah ročníku druhého:

A) Články odborné:

1. *Výkup a odškodnění pozemků a vodních práv při úpravě a uplavnění Středního Labe.* Sděluje Dr. Ant. Klír, c. k. vrchní inženýr v Praze. Čís. I., str. 1—4.
2. *Využití vodní síly zkanalizovaného Středního Labe.* Napsal V. Váňa. Číslo I., str. 5—8.
3. *O vodním hospodářství v Egyptě.* Napsal V. Váňa. Číslo I., str. 9—14., čís. II., str. 24—28., čís. III., str. 50—51.
4. *VI. sjezd německo-rakouského svazu pro plavbu vnitrozemskou v Mannheimu.* Pův. zpráva „Nár. listů“. Číslo I., str. 14—16.
5. *Vodní sjezd v Cmantu.* Pův. zpráva „Nár. listů“. Čís. I., str. 16—18.
6. *Jan Kaftan, životopisná črta (s vyobrazením).* Napsal V. Váňa. Čís. II., str. 21—24.
7. *Zpráva zemského výboru s osnovou zákona v příčině přispívání král. Českého ku kanalizaci Labe od Mělníka k Jaroměři.* Čís. II., str. 28—35.
8. *Zpráva zemského výboru s osnovou zákona týkajícího se přispívání král. Českého ku splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy.* Čís. II., str. 35—37.
9. *Zemědělství a příští úprava Středního Labe.* Čís. III., str. 41—42.
10. *Průplav Pardubicko-Prerovský a souvislost jeho s ostatními průplavy rakouskými.* Piše inženýr Ant. Smrček, professor stavitelství vodního při c. k. české vysoké škole technické v Brně. Čís. III., str. 42—50., čís. IV., str. 61—64.
11. *Jan Jaroš, životopisná črta (s vyobrazením).* Napsal V. Váňa. Čís. IV., str. 57—58.
12. *Služba návštěvní při povodních v Polabí.* Napsal zemský vrchní inženýr Josef Dlouhý. Čís. IV., str. 58—61.
13. *Kanalizace Dolního Labe z Mělníka do Ústí.* Přednáška Dra. Ant. Klíra, c. k. vrch. inženýra komise pro kanalizování Vltavy a Labe, odbývaná v týdenní schůzi Spolku českých architektů a inženýrů. Čís. IV., str. 64—66.
14. *Sjezd zástupců korporací a interessentů oblastí průplavu pardubicko-prerovského, odbývaný dne 20. prosince 1903 v král. kom. městě Pardubicích.* Ref. V. Váňa. Čís. V., str. 73—78.
15. *Projekt výstavby ochranného a obchodního přístavu v král. věn. městě Mělníce (s vyobrazením).* Napsal V. Váňa. Čís. V., str. 73—78.
16. *Provádění kanalizačních, regulačních a melioračních prací v oblasti Středního Labe podnikatelskými a finančními krahy domácími.* Napsal V. Váňa. Čís. V., str. 78—80.

17. *Vliv regulací přítoků a provádění meliorace pozemků na zemědělské poměry středolabské.* Napsal J. Čurda, starosta král. věn. města Čelakovice n. L. Čís. V., str. 80—82.
18. *Regulace Ohře a Zlatého potoka.* Napsal V. Váňa. Čís. V., str. 82—83.
19. *Využití vodních sil na kanalizovaném Středním Labi mezi Král. Hradcem a Mělníkem.* Memorandum a technická zpráva inženýrů Karla Rosy a J. Vejdělky, profesorů c. k. státní průmyslové školy v Praze (s mapou). Čís. VI.—VII., str. 89—108.
20. *Schůze poradního sboru pro stavbu vodních drah.* Původní zpráva „Nár. listů“ ze dne 9. února 1904. Čís. VI. a VII., str. 108—112.
21. *Pamětní spis spolku architektů a inženýrů v král. Českém o nutnosti vypracování projektu mechanického zdvihadla pro velké rozdíly výškové.* Vydán péčí technické komise pro vodní dráhy, regulace a meliorace. Čís. VI. a VII., str. 112—113.
22. *Užitek z vodních sil.* Napsal inženýr J. S. Čís. VIII., str. 117—119., čís. IX., str. 140—142.
23. *Manifestační schůze středolabského komitétu na Mělníku.* Čís. VIII., str. 128—132., čís. IX., str. 142—152.
24. *Zájem meliorační při úpravě a uplavnění toků.* Přednáška inženýra J. V. Hráského, profesora c. k. českých vys. škol technických v Praze, odbývaná dne 6. března 1904 v Brandýse n. L. Číslo VIII., str. 119—125.
25. *O rozměrech jezových propustí při kanalizování Středního Labe.* Z praktických zkušeností ve známost uvádí Václav Pilař, majitel velkomlýna ve Valech n. L. Číslo VIII., str. 126—128., číslo IX., str. 137—138.
26. *Resoluce manifestační schůze interessentů polabských,* odbývané dne 13. března 1904 v král. věn. Mělníce. Čís. 8., str. 132—133.
27. *Stavby vodní na Moravě.* (Z technické sekce moravského říčního a průplavního spolku.) Referent professor inženýr Ant. Smrček. Čís. IX., str. 152—154.
28. *Vyjádření technických zástupců zemědělské rady pro král. České ku protokolu technicko-informativního řízení o projektu na upravení a uplavnění Středního Labe od Hradce Králové ku Mělníku, sepsanému v Praze dne 7. října 1902.* Sepsali: staveb. rada Ant. Němec, vrchní inženýr Richard Šantrůček a inženýr Jos. Kopecký. Čís. X., str. 161—184.
29. *Využití vodní síly ve Švýcarsku.* Podává král. český zemský vrchní inženýr Jos. Dlouhý. Číslo X., str. 185—189., číslo XI., str. 202—207., čís. XII., str. 223—231.
30. *Kanalizování Vltavy a Labe v Čechách.* Podává c. k. vrch. inženýr Dr. Ant. Klír. Čís. XI., str. 193—202., čís. XII., str. 213—222.

B) Zprávy spolkové:

- a) *Z činnosti výboru Středolabského komitétu.*
- b) *Zprávy týkající se vodocestné, regulační a meliorační otázky král. Českého.* Spolku českých architektů a inženýrů pro král. České v Praze, inž. komory, jednoty průmyslové, venkovských spolků, besed atd.

C) Zprávy o činnosti korporací autonomních a vládních

vztahujících se k vodocestnému zákonu ze dne 1. června 1901.: a) C. k. místodržitelství, b) zemského výboru král. Českého, c) rady zemědělské, d) zemské regulační komise král. Českého, e) c. k. vodocestné expositury pro stavbu vodních cest v král. Českém.

D) Různé zprávy:

a) domácí, b) z ciziny.

E) Vyobrazení:

1. Stavba hráze u Assuánu v Egyptě. Str. 10.
2. Plavidlová vrata u Assuánu v Egyptě. Str. 11.
3. Jan Kaftan. Str. 22.
4. Stavební památky na ostrově Filai (chrám Isidin a Faraonovo lože) po zatopení vodou Nilu v Egyptě. Str. 25.
5. Nílská hráz u Asijurtu v Egyptě. Str. 27.
6. Jan Jaroš, říšský a zem. poslanec, místopředseda Středolabského komitétu. Str. 58.
7. Ochranný a obchodní přístav v Mělníce. Str. 75.
8. a 9. Jez mlýna ve Valech nad Labem. Str. 137 a 139.
10. Pohled na jez stavidlový v Chévres na Rhônu. Str. 185.
11. Vnitřek elektrárny v Chévres. Str. 186.
12. Ukázky z provedených vodních staveb c. k. ředitelství kanalizační komise pro úpravu Vltavy a Labe:
 - a) Pohled na jez hradlový v Troji. Str. 193.
 - b) Pohled na plavidla a průplav zdýmadla trojského. Str. 194.
 - c) Proplutí vorů vorovou propustí v pohledu od spodní vody. Str. 196.
 - d) Proplutí vorů v pohledu od horní vody. Str. 197.
 - e) Pohled na sklopený jez libšický od spodní vody. Str. 199.
 - f) Pohled na plavidla libšická se strany vody horní. Str. 200.
 - g) Vytahování slupic a stavidel pod most v Mířovicích. Str. 215.
 - h) Elektrický ježek ku vytahování slupic stavidlového jezu v Mířovicích. Str. 216.
 - i) Pohled na most a jez v Mířovicích od spodní vody. Str. 218.
 - k) Pohled z horního kanálu na hotová stavidla v Mířovicích dne 3. listopadu 1902. Str. 219.
 - l) Betonování svahů a dna laterálního kanálu. Str. 221.
 - m) Pohled na stavbu vlakového plavidla v Hoříně u Mělníka. Str. 222.
13. Vnitřek elektrárny v St. Maurice pro město Lausanne. Str. 204.
14. Pohled na vorovou a lodní propust při jezu stavidlovém na Aaře u Wangen. Str. 206.



JEDNOTA
K. POVZBUZENÍ PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

Ročník II.

1903.

Číslo 1.

STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavněné.

o o Spolkový orgán „Středolabského komitétu“. o o

Výkup a odškodnění pozemků a vodních práv při úpravě a uplavnění Středního Labe.

(Sděluje Dr. Antonín Klír, c. k. vrchní inženýr v Praze.)

První vědomosti o tom, kterých pozemků a vodních práv jednotlivých majitelů a v jakém rozsahu bude zapotřebí ku provedení úpravy a uplavnění Středního Labe, dostane se zájemníkům z map katastrálních a ze seznamů parcelních, které po 14 dnů před zahájením pochozí komise o detailním projektu stavebním vyloženy budou k volnému nahlédnutí u obecního úřadu příslušné katastrální obce. Zde každý majitel bude se moci informovati, které z pozemků jemu náležejících mají být při stavbě zabráněny, jak velká jest výměra zabrané plochy a vezme-li se jenom část, jak velký jest zbytek parcely, který mu má být ponechán.

Pochozí komise, jejíž průběh jednání upraven byl nařízením ministerstva obchodu, jak o tom bližší zmínka stala se v tomto listě v č. 11. na str. 5. loňského ročníku, má výhradně za účel zkoušet detailní projekt s ohledem na zájmy veřejné a zjistiti rozsah a zájem práv neb pozemků soukromých, které k účelům stavebním mají se zabráti. Výslovně se v nařízení tom podotýká, že nebude se při pochozí komisi jednati o ceně pozemků, neb o výši náhrady za práva k vyvlastnění navržená; proto zájemníci, kteří proti odstoupení svých pozemků, nebo práv něčeho v podstatě nehodlají namítati, nemusí se bez poškození vlastních zájmů pochozí komise ani zúčastniti.

Vlastní jednání o ceně pozemků a výši náhrad neb odškodnění bude provedeno zástupci podniků stavebního zpravidla až po vydání rozhodnutí o vyvlastnění pozemků a práv c. k. místodržitelstvím, kteréžto rozhodnutí všem účastněným zájemníkům bude doručeno. Při tom naskytují se různé okolnosti a případy, na které v následujících řádcích stručně hodláme poukázati.

1. Výkup pozemků.

Při řekách většinou se přirozenými, uměle neupevněnými břehy, jako je Střední Labe, často naskytne se při výkupu pozemků břehových případ, že skutečná velikost pozemku zabraného nesouhlasí se stavem katastrálním; při koupi jest však nutno bráti stav katastrální za základ již s ohledem na vložky knihovní a mapy u soudu, které s tímto stavem mají souhlasiti. Proto doporučuje se přidržeti se při výkupu výměry, která podává se dle stavu katastrálního; je-li část pozemku odplavena, takže leží vlastně v řečišti, zaplatí kupující fond stavební za zbylý pozemek na břehu cenu větší, poměrům přiměřenou, a za část v řečišti, která jest pozemkem

JEDNOTA
K. POVZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

neploďným, jinou menší cenu kupní. Opačný případ nastává na vypuklých březích, zejména jsou-li osázeny vrbinami. Zde pozemku přibývá přirozeným účinkem řeky, majitel pozemku přiléhajícího užívá tohoto nánosů často již dlouhou řadu let, ač dle stavu katastrálního leží vlastně v řečišti, které jest statkem veřejným. I zde jest nejlépe, když podnik stavební koupí jen potřebnou část podle výměry katastrální a odškodní zbytek vhodným způsobem. Dokazovati vlastnictví zvětšené části pozemku čtyřicetiletým nerušeným držením a užíváním jest na řekách rázu Středního Labe úkolem při nejmenším velmi obtížným. Zákon chrání sice v prvé řadě držitele pozemku, ukládaje tomu, kdo proti oprávněnému držení činí námitek, aby dokázal, že držení pozemku toho netrvá v nynější rozloze již plných čtyřicet let. Avšak provedení podobného důkazu jest zpravidla velmi snadné; buď nasvědčuje tomu dřívější v mapách katastrálních dosud patrný stav pozemku, nebo provede se důkaz znaleckým ohledáním, slyšením pamětníků a pod. Nejlépe jest ovšem vyrovnati se naznačeným způsobem smírnou cestou a zanechati všech důkazů o vlastnictví.

Při stavbě pobočných průplavů, které jdou dále od řeky, stává se někdy, že pro stavbu zabraný pruh pozemků zaujme větší část některé parcely, tak že zbytek se již racionálně obdělávati nedá. Nelze-li zbylou část sceliti s ostatními pozemky přiléhajícími téhož majitele, může vlastník pozemku právem žádati, aby stavební podnik zakoupil buď i zbylou část, aneb zaplatil za díl zabraný přiměřenou cenu vyšší.

Byl-li vhodný příjezd na nezakoupený zbytek pozemku odříznutím zabrané části zrušen, postará se podnik stavební o cestu náhradnou.

Po ukončení staveb upravovacích na Labi získají se na některých místech nové pozemky zasypaním dřívějšího řečiště. Pozemky takové budou majetkem stavebního podniku, avšak jakmile nebude jich zapotřebí k lepšímu zanášení, ku př. ramen labských nebo k upevnění břehu, mají majitelé sousedních pozemků právo žádati, aby jim získané plochy byly odprodány. Takový zpětný prodej bude se moci uzavřít někdy již při počátečném výkupu pozemků před stavbou, obyčejně však až po ukončení stavby a jejím vyzkoušení pro delší dobu.

2. Odškodnění pozemků.

Nárok na placení odškodného může nastati z různých příčin, zejména bývá to zvýšení hladiny spodních vod postavením jezů, které přivádí podmáčení pozemků, aneb zchlazení spodiny, které může mít škodlivý vliv na vzrůst plodin. Nastane-li zvýšení spodních vod do míry pozemkům nepříznivé, bude ovšem podnik stavební v prvé řadě hleděti závady takové odstraniti ještě před postavením jezů umělým snížením hladiny spodní a užije k tomu odvodňovacích otevřených příkopů, dle potřeby i soustavné drenáže. Kde řádného odvodnění nebude lze dosáti buď pro přílišný náklad nebo z jiných důvodů, odškodní stavební podnik přivozené závady potud, pokud skutečně povstaly vlivem provedených staveb. Aby se míra těchto závad mohla posouditi, bude celé území, které by dotčeno býti mohlo, ještě před stavbou pedologicky a geologicky prozkoumáno; tím zjištěn bude nynější stav pozemků a plodin na nich pěstovaných, pozorován bude stav spodních vod odpovídající různým stavům

v řečišti, a material takto získaný bude spolehlivou pomůckou při posuzování vlivu, který na pozemku vyvolalo provedené uplavnění řeky.

Při menších rozlohách pozemků dá se podmáčení odpomoci nasypaním celých dotčených ploch dobrou prstí, získanou z výkopů. Tím pozemky zůstanou v plné hodnotě pro hospodaření zachovány a majitelům poskytne se jen náhrada za nutné lepší prohojení ornice.

Podnik stavební odškodní majitelům pozemků i prokázané stěžení v hospodaření následkem větší zajiždky přes nové mosty nebo přeložené přívozy. Koupí-li se pozemek přede žněmi a pro stavbu skutečně ihned zabere, odškodní se majitelům také nesklízená úroda.

Mimo to mohou nastati případy, že teprve později po uvedení staveb kanalizačních v činnost z různých příčin vyskytnou se závady na pozemcích, o nichž před stavbou se nevědělo. I tenkrát náleží majitelům plná náhrada dle smyslu § 89. vodního zákona. Ze všeho řečeného vyplývá, že hospodář v žádném případě ke škodě nepřijde.

3. Poživací práva vodní.

Pokud se týče rybaření, tu lze po úpravě a kanalisování řeky spíše očekávati zlepšení rybolovu, než-li umenšení jeho. Vždyť vyrýváním průplavů povstávají rozsáhlé nové vodní plochy a při úpravě řeky bude pamatováno na ponechání postranních tůň s řekou souvisících na příhodných místech, kde by se ryby náležitě vytříti mohly; tůně takové občas nutno pojatai mezi místa před rybolovem hájená. Mimo to bude úpravou toku zabráněno širokým zátopám, které měly za následek, že tisíce malých i větších ryb při opadnutí vody zůstaly na břehu v přečetných kotlinách zemních, bez souvislosti s řekou a zde buď nepovolnými osobami byly chyceny, aneb po vyschnutí vody zahynuly. V kanalisované řece shromažďují se ryby v nejhojnějším počtu pod jezem, a měla by taková trať říční v zájmu hospodářství rybního v délce alespoň 100 m býti z rybolovu vyloučena. V nových průplavech bude lov ryb sítěmi z ohledů plavebních pravděpodobně zakázán; po sklopení jezů přejde veškeren obsah ryb z průplavů do toku hlavního.

Jiná požitková práva vodní ku př. vybírání písku, sekání a vyvážení ledu, odvážení vody voznicemi, postavení koupelí, vhnání dobytka do řeky a pod. doznají obyčejně úpravou řeky jenom zlepšení.

Přívozy bude lze téměř vždy ponechati na svých místech; bude-li nutna rekonstrukce příjezdných ramp, provede ji podnik stavební svým nákladem, ač-li dle znění koncesse není k tomu povinen majitel přívozu sám. Nutnost změny ve způsobu převážení sotva kde nastane, a pak bylo by to záležitostí majitele přívozu, aby přizpůsobil se změnám, které nastaly kanalisováním veřejné řeky z ohledů plavebních. Při pochozí komisi bude lze nahlédnutím do detailních plánů se přesvědčiti o způsobu, jakým hodlá podnik stavební přívoz, který tvoří veřejnou komunikaci, udržeti, a jaké změny s ohledem na úpravu řeky jeví se na přívozu býti nutnými.

Důležitým jest výkup a odškodnění vodních sil a užívacích vodních práv závodů průmyslových. Otázky sem spadající jsou rázu čistě technicky odborného, a takové probíratí nemůže být úkolem této stati. Jen znalecky dá se pro každý jednotlivý případ zjistiti, budou-li vodní síla aneb jiné právo vodní dotčeny obmyšlenými

JE PRŮMYSLOVÝM
V PRŮMYSLOVÝM
V ČERNÉM

stavbami, a dle toho bude se řídit také výše poskytnuté za to náhrady.

Užívání vody závody průmyslovými omezuje se ponejvíce jen na čerpání vody čisté z řeky a na odvádění splašků do ní. Čerpací zařízení zřídka kdy bývá nutno rekonstruovati, spíše bývá zapotřebí měniti někdy odtok vod odpadních, když při stoupnutí vody postavením jezů nízko ležící kanály odpadní by se mohly zanášeti.

V takových případech nutně rekonstrukce rozhoduje ovšem znění koncesse, kdo náklad těch prací ponese, avšak jest jisto, že podnik stavební radou i skutkem při tom vždy bude nápomocen.

4. Dohodnutí o ceně kupní a o výši náhrady za odškodněnou.

Pro stanovení ceny pozemku běře se sice v úvalu třída pozemková a čistý katastrální výnos, sloužící za podklad zdanění, avšak oba tyto činitele nejsou pro cenu tu jedině rozhodujícími, nýbrž směrodatným jest při tom skutečná nynější kvalita a způsob obdělávání.

Pozemek, který ku př. zanesen jest v knihách pozemkových, jakožto role nebo louka, ve skutečnosti jest však zahrada, musí zakoupen býti jako zahrada v plné své nynější ceně. Také nastalé zlepšení pozemků vzorným obděláváním může míti vliv na výši kupní ceny.

Při tom budiž uváženo, že zástupcům fondu stavebního nebude se nikterak jednati o to, aby kdokoli z majitelů pozemků byl poškozen. Fond stavební zaplatí rád skutečnou cenu získaného pozemku nebo práva, snad i o něco více, rozhodně však nesmí být na toto vyjednávání o výši ceny neb náhrady pohlíženo jako na příležitost, při níž rázem musí se mnoho vydělati. Kupující stavební fond bude míti po ruce své znalce s místními poměry a cenami dobře obeznámené, a bylo by tudíž bezúčelným, žádati přemrštěně vysoké obnosy. Prodej a dohoda o ceně v dobrém vždy bude zájemníkům prospěšnější, než-li stanovení cen těch odhadem znaleckým při vyvlastnění, při čemž pokračovati se bude dle ustanovení zákona platného také pro stavby železniční ze dne 18. února r. 1878. Kdo namítá něčeho proti odstoupení pozemků v tom rozsahu, jak obsaženo jest v nálezu vyvlastňovacím c. k. místodržitelství, musí podati proti nálezu tomu do 8 dnů po doručení odvolání cestou místodržitelství na ministerstvo vnitra, které o něm rozhodne ve srozumění s ostatními účastněnými ministerstvy. Nedohodnou-li se strany ani po tomto rozhodnutí, jimž nutnost odstoupení pozemku nebo práva byla potvrzena, o ceně kupní neb o výši náhrady, zavede příslušný okresní soud odhad; komise sejde se jak se říká na „místě samém“, a přiběře tři znalce, kteří o výši náhrady se prosloví. Zde jest poslední příležitost spor urovnati dohodnutím, nestane-li tak, rozhodne soud o výši sporné ceny nebo náhrady, fond stavební deponuje zjištěný takto obnos u soudu a stává se majitelem pozemku. Vlastník může sice ještě se odvolati do 14 dnů k vrchnímu zemskému soudu atd., avšak již z popisu celého jednání zúmyslně sem pojatého vychází na jevo, že nebylo by zájemníkům možno obejiti se bez pomoci právní, která stojí peníze, a že sotva lze se nadíti valnějšího zvětšení ceny neb obnosu za odškodněnou, který třemi nestrannými znalci svědomitě byl vyšetřen. Doufáme pevně, že nebude ani jediného případu, který

by se touto trnitou cestou ubíral, naopak vyslovujeme naději, že majitelé pozemků a vodních práv, uváživše veřejný účel a všeobecnou prospěšnost podniku, který na nich nežádá žádné oběti, přijdou mu při těchto jednáních dle možnosti vstříc. —



Využitkování vodní síly zkanalisovaného Stř. Labe.

Není dalekou doba, kdy kanalisaci Středního Labe měněn bude dosavadní idyllický ráz našeho žirného Polabí v krajinu moderní, kdy první rýpnutí rýče do břehů labských, první zarytí se bagrů do dna řeky věstí nám bude brzký čilý ruch způsobený parolodmi, brázdícími klidnou dosud hladinu řeky.

Ano, okamžik ten očekáván jest od veškerého obyvatelstva s toužebností a s velikým zájmem, vždyť požadavek brzké úpravy a kanalisace Středního Labe vine se již po dlouhá léta, jako červená nit, jež obyvatelstvo našeho Středolabí kruhům kompetentním a zákonodárným stále a stále ku splnění doporučovalo.

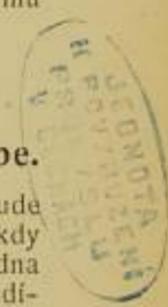
Říšským zákonem vodocestným ze dne 11. června 1901 se tak státi má a jest si jen přát, by úprava a kanalisace Labe přinesla interessovanému obyvatelstvu co nejhojnějšího prospěchu.

Dík porozumění pro věc tak velikého dosahu našemu obyvatelstvu, které kruhy vládní a technické stále upozorňuje na důležitá přání, jichž splnění od kanalisace Středního Labe očekává, dík kruhům vládním, které ochotně přání ta hledí uplatniti, jakož dík našim zdatným silám technickým, které mocí vědy a znamenité propracovanosti detailních plánů tvoří dílo, jež bude jim ke cti a nehynoucím věčným pomníkem hlásajícím daleko široko čest a slávu modernímu stavitelství vodnímu. —

V časopise tomto byla úprava a kanalisace Středního Labe velice důkladně probrána téměř po všech stránkách prosperity z různých hledisk národohospodářských odvětví v našem Polabí dominujících a mezi jiným, zejména za dnešních dnů věnují interessenti chvályhodnou pozornost vysoce důležité okolnosti využitkování vodní síly Středního Labe proměněné v sílu elektrickou k účelům zemědělství, průmyslu a potřebě měst.

Za dnešních poměrů jest na Středním Labi využitkováno asi 3500 koňských sil, po provedené kanalisaci se počet tento zvětší, neb v celé trati od Jaroměře ku Mělníku projektována jest stavba asi 28 pohyblivých jezů, Počítáme-li, že každý jez poskytnouti může průměrnou sílu 250 koní, tu objeví se nám, že zkanalisované Střední Labe dává obyvatelstvu své oblasti k dispozici 7000 koňských sil.

Jest to dar Středního Labe, jest to část přírodního bohatství, jímž krásné Polabí naše oplývá, jehož použití přinese obyvatelstvu veliký prospěch, kdežto opomenutí využitkování jeho bylo by hříšnou nebdalostí naší. Nejen hospodařiti s vodou ale také její silou jest povinností naší, by po příkladu kanalisace řek států cizích i kanalisace Středního Labe byla podnikem moderním, všestranně užitečným. Neb nestává dosud spolehlivější a levnější motorické síly nad sílu vodní a přeměnou její v sílu elektrickou, kterou na větší vzdálenosti lze rozváděti, dosaženo jest ideální její upotřebení.



v okamžiku početi jeho provádění bez ohledu na to, zda provádění to stávající stav musí změnit či zda na základě jeho dále pokračovati může.

Poněvadž však zemský výbor pojal již dotyčné ustanovení (§ 7. osnovy) v osnovu připisem ze dne 17. září t. r. č. 80000 c. k. vládě sdělenou, odpověď pak c. k. vládě na připis tento dosud nedošla a není dosud jisto, jaké stanovisko c. k. vláda v této otázce definitivně zaujme, má zemský výbor za to, že sluší podržeti ustanovení to jako § 7. osnovy.

Zemský výbor dovoluje si navrhnouti:

Sl. sněme račiž se usnēsti na této osnově zákona:

§ 1.

Ku kanalisaci Labe v trati od Mělníka k Jaroměři, jež provedena býti má státem podle § 1. lit. c zákona ze dne 11. června 1901 č. 66. ř. z. o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek platiti bude království České roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch oblikací, jež státem vydány budou, aby tato říční trať byla splavněna.

§ 2.

Zemský výbor se zmocňuje, aby dohodl se se správou státní ohledně ročních obnosů, jež dle toho země bude míti platiti na zúročení a umoření osminy obligací v nominálním nejvyšším obnosu 38,947.400 K. jež státem v stavebním období 1904 až do konce 1912 vydány budou k uhrazení na 37 milionů rozpočteného nákladu prací kanalisáčnických, jež v tomto období stavebním v naznačené trati Labe proveveny býti mají.

Ohledně úhrady těchto obnosů budiž učiněno opatření vždy v zemském rozpočtu na ten rok, v němž dle poměru platů, jež z tohoto důvodu na stát případnou, bude nutno platiti ten který ciferně na jisto postavený obnos.

Příspěvky země mají přestati, když přijmy kanalisované tratě řeky Labe mezi Mělníkem a Jaroměři po srážce nákladů na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhlá léta překročily částku potřebnou na zúročení a umoření základního kapitálu kanalisace této tratě. (Poslední odstavec § 1. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.)

§ 3.

O úhradu ročních obnosů, jež země platiti má ku zúročení a umoření jedné osminy oblikací, jež stát po roce 1912 za účelem kanalisace Labe v trati od Mělníka k Jaroměři vydá, budiž závčas postaráno zvláštním zemským zákonem.

§ 4.

Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a zemským výborem, může příspěvek zemský zapraven býti také zřízením jednotlivých ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístávacích míst, příjezdních silnic atd.) postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu, jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací. (Druhý odstavec § 2. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.)

§ 5.

Konkurenční příspěvky, k nimž ve smyslu § 52 zákona o vodách ze dne 28. srpna 1870 č. 71 z. z. přidrženi budou držitelé pozemků vedlejších anebo sousedních vodních zařízení případnou zemskému fondu. Při tom však podobné dávky, jež by zapravovati měl stát ze své správy silniční, vodní neb železniční, jakož z důvodů držby nemovitostí, nemají více od něho býti požadovány, jsouce obsaženy v platech, jež stát uhraňuje z úvěru dle § 8 zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.

§ 6.

Zemský výbor se zmocňuje, aby v cestě dohody s okresy a městskými obcemi na provedení kanalisace interesovanými stanovil příspěvky, jež by tyto okresy a městské obce na provedení kanalisace aneb jednotlivých objektů poskytnouti měly. Příspěvky tyto případnou zemskému fondu.

§ 7.

Pokud jednotlivé stavby nutné za účelem kanalisace Labe v trati od Mělníka ke Královému Hradci již před platností zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 z. z. nákladem

země provedeny byly, sluší zemi nahraditi obnos na tyto stavby vynaložený z výtežku obligací, jež budou vydány v stavebním období 1904 až do konce 1912 (§ 2.)

Výše obnosu, jenž by dle toho zemi nahrazen býti měl, jakož i bližší modalita této náhrady stanoveny budou dohodnutím správy státní a zemského výboru.



Zpráva zemského výboru s osnovou zákona týkajícího se přispívání království Českého ku splavnění Vltavy v obvodu královského hlavního města Prahy,

jež státem provedeno býti má ve smyslu § 1. lit. b) zákona ze dne 11. června 1901 čis. 66. ř. z. o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

Dle výnosu c. k. ministerstva vnitra ze dne 4. srpna 1887 č. 20.083 vydaného v souhlasu s c. k. ministerstvem obchodu, byla za účelem předběžných porad o otázce splavnění Vltavy v Praze svolána anketa zástupců na tomto splavnění současných interestů, dále zástupců drah, jež se stavbami přístavními spojeny býti mají a technických znalců, na niž i zemský výbor se účastnil a kteráž se také úkolu svého v době od 21. listopadu 1887 do července 1888 shostila. Když bylo shledáno, že návrhy ankety jsou způsobitelnými, aby schváleny byly, bylo c. k. mistodržitelství c. k. ministerstvem vnitra zmocněno, aby se postaralo o vypracování dotyčných detailních projektů. Projekty vypracované technickým oddělením c. k. mistodržitelství byly pak v lednu 1890 předloženy ministerstvu ku schválení.

V sl. sněmu bylo o otázce této již před tím jednáno a sice u příležitosti petice podané radou král. hlav. města Prahy v r. 1889, v níž mezi jinými bylo žádáno, aby sl. sněm k tomu působil, aby c. k. vláda vyřízení otázky splavnění Vltavy v Praze uspišila. V sezení ze dne 12. ledna 1899 usnesl se slavný sněm na tom, aby c. k. vláda byla vyzvána, aby uspišila přípravné práce pro splavnění Vltavy uvnitř města Prahy tak, aby s provedením tohoto, jak pro hlavní město, tak i pro celou zemi vysoce důležitého projektu mohlo brzo započato býti.

Když shora uvedený projekt byl schválen, vstoupila c. k. vláda ve vyjednávání se zemským výborem ohledně modalit provedení tohoto podniku, zejména ohledně úhrady nákladů a na základě těchto jednání podal zemský výbor sl. sněmu zprávu ze dne 14. května 1890 č. 17.571, jež příkázána byla na schůzi sl. sněmu ze dne 24. května 1890 zvláštní, z 15 členů sestávající komisi ku předběžné poradě.

Zpravodajem komise této zvolen byl pan poslanec ing. Kaftan a ve smyslu návrhů její zprávy ze dne 27. května 1890 (T. XIII), záležitost tuto všestranně osvětlojící, učinil sl. sněm v sezení ze dne 3. června 1890 tato usnesení:

„K uhrazení nákladu na zařízení, podnikaná státem k splavnění Vltavy v obvodu král. hlav. města Prahy, počítaje v to i přístavy a překladiště v Karlíně a v Holešovicích, příslibuje se z prostředků zemských příspěvek, obnášející polovičku skutečných výdajů na shora uvedené stavby, nejvýše však 2 milionů zlatých s těmito podmínkami:

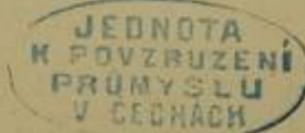
a) aby bylo ihned na základě hotového projektu ku potřebným přípravným pracím pro přístav Holešovický a Karlínský a pro splavnění Vltavy uvnitř Prahy přikročeno a aby tyto nejdéle do jara 1891 ukončeny byly,

b) aby s provedením dle schváleného projektu započato bylo ještě v první polovici roku 1891,

c) aby v stavbě nepřetržitě bylo pokračováno a aby do konce roku 1895 byla dokončena, při čemž má býti zemskému výboru poskytnuta možnost do stavebních plánů nahlédnouti a před započetím stavby a po čas trvání stavby změny ve vnitřním zařízení projektů ponavrhnouti; o důležitějších změnách projektů má býti zemský výbor zpraven, d) správa přístavu a překladiště Holešovického a Karlínského budiž obstarávána státem, jenž se též o výhodné spojení překladiště Holešovického s dráhami sousedními a c. k. státními dráhami před ukončením staveb postarati má.“

Další usnesení týkalo se vložení jednotlivých lhůt zemského příspěvku do dotyčných zemských rozpočtů a otázky úhrady těchto příspěvků, o kterýchžto otázkách měl zemský výbor podati zprávu.

Ze staveb, o nichž v shora uvedených usneseních sl. sněmu zmínka se činí, byly především provedeny stavby přístavů. Při komisionálním jednání projektu na plavební kanál od ústí Karlínského přístavu až na „František“ v Praze nabyto bylo přesvědčení,



že splavnění Vltavy v Praze od ústí Karlínského přístavu až k mostu Palackého v Praze všemi jezy jako jednotný celek posuzovati dlužno a že nutno při tom bráti zřetel nejen na účinky vysoké vody z roku 1890, nýbrž i na regulaci břehů Vltavy, již obec Pražská zamýšlí provést v zájmu úpravy jednotlivých částí města na řece ležících.

S tohoto stanoviska, jež dáno bylo skutečnými poměry, jevílo se býti nezbytným změnit projekt tak, aby v každém ohledu vyhovoval. Na základě nařízení c. k. ministerstva vnitra ze dne 13. března 1894 č. 5465 konalo technické oddělení c. k. místodržitelství studie v tomto směru a zhotovilo náčrtek účelného zařízení plavebního průplavu od ústí Karlínského přístavu až k Šitkovskému jezu. S počtem prací splavnění Vltavy v Praze bylo ovšem dlužno sečkat, až provedeno bude řízení zákonem předepsané též ohledně nového projektu.

Výnosem c. k. ministerstva vnitra ze dne 14. listopadu 1895 č. 32.183 byl sice schválen nový generální projekt plavebního průplavu od ústí Karlínského přístavu až na „František“, ohledně generálního projektu na splavnění řeky od staroměstského jezu až k mostu Palackého vyhradilo si však c. k. ministerstvo rozhodnutí pro pozdější dobu.

Na základě nařízení uloženého mu sl. sněmem při vyřizování rozpočtu zemského na r. 1896 požádal zemský výbor c. k. vládu, aby provedení splavnění Vltavy v Praze svěřeno bylo komisi pro kanalisaci Vltavy a Labe v Čechách, jež mezitím v život vešla, kterážto žádosti se strany c. k. vlády bylo vyhověno.

Přes to nedošlo ani nyní ku zahájení prací, poněvadž dle výnosu c. k. ministerstva vnitra ze dne 8. prosince 1900 č. 41.220, jenž sdělen byl zem. výboru připisem c. k. místodržitelství ze dne 20. prosince 1900 č. 224.162 bylo upuštěno od provedení dílčího projektu schváleného výnosem téhož ministerstva ze dne 14. listopadu 1895 č. 32.183 a poněvadž vzato v úvahu přepracování tohoto projektu pokud se týče sdělení projektu nového.

V novém stadiu ocitla se záležitost tato vydáním zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

Berouc ohled na stav věci vydáním tohoto zákona vzniklý předložilo c. k. minist. vnitra nový projekt, mezi tím komisi pro kanalisování Vltavy a Labe vypracovaný, ministerstvu obchodu a dalo k tomu popud, aby projekt tento pojat byl do kanalisace Vltavy od Budějovic do Prahy, zamýšlené dle § 1. lit. b) a aby projekt ten proveden byl na účet stavebního fondu pro vodní dráhy. Na tento popud přistoupilo c. k. ministerstvo obchodu uznávši, že nejen jednání při poradách ve výborech ohledně předlohy o vodních dráhách, nýbrž i celý účel zákona ospravedlňuje názor, že i splavnění Vltavy v obvodu Prahy ve smyslu zákona tvoří část kanalisace Vltavy naznačené v § 1. lit. b).

V pamětním spisu c. k. ministerstva obchodu o stavebním programu vodních drah označeno bylo toto splavnění jako pro dobu přítomnou nejdůležitější a nejnaléhavější část vodní dráhy v § 1. lit. b) označené.

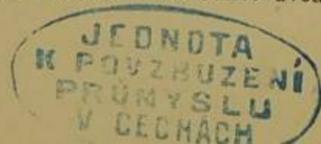
Slavný sněm vyslovil rovněž usnesením ze dne 18. července 1902 svůj zásadní souhlas s kanalisací Vltavy z Budějovic do Prahy, počítaje v to i splavnění Vltavy v obvodu Prahy. Na základě nařízení současně mu uděleného má zemský výbor předložiti potřebnou osnovu zákona, jež by obsahovala zejména ustanovení o příspěvcích země a o způsobu jejich úhrady, jakož i o způsobu, jakým by měli dotčení interesenti přidrženi býti ku příspěvkům. Vyhovuje tomuto nařízení, dovoluje si přede vším zemský výbor ohledně příspěvků země a způsobu úhrady příspěvků, jakož i ohledně způsobu, jakým by interesenti ku přispívání přidrženi býti měli, poukázati ku vývodům oné zprávy, již podal zvláště slavnému sněmu ohledně přispívání země ku kanalisaci Labe.

K tomu co tam uvedeno, dlužno však dodatí toto :

Kanalisaci v obvodu Prahy nutno ve smyslu zákona o vodních dráhách považovati za část kanalisace Vltavy od Budějovic do Prahy a naskytá se tudíž otázka, zda by připojená osnova zákona neměla obsahovati zajištění příspěvků zemských pro kanalisaci celé tratě řeky od Budějovic do Prahy podobně jako se to děje v osnově ohledně kanalisace Labe ohledně celé tratě od Mělníka k Jaroměři.

V tomto směru dlužno především podotknouti, že při osnově zákona právě uvedené byla rozhodnou úvaha, že se tu jedná o jednotný, hotový projekt, jehož provedení zajištěno býti mělo, úvaha to, jež při osnově zákona, o níž se nyní jedná, na váhu nepadá, poněvadž stává doposud právě jen projekt na splavnění Vltavy Prahou. Dále bylo nutno ještě toto uvážiti :

Dle přípisu c. k. místodržitelství ze dne 10. července t. r. č. 133.161 pomýšlelo c. k. ministerstvo obchodu na to, aby po případě pojata bylo v program stavební pro stavební období 1904—1912 dodatečně splavnění a regulace tratě Vltavy od Prahy k ústí Sázavy a aby prostředky potřebné k tomu v přibližném obnosu 8.000.000 K opatřeny byly buď zvláštním přidělem, pokud se týče zvláštní finanční operací pro ten případ, že by při sestavování generálního programu pro úpravy řek ve smyslu zákona ze dne 13. února 1903 č. 31 z. z. bylo učiněno provedení částí podniků spadajících v první stavební období 1904—1912, zejména provedení staveb na Sázavě a Berounce uvedených v § 2 ad 16



a 17 zákona o úpravě řek z hydrotechnických důvodů závislým na současném, pokud se týče dřívějším provedení kanalisace shora uvedené tratě řeky Vltavy.

O otázce této bude rozhodovati regulační komise, sestavená ve smyslu zákona o regulaci řek a bude pak v tom případě, že rozhodnutí bude zníti příznivě pro to, aby s kanalisací pokud se týče regulaci Vltavy v trati Praha—ústí Sázavy již v prvním stavebním období započato bylo, bez toho nutno předložiti slavnému sněmu druhou osnovu zákona, týkající se splavnění Vltavy, v níž by pak po případě mohlo býti pamatováno na celou trat, jež splavněna býti má, o níž se v nynější předloze zmínka nečiní.

Konečně dovoluje si zemský výbor podotknouti toto :

Následkem té okolnosti, že jak již shora bylo vyloženo, ze staveb, na něž se vztahovalo ustanovení slavného sněmu ze dne 3. června 1890 provedeny byly jen stavby přístavů v Holešovicích a Karlíně zůstala ovšem značná část slav. sněmem svrchu uvedeným usnesením přislíbené subvence nepoužita. Jak se slavným sněmem zprávou zemského výboru ze dne 2. července 1902 č. 52.402 bylo sděleno, domáhá se komise pro kanalisaci řeky Vltavy a Labe v Čechách, aby prostředky povolené již státem a zemí na stavbu přístavu na splavnění Vltavy v Praze, pokud jich dosud nebylo užito byly užity na vystrojení Holešovického přístavu a na jeho spojení s dráhou. Definitivní rozhodnutí zůstává dosud vyhrazeno slavnému sněmu a zemský výbor očekává jen konečné prohlášení c. k. vlády, aby v této záležitosti slavnému sněmu podal zprávu.

Zemský výbor dovoluje si navrhnouti :

Slavný sněme, račiž se usnísti na této osnově zákona :

§ 1.

Na splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy, jež provedeno má býti státem ve smyslu § 1. lit. b) zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. platiti bude království české roční částku, která stačí na zúročení a umoření osminy těch obligací, které budou státem vydány, aby tato trat říční byla splavněna.

§ 2.

Zemský výbor se zmocňuje, aby se dohodl se správou státní ohledně oněch ročních obnosů, jež bude země miti platiti na zúročení a umoření osminy obligací v nominálním nejvyšším obnosu 15.157.000 K, jež státem ku úhradě na 14.400.000 K rozpočteného nákladu kanalisace Vltavy v Praze, již v stavebním období 1904—1912 do konce provéstí sluší, vydány budou.

Ohledně úhrady těchto obnosů budiž učiněno opatření vždy v zemském rozpočtu na ten rok, v kterémž dle poměru platů, jež z tohoto důvodu na stát případnou, bude dlužno platiti ten který, ciferně na jisto postavený obnos.

Příspěvky země mají přestati, když příjmy kanalisované tratě říční po srážce nákladu na udržování a vozbu po dvě za sebou sběhla léta, překročily částku potřebnou na zúročení a umoření jmenovitého kapitálu této kanalisace (posl. odstavec 91 zákona z 11. června 1901 č. 66 ř. z.)

§ 3.

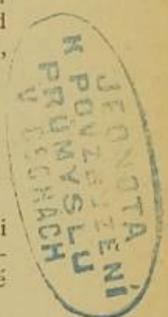
Učiní-li se příslušná úmluva mezi státní správou a dotčnou zemí, může příspěvek zemský zapraven býti také zřízením jednotlivých, ve stavebních projektech předvídaných staveb (přístavů, přístávacích míst, příjezdních silnic atd.), postupem vlastnictví pozemkového, poskytnutím věcných práv a přenecháním práv vodních, dodávkami materiálu, jakož i poskytnutím jiných věcí a konáním prací (druhý odstavec § 2. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z.)

§ 4.

Konkurenční příspěvky, k nimž držitelé vedlejších pozemků a sousedních zařízení vodních ve smyslu § 52. zákona o vodách ze dne 28. srpna 1870 č. 71 z. z. přidrženi budou případnou zemskému fondu. Při tom však dávky podobné, jež by zapravovati měl stát ze své správy silniční, vodní neb železniční, jakož i z důvodů držby nemovitosti nemají více od něho požadovány býti, jsouce obsaženy v příspěvcích, jež stát poskytuje z úvěru dle § 8. zákona z 11. června 1901 č. 66 ř. z.

§ 5.

Zemský výbor se zmocňuje, aby v cestě dohodnutí s obcí král. hlav. města Prahy určil příspěvky, jež by tato na provedení splavnění neb jednotlivých objektů poskytnouti měla. Tyto příspěvky případnou zemskému fondu.



mohly na trh světový, hlavně směrem k Labi, Hamburku, aby zde s příslušným výdělkem výrobky své prodati mohly.

O národohospodářském významu průplavu Pardubicko-Přerovského bylo by třeba psáti rozsáhlé pojednání, což učiní, a doufejme, že co nejdříve, v zájmu celého Polabí, i samotné Prahy, (dokud dohotoven nebude průplav Dunajsko-Vltavský), v zájmu celé Moravy a neméně v zájmu města Vídně i ostatního Rakouska v některém zvláštním článku časopisu tohoto odborník k tomu povolanější. Mým úkolem bylo, zabývatí se především stránkou technickou, aby při řešení vodních cest rakouských nebylo pokračováno jenom od případu k případu, dle toho, jaká je politická nálada, a kdo je zrovna u vesla, nýbrž dle sebevědomého, dobře s ohledu na přítomnost ovšem, ale i na další budoucnost promyšleného plánu tak, abychom neměli jenom řadu drobných vodních cest, spolu jen tak souvisejících, že možno přes hory a doly dostati se z jedné cesty vodní do druhé, ale aby Rakousku se dostalo vodních cest systematicky vyřešených, při kterých už by se těžilo ze zkušeností v tom ohledu jinde nabytých, kde vodní cesty umělé po staletí v užívání jsou.

Připomenouti ještě třeba, že plavba z Vídně přes Přerov-Pardubice do Mělníka trvala by dle mého projektu pouze **141 hodin**, do Prahy pak 155 hodin, kdežto z Vídně přes Cmunt — Budějovice do Prahy 132 hodin, do Mělníka 145 hodin.

Vezmeme-li ale dále v úvahu, jak už nyní poměrně mírně probíhají a po vystavění nádržek v horách ještě míraěji probíhají budou velké vody na Středním Labi, tož přijdeme zajisté k poznání, že vodní cesta Vídeň-Přerov-Pardubice-Mělník jest prae desti nována a býti spojením Dunaje s Labem neméně důležitým než kterýkoliv směr jiný, a že není rozumné příčiny, proč by tato vodní cesta odstrčena býti měla až do druhé řady.

Končím slovy, přednesenými v říjnu t. r. ve schůzi spolku architektů a inženýrů v král. Českém: Doufám, že průplav Pardubice-Přerov-Krakov aspoň v první své části, z Pardubic do Přerova, brzo skutkem se stane, že bude novou páskou, obě naše sesterské země spojující, aby utuženy nebí znova navázány byly styky národohospodářské, jimiž bohatství v našich krajích se zvýší, a že i po stránce národní tento průplav českomoravský sesílí český živel, jehož nejbohatším krajem projektován jest.

V Brně, v listopadu 1903.



Kanalisaace Dolního Labe z Mělníka do Ústí.

Výňatek z přednášky Dr. Ant. Klíra, vrchního inženýra c. k. kanalisační komisse pro úpravu Vltavy a Labe, odbývané ve schůzi spolku českých architektů a inženýrů pro král. České.

Trať labská z Mělníka do Ústí jest jednou z nejdůležitějších vodních cest v království českém; provedeným kanalisováním této

vodní cesty pak význam její ještě více vzroste. Tato část Labe tvoří přirozené pokračování kanalisované Vltavy a zároveň kanalisovaného středního Labe; jest tedy jakousi výslednicí obou dopravních proudů na Vltavě a na Labi středním, které tíhnou k Ústí aneb dále k Severnímu moři. Tato trať jest zároveň součástí oné mezinárodní světové plavební cesty, která od Černého moře jde Dunajem, kanálem vídeňsko-ostravským do Přerova, odtud spojovacím kanálem Přerov—Pardubice ke střednímu Labi a od Mělníka velkým Labem až k moři Severnímu. Po této trati ubírá se veškerý náš vývoz na vodní cestě, tedy obilí, cukr, celá voroplavba směrem po vodě; kromě toho pak očekáváme, že po kanalisování otevřena bude hnědému uhlí českému volná a laciná dopravní cesta do středu Čech a to pro oba hlavní proudy, z nichž jeden se bude ubíratí kanalisovanou Vltavou ku Praze a dále na Vltavu horní, druhý pak kanalisovaným středním Labem ke Kolínu a Pardubicům. Není tudíž o tom pochyby, že vozba v labské trati z Mělníka do Ústí bude v budoucnosti velmi značná. Dnes dostupuje doprava v této trati i s plavbou lokální 225.000 tun. Provedené zde stavby kanalisační dovolují svými rozměry plavidel a svým uspořádáním, že by se bez nejmenších obtíží dalo jimi proplaviti 3,800.000 tun a při prodloužení denní doby plavební pak ještě více. Aby se mohlo docíliti tak značné výnosnosti této vodní dráhy, ustanovila komise kanalisační, že mají v této trati umístěna býti plavidla komorová a vlaková vedle sebe, nezávislé jedno na druhém. Příkladem pro plavidla labská, pokud se týče jejich uspořádání, jsou plavidla trojská v Podbabě u Prahy. Budou tedy labská plavidla a vůbec zdýmadla na trati z Mělníka do Ústí zařízena pro velkou plavbu.

Bylo s jedné strany zcela vážně namítáno, zda bylo vůbec třeba trať tuto kanalisovati a nedala-li by se dalším pokračováním regulačních prací a postavením nádrží zásobních upravití tak, aby požadkům plavební dráhy prvního řádu — za kterou ji bez odporu musíme považovati — vyhovovala. Po prostudování této otázky uznána za daných poměrů jedině a výhradně metoda kanalisační za prostředek, kterým na Labi takové plavební dráhy I. řádu docíliti se dá. Zní to skoro pravdě nepodobně, když v řece, jakou jest Labe pod Mělníkem, kde za nejmenšího stavu — 82 cm — vyšetřeno bylo množství odtoku 43 m³ a za stavu normálního 114 m³ — mohou se vyskytnouti stavy nad míru malých hloubek. Tak vyskytuje se v plavební dráze u Křivenic hloubka jen 63 cm, u Libotejnice 70 cm a u Praskovic 71 cm. Jsou to ovšem místa ojedinělá, ale úradně v r. 1903 bylo zjištěno, že opravdu tak malé hloubky se vyskytovaly a tu ovšem nejen že nemáme podmíněk velké plavby, nýbrž za podobných stavů musí průběžná plavba zaniknouti vůbec.

V trati od Mělníka do Lovosic, která jest velmi hezky vytvořena a vykazuje relativní spád 1 : 3570, není pochyby, že by se dalo docíliti hloubky i za nejnižší vody 1'04 m., kterou svého času interesenti plavební stanovili jakožto minimum, při kterém se plavba lodí vůbec vyplácí. Avšak ve spodní trati od Litoměřic k Ústí jsou poměry plavební horší, zejména pak známá trať u Střekova od km 68 do 71 vykazuje relativní spád 1 : 714 a dno skalnaté. Uvážíme-li, že vodní cesta má jen tenkrát pravou cenu, jestliže po celou pla-

vební saisonu můžeme využítkovati plně této dráhy, pak dospějeme k názoru, že za těchto okolností bylo nezbytno tuto trať kanalisovati. Zde třeba podotknouti, že ke kanalisaci donutila i okolnost, že plavebních dnů na Labi při nynějším stavu jest velmi málo. Tak v roce 1900 bylo 121 dnů, v roce 1901 122 dnů, v r. 1902 161, tedy 4—5 měsíců, kdežto nyní na Labi počítá se doba plavební 9měsíční čili průměrně 270 dní.

Pokud se technické stránky kanalisování Labe z Mělníka do Ústí týče, tu dána vrchní stavební správou určitá direktiva a to předně, že má se použítí jen jezů hradlových, při čemž největší délka hradel stanovena na 4·6 m a za druhé, že práh lodní propusti má ležeti 1·4 m pod nulovou vodou mělnickou. Tato druhá podmínka má za účel, aby se usnadnilo udržení plavby po čas stavby jezu. Celý jez musí se na přič řeky postaviti v jednotlivých oddílech a plavba se nesmí při tom přerušiti. Dále v úmluvě stanovena kóta pro vzdušnou vodu prvního zdymadla pod Mělníkem, aby se dalo účelně připojiti kanalisování Středního Labe. Na trati Mělník—Ústí bude zapotřebí tři zdymadel a to v Dolních Beřkovicích, pod Štětím a v Roudnici. Před vypracováním projektů bylo nutno uvážiti ještě okolnost, že v trati od Ústí do Mělníka leží již od roku 1887 řetěz, pomocí kterého severozápadní paroplavební společnost provádí plavbu řetězovou. Jednalo se tudíž o to, bude-li v kanalisované řece plavba řetězová se dále provozovati nebo ne. Je samozřejmo, že pro normální poměry parník kolový nebo šroubový stejně ekonomicky bude pracovati, neboť parníků řetězových téměř výhradně se používá pro tah proti proudu, ale v kanalisované řece proudu vlastně není a přišel by pak řetězák k platnosti jen při sklopených jezích. Provedení řetězu plavidly komorovými má jistě konstruktivní obtíže, protože v plavidlech jest vesměs spád přes 2·5 m. Jisto však, že řetěz plavidly položen nebude.

V další části přednášky uvažoval řečník o tom, jak utváří se poměry při sklápění jezů, až bude nejen Vltava, ale i Střední Labe kanalisováno, dále pak promluvil o stavu projektů zdymadel. Roudnické nalézá se dosud v práci, za to projekty u Štětí a Beřkovic jsou již hotovy a na posledním pracuje se již levý díl jezový.

Poutavou přednášku svoji končil řečník zmínkou o překladišti. V celém obvodu labském jeví se snaha umožniti překládání zboží z dráhy na lodi a naopak. V první řadě zasluhuje zmínky překladiště v Mělníku spojené s lokální dráhou Mšeno-Cetno; podobně projektuje se překladiště ve Štětí, které by bylo ve spojení s kolejí navržené lokální trati dráhy Štětí—Dubá. V Roudnici hodlá konsorcium lokální dráhy Roudnice—Hospozín prodloužiti tuto dráhu ke spodnímu kanálu zdymadla, který vytvoří se jako přístav pro 12—16 labských lodí. Podobně hlásí se i Lovosice o reaktivování tamního přístavu. Slovem, všude je viděti porozumění pro využitkování vodní cesty ve prospěch celku.



JEDNOTA
K POVZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

Sjezd zástupců korporací a interessentů oblasti průplavu pardubicko-přerovského odbývaný dne 20. prosince 1903. v král. kom. městě Pardubicích.

JEDNOTA
K POVZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

Široký program vládní o výstavbě vodních drah v rámci říšského vodocestného zákona ze dne 11. června 1901. pojatých vyvolal všude veliký zájem v kruzích technických, národohospodářských a interessovaného obyvatelstva. Pozorovati to lze z ustavení se zvláštních sdružení, jichž úkolem pečovati jest o zdárné a účelné provádění těchto prací.

Jmenujeme tu zejména komitét pro výstavbu průplavu dunasko-vltavského, kanalisaci a regulaci Středního Labe, Jednotu povltavskou, vodní dráhy moravské a haličské, však důležitý průplav pardubicko-přerovský mající spojovati velký dunajsko-oderský průplav se Středním Labem netěšil se do dnešní chvíle té pozornosti jak kruhů vládních tak interessovaného obyvatelstva, jakou v pravdě zasluhuje.

Pročež s vřelým účastenstvím hleděti musí každý přítel vodních cest v království Českém ku činnosti „Občanského svobodomyšlného klubu“ král. kom. města Pardubic, který s nevšedním porozuměním věnuje se mimo jiné i luštění velkých národohospodářských otázek a to nejen místních ale i těch, které týkají se rozkvětu celé řady měst a míst průmyslových celého království Českého, mezi které v přední řadě i výstavba průplavu pardubicko-přerovského spadá, za kteroužto příčinou svolal do místnosti sálu „Odeonu“ na Veselce v Pardubicích na neděli dne 20. prosince velký sjezd interessentů jak z Čech tak z Moravy.

Zvláštní zajímavý ráz dodávala schůzi této přítomnost dvou čelných našich odborníků z kruhů technických a sice p. inž. Vladimíra Hráského, profesora c. k. česk. vysok. škol technických v Praze a projektanta průplavu pardubicko-přerovského pana inženýra A. Smrčka, profesora c. k. českých vys. škol technických v Brně, jakož i JUDr. J. Grubera, sekretáře obchodní a živnostenské komory pražské.

Schůzi zahájil vřelým uvítáním všech přítomných předseda klubu p. Č. Vančura uděliv slovo jednateři klubu p. JUDru. Vojt. Horákovi, kterýž vzpomenuv v řeči své vývinu historie regulační a kanalisační ocenil velké zásluhy říš. a zem. poslance J. Kařana a prof. Hráského, vzpomenuv pamětného spisu vodocestné komise, „Spolku architektův a inženýrů v král. Českém“ v otázce průplavové v lednu letošního roku vydaného a zakončil přáním, by z dnešní schůze vyšel komitét, který by po příkladu „Středolabského komitétu“ staral se o uskutečnění průplavu přerovsko-pardubického.

Starosta král. kom. města Pardubic p. zem. poslanec JUDr. Ant. Formánek vřele uvítal jménem obce všechny přítomné, v jichž počtu vidí hluboký zájem o otázku eminentně pro město, král. České a družnou Moravu důležitou.

Slova ujal se pak p. profesor inž. A. Smrček, který s velikou odborností pojednal o průplavu pardubicko-přerovském.

Z příčiny, že dostalo se časopisu našemu té cti, že p. projektant o celé otázce této uveřejňuje v čísle 3. a nynějším zvláštní stať, promíne nám lask. čtenář, že o zajímavé přednášce jeho konstatujeme jen, že byla vylechnuta s všeobecným zájmem a panu přednášejícímu byla odměnou hlučná pochvala.

Po něm ujal se slova p. profesor inž. J. V. Hráský, který pravil, že o průplavu pardubicko-přerovském pojednal již před dvěma léty v městě tomto, později ve Vys. Mýtě a nemaje ku obsaženému exposé p. profesora Smrčka čeho ve věci přičiniti, doporučuje brzké zřízení agitačního komitétu, kterému se jest předně starati o následující:

1. Přivoditi zahájení výzkumných a průplavních prací, jichž třeba pro projekt a zhotovení projektu sama.
2. Dbáti při tom nejen zájmů plavebních, nýbrž i zájmů průmyslu a zemědělství.
3. Naléhati na vládu, aby zřídila v Pardubicích co nejdříve exposituru c. k. ředitelství pro stavbu cest vodních, pro práce předem vyčleně.

K uhájení zájmů zemědělských bude třeba po vybudování dráh vodních, jež nás se soutěžícími zeměmi spojují, dbáti výhodných tarifních podmínek — krom toho však již při stavbě samé využítkovati veškerých výhod, jež nadržem vody úpravou toků pro zemědělství v území zájmovém vzejíti mohou.

U obdobných staveb v cizině nebylo dosud na velkou škodu tamějších území zájmových souvislosti cest vodních a meliorací pozemkových dosti dbáno, což ovšem nemá býti důvodem, by se i u nás tak státi mělo.

Že lze při projektování zájmy zemědělství i plavby již předem soustavně uvažovati, toho důkazem jsou práce průpravné, jež expositurou pro uplavení

deburg 220—290, pro Postupim 240
360, pro Drážďany 135—180 fen. za
tunu. Pohyb sazeb dopravních (při čemž
vzat zřetel jen k sazbám základním, nehledě
k jich stupňovitému zvyšování při nedosta-
tečné splavnosti) viděti z této tabulky:

	Drážďany		Magdeburk		Hamburk	
	nej- více	nej- méně	nej- více	nej- méně	nej- více	nej- méně
	feniků za 1000 kg					
únor	175	155	200	180	220	190
březen	145	145	180	160	210	180
duben	150	135	180	160	220	180
květen	150	140	190	160	220	185
červen	145	135	200	160	230	200
červenec	—	—	220	200	270	250
srpen	145	140	200	190	250	240
září	180	165	215	170	280	220
říjen	190	165	215	200	290	280
listopad	180	140	200	170	270	270
prosinec	140	140	160	160	200	200

Od 17. března a potom od 18. května až
do listopadu jednáno na základě sazeb zá-
kladních a smlouváno hned přiměřené zvy-
šování dle stupnice, podmíněně ubýváním
vody pod hranici plně splavnosti a zvyšová-
ny sazby tyto za každý ubylý palec vody
pod stav 50 palců na ústeckém měřítku o 4
fen. za tunu. Nedostatek lodí na překladištích
zaznamenán: v dubnu (21., 22., 24., 25., 29.
a 30.), v červenci od (1.—10., od 12.—29.),
v září od 17.—29., v říjnu od 10.—12. a 17.
Poptávka nebyla od března valnou, ježto od-
byt vynucován zásilkami lodí bez objednávky,
čímž celý obchod trpěl. V říjnu byla po-
ptávka značná a vypraveno v celku 274.000
tun za říjen a 178.000 tun za listopad. V celku
odhadnouti lze dle předběžných záznamů vý-
voz hnědouhelný po Labi na 2'2 až 2'3 mil.
tun proti 1'97 mil. tunám v roce 1902.

Různé zprávy z ciziny.

Obrovský průplav ruský. Již často se mlu-
vilo o projektu průplavu, jenž by spojoval
Černé moře s Baltickým a již před lety pod-
nikla ruská vláda předběžné práce k pro-
vedení tohoto obrovského díla. Nyní se ozna-
muje, že jakýsi americký syndikát nabídl ru-
ské vládě, že zřídí tento průplav mezi Balt-
ickým a Černým mořem za 300 milionů,
rublů, o třetinu levněji, než dle úředního
odhadu ruského: průplav má být zřízen tak,
aby umožňoval plavbu i lodím válečným.
Jest patrné, že tento průplav mimo značné
výhody hospodářské bude mít i též velmi po-
zoru hodnou cenu v ohledu vojenském. Po-
važujeme-li, že Rusko se nelekalo obrovského

podniku dráhy sibiřské, jež mimo výhody
hospodářské sesílí i suverení jeho vliv na dale-
kém východě, jest zcela přirozeno, že se ne-
leká nakladu na průplav, jenž bude mít nejen
značný význam hospodářský, ale dovede i sesí-
lit účinnost válečného loďstva měrou dvojná-
sobnou.

Pruská vláda nepodá zemskému sněmu
žádné vlastní předlohy o středoněmeckých
průplavech, nýbrž žádati bude pouze na po-
volení různých meliorací a zajištění průprav
pro kanálové stavby které se provedou dříve.
Hotový projekt kanálu rýnskoveserského bude
asi zemskému sněmu předložen, jakmile se
sejde.

Listárna redakce.

Na prahu Nového roku 1904. Jest zvykem,
že na prahu nového roku uvažujíc o minu-
losti, hledíme vniknouti co nejdále v budouc-
nost. A tak i také my Polabané s bohným
povzdechem vzpomínajíc trpkých chvil, jež
nám v zlatém prutu polabském v roce uply-
nulém bylo zažiti, s nadějí hledíme vstříc
budoucnosti významného roku 1904, neb
v roce tom započato býti má s úpravou a
kanalisací Středního Labe i jeho přítoků, což
znamená započeti nové šťastnější éry dalšího
vývinu národního hospodářství celé atrakční
oblasti středolabské.

A aby se tak stalo, jakož i aby Polabí
chráněno bylo v tomto novém roce od všech
těžkých pohrom, to jest našim vroucím přá-
ním, které prostřednictvím listu svého tlumo-
íme, žádajíc, by Polabané přízní jemu vě-

novanou i nadále v míře nezkrácené jemu
zachovali, podporujíc jej jak po stránce
morální tak finanční.

Budiž nám prominuto, že dovoluujeme
sobě pp. odběratelům listu našeho tímto co
nejskromněji připomenouti, by dlužné před-
platné za ročník I. a nové na ročník druhý,
jakož i členské příspěvky spolkové pokladně
středolabského komitétu v čase co možno
nejkratším zaslali neb jen tenkrát, když list
i spolek budou dostatečně po stránce finanční
podporováni, budou moci svým úkolům
čestně dostáti.

Cokoliv pro list a spolek učiníme, učí-
nime sami sobě, jen a jedině ve prospěch
naš, Polabí a celého království Českého.

Středolabský komitét. Redakce.

Časopis „Střední Labe upravené a uplavněné“ vychází jednou měsíčně. — Vydavatel
„Středolabský komitét.“ — Zodpovědný redaktor Václav Vaňha, statkář v Lánech na Důlku
u Pardubic. — Předplatné 3 K ročně přijímá pokladník „Středolabského komitétu“ p. Václav
Pilař, majitel mlýna ve Valech n. L. u Přelouče. — Tiskem Společné knihtiskárny v Pardubicích.

STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavněné.

• • Spolkový orgán „Středolabského komitétu“. • •

Projekt výstavby ochranného a obchodního přístavu v král. věn. městě Mělnice.

Není dalekou doba, kdy kanalisací Středního Labe z Mělníka
do Jaroměře a spojením téhož spojkou pardubicko-přerovskou s prů-
plavem dunajsko-oderským a tímto s mořem Černým na jedné a usku-
tečněním kanalisace Vltavy z Mělníka do Budějovic a spojením této
vodní dráhy s průplavem dunajsko-vltavským a mořem Severním se
strany druhé — nastane v dosavadní velice čilé dopravě po rakou-
ském dolním Labi ještě další veliký rozvoj, jehož rozsah by i jen
přibližně bychom chtěli, nemůžeme dnes odhadnouti.

Známo jest, že celková doprava labská přes Ústí n. Labem jest
daleko větší než doprava zboží dopravovaného přes náš největší pří-
mořský přístav terstský.

Dle statistického výkazu o dopravě zboží a plavbě lodí po
Vltavě a rakouském Labi v roce 1902 vydaného roku lonského c. k.
místodržitelstvím království Českého, obnášela doprava zboží po Labi
vzdor poměrně nízkému stavu vody 33,603.611 q, dopravu obstará-
valo 34 osobních parníků saskočeské paroplavební společnosti, které
dopravily 633.776 osob a as 85.838 q různého zboží. Mimo to pře-
pluly přes zemské hranice 1662 vory s obsahem 400.620 kub. metrů
dříví a s nákladem 2010 q, což činí as 3,126.846 q.

Dále přeplulo přes zemské hranice po vodě 2058 osobních par-
níků, 122 rychlo- a nákladních parníků, 7931 plachetních a vléčných
lodí, 509 kolesových vléčných a 722 řetězových parníků. Proti vodě
pak 2058 osobních, 121 rychlo- a nákladních parníků, 7540 plachet-
ních a vléčných lodí a 722 řetězových parníků.

Doprava po Vltavě na trati Štěchovice—Mělník obnášela v roce
1902 9,775.622 q.

Z Labe na Vltavu přeplulo 102 naložených lodí, z Vltavy na
Labe pak 68 naložených lodí.

Krátký tento nástin pohybu lodí jasně ukazuje na okolnost, jak
velice po dokončeném uplavnění obou veletoků zemských Vltavy a
Labe frekvence dopravní stoupne a jest jisto, že král. věnné město
Mělník, jsouc na křižovatce dvou velkých vodních drah, stane se
střediskem velice čilého obchodního ruchu, ano nerozpakujeme se
tvrditi, že stane se dominující obchodní metropolí království Českého.

Okolnosti této velice dobře jsou sobě vědomi tamní vedoucí
kruhy a lze s potěšením konstatovati, že pomýšlí na to, by závčas
postaráno bylo o řádný ochranný a obchodní přístav, který by všem
požadavkům moderní vnitroplavby vyhovoval.

Nejnepříznivější okolností pro plavbu lodí u nás jest mimo ob-
časná velká rozvodnění i předčasné zamrznutí hladiny vodní, které
na př. v roce 1902 již koncem měsíce listopadu nastalo.

Mrazy nastaly tak náhle, že více lodí během plavby v následku
velkého množství plujících stříží ledových musilo cestu svou přerušiti
a zamrznuvše úplně, očekávalo s velikou obavou odchod až 70 cm
tlustého ledu, z kteréhožto trapného postavení byly konečně pomocí
vojenskou osvobozeny.

Že pak při odchodu ledu lodím takovým, pak-li nenachází se
v dosti chráněné poloze, hrozí nebezpečí úplného ztroskotání jest
na bíledni.

Za tím účelem zřizují se na vhodných místech při březích řek
tak zv. ochranné přístavy, které v takovýchto kritických okolnostech
bývají od plujících lodí rády vyhledávány za tím účelem, by v nich
se před zhoubným působením ledů buď uchránily, neb v nich pře-
zimovaly.

Počet takovýchto ochranných přístavů dnes na březích dolního
Labe stávajících nestojí však nikterak v poměru ku velkému počtu
lodí, jež hladinu jeho brázdí.

Tak nalézá se na trati Mělník—saské hranice, jež jest as 105 km
dlouhá, celkem 7 přístavů a sice 2 obchodní a 5 ochranných.

Zcela správně okolnost tuto postihlo zastupitelstvo král. věnného
města Mělníka, které rozhodlo se dožadovati se výstavby moderně
zařízeného ochranného a obchodního přístavu při březích Vltavy a
Labe, nad místem, kde obě tyto řeky v jednu splývají, nečekajíc s roz-
luštěním této důležité otázky až po provedení říšského vodocestního
programu.

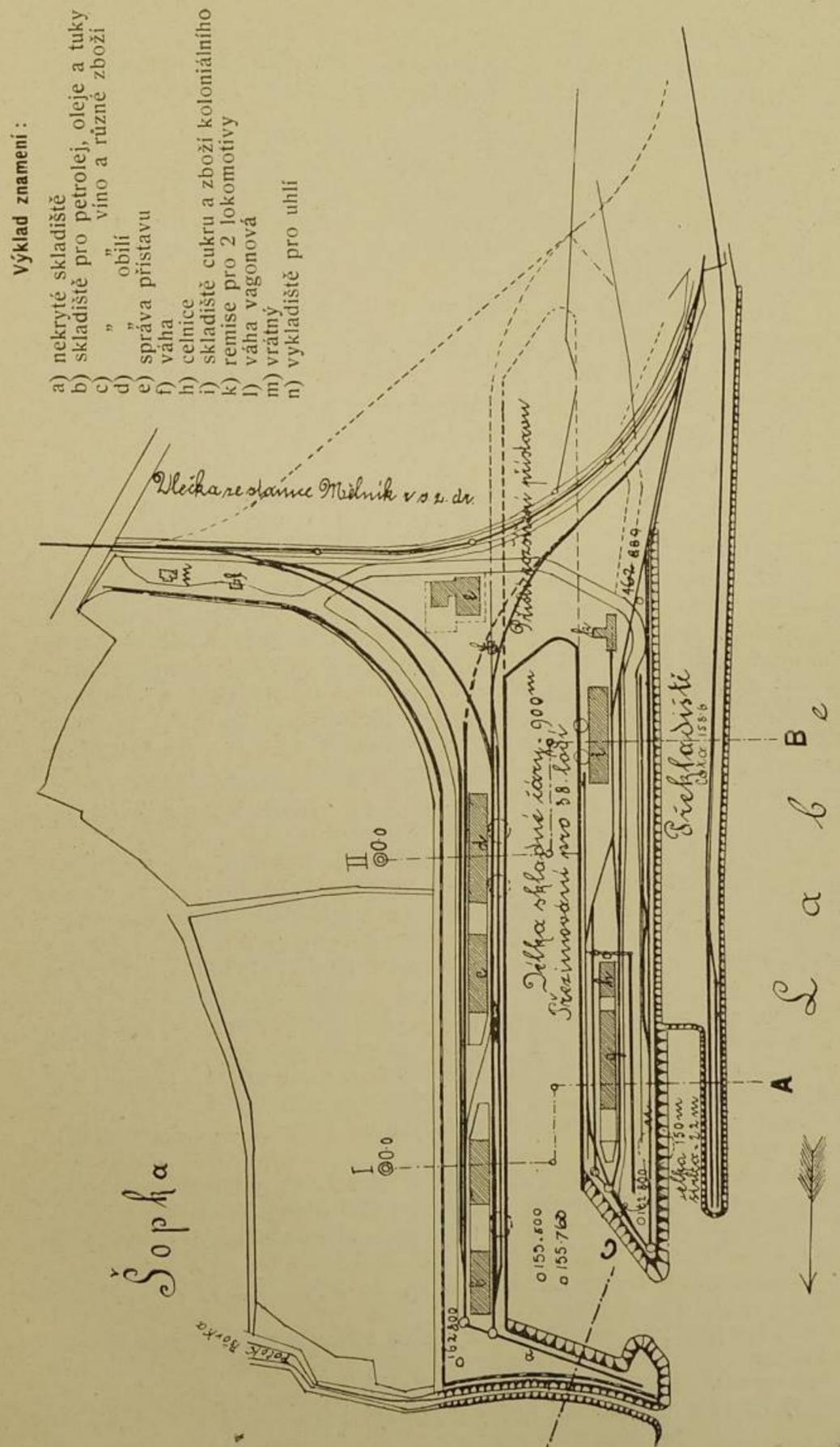
Za tou příčinou počalo se již v r. 1901 domáhati zřízení pří-
stavu a rozšíření překladiště, podáním příslušné žádosti ze dne 17.
května 1901 ku c. k. místodržitelství král. Českého.

V roce 1902 učiněn ve věci té rozhodný krok tím, že zastupi-
telstvo města usneslo se požádati na slovo vzatého odborníka pana
říšského a zemského poslance civ. inženýra Jana Kaftana z Prahy, za
vypracování tamním poměrům odpovídajícího projektu ochranného
a obchodního přístavu.

Pan projektant zhostil se úlohy své velice čestně, tak že práce
jeho došla nejplnějšího uznání jak u zemského výboru král. Českého,
tak c. k. ministerstva, kde se projekt přístavu za příčinou revise do-
sud nachází.

Zvláštního uznání došel projekt ten i c. k. kanalisační komise,
která ve schůzi své se o něm velice přívětivě vyslovila a svojí pří-
mluvou na místech kompetentních, uznala nezbytnou potřebu jeho
provedení.

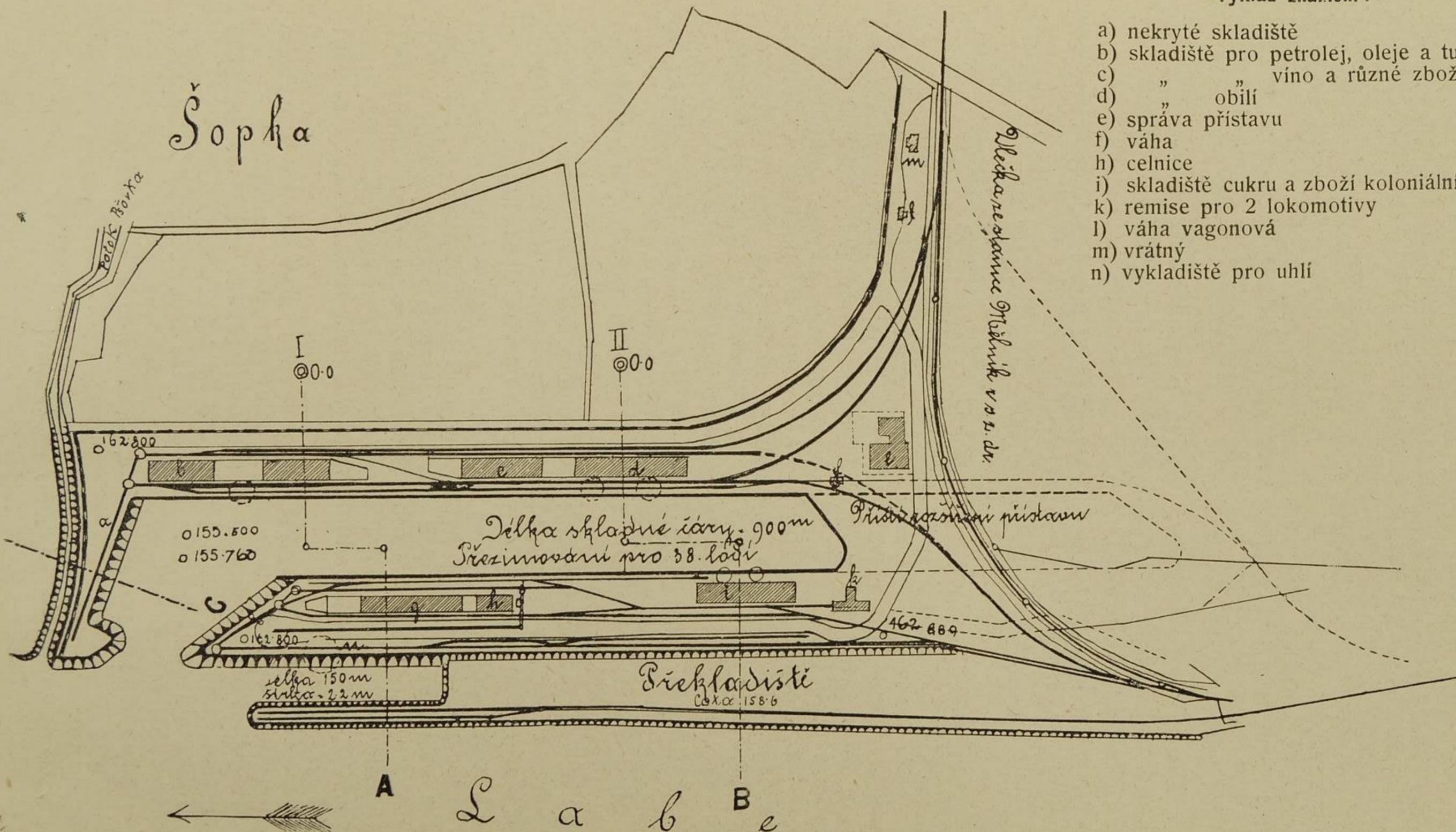
Nemenší přízně — jak snaha zastupitelstva král. věn. města
Mělníka, tak i práce pana posl. Kaftana, došla v kruzích zahraničních
dopravních společností náležitého ohlasu a lze zde jmenovati zejména
„Ústřední spolek ku zvelebení německé říční
a průplavní plavby v Berlíně“, „Koncessovanou
král. saskou loďařskou společností v Drážďanech“
a „Spolek ku povzbuzení labské plavby v Magde-
burce.“—



Šopka

Výklad znamení :

- a) nekryté skladiště
- b) skladiště pro petrolej, oleje a tuky
- c) " " víno a různé zboží
- d) " " obilí
- e) správa přístavu
- f) váha
- h) celnice
- i) skladiště cukru a zboží koloniálního
- k) remise pro 2 lokomotivy
- l) váha vagonová
- m) vrátný
- n) vykladiště pro uhlí



Ochranný a obchodní přístav v Mělnice. 1 : 2880.

Korporace tyto plně uznaly potřebu výstavby nového moderního ochranného a obchodního přístavu v král. věn. městě Mělníce a pokud se týče prvního, slíbili jemu všemožnou podporu i v kruzích vládních, jak rakouských tak říšskoněmeckých.

Jak svrchu uvedeno, plány ku provedení této vodní stavby dodal p. říšský poslanec inž. Jan Kaftan, a považovali jsme za svou povinnost, našemu váženému čtenářstvu malý nástin vlastního přístavu v obrázku přinést, jistě vědouce, že i ostatním městům středolabským nutno se bude v krátkém čase o zřízení přístavů a překladišť starati.

Neméně jest i technická zpráva p. projektanta stavbu přístavu odůvodňující a celé důmyslné zařízení téhož objasňující zajímavá, ze které vyjímáme následující:

„Oblasť labská jest dnes oživena více než 12.000 lodmi, jejichž průměrná nosnost se každoročně zvyšuje.

Obnášelaf v letech	50.	93 tun,
„	80.	176 „
v roce	1898	233 „

V Ústí n. L. staví se již lodě nosností 1000—1200 tun.

Labe jest co do dopravy vodní nejživější řeka v mocnářství rakouském. Obnášelaf celková doprava labská v království Českém v roce 1900 32,371.606 *q*. Ano, pohraniční doprava labská přesahovala již v roce 1899 (36·7 mil. *q*), dopravu — přívoz, odvoz a průvoz — přístavu Terstského (13·7 mil. *q*) o 23 millionů *q*, doprava labská bez uhlí dopravu terstskou o 18 mill. *q*, ano v Ústí n. L. bylo téhož roku naloženo a vyloženo 19,288.520 *q*, tedy o 5—6 mill. *q* více než v Terstu, největším to námořním přístavu Rakouska.

O stoupání plavebního ruchu na Labi, svědčí i ta okolnost, že během dvou let bylo zde postaveno 670 nových lodí.

Jest zřejmo, že plavba stále mohutní a vyžaduje též značného počtu překladišť a přístavů, náležitě vstrojených, kde zboží všeho druhu lze bezpečně a rychle nakládati a skládati, jakož i v době zimní a za velkých vod bezpečného přístavu pro lodě, tedy na předním místě účelně zařízené přístavy ochranné a obchodní.

V celku dosud stávající ochranné přístavy mohou pojmutí as 392 lodě, což nepostačí pro rostoucí potřebu plavební. — Ku skládání a nakládání není z nich vlastně racionálně zařízený žádný.

Mimo Prahu hodí se pro zřízení takového přístavu nejlépe král. věn. město Mělník, na stoku Vltavy a Středního Labe ležící, kde dnes již čilého překlada a nákladu na vagony a lodě stává. — (V roce 1901 4000 vagonů.*)

K účelu tomu poskytuje pravý břeh od ústí potoka Vrutického Pšovky, ku stávajícímu překladišti, nejvýhodnějšího místa.

Projektovaný obchodní a ochranný přístav mělnický, pokrývá uvnitř nábřeží svých, vodní plochu 2·3 ha čili 23.000 *m*².

Délka skladné čáry obnáší 900 *m*, lze tedy ročně při manipulaci přeložiti zboží 4·5—5 mill. *q*.

Délka přístavu obnáší 405 *m*, šířka 50 *m* a kolmá šířka vjezdu 25 metrů.

*) Viz naše různé domácí zprávy tohoto čísla!

Přístav pojme tedy v ochranu 38—40 lodí. Dno přístavu nalézá se 2·263 *m* pod vzdušnou hladinou budoucího zdymadla Křivnického a 1·652 *m* pod nulovým bodem normálu u dolejšího mlýna Šopeckého a 2·170 *m* pod hladinou řeky tamtéž dne 31. července 1901 za nízkého stavu vody v Labi.

Planum překladiště, koleje skladiště a uložště leží na výšce 162·800 *m*, tedy o 0·2 *m* nad nejvyšší vodou roku 1845, která by za stejných poměrů povodňových v této části již takové výše r. 1845 následkem regulačních prací v posledním desetiletí provedených, více nedosáhla.

Na říční straně přístavu jest navrženo překladiště pro uhlí a zboží hromadné a menší přístav 150 *m* dlouhý, 22 *m* široký, jehož plocha vodní 3.300 *m*² obnáší a v něm 4 lodě mohou skládati a nakládati.

Planum tohoto překladiště leží ve výšce 158·600 *m* nad mořem Adriatským, tedy as 3 *m* nad hladinou řeky při nízkém stavu vody.

Přístav jest spojen vlečkou ku stávajícímu překladišti, vedoucí dvěma odbočkami, délka kolejí obnáší 6350 *m*.

Železniční zařízení obsahuje 5 otáčidel, 31 výměn, 8 pojezdých a pevných jeřábů, nosnosti 1500—5000 *klgr*, mimo to elektrickou silou hnaný drouch, čili vrátidlo (Spill).

K uložení zboží slouží v části severovýchodní:

1 skladiště na obilí (38.000 <i>q</i>)	70 <i>m</i> dlouhé,
	12 „ široké,
1 „ na víno a zboží různé (35.000 <i>q</i>)	50 „ dlouhé,
	12 „ široké,
2 „ na tuky, oleje, petrolej (48.000 <i>q</i>)	40 „ dlouhá,
	12 „ široká,

v části jihozápadní:

1 skladiště cukru (na 40.000 <i>q</i>)	60 „ dlouhé,
	12 „ široké,

Přístav jest mezi kolejemi dlážděn, k severovýchodní části vede silnice 670 *m* dlouhá, k jihozápadní části vede silnice 580 *m* dlouhá, která přístav a jeho skladiště co možná nejkratším směrem se silnicí stávající a městem spojuje.

Ku konci jihozápadní části jest navrženo skladiště celní a potřebné budovy manipulační. Plocha celnice jest dlážděná a předepsaným plotem směrem k sousednímu planum ohrazena.

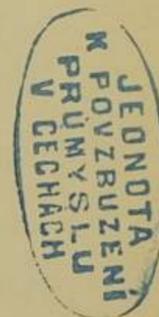
V celnici lze nejen zboží pro vnitrozemí ustanovené vylíti a povozem a po dráze odvésti, nýbrž i zboží do ciziny určené rozdzřiti a přebaliti.

Pohyb vagonů v přístavě obstarávají 2 parostroje o 3 spojených osách, k rozvážení zboží uvnitř přístavu, z jednoho do druhého skladiště slouží 2 vlastní vagony, z nichž jeden samočinně se vyprazdňuje.

Překladiště níže položené lze spojití snadno kolejemi s překladištěm stávajícím.

Mimo to vypracovala firma Kodl a Hammer na základě přesného plánu vrstevního, projekt pro vlečku spojující východní část stávajícího překladiště s cukrovarem a nádražím místní dráhy Mělník - Mšeno.

Náklad na přístav a překladiště jest vypočítán na 3,500.000 kor., pro první období lze obnos ten však redukovati o 650.000 kor., tedy na obnos 2,841.000 korun.



Náklad na vlečku jest rozpočten na 300 000 korun.

Přístav jest tak projektován, aby — jak s přiloženého plánu situačního vysvítá — východním směrem k městu Mělníku prodloužen býti mohl, kdyby rozšíření jeho stalo se naléhavým.

V tomto případě mohla by vléčná dráha (severovýchodní odvětví) výhodně přeložena býti. —

Výstavbou ochranného a obchodního přístavu, učini král. věnné město Mělník mohutný krok ku svému dalšímu vývoji, ku získání čestného místa v řadě vnitrozemských přístavů evropských. Že pak na další dráze svého vývinu a důležitosti svého postavení po stránce obchodní a plavební i na dále pokračovati bude, nepochybujeme. Máme tu na zřeteli zřízení plavecké školy a zřízení loděnice, kteréžto úkoly záhy bude městu luštití. A aby i tyto dva pro celé naše Středolabí zvlášť a království České vůbec, tak důležité problémy šťastně jako zřízení přístavu záhy rozluštilo, jest i našim nejvřelejším přáním. —



Provádění kanalisačních, regulačních a melioračních prací v oblasti Středního Labe podnikatelskými a finančními kruhy domácími.

Málo která vládní předloha rozčeřila hladinu všech národohospodářských vrstev obyvatelstva naší říše tou měrou, jako nynější rozsáhlá vodocestná předloha, která dnem 11. června r. 1901. se zákonem stala.

Již obnos téměř jedné miliardy korun, který provedení zákona toho vyžadovati bude, vzbuditi musí i u nestranného pozorovatele údiv a přesvědčení, že akce tak obrovská podniknuta byla za jistým, všeužitečným cílem, kterým dosaženo býti má nové obrození všech kategorií národohospodářských odvětví, vězících v době přítomné v krisi nebyvalé, ohrožující postavení říše naší jak na trhu světovém po stránce obchodní tak i v následku chabosti finanční způsobilosti, velmocenské postavení její v světovém koncertu druhých států — po stránce politické.

Nebudeme se rozepisovati o stescích, jaké ta která národohospodářská kategorie pronáší, vždyť zprávy ty čteme téměř každodenně ve všech listech ale jest jisto, že jak vláda, tak kruhy zákonodárné měly úmysl, záchranu již již pod tíhou této krise klesajících a posílení ostatních podstatných článků v řetězu poplatní síly obyvatelstva.

V rámeč vodocestné předlohy této pojata byla i stavba vodních drah v království Českém a sice průplavu přerovského a dunajskovltavského jakož i kanalisace řek Vltavy a Stř. Labe s příslušnou regulací jich přítoků, tvořících s těmito jednotnou vodní síť. Obyvatelstvo království Českého bez rozdílu národností vítá vřele moudré zařízení to, vidouc v něm pevný krok ku záchraně svých životních zájmů. Projev uspokojení lze sledovati především v kruzích zemědělských, které nejen že očekávají zamezení škodných záplav, ale i umožnění nutných meliorací zbahněných pozemků, průmysl, živ-

nostnictvo a obchod v budoucí levné dopravě po vodě spatřují umožnění zdárné konkurence svých výrobků s importovanými k nám výrobky průmyslových států cizích, a dělný lid náš, který vzorem jest pracovitosti, těší se, že poskytnuta mu bude možnost prací svou vyděláti sobě na nutné životní potřeby.

V těchto všech odvětvích kategorií národohospodářských jeví se čilý ruch a je chvály hodno, že provedení těchto prací jest předmětem jich častých úvah.

A obzvláštním potěšením nás naplňovati musí okolnost, že tu i tam, zejména v našem Polabí, které v době dohledné protínati bude velká plavební dráha, pomýšlí se na plné využitkování jak přírodního bohatství jeho tak i vodní energie, proměněné v sílu elektrickou co sílu motorickou a prostředek osvětlovací.

Jen v jednom ohledu jeví se u nás vzdor jasně znějící tendenci vodocestného zákona až mrazivé ticho v kruzích, kterým na účasti této, abychom tak řekli millionové hostiny přední místo náleží. A těmi míníme naše domácí kruhy podnikatelské a finanční, které ač započeti prací je téměř přede dveřmi, jeví v ohledu možnosti podniknutí prací těch vlastním důmyslem a finanční svou silou skromného zájmu. — Z příčiny té se snadno státi může, že jistý a veliký zisk z provedení prací těch kynoucí zase — jak obyčejně u nás bývá — plynouti bude do kapes podnikatelů a finančníků cizích, kteří jistě nebudou se dlouho rozmýšleti do podniku, jehož provedení stát a země garantují millionový kapitál investovati, dobře věduce, že skvěle zúročen bude.

Namítne snad mnohý, že podnikání tak velkých staveb vodních vyžaduje příliš velkého kapitálu zařizovacího. Jest pravdou, že tak zv. navigační park vyžaduje k zařízení svému obrovský peněžitý obnos, avšak veškeré tyto obtíže bylo by lze snadno zřizováním podnikatelských družstev odkliditi, v kterémžto případě i v ohledu opatření potřebného kapitálu jest dnešní, zejména v našem Středolabí panující, nízká úroková míra velice příznivou okolností. —

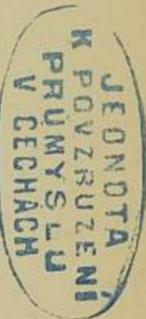
Ostatně nebylo by třeba našim zejména menším podnikatelským firmám celek podnikati, dostačilo by, kdyby tyto se o provedení jednotlivých sekcí postaraly a zvláště plnou svou pozornost provádění regulačních prací na přítocích a hlavních tocích věnovaly.

Pokud se týká finančních závodů, které by takováto družstva financovati mohly, tu dovolujeme sobě v přední řadě na „Zemskou banku král. Českého“ a „Živnostenskou banku pro Čechy a Moravu v Praze“, vedle jiných ostatních, poukázati, a není též naprosto k přehlédnutí, že i venkovské peněžní naše závody by v akci té zaujati mohly velice důležité stanovisko.

Upozorňujeme tu zejména na jeden z předních našich venkovských finančních velezávodů „Záložní úvěrní ústav v Hradci Králové“, který v poslední době svůj základní kapitál rozšířil o celý milion korun.

Zdar provedení prací těch jakož i jistý zisk z nich zaručují nám též naše zdatné síly technické, které jsou v cizině velice hledány a nemajíce doma zaměstnání, musí sobě hledati výživu jinde.

Jest vůbec naší vinou, že sice mysliti a pracovati umíme, jsouce často až příliš při tom skromnými, ale podnikavými jako na př. naši sousedé národnosti německé a příslušníci druhých národností nejsme.



vádí, se stanoviska národohospodářského a intenci vodocestného ř. zákona v kladném případě, správným nebylo) — dosvědčiti musí každý, že použití proudu elektrického v místě spotřeby i na větší vzdálenost by pokud se finančního efektu týká, zdárně a jistě konkurovati mohlo s každou jinou silou motorickou a prostředkem osvětlovacím.

Elektrickou energii doporučí v přední řadě nejen naprosto jednoduchá obsluha a levnost motorů, ale i nedostižná vlastnost — s n a d n ý p ř e v o d z jednoho místa na druhé.

Nejen v průmyslu, ale i v zemědělství nalezla by energie tato všestranného upotřebení a ocenění. Neb kdo zná jak velkých potíží skytá zejména v zemědělství dosavadní nedokonalý a drahý způsob pohonu hosp. strojů, ani parní a plynové motory nevyjímaje, jichž obsluha drahá a doprava z místa na místo často dosti nesnadná jest, a kdo uváží, že cena materiálů (uhlí, petroleje, líhu, síly zvířecí atd.) ku výrobě nynějšího způsobu vyvození síly motorické používaných stále stoupá, ten zajisté dovede oceniti vzácný dar přírody, který nám vodní síla Stř. Labe skytá, a hříchem by bylo, by za včas na použití téhož při provádění kanalisace řeky nebylo pamatováno.

Středolabský komitét ve snaze své nespouštěti se zřetele ni jediného momentu, který by ku prospěchu obyvatelstva atrakční oblasti středolabské sloužit mohl, v základě technického dobrozdání pánů znalců-inženýrů domáhal se zvláštní deputací jak u orgánů a vlivuplných osobností výkonné moci vládní a autonomní přízně pro uskutečnění velkolepého projektu toho, shrnuv přání svá ve zvláštním memorandu, pp. projektanty vypracovaném a se v předu uvedenou technickou zprávou doloženém a vysokému c. kr. ministerstvu obchodu podaném, v následujících bodech:

1. Konstrukce jezová u jednotlivých zdýmadel při kanalisovaném Labi budiž taková, aby vyhovovala plavbě, využitkování vodní síly a zájmům hospodářským.
2. Delších plavebních průplavů budiž použito co přiváděcích stok k vodním stanicím turbinovým.
3. Současně s pracemi regulačními a kanalisačními budiž prováděno využitkování vodní síly a meliorování pozemků.
4. Středolabský komitét žádá, aby vysoké c. k. ministerstvo obchodu svůj zřetel a pozornost k těmto důležitým otázkám obrátilo a svým vysokým vlivem a rozhodnutím provedení návrhů těch uskutečnilo.

Doufejme, že důležitý projekt tento na místech kompetentních dojde blahovlnného uznání a při provádění kanalisace řeky svého uskutečnění, my jménem všech Polabanů vzdávajíce pp. projektantům za vzácnou jich obětavost díky nejvřelejší, chováme upřímné přání, by s námi těšiti se mohli z provedení díla sloužícího obyvatelstvu polabskému ku prospěchu a jim zvlášť a vědě technické vůbec ku cti.

Schůze poradního sboru pro stavbu vodních dráh.

(Die zprávy časopisu „Nár. listy“ ze dne 9. února 1904.)

Po dlouhém intervalu odbýval poradní vodocestný sbor vídeňský opět dne 9. února t. r. schůzi v místnostech sněmovní síně dolnorakouského sněmu.

Schůzi zahájil předseda J. E. p. ministr obchodu svob. pán Call, vzpomenuv zesnulých členů pp. J. Jaroše a Ulmanna a sdělil, že pro tento rok vláda dala ministerstvu obchodu k účelu prací uplavňovacích k dispozici 25 mil. korun.

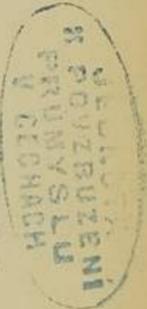
Na to p. dvorní rada J. Mrassick podal obšírnou zprávu o činnosti ředitelství pro stavbu vodních drah, z které bylo zřejmo, že velká část projektu průplavu dunajsko-oderského jest hotova, a že byly předložené a ministerstvem schválené projekty části průplavu vídeňsko-přerovského s odbočkou do Olomouce v délce 200 kilometrů v červnu minulého roku a část průplavu bohumínsko-krakovského s kanalisovanou Vislou v listopadu minulého roku podrobeny komisionálnímu řízení; detailní plány se pracují a v nejbližší době odbývati se bude pochozí komise, načež ihned přikročeno ku stavbě. Pokud se týká českých vodních drah praví p. řečník, že projekt kanalisování Vltavy uvnitř Prahy byl komisí pro kanalisování Vltavy a Labe vypracován a ministerstvu obchodu ku schválení a zahájení komisionálního řízení předložen. Pokud se Stř. Labe týká, dohotovuje se právě generální projekt pro část Mělník-Lobkovice.

Slova ujímá se pan ř. a z. poslanec Jan Kaftan, který poukázal na nestejný postup vodních drah českých s průplavem dunajsko-oderským a haličskými drahami vodními. Vzdor tomu, že sněm král. Českého dosud v § 1. vodocestného zákona žádaný zemský příspěvek zásadně neschválil, přece dle článku 6. téhož zákona jest vláda povinna veškeré předchozí práce pro vodní dráhy v král. Českém připravit, pochozí a vodoprávní komise předsevzít, aby se — jakmile sněm zmíněné podmínce vyhoví — se stavbou současně s průplavem dunajsko-oderským započítí mohlo. Řečník pak naléhá na brzké zahájení vodoprávního řízení na Vltavě uvnitř Prahy a na zahájení komisionálního řízení projektu kanalisace Stř. Labe, s kterým též úzce souvisí nezbytná výstavba přístavu mělnického.

V tomto směru mluví i další řečník pan říšský a zemský polanec JUDr. Fořt, který dovozuje, že mezi všemi traťmi, jejichž provedení vodocestní program má na zřeteli, náleží nepopíratelně prioritě splavnění Vltavy Prahou a splavnění Středního Labe od Mělníka k Jaroměři. Zde jsou všechny podmínky zdravého rozvoje dopravního na snadě a uznalo-li se za vhodné prováděti oderským kanálem experiment na zkoušku, měl býti pokus tento učiněn na dotýčných vodních drahách českých. Nestalo-li se tak a na Čechy pro první stavební periodu připadla poměrně jen malá část nákladu stavebního, tím více je nutno, aby alespoň v rámci pracovního programu beze všech dalších ústupků byly práce ihned zahájeny. Bylo by neprominutelné, kdyby politické poměry měly býti zámkou průtahu. Nechat sněm království Českého vyříditi příslušnou předlohu kdykoliv, o tom zajisté není sporu, že ministerstvo může formální schválení projektu udělit hned, aby bezodkladně ještě během února nebo počátkem března mohly býti politické občůvky odbyty, k vykupování realit přikročeno a všechny potřebné přípravy vykonány, tak aby rok 1904 opět neuplynul, aniž by splavnění Vltavy Prahou jediný krok učinilo ku předu. Řečník žádá důtklivě ministra obchodu, aby v těchto směrech zařídil, čeho jest zapotřebí.

Dr. Menger a dr. Rapaport považují průplav dunajsko-oderský a prodloužení jeho do Haliče za páteř a hlavní základnu projektovaných dráh a naléhají na jeho urychlené provedení, co možná v době šesti let.

Poslanec Kaftan poukázav k tomu, že dle § 1. zákona o v. d. jsou všechny projektované vodní cesty úplně rovnocennými a ohražuje se proti tomu, aby průplavu dunajsko-oderskému byla přinášána větší dů-



ležitost než uplavnění Vltavy a Středního Labe a skutečně mezinárodnímu průplavu dunajsko-vltavskému. Kdežto průplav teprv nabývá ceny, když byl dohotoven a vodou naplněn, jest kanalisování Vltavy a Středního Labe prodloužením stávající velké plavební dráhy labské od Hamburku a Lübecku, tedy od Severního a Baltického moře do království českého, kde každý hotový kilometr ponese užitek.

K názoru tomu přidává se dr. Rus, jenž velmi vřele za urychlení kanalisace Vltavy a Středního Labe se přimlouvá, která jest společnou záležitostí Čechům i Němcům a naléhá co nejúsilovněji, by vláda co nejrychleji tu komisionelní řízení zahájila.

Ministr obchodu slibuje, že přáním projeveným vyhová.

Posl. Maštálka připomíná, jak nestejně byla zákonem povolená suma 175 mil. kor. na jednotlivé vodní cesty na úkor král. českého rozdělena, bylo by tedy nespravedlivé, aby i tohoto menšího podílu bylo upotřebeno na urychlenou výstavbu průplavu dunajsko oderského opomenutím vodních drah českých. Ostatně má se nyní přikročiti také k regulaci řek a tu jest zapotřebí, aby hlavní toky byly co nejdříve upraveny.

Velice důležitou jest otázka úpravy našich podružných řek a jest jen litovati, pokračuje řečník, že jsme se s regulací našich řek za celou dobu 1¹/₂ roku, co odhlasován byl sněmem král. českého zákon o úpravě podružných řek, nedostali z rámce sestavování pracovního programu, jak se s úpravou řek má pokračovati. Dnes, kdy píšeme r. 1904, ve kterém roce se měly práce rozvinouti na celé čáře, nevíme ani kontury, jak a kdy se s pracemi započne. Regulace řek, souvisících s Labem a Vltavou, jest nutnou podmínkou správného řešení otázky kanalisace obou řek, a nebudou-li podružné řeky české regulovány, pak kanalisování Labe a Vltavy dříve nebo později při náhlé katastrofě utrpí škody neuvěřitelné.

Posl. dr. Šilený přimlouvá se za to, aby jednání s uherskou vládou v příčině úpravy řeky Moravy bylo v brzkou zkoncováno, jelikož od toho také urychlení stavby průplavu dunajsko-oderského závisí.

Po návrhu posl. K a f t a n a byly osnovy porotního řádu pro loďová zdvihadla přikázány c. k. ministerstvu se žádostí, aby na základě předloženého dobrozdání komitétu technického a národohospodářského vypracovalo definitivní řád porotní, aby co nejdříve mohli býti jmenováni znalci-porotci, jelikož termín k dodání projektů, t. j. den 31. března t. r., se blíží.

Dalším předmětem jednání byl pak návrh posl. dra. Fořta, by zahájeny byly kroky k přesnému vyšetření dopravně-politické hodnoty jednotlivých projektovaných cest vodních. Návrh ten zní:

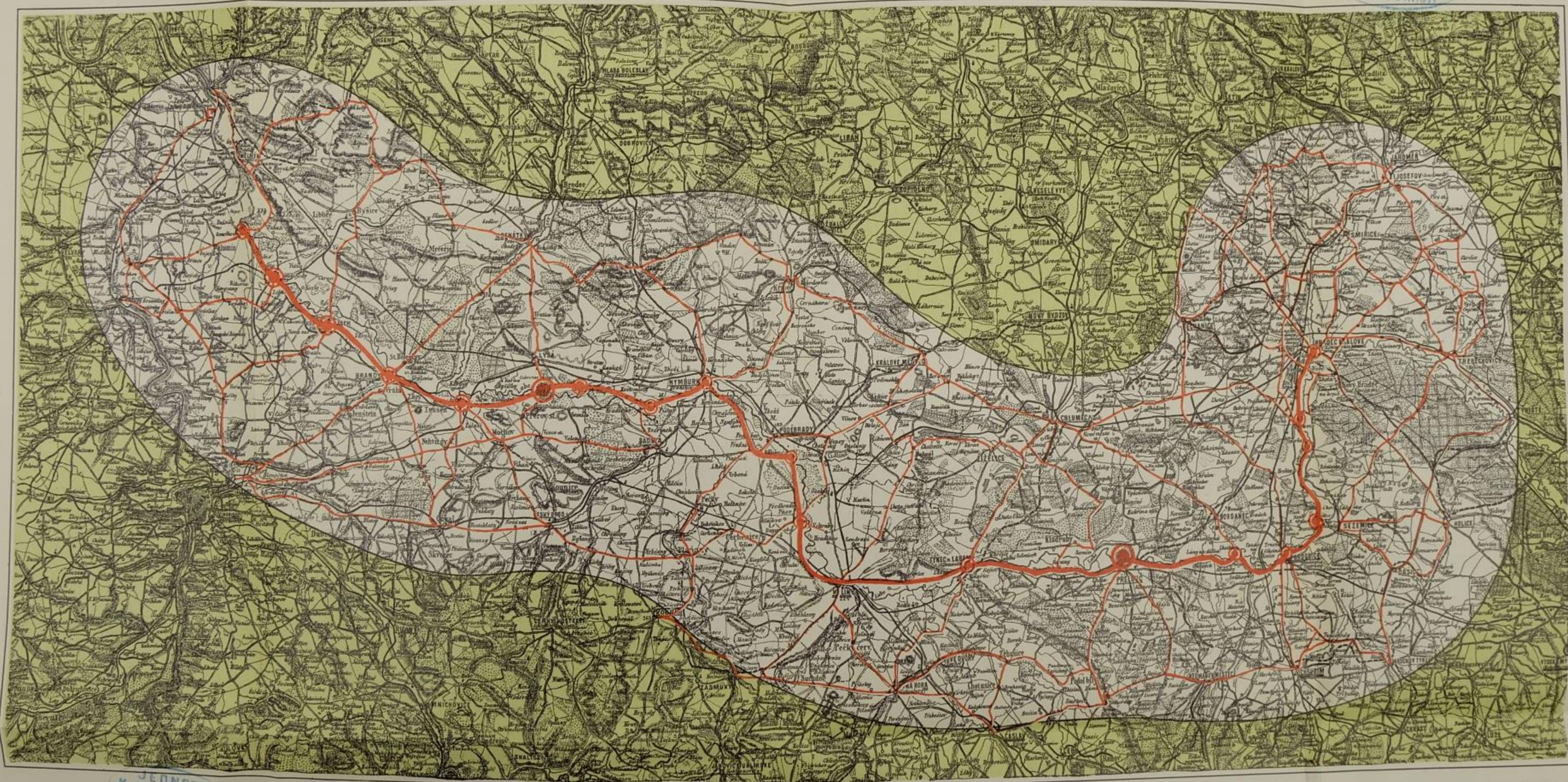
„Ministerstvo obchodu vyzývá se, aby v lůně administrativního oddělení ředitelství pro stavbu vodních cest zařídilo samostatný referát a uložilo sbírat, prozkoumat a zpracovat všechny skutkové okolnosti, jejichž shrnutím by dopravně-politická podstata jednotlivých vodních cest v zákoně z r. 1901. vytčených, pokud možná v jasné světlo byla uvedena a tím pevná hlediska získána, na jejichž základě by jak o technických dispozicích, tak o zařízení provozu a úpravě správy i výměře poplatků kanálových mohlo býti rozhodováno.

Tento referát pověřen budiž především úkolem, aby v dorozumění se zvláštním subkomitétém vodocestní rady pro postup při sledování cílů v odst. 1. naznačených se všemožným urychlením sestavil pracovní program, načež po jeho schválení ministerstvem obchodu budiž příslušná činnost zahájena bez odkladu.“

Dr. Fořt odůvodňoval tento návrh v obšírné řeči, ve které vzpomněl, že vodocestní zákon schválen byl legislativou tak říkáje, in bianco, neboť

INŽENÝRŮ J. VEJDĚLKA A K. ROSY GEN. PROJEKT VYUŽITKOVÁNÍ VODNÍ ENERGIE STŘ. LABE.

JEDNOTA
K POUZBUZENÍ
PRUMYSLU
V Cechách



JEDNOTA
K POUZBUZENÍ
PRUMYSLU
V Cechách

VYSVĚTLIVKY:

-  Elektrická centrála s parní rezervou.
-  Elektrická centrála s vodními turbínami.
-  Hlavní vedení elektrického proudu.
-  Síť rozvodná.
-  Oblasť elektrická.

INŽENÝRŮ J. VEJDĚLKA A K. ROSY GEN. PROJEKT VYUŽITKOVÁNÍ VODNÍ ENERGIE STŘ. LABE.

JEDNOTA
K POUZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH



JEDNOTA
K POUZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

VYSVĚTLIVKY:

-  Elektrická centrála s parní rezervou.
-  Elektrická centrála s vodními turbinami.
-  Hlavní vedení elektrického proudu.
-  Síť rozvodná.
-  Oblast elektrická.

následkem tlaku poměrů neměla ani vláda, ani sněmovna pokdy, aby předlohu ve všech důležitých směrech řádně instruovala. Kráčíli jsme cestou opáchnou, než jak se při podobných věcech děje jinde, a proto nutno dodatečně prvotní mezery vyplniti. Řešení technických otázek jest již zahájeno; poněvadž však celkový problém záleží vedle technické stránky také z řady četných otázek dopravně politických a finančních, a poněvadž otázky tyto nalézají se vespolek v poměru vzájemné souvislosti, jest nutno vedle průpravy technické uvéstí pari passu do proudu také činnost, směřující k objasnění velkých úkolů též s hledisek národohospodářských, zvláště dopravně politických a finančních.

Dosavadní soukromé práce při veškeré péli, která jim byla věnována, nikterak nestačí. Rovněž nemůže platiti námitka, že stavba jest již zákonně zabezpečena a všechny úvahy rázu dopravně-politického jsou zde zbytečné. Právě naopak. Již samo řešení jednotlivých otázek technických nelze správně jinak provéstí, nežli se všemožným zřetelem ke stránce dopravně-politické. Dále nutno velice rozsáhlé a namáhavé šetření provéstí také k tomu cíli, aby postupně zjednan byl podklad pro organizaci provozovací služby a pro rozřešení důležité otázky poplatkové.

Řečník dovozuje nutnost těchto přípravných prací také vzhledem k rozsahu zákona samého a uvádí, že sebráním skutkového materiálu o dopravně-politické hodnotě jednotlivých vodních cest bude ulehčeno rozhodnutí o směrech vodních tratí (na př. Linec-Korneuburk), jakož i snad mnoho pochybností agrárních a jiných interessentů bude rozptýleno.

Kromě toho jeví se býti věc v jistém smyslu také závazkem čestným, neboť jde li o výdaj miliardový, nutno přece zjistiti alespoň přibližně důvodnost jeho vzhledem k celkovému i částečnému projektu. Řečník ukazuje, kterak si v té příčině počínali Francouzové při uzákonění loňské vodocestní předlohy a kterak obsažně zvláště Prusko úředními a mimoúředními pracemi odborníků na slovo vzatých pracovalo předlohu průplavů středozemských. V Rakousku, pokud se týče úředních výkonů, zeje v příčině té naprostá dosud prázdň, kterou vyplniti jest požadavkem svědomí, aby celý program postupně proveden byl způsobem účelným a tudíž také blahodárným.

Řečník rozbírá dále různé cizozemské metody, jakými při tom dlužno postupovati a na konec po stránce formální žádá, aby jeho návrh k prozkoumání a podání zprávy odkázán byl odboru administrativně-národohospodářskému.

Poslanec Menger má za to, že jedna část návrhu přichází pozdě, jelikož stavba navržených drah jest již zákonem zabezpečena, druhá část, pokud se týče správní soustavy a poplatku, jest předčasnou, navrhuje, by návrh byl odkázán vládě k povšimnutí.

Poslanec Kattan obává se, že by návrh ten mohl vládě, provedení vodních dráh nepříznivé, poskytnouti záminku zdržování stavby jedné neb druhé vodní dráhy, ač důležitost návrhu dra. Fořta uznává, proto navrhuje, by byl vládě k bedlivému šetření odkázán, což bylo sborem schváleno.

Předseda předčítá na to návrh inženýra Křižíka, aby bylo při průplavech a kanalisování řek, zejména Vltavy a Středního Labe, pamatováno na využitkování vodních sil k účelům vyrábění elektrické energie a zřízení elektrické centrály, která by okolí poskytovala levnou sílu hybnou.

Důležitý návrh tento byl po návrhu pana navrhovatele odevzdán komitétu technickému k podání zprávy.

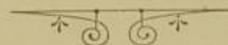
JEJENOTA
K POUZEBZENI
V PRUMYSLU
V CEEHACH

JEJENOTA
K POUZEBZENI
V PRUMYSLU
V CEEHACH

Ke konci navrhuje člen pan Kozlovski, aby byl pro záležitosti vodní, zejména pro uplavnění a regulaci řek a stavbu kanálů zřízen zvláštní ústřední úřad, čímž by se roztržství prací vodocestných ve tří ministerstvech předešlo.

Ministr obchodu baron Call sděluje, že bude věnovati této otázce plnou pozornost.

Tím byla schůze skončena.



Pamětní Spis Spolku architektův a inženýrů v království Českém.

Spolek architektův a inženýrů v král. Českém vydal právě v následku dobrozdání své komise pro vodní dráhy, regulace a meliorace, pozoruhodný pamětní spis, v kterém upozorňuje na nutnost vypracování projektu mechanického zdvihadla pro velké rozdíly výškové, které naskytají se v tračích průplavů dunajsko-vltavského a pardubicko-přerovského.

Pamětní spis praví v tom ohledu mimo jiné doslovně :

Jest snadno dovoditi z projektů již vypracovaných na př. průplavu dunajsko-vltavského, jak směr z Budějovic ku Vídni tak i ku Linci, oprávněnost a nutnost lodních zdvihadel o velkém zdvihu na krátkou vzdálenost; pakli nestranně srovnají se projekty s plavidly komorovými a lodními železnicemi na stejném základu, bude možno pronést i poslední slovo o poměru účelnosti mezi stupnicemi plavidel o velkém spádu a lodními železnicemi — ovšem vyžaduje to dříve praktického vyzkoušení návrhu posledního ve skutečnosti.

Hledí-li se ku celkovému utváření terénu a rázu rozvodí, která jest překonati oběma našim projektovaným průplavům, a srovnají-li se s oněmi na projektovaném průplavu dunajsko-oderském, jest patrné na první pohled, že poměry prvních — zejména průplavu dunajsko-vltavského — jsou jako stvořeny pro mechanická zdvihadla lodní o velkém zdvihu. Připomenouti dlužno pouze, že na př. na projektovaném průplavu z Budějovic do Korneuburku vyskytuje se území, které umožňuje použití jedenácti plavidel po 10 metrech spádu, tedy 120 m spádu na délku 86 km, a navržena zde lodní železnice o zdvihu 170 m; na projektovaném průplavu z Budějovic do Lince přichází stupnice sdružených čtrnácti i patnácti plavidel za sebou po 10 m spádu, tedy zdvih 140—150 m na délku pouze 12 km! Též na projektovaném spojovacím průplavu z Pardubic ku Přerovu jsou na straně labské stoupání 50—60 m na délku pouze 85—11 km.

Jest na snadě, že za takovýchto podmínek a při větší výšce rozvodí i obtížnějším zásobení vodou vůbec, budou při našich průplavních tračích mechanická zdvihadla vážně konkurovati s plavidly komorovými, což se v odborných kruzích všeobecně uznává. Naproti tomu při průplavu dunajsko-oderském, kde bylo stěží lze nalézt vhodného místo již pro plavidlo o 10 m spádu, stačí pohled na mapu ku seznání, že tam poměry terénu nejsou nikterak příznivě větším soustředěným zdvihům, ano jest velmi málo míst, kde by bylo možno jich docíliti, avšak i potom jest zápasiti s obtížemi vhodného připojení jich k ostatní trati průplavu jakož i při zakládání. Přes to vypsána — snad výhradně jen z ohledu na obávaný nedostatek vody ku napájení — právě pro tento průplav soutěž ku získání vhodného návrhu na zdvihadlo lodní pro výšku 35.9 m a vyhlédnuto pro jeho pokusné zbudování jedině snad možné místo u Oujezda.

Jest sice správnou snaha opatřiti praktické zkušenosti pro případné použití strojních zdvihadel i na tomto průplavu, avšak nehledíc k tomu, že pravděpodobnost skutečného jich použití je z výše uvedených důvodů při našich tračích průplavních vůbec daleko větší než na průplavu dunajsko-oderském, nutno pokázati k tomu faktu, že různost terénu i ostatních poměrů jest tak značná, že jest pochybné, zda lze nějaké soustavy lodního zdvihadla ze soutěže jmenované vyšle — kdyby se i pro výšku zdvihu 35.9 m na průplavu dunajsko-oderském dobře osvědčila — použiti na průplavech našich.

Dostatečný důvod k pochybnosti této vychází již z dosavade známých generálních projektů, kde pro dunajsko-oderský průplav navrhovány byly podélné železnice lodní s maximálním zdvihem 45 m, kdežto pro průplav dunajsko-vltavský na př., jak již uvedeno, lodní železnice příčné na zdvih až 170 m. I když se tato

poslední výška uznává za příliš velikou, hlavně z ohledu na trvání jedné jízdy, a tím malé výkonnosti, zůstávají nicméně výšky zdvihu i přes 100 m a pobyt příčný, což jest podstatný rozdíl od lodních železnic s pohybem podélným.

Má-li tudíž z vypsání soutěže pro zdvihadlo na průplavu dunajsko-oderském u Oujezda vyplynouti plný užitek pro všechny zákonem stanovené vodní dráhy, jest nutno v zájmu urychlení konečného rozhodnutí otázky, zda výhodným by bylo použití lodních zdvihadel strojových, aby porotě a soutěži rozhodující bylo uloženo vysloviti se o tom, zdali vůbec aneb s jakými změnami dají se upotřebiti návrhy cenami počtější též pro větší zdvihy soustředěné na menší vzdálenosti, jak vyskytují se na našich průplavních tračích.

Nepodá-li dle výroku poroty soutěž pro naše poměry vhodného řešení, bylo by ovšem nezbytno pro podstatně rozdílné poměry našich projektovaných průplavů jinou soutěží získati přiměřený návrh lodního zdvihadla a též ho prakticky vyzkoušeti, má-li vůbec v otázce té nějaký krok ku předu se státi. Dosavadní vynikající účastnictví našich osvědčených strojů na řešení problému mechanického zdvihu lodního v soutěži mezinárodní, kde návrh jejich počtěn byl první cenou, nabádá ku pokračování a podává záruku dobrého výsledku i pro praktické vyzkoušení.

Ku postavení pokusného lodního zdvihadla pro velkou výšku možno označiti jako vhodná místa Doudleby na projektovaném průplavu dunajsko-vltavském a Choceň nebo Českou Třebovou na projektovaném průplavu pardubicko-přerovském.

Nerozřešením otázky zdvihu lodního pro právě jmenované naše navržené průplavy, tak jako nerozhodnutým směrem průplavní tračy od Dunaje k Vltavě dána jest záminka, aby stavěny byly právě bez jiného důvodu do řady druhé, ač svým významem daleko předčí průplav dunajsko-oderský. Záminka ta musí býti odstraněna tím, že příslušní činitelé — jak zákon žádá — věnují našim tratím průplavním tutéž pozornost, které se těší s jejich strany průplav z Vídne do Krakova, poněvadž by jinak bylo provedení jich posunuto na dobu nedozírnou, ne-li na vždy. Tím by těžce poškozeny byly zájmy království Českého, které největším dílem musí přispívati jednak na nové dráhy alpské, jednak i na samý průplav z Vídne do Krakova, a tudíž i zájmy státu.

Jest tudíž žádoucí, aby c. k. vláda svými orgány :

1. dala vypracovati neprodleně projekty schopné provedení pro oba naše průplavy : dunajsko-vltavský i pardubicko-přerovský na základě důkladného šetření, které již nyní se má prováděti tak jako se stalo pro průplav dunajsko-oderský,
2. aby dala vykonati studia srovnávací o účelnosti lodních zdvihadel pro velké spády na tratích těch,
3. aby vložila do řádu poroty, která rozhodnouti má o soutěži na lodní zdvihadlo u Oujezda, podmínku, že má se vysloviti též o tom, zdali vůbec anebo se kterými změnami cenou počtější nebo jiné došle návrhy daly by se použití též pro velké zdvihy na krátkou vzdálenost,
4. v případě odpovědi záporné by bezodkladně opatřila návrh typu zdvihadla pro naše poměry nejúčelnějšího a na jednom z našich průplavů v Čechách na zkoušku zdvihadlo takové postavila.

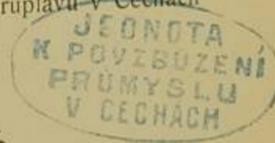


Zprávy spolkové.

Deputace „Středolabského komitétu“ u ministra obchodu. Dne 5. února t. r. odebrala se do Vídne deputace „Středolabského komitétu“, aby na místech kompetentních tlumočila přání obyvatelstva polabského v příčině uskutečnění projektu využitkování vodní síly kanalisace Stř. Labe k účelu výroby energie elektrické. Účastnili se jí pp. poslanci JUDr. Frant. Ulrich, JUDr. Ant. Formánek a členové výboru Viktor Vávra, Václav Pilař a Václ. Váňa. — Deputace vedena předsedou „Středolabského komitétu“ p. JUDr. Fr. Ulrichem tlumočila svrchu uvedené přání doložená memorandem a technickou zprávou odborných znalečů pp. inženýrů

J. Vejdělka a K. Rosy, profesorů c. k. státní průmyslové školy na Smíchově v přední řadě J. Excellenci p. ministru obchodu svob. p. Callovi, sekčnímu chefu téhož svob. p. Schusterovi z Bonotu a presidentu ředitelství prc stavbu vodních drah dvornímu radovi J. Mrassickovi. — Na všech těchto místech došla deputace nejvládnějšího přijetí a slíbeno snahám „Středolabského komitétu“ po této stránce věnovati nejplnější pozornosti.

Zprávy z týdenních schůzí „Spolku česk. architektův a inženýrů král. Českého. Vzácnou činností vyznamenávající se „Spolek



O rozměrech jezových propustí při kanalisování Středního Labe.

Z prakt. zkušeností ve známost uvádí Václav Pilař, maj. velkomlýna ve Valech n. L.

Již nedlouhá doba dělí nás od okamžiku, kdy veliké dílo regulace a splavnění Středního Labe, nejpřednějšího veletoku vodního v našem království, dojde svého uskutečnění.

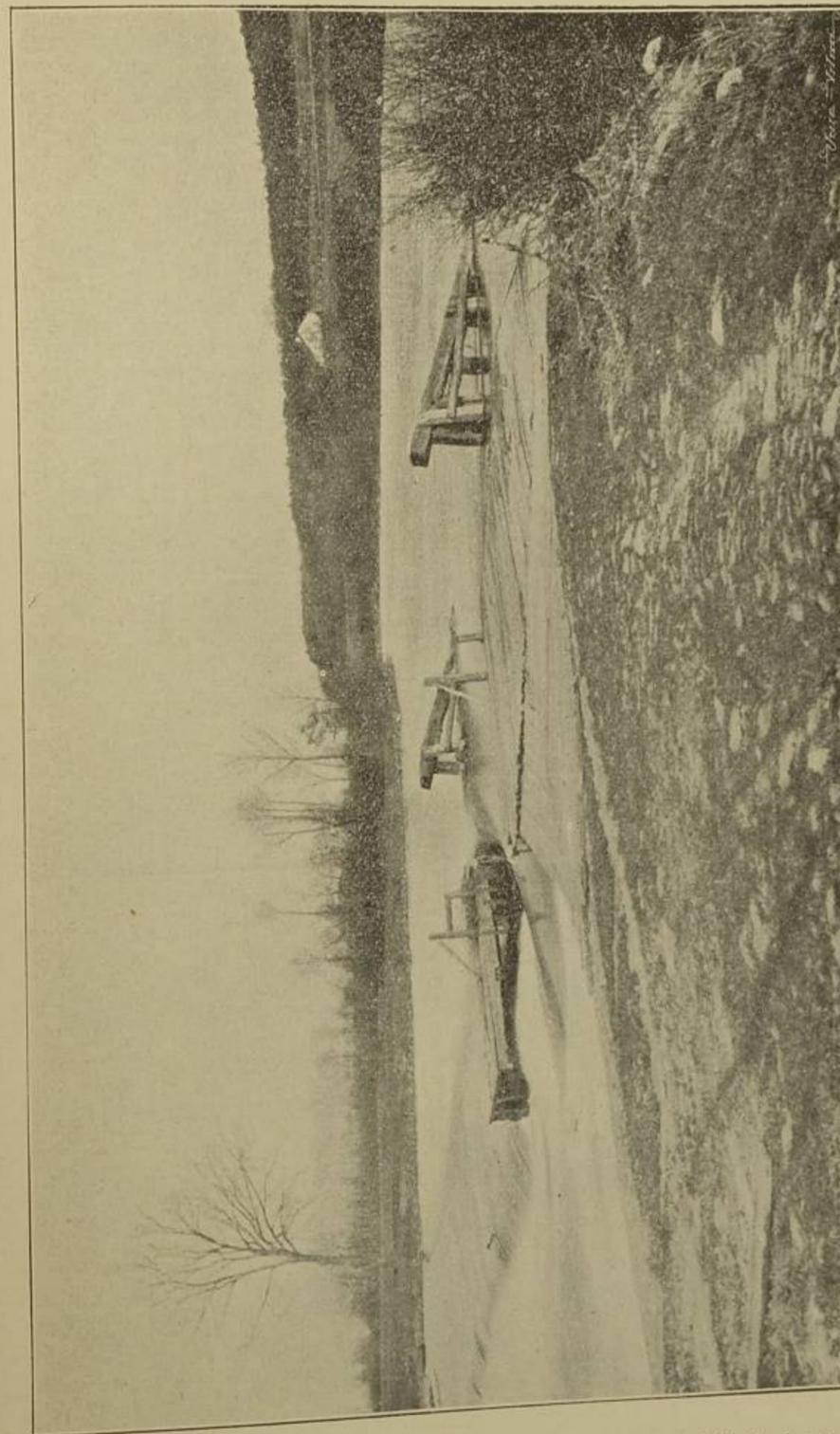
Zvolna sice, přes mnohé překážky, dílem technické, dílem finanční, pak v následku okolností, že mají zájmy, jak zemědělské, tak obchodní a průmyslové rovnocenný býti a žádný z nich nemá utrpěti jakékoliv újmy při podniku tak obrovském, přece krokem jistým, dílo ono pokračuje neustále v před. Obrazotvornost lidská, jež tak ráda o hodný kus cesty faktum předbílá, kouzlí sobě již nyní obraz budoucích poměrů středolabských. Nebude na Labi již povodní, které nejednou do roka, ale co chvíli hubí plody lidské přičinlivosti a píle. Nebude již oku naskytovati se nezapomenutelný, ale tak smutný obraz rovin daleko široko zaplavených spoustami kalných vod, ze kterých jen stromy vypínají své vrcholy k zasmušeným nebesům, neb ruka lidská vykáže vodám přímou, nezměnitelnou cestu.

Touto úpravou celé vzezření polabského kraje dozná pronikavých změn a jiná objeví se scenerie. — Dnes ticho a klid panují v Polabí — jen hukot vlaku a jeho ostrý hvizd jej chvílemi vzruší a nanejvýše ještě na rovinách Pardubicka v dnech podzimních skvělá družina kavalírů zprudka za jelenem se ženoucí naše Polabí oživí. Zcela jinak, čehož pevně lze se nadíti, bude po letech. — Obchod, jenž jest požeňmáním každé krajiny, ve které rozbije svůj stan, usídli se na březích Labe a v krajích okolních, jež dosud byl pomíjel, a nerozlučný jeho druh průmysl, rovněž dozná dalšího mocnějšího rozvoje. — Lodě naložené různým zbožím plouti budou po hladině Labe, spojující nás přímo s trhem světovým, čímž vývoz a dovoz zmohutní a trhy naše nabudou tím podstatně jiné tvárnosti. — Tímto krokem nastane velký a důležitý obrat v národohospodářských poměrech naší vlasti, která jsouc dnes ponejvíce zemí zemědělskou, stane se pak zemí zemědělsko-průmyslovou. — Tak asi vypadati bude obraz, v jakém sobě budoucnost Středolabí představujeme. Těž ale nikomu, kdo střízlivě na věc hledí není tajno, že mnohá ještě překážka dělí nás od uskutečnění těchto vysněných idealů. — V neposlední řadě jsou to leckteré spory, týkající se technické stránky podniku, které tu u větší, tu u menší míře uskutečnění jeho oddalují. —

Budiž mi dovoleno, abych několika slovy dotkl se jedné z těchto otázek, které co členu „Středolabského komitétu“ mi známy jsou, a s kterými odborné kruhy v přítomné době se zabývají. — Především jedná se v tomto případě o jezy na Středním Labi. —

Již v 14. a 15. století postupně s kultivováním půdy na Labi, byly zřizovány pevné, vysoké jezy ku zdýmání vody za účelem využitkování vodní síly pro jednotlivé mlýny, pily, vodárny městské atd. — Teprve v 16. věku k úpravě Labe zavdaly první podnět stříbrné doly kutnohorské, aby se umožnilo plavení dříví z Orlického pohoří po Labi průplavem opatovickým k Horám Kutným. — Do těchto dob spadá výstavba vorových propustí (vrat) v pevných jezích na Labi za účelem plavby. — Známý opat strahovský Kryšpín Puk a holandský hydrotechnik Vogemonte navrhli později různé projekty na splavnění

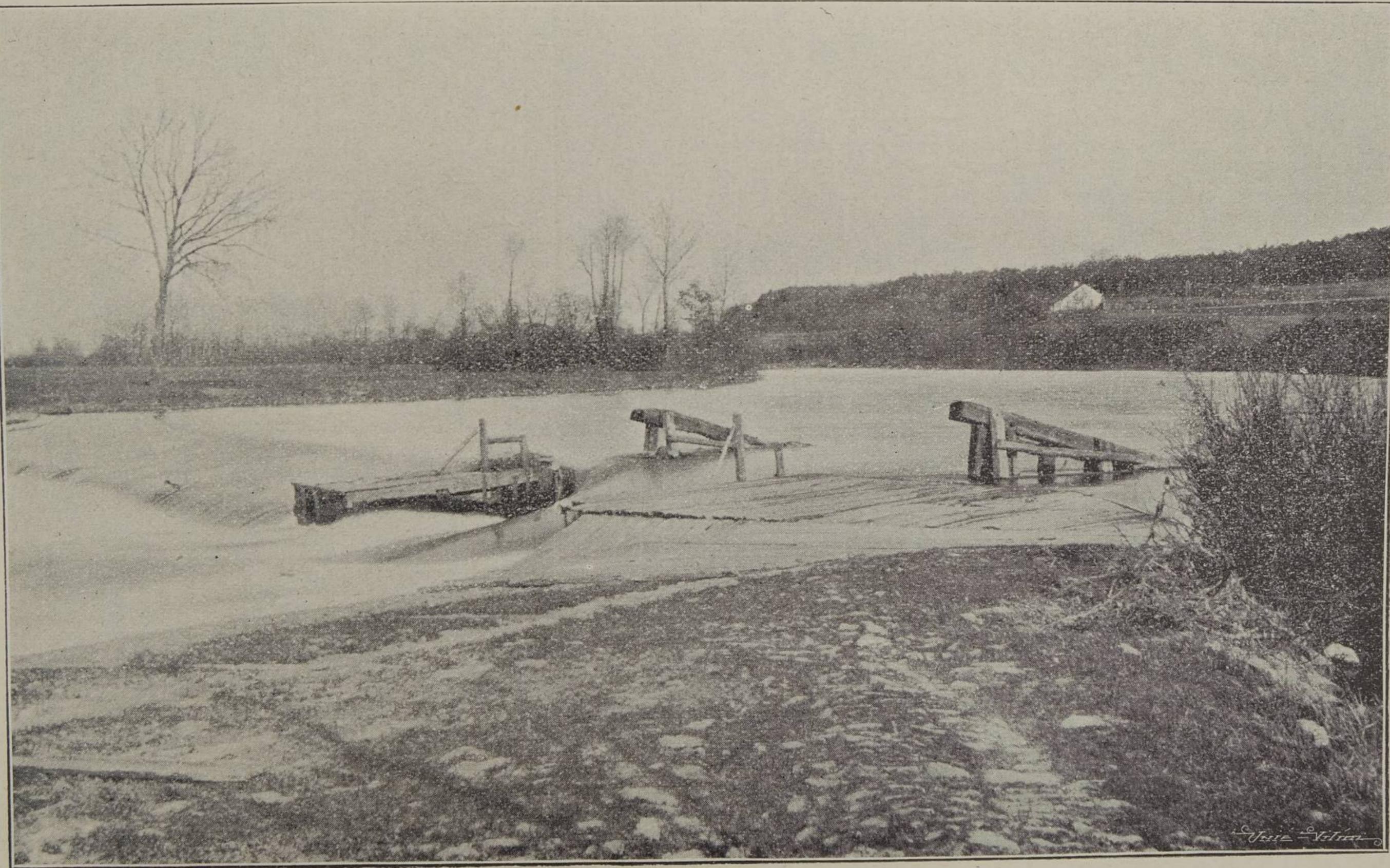
a úpravu Středního Labe, však tyto nebyly provedeny. — Dále dočítáme se, že v roce 1711 byla řeka Labe velmi zanedbaná a vo-



Jez mlýna ve Valech n. Labem.

roplavba v dolejší části tak obtížná, že císař Karel VI. byl nucen naříditi znovuzřízení propustě vorové v jezu „Obříství“.

V odborných kruzích jest známo, že nynější massivní jezy, tyto největší překážky volného odtoku vysokých vod v žádném případě



Jez mlýna ve Valech n. Labem.

oplavba v dolejší části tak obtížná, že císař Karel VI. byl nucen na-
vlastovat v jezích. Obříství“

itáme se, že v roce 1711 byla řeka Labe velmi zanedbaná a vo-
... provedeny. — Dále uo-
... byla řeka Labe velmi zanedbaná a vo-

použití možno není, a tyto stávající jezy mají se nahraditi jezy té konstrukce — která by odpovídala úplnému uzavření vody, a dle potřeby opět úplnému otevření jezu.

Tomuto účelu mohou odpovídati jen jezy stavidlové. — V poslední době jedná se totiž o to, jak veliké mají býti propustě (vrata) při jezích stavidlových, jež na Středním Labi zřízeny býti mají. — Kdežto s jedné strany propustě 20 metrů široké pokládají se za dostatečné, tvrdí se na druhé straně, že dlužno zříditi propustě třiceti metrové a širší. — Jak samozřejmo, skýtají propustě užší (do 20 m šíře) nepoměrně menší obtíže technické nežli propustě šířky větší. — Především propust' do 20 metrů šíře opatřená býti může stavidlem jednodušším, stavidlem o jednom celku, které také snadným způsobem obsloužena býti může. Při propustech a stavidlech širších tato manipulace se valně komplikuje. Ježto propust' jest široká, jest také příliš tlak vody na stavidle ležící mocný a nelze tu již vystačiti se zařízeními tak jednoduchým a snadno ovládatelným, jako při propustích do 20 metrů zšíří.

Po stránce technické bylo by tedy nepochybně dáti přednost propustím dvacetimetrovým. Naskytá se ovšem otázka, zdali propustě ty vyhovují veškerým úkolům, kterým sloužiti mají. Pokud poměry přehlížím, tož nemůže se jednati o úkoly jiné nežli o tyto:

1. Aby propustě byly dostatečnými pro plavbu lodí.
2. Aby tytéž byly způsobilými propustiti v době jarní ledu bez jakéhokoli velkého vzednutí vody, a bez jakéhokoli poškození vodních staveb. — K těmto dvěma otázkám tudíž dlužno obrátiti zřetel.

Pokusím se na tyto otázky odpověděti v následku svých vlastních zkušeností nabytých na jeze, který jest mým majetkem, a který při mém mlýně ve Valech n. L. zřízen jest. (Viz vyobrazení.) S hrdlem náhona mlýnského 20 m širokého hraničí srub as 10 m široký, ku kterému se připojuje propust' 8 m zšíří, k této opět srub v šířce 3 m. Na to následuje vlastní hřbet jezu 50 m délky a konečně opět srub při severním pravém břehu Labe, 10 m délky i se závazkem břehovým. — Propust' či vrata vorová nalezájí se tudíž zcela při jedné straně Labe a nikoliv u prostřed řeky, a budiž dále podotčeno, že jez sám nalézá se v ohebu řeky, což, jak se zmíniti chci, má pro plavbu značný význam, ovšem na její neprospěch.

Na tomto jezu dle měření před lety konaném, jest 160—190 koňských sil, jichž se používá ku pohonu mlýnských strojů.

(Dokončení příště.)

Manifestační schůze Středolabského komitétu na Mělníku.

Přečetná společnost hodnostů a interessentů naplnila v neděli dne 13. března do posledního místečka prostranný sál okresního domu na Mělníku, aby na jevo dala nejživější sympatie zdárnému postupu polabského veledila i nejnovější akce Středolabského komitétu, nesusoucí se za tím, aby nastávající splavnění a úprava řeky v celém

toku umožnila co možno největší a nejracionelnější využití bohatých vodních sil k centrální výrobě síly elektrické.

Schůze se zúčastnili pp.: za místopředsedu a místopředsedství místopředseda J. Filip a zemědělský inspektor vl. rada Rud. Brechler z Trošovic, za ministerstvo obchodu a ředitelství pro stavbu vodních dráh c. k. vrchní komisař Karel Hromas, za zemědělskou radu král. českého Ferdinand prince z Lobkovic a přednosta technického oddělení zemědělské rady st. rada Ant. Němec, za zemský výbor vrchní inženýr Josef Dlouhý, posl. K. Štolc, dr. Formánek, Jindřich Ronz, H. Srdínko, za král. hl. město Prahu inženýr Eust. Neubert a arch. Č. Gregor, za město Karlín cis. rada posl. J. Ronz, za obchodní a živnostenskou komoru v Praze řed. H. Karlík, za komisi pro kanalisaci Vltavy a Labe c. k. vrchní inženýr Emil Zimler, za spolek českých architektů a inženýrů cis. rada Fr. Křížík a předseda kanalisační komise téhož spolku p. prof. J. Hráský, za společnost pro průmysl chemický v království českém továrník Josef Engelmann, za Jednotu průmyslovou a Povltavskou jednotu inženýr K. Fischer, za Ústřední hospodářskou společnost pro království české J. Schuster, přečetní starostové měst a okresů, jakož i obcí polabských od Mělníka až do Dvora Král., ředitelé velkostatků a průmyslových závodů v Polabí atd. Omluvné a blahopřejné depeše a dopisy zaslali: Jeho Excellence p. místopředseda, přednosta ředitelství pro stavbu vodních dráh dvorní rada J. Mrasick, vrchní stavební rada Ant. Rytíř, posl. dr. Fořt a jiní.

Delegovaný zástupce klubu poslaneckého české národní strany svobodomyšlné, říšský a zemský poslanec J. Kaftan, omluvil nepřítomnost svoji nezbytným pobytem ve Vídni, tlumočiti dal schůzi blahopřejný pozdrav, ujistiv interessenty mělnické, že otázka zřízení přístavu mělnického, tohoto pro Vltavu a střední Labe nezbytného největšího nádraží a cíle snah města i okresu mělnického nalézá se ve stavu příznivého řešení.

Účastníky schůze uvítal nad míru přátelskými slovy jménem okresu mělnického starosta okresu pan Václav Pavlíček a jménem města Mělníka p. purkmistr Al. Schrencker s přáním všeho zduaru schůzi a pilné práci Středolabského komitétu.

Předseda komitétu, starosta města Hradce Králové, zemský poslanec p. dr. Fr. Ulrich, věnovav vroucnou vzpomínku obětavé činnosti zesnulého, velezasloužilého místopředsedy komitétu, říš. a zem. posl. Jana Jaroše, jehož památka uctěna povstáním a uvítav účastníky schůze, podal tuto zprávu o nynějším stavu otázky úpravy a kanalisace středního Labe:

Ve schůzi poradního sboru pro stavbu vodních dráh dne 10. února 1904 sdělil pan minist. obchodu, že vláda dala jemu pro první stavební rok 1904 k dispozici 25 millionů korun ze zápůjčky, která pro tuto stavbu emitována býti má. Tím bylo umožněno, že vláda, stanovivši pevně stavební program pro tento rok, mohla provésti se zúčastněnými zeměmi vyjednávání o zákonitém zabezpečení příspěvků zemských. Sněmy dolnorakouský, moravský a haličský schválily již dotyčné speciální osnovy zákonů.

Sněm království českého, který již usnesením ze dne 18. července r. 1902 vyslovil jednomyslně zásadný svůj souhlas se splavněním

Kanalisační práce na Labi a Vltavě budou letos obmezeny pouze na stavby v provádění se práce nalézající, poněvadž vláda povolila na letošní rok pouze nepatrný obnos 1,250.000 K. Odpadnou tedy asi stavby, pro něž byly již všechny přípravné práce provedeny. — Bylo také pomýšleno, aby se letos započalo s úpravou částí Labe od Mělníka do Nymburka a od Pardubic do Hradce Král., kde na podzim roku loňského provedeno předchozí podrobné zkoumání půdy, a pro kteréž části se pracuje na podrobných projektech úpravy. Poněvadž však k tomu třeba povolení příspěvků zemským sněmem, bez kteréhož příspěvků vláda potřebný náklad nepovolí, jest velice pochybné, zdali v letním období letošním se započne s pracemi těmi. — Práce na Labi od Mělníka do Hradce Králové mají být zadány veřejnou soutěží, ku které bude připuštěn každý, kdo prokáže způsobilost k provádění těchto prací. — Pozoruhodno, že továrníci, jichž závody se nacházejí blíže regulačních prací na Úpě a Labi v Krkonoších právě prováděných a které zadány jsou 3 firmám domácím a 1 cizí, požádali c. k. mistodržitelství, aby další regulační práce se nezadávaly veřejně, nýbrž aby práce ty předány byly těmto továrníkům, kteří prý je provedou mnohem levněji a účelněji!

Meliorační práce nouzové. Z českého odboru rady zemědělské pro král. České. Po živelní loňské katastrofě podal český odbor rady zemědělské odůvodněnou žádost c. k. ministerstvu orby a zemskému výboru král. Českého, aby k zmírnění neutěšených hospodářských poměrů v krajích krupobitím postižených započaty byly různé práce meliorační jako práce nouzové, pokud ovšem projekty jejich již vypracovány byly. V odpovědi na tuto žádost sdělilo c. k. ministerstvo orby, že vzalo na vědomí návrhy českého odboru rady zemědělské v příčině provádění meliorací v krajinách nouzových, že však nemůže dáti jim místa, pokud přepokládají podporu ze státních prostředků. Jest již předem dle přítomného stavu státních financí úplně vyloučeno opatření této akce prostředky jdoucí do milionů; nelze pochybovat, že by obdobná akce byla vyvolána i v ostatních zemích katastrofou živelní postižených. Nelze doporučovat postupovat v melioracích způsobem tak

ukvapeným pouze dle projektů zhotovených dle zásad a podrobně nepropracovaných. Jest pochybné, bylo-li by takové akce dostatek technického personálu. C. k. ministerstvo orby trvá na tom, aby před subvencováním melioračních podniků předloženy byly řádné instruované a posouzením nižších instancí opatřené projekty. Výnosem ze dne 10. února 1904 č. 6473 vyřídil zemský výbor království Českého svrchu uvedené podání o zahájení prací nouzových. Citovaným výnosem žádá zemský výbor král. Českého předsednictvo rady zemědělské, aby předloženy byly záhy již hotové projekty podniků melioračních, případně aby dokončení těchto projektů všemožně uspišeno bylo, by na základě jejich buď ihned z běžných dotací subvence povoleny býti mohly, nebo přípravné projednání projektů ve smyslu melioračního zákona zahájeno bylo. Z té příčiny požádal český odbor rady zemědělské pro král. České Ústřední sbor rady zeměd., aby podřízenou technickou kancelář ku urychlenému předložení, případně ukončení nouzových projektů melioračních vyzval.

Elektrina ve Švýcarsku má hlavně děkovati vodní síle, že dosáhl tak rychlého rozšíření. K náležité představě o stavu elektráren ve Švýcarsku budiž podán násl. přehled:

Kanton	Počet HP užítých k výrobě elektrického proudu	Počet HP dodaných jiným kantonům	Celkem
Argovie	22.650	—	22.650
Berne	20.500	—	20.500
Vand	14.640	1960 z Freiburgu	16.600
Valais	11.080	2120 z Vand	13.200
Ženeva	11.800	—	11.800
Curych	8.060	340 z Argovie	8.400
Neuchâtel	7.700	—	7.700
Freiburg	7.250	—	7.250
Saint Gall	6.910	—	6.910
Soleure	5.960	190 z Argovie	6.150
Uri	4.750	—	4.750
Grisons	3.560	—	3.560
Bâle	2.500	920 z Argovie	3.420
Schaffhorise	2.440	—	2.440
Tessin	2.200	—	2.200
Lucerne	2.150	—	2.150
Schwytz	1.880	—	1.880
Zoug	1.199	21 z Curychu	1.220
Glairs	1.120	—	1.120
Unterwald	945	—	945
Appenzell	330	—	330
Thurgovie	61	—	61

Úhrnem HP 145.236

Časopis „Střední Labe upravené a uplavené“ vychází jednou měsíčně. — Vydavatel „Středolabský komitét.“ — Zodpovědný redaktor Václav Váňa, statkář v Lánech na Důlku u Pardubic. — Předplatné 3 K ročně přijímá pokladník „Středolabského komitétu“ p. Václav Pilař, majitel mlýna ve Valech n. L. u Přelouče. — Tiskem Společné knihtiskárny v Pardubicích.



Ročník II. 1904. Číslo 9.

STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavené.

Spolkový orgán „Středolabského komitétu“.

O rozměrech jezových propustí při kanalisování Středního Labe.

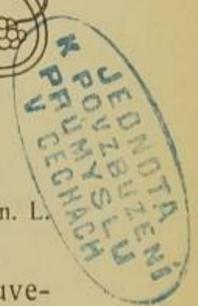
Z prakt. zkušeností ve známost uvádí Václav Pilař, maj. velkomlýna ve Valech n. L. (Dokončení.)

Předeslav toto, chci přikročiti k řešení obou bodů svrchu uvedených a sice především k rozřešení bodu prvního, zdali propustě dvacetimetrové budou dostatečnými pro plavbu, která, jak očekávati dlužno po splavnění a regulaci Labe, na tomto rozvinouti se má. — Při posouzení otázky této zajisté nutno obrátiti zřetel předem k objemu plavidel, kterými svého času plavba po Labi konati se má a jako materialu, který ku srovnání možno přibrati, poslouží nejlépe plavidla, kterými dnes plavba lodí se provozuje.

Pokud je mně povědomo, mají největší parníky, kterými plavba po Dunaji a Rýně, tedy dvou největších tocích Střední Evropy, se koná, šířku as 12 metrů. — Dá se tudíž nepochybně očekávati, že loď, které svého času Labe ponese se zřetelem k menšímu bohatství vody budou přiměřeně menšími a nechybím se tudíž as daleko cíle, budu-li pokládati šířku 10 metrů za nejvyšší, jakou labské loď máti budou. — Jedná se tedy o to, zdali propust 20 metrů široká, tedy propust, ve které v případě tom, že loď středem jejím popluje, po každé straně, zbývati bude volná prostora 5 metrů, lze pokládati za dostatečnou.

Po mém soudě dlužno na otázku tu přisvědčiti a opírám tento soud svůj o zkušenosti, kterých jsem nabyt při plavbě vorů mým jezem.

Jak jsem tudíž byl uvedl, jest propust tohoto jezu 8 metrů široká. Touto propustí plují vory (i tak zvané půlky), kterým málo schází do pěti metrů. Tyto vory proplují propustí snadno a bez jakéhokoli poškození jezu a neb sebe sama a sice za okolností valně nepříznivých, o nichž ihned se zmíním, okolností, jaké při plavbě lodí vůbec vyskytnouti se nemohou. Neboť především dlužno uvážiti, že takový vor jest těleso na 100 metrů dlouhé, sestávající z 10—12 oddílů dosti volně souvisících, takže naprosto jest vyloučeno, aby nemotorné toto těleso bylo bezpečně řízeno a dirigováno. Dále dlužno podotknouti, že řízení voru děje se způsobem nanejvýš primitivním — totiž silou jediného člověka, jenž vládne kormidlem na předu voru umístěným, jež při délce voru na zadní partie vůbec nepůsobí. A konečně na neposledním místě stojí skutečnost, že jak již bylo vytčeno, propust v mém jezu nalézá se při jedné straně řeky, a že mimo to jez leží v místě takovém, kde řeka se zatačí, což vše má za následek obtíže při plavení, ježto proud vody plavidla k jedné straně stále strhuje.



A přese všechny tyto okolnosti nepříznivé plavba vory zcela bezzávadně se koná. Je tudíž nepochybné, že při plavbě lodí, kde veškeré tyto obtíže se nenaskytují, kde tedy jedná se o plavidla snadno a spolehlivě, moderní technikou říditelná, propust ponechávající volné prostory po 5 metrech na každé straně lodí, je naprosto dostatečná. Neboť dlužno se také nadíti toho, že stavidlové jezy zřízeny budou tak, aby ležely kolmo na osu řeky, čímž docílí se snazší plavby. —

Připomínám ostatně, že lodí, které občas propustí mého jezu proplují, plují přesně a nedotknou se ani zdaleka bodu propustě, ačkoli šířka její poměrně není značná. —

Zbývá, abych zodpověděl otázku druhou. Také tu myslím, musí odpověď vyzníti ve smyslu kladném, t. j. ve smyslu tom, že propustě dvaceti metrové naprosto postačí, aby plující ledy snadno absorbovaly. Jak bylo totiž předem vylíčeno, obnáší propust mého jezu 8 m, tedy oproti šířce dobrých 80 metrů sotva jednu desetinu celého toku vodního; a přece hlavní massa ledu zcela snadno propustí propluje. Je sice pravda, že sem tam kra ledová pluje přes hřbet jezu a nejde vraty, ale důvodem toho není okolnost, že by propust plující led nemohla pojmouti, nýbrž prostě okolnost ta, že jak věci se mají, ledy plují ponejvíce při vodě valně zvýšené, kdy síla proudu táhnoucího k propustí, mnoho se nikterak neliší od oné, která po ostatní šíří řeky panuje a v tomto případě ledy nehledají sobě cestu propustí, nýbrž plují volně plnou řekou. V případě však, kdy ledy při malé vodě se zvednou, což v mé praxi též se stalo, proplula celá spousta ker ledových jmenovanou propustí vorovou. —

Uvážím-li k tomu všemu, že jezy stavidlové, které zřízeny býti mají, opatřeny budou dle okolnosti, dvěma, třemi i více propustěmi, každá 20 metrů šířky, pak nemůže býti žádné pochybnosti, že propustě 20 metrů zšíří úplně vyhoví svému účelu absorbovati ledy po řece plující. —

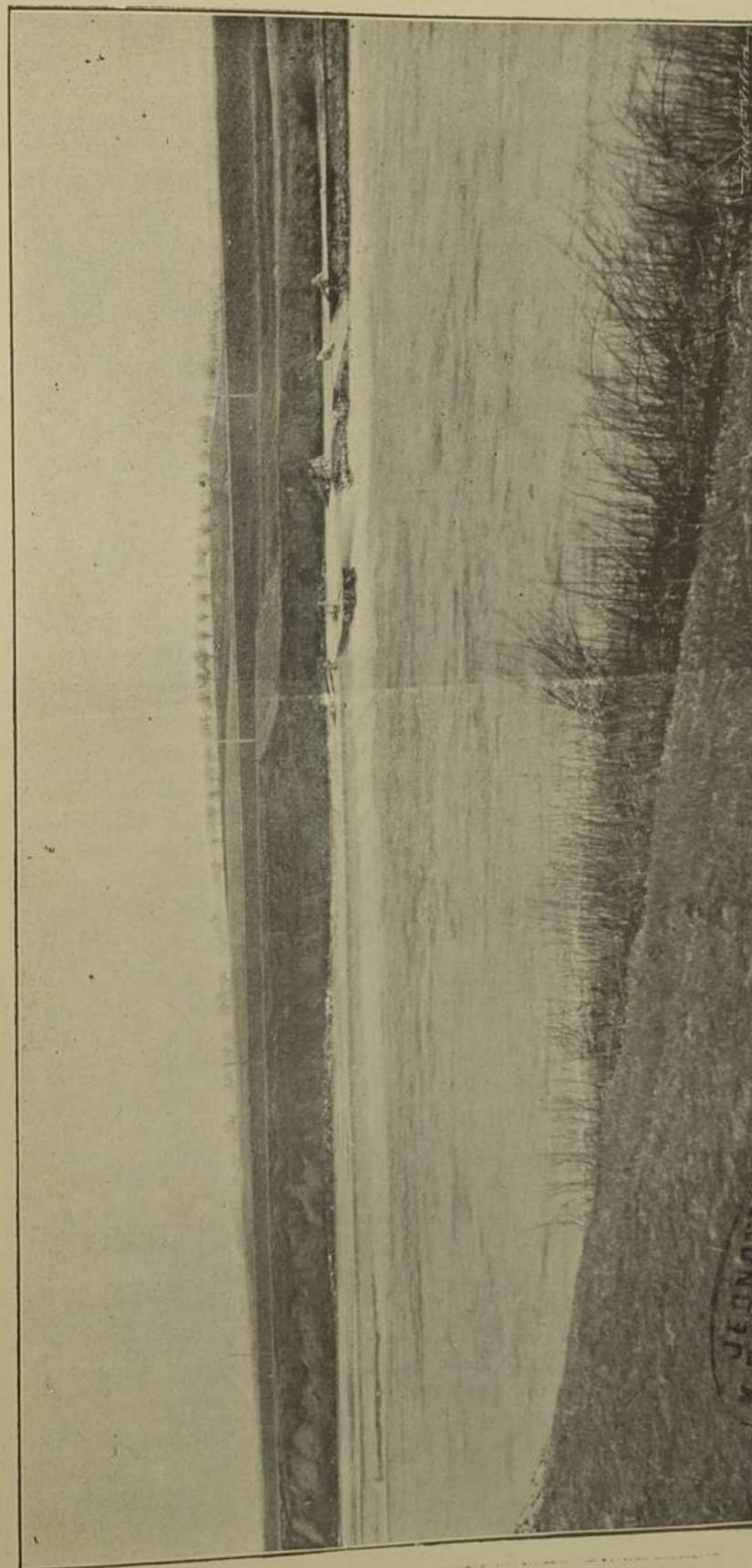
Jak tedy myslím, pevně odpadají veškeré pochybnosti, které proti propustím dvaceti metrovým mohou v úvahu býti uvedeny.

Ku konci mé úvahy ovšem musím prositi za prominutí, že nemaje snad dostatečných vědomostí odborných, pokusil jsem se řešiti otázky náležející do pracovního okruhu technikova. Ale jednak mohu poukázati k tomu, že sám jsem poněkud od řemesla, a mimo to snažil jsem se vyslovit prostě to, čemu mne za dlouhá léta naučilo samo Labe, při jehož březích jsem mnoho myšlenek na úpravu Labe vyměnil, a bohužel také již na březích labských sestaral.

Konečně mnoho zajisté také omlouvá i moje touha, abych skrovnou hřivnou svojí přispěti směl k odstranění té či oné překážky, která trvání, uskutečnění velikého onoho díla zdržuje.

Díla, které bohda bude rájem, štěstím našemu požehnanému, ale dnes tak zuboženému a vysílenému polabskému kraji. By tento životní zájem celého království Českého tak význačně se dotýkající již uskutečněn byl. —

„Střední Labe“, drahocenný to majetek nedílného království Českého na prospěch tohoto království i celé říše uplavněno a upraveno bylo tak, by plně sloužiti mohlo a v mocné míře přispělo, co vzácný dar přírody k posílení a upevnění našeho národního celku.



Jez na Valech n. L. (pohled z břehu pravého).

JEDNOTA
K PŘEVZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

Užitek z vodních sil.

(Dokončení.)

Žádnou jinou silou pohonnou nelze toho dosíci způsobem stejně dokonalým, snadným a levným a na vzdálenosti třeba jen přibližně stejné, neboť elektřinou lze pouhým vedením drátu síly pracovní na libovolná místa k nejrůznějším výkonům dodávati a žádná jiná síla nevyniká podobnou elasticitou a přizpůsobitelností, jako síla elektrická, aby se všude ke všem výkonům práce upotřebiti dala.

Nelze-li tudíž o výkonnosti síly elektrické k účelům hybným na kanálech pochybovati a je-li síla tato u srovnání s jinými nad ně výhodnější, nebude trvám ničeho v cestě, aby síly té k těmto účelům nebylo používáno.

Výpočty výloh a rentability ovšem podati mohou jenom speciální, místním a jiným poměrům vyhovující projekty a rozpočty, jež mohou snadno od firem elektrotechnických vypracovány a podány býti; budou-li jim k tomu potřebné podklady vydány, zejména v tom směru, pokud s určitými vodními silami bude možno počítati, nedoznají-li síly vodní používáním jich k účelům plavby změn podstatných, aby firmy ty řešice úkoly své mohly na eventuelní akumulování síly elektrické pro kratší doby počítati.

Předpokládá se pak, že by v zásadě bylo stanoveno, aby sil při zdýmadlech k výrobě elektřiny se použilo k účelům dopravním po vodě, dovoluji si ještě na další výhody, kterých by použitím elektřiny k jiným úkolům dosíci bylo možno, poukázati.

Především bylo by tomu v zemědělství.

Následkem silného rozvoje průmyslového v městech a místech průmyslných proudí pracovní síly z venkova neustále do takových míst, tak že nastalo již ve mnohých krajích povážlivé vylidnění a že tím zemědělství pracovních sil vydatných stále ubývá.

Zemědělství jest mimo to permanentní následkem soutěžného dovozu obilní ceny plodin zdejších až pod meze svěstojných výloh stlačujícího, zemědělskou krisí donucováno, obracet svou pozornost k jiným odvětvím výroby a zařizovati se vždy více na práci pomocí strojů.

Síly vodní ve zdýmadlech nahromaděné mohly by tu pomocí elektrického rozvodu konati výtečné služby, kdyby proud elektrický zde vyráběný a pro plavbu nespotřebovaný k pohonu zemědělských strojů, k odvodňování a povodňování pomocí čerpadel vodních, k osvětlování atd. byl upotřeben. Elektricky poháněnými pluhy by se práce obdělávací usnadnily, elektrickými mlátičkami vymláčení obilí urychlilo a u srovnání s dosavadním po většině animalním pohonem mlátiček i usnadnilo.

Stroji na přípravu píce, řezačky, šrotovníky, mačkadla elektricky poháněnými, byly by značné úspory na píci dosaženy, tím by chov dobytka se usadnil, povznesl a rozmnožil, ba i vůbec zlepšil, poněvadž píce takto připravená snadněji stravitelnou by byla.

To jest po mém skromném náhledu jeden z prostředků, jak by obavami naplněné kruhy zemědělské pro kanalisování získati se daly. Obvod odbytový musil by ovšem s ohledem na množství pohotové síly elektrické dokonale vyšetřen býti a kdyby ještě síly přebývalo, není nic na závadu, aby proud elektrického k pohonu pracovních strojů v řemeslech a v průmyslu bylo používáno.

Řemesla trpí nepopíratelně pod soutěží strojové výroby, ježto řemeslník není s to konkurovati s výrobami továrními, byl by ale s to konkurovati, kdyby mu elektrický proud za přijatelné ceny pro pohon pracovních strojů do domu byl dodáván, neboť pomocí elektromotorů, kteréž nečiní nesnesitelný hřmot, nevyvinují zápachy, nevyžadují mnoho místa ani obsluhu zkoušenými strojníky, nejsou ani ohněm ani výbuchem nebezpečny, a stejně umístiti se dají na zemi i na stěně — mohl by řemeslník za přispění pracovních sil příslušníků rodiny ve směru kvantitativním i kvalitativním stejně dokonale vyráběti, jako se to nyní děje pomocí parou hnaných obráběcích a pracovních strojů.

V mém závodě v Karlíně pracují téměř všechny pracovní stroje elektromotory a ve městech, kde proud elektrický lze obdržeti, stále více používání jeho se rozmáhá.

Tato síla pohonná, kterou do každého domu, do každé dílny jen prostředkem přívodu z drátu snadno dodávati lze, přispěla by zajisté k tomu, kdy sevšeobecně, aby mnohé zlo sociální bylo odstraněno. Nyní jsou dělníci nuceni shromažďovati se ve značném množství u pramene síly, aby pomocí její mohli pracovati. To způsobuje zdražení bytů a potřeb životních nejen pro dělníky a úředníky továren, nýbrž i pro ostatní obyvatelstvo místa; z toho vznikají tužby po zvýšení mzdy a nemůže-li industrie snahám těm vyhověti, nespokojenost v dělnictvu, stávkový a nezměrné škody pro průmysl i pro lid pracovní.

Kdyby dělníci mohli sílu pohonnou do svých bytů dostávati, vyráběli by doma v kruhu rodiny výrobky stejné jakosti a ve stejném množství, jak to činí v továrnách, ovšem vyjímajíc ony práce, kteréž jen v továrnách dělati se dají, hromadění dělnictva v sídle továrny by se zmenšilo, otec rodiny nebyl by nucen den co den rodinu opouštěti, vychování a výcvik dětí dál by se pod dozorem obou rodičů, výlohy na domácnost by se zmenšily, a mnohé zlo, jež způsobují nynější poměry, dalo by se snad zmírniti, když ne docela odstraniti.

Organisace tovární výroby by tím byla snad na zcela jiné základy položena, než dosud, a není vyloučeno, že by prostředkem družstevních sloučenství výroba hromadná vznikla, jejíž výrobky strojnické továrny odbírali a k sestavování kompletních strojů užívati mohly.

Zkrátka specialisace výroby, dělba práce mohly by daleko účinněji se vytvářeti, než se to až dosud diti mohlo.

Vyslovuji tím svůj osobní názor, snad toho času příliš idealistický, že by takové změny nemusily výrobě strojové škoditi, ba snad by strojovny i profitovati mohly, poněvadž výroba obráběcích strojů v Rakousku dosud nevyvinutá se povznesla, dodávky motorů, předloh, soukolí ozubených atd. náhradou by byly za ztrátu odbytu strojového. Statistika cizozemského dovozu vykazuje stále ještě veliké sumy za přivážené stroje pracovní.

Odbyt elektrické síly k těmto různým úkolům dal by se velmi snadno organisovati, jenom cena spotřebního proudu musela by se vyšetřiti tak, aby z výnosu síly spotřebované k dopravě vodní a k těmto nahoře uvedeným různým pracím kapitál do zařízení investovaný suročen a samortisován byl a aby při tom nebyl dražším, než jiné síly pohonné a to jest možné.

Na větších řekách bývají z pravidla též větší města a místa průmyslová, kde by byl odbyt pro proud osvětlovací a mnohé řeky

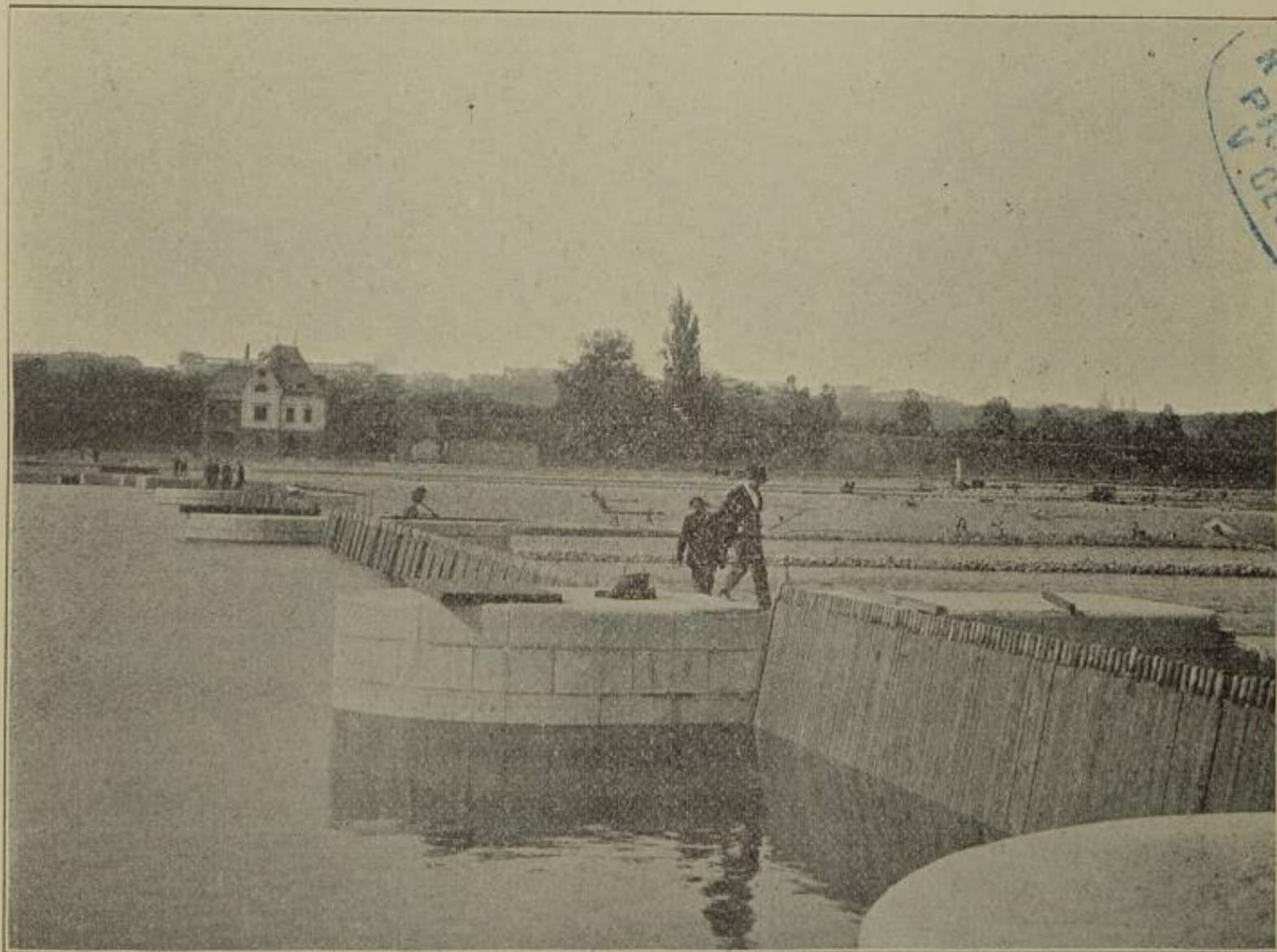
STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavněné.

o o Spolkový orgán „Středolabského komitétu.“ o o

Kanalizování Vltavy a Labe v Čechách.

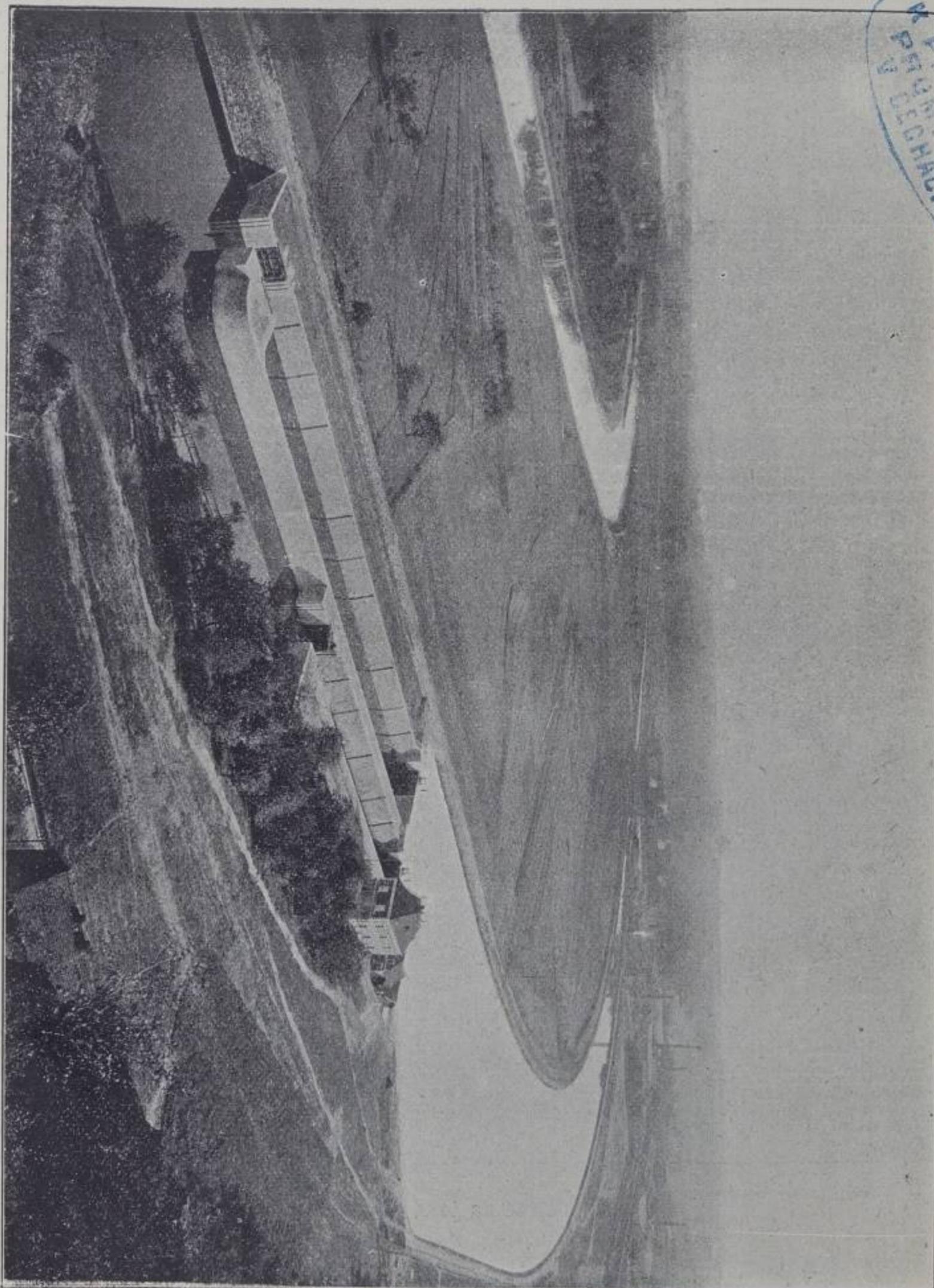
S použitím výročních zpráv, které o činnosti své každoročně vydává komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, chceme vytknouti nynější stav, ve kterém se postup prací stavebních nachází, a zároveň sděliti některá důležitější pozorování vykonaná na hotových již dosud zdýmadlech.



Čís. 1. Pohled na jez hradlový v Troji.

Od konce června r. 1904 jsou na Vltavě pod Prahou v činnosti čtyři hotová zdýmadla, totiž u Troje, Klecan, Libšic a Miřovic; poslední zdýmadlo u Vraňan jest ve stavbě spolu s příslušným k němu 10 km dlouhým pobočným průplavem, který vycházejí od Vraňan, jde na levém břehu Vltavy až k Hořínu pod Mělníkem a ústí zde již do Labe. Dokončení veškerých stavebních prací

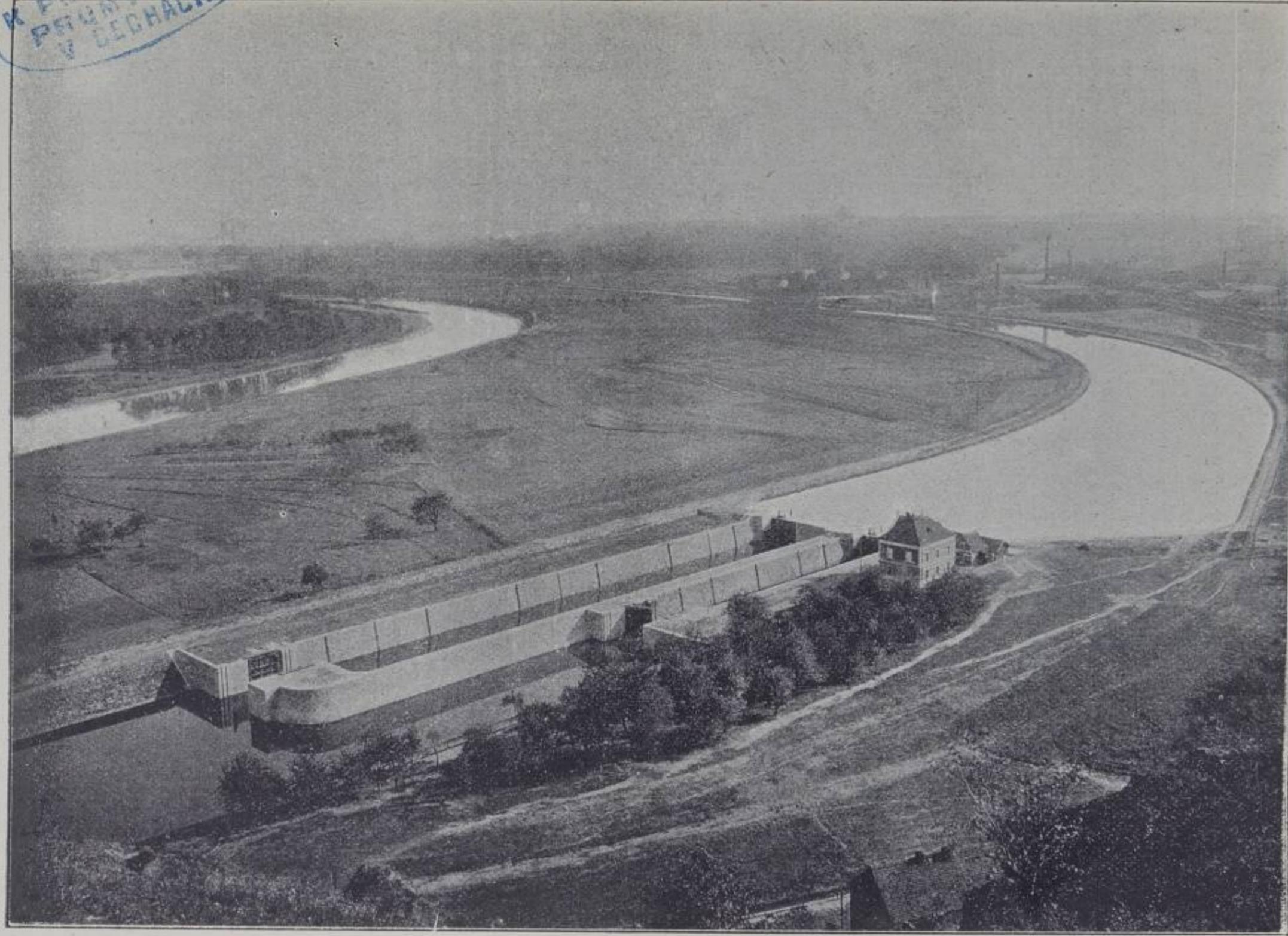
těchto posledních objektů na Vltavě, nenastanou-li nepředvídané větší překážky, lze s určitostí letos očekávat; počátkem plavebního období r. 1905 bude tedy 51 *km* dlouhá trať Vltavy z Prahy do Mělníka ka-



Cis. 2. Pohled na plavidla a průplav zdymadla trojského.

nalisována, t. j. bude v celém toku vykazovati všude nejmenší hloubku vody 2·1 *m*, aby i největší labské lodi únosnosti i přes 900 tun po celé plavební období a bez ohledu na vyskytující se nízké stavy vodní

těchto posledních objektů na Vltavě, nenastanou-li nepředvídané větší překážky, lze s určitostí letos očekávat; počátkem plavebního období r. 1905 bude tedy 51 km dlouhá trať Vltavy z Prahy do Mělníka ka-



nalisována, t. j. bude v celém toku vykazovati všude nejmenší hloubku vody 2.1 m, aby i největší labské lodi únosnosti i přes 900 tun po celé plavební období a bez ohledu na vyskytující se nízké stavy vodní

Cís. 2. Pohled na plavidla a průplav zdýmadla trojského.

mohly na př. z překladiště mělnického na Labi až do Prahy se dostat.

Na Labi pod Mělníkem jest první zdýmadlo u Dolních Beřkovic ve stavbě od r. 1903, pro druhé zdýmadlo u Štětí jest ukončeno jednání vodoprávní a zatím zadána byla stavba obou tamních domků pro jezného i plavidelníka, by se místností těch při stavbě zdýmadla dalo použití za stavební kanceláře. O dalším zdýmadle u Roudnice zdrželo se poněkud vypracování projektu okolností, že obec roudnická pomýšlí spojití zde jez hradlový s novým okresním silnicovým mostem přes Labe a to tím způsobem, že by na zvýšených pilířích jezových se uložila železná konstrukce mostová. Most překračuje zároveň nádraží společnosti státní dráhy v Roudnici, a musel tudíž na tuto okolnost býti vzat zřetel. Tou dobou jest generelní návrh mostu hotov, a také projekt zdýmadla roudnického úplně připraven, tak že bude vodoprávní jednání určitě ještě letos provedeno.

Pro další tři zdýmadla na Labi, která budou postavena poblíže Litoměřic, Lovosic a Ústí, jsou potřebná měření po většině již hotova a pracují se příslušné projekty. Jak z uvedeného přehledu vysvítá, bude na 121 km dlouhé kanalisované trati z Prahy do Ústí, která za normální vody má spád 46.60 m, postaveno celkem 11 zdýmadel, a to z Prahy do Mělníka pro spád hladiny vodní 25.15 m pět, na Labi od Mělníka do Ústí pro spád 21.44 m, celkem 6 zdýmadel.

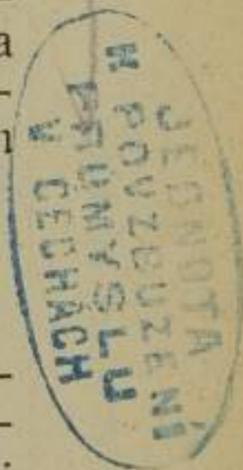
Největší vzduť vody nad stav normální vykazuje stavidlový jez v Miřovicích, totiž 3.9 m, po něm jez libšický 3.56 m; u plavidel vyskytuje se největší rozdíl hladin na konci průplavu laterálního v Hoříně 8.9 m, plavidla v Troji mají spád 5.4 m; u ostatních zdýmadel jsou u jezů i plavidel spády menší. O technickém uspořádání zdýmadel byla již v podstatě v loňském ročníku „Střed. Labe“ podána bližší některá vysvětlení, a omezíme se tudíž sdělití zde jen nejhlavnější význačné okolnosti a nabyté zkušenosti postupně u jednotlivých zdýmadel.

Zdýmadlo č. 1. u Troje.

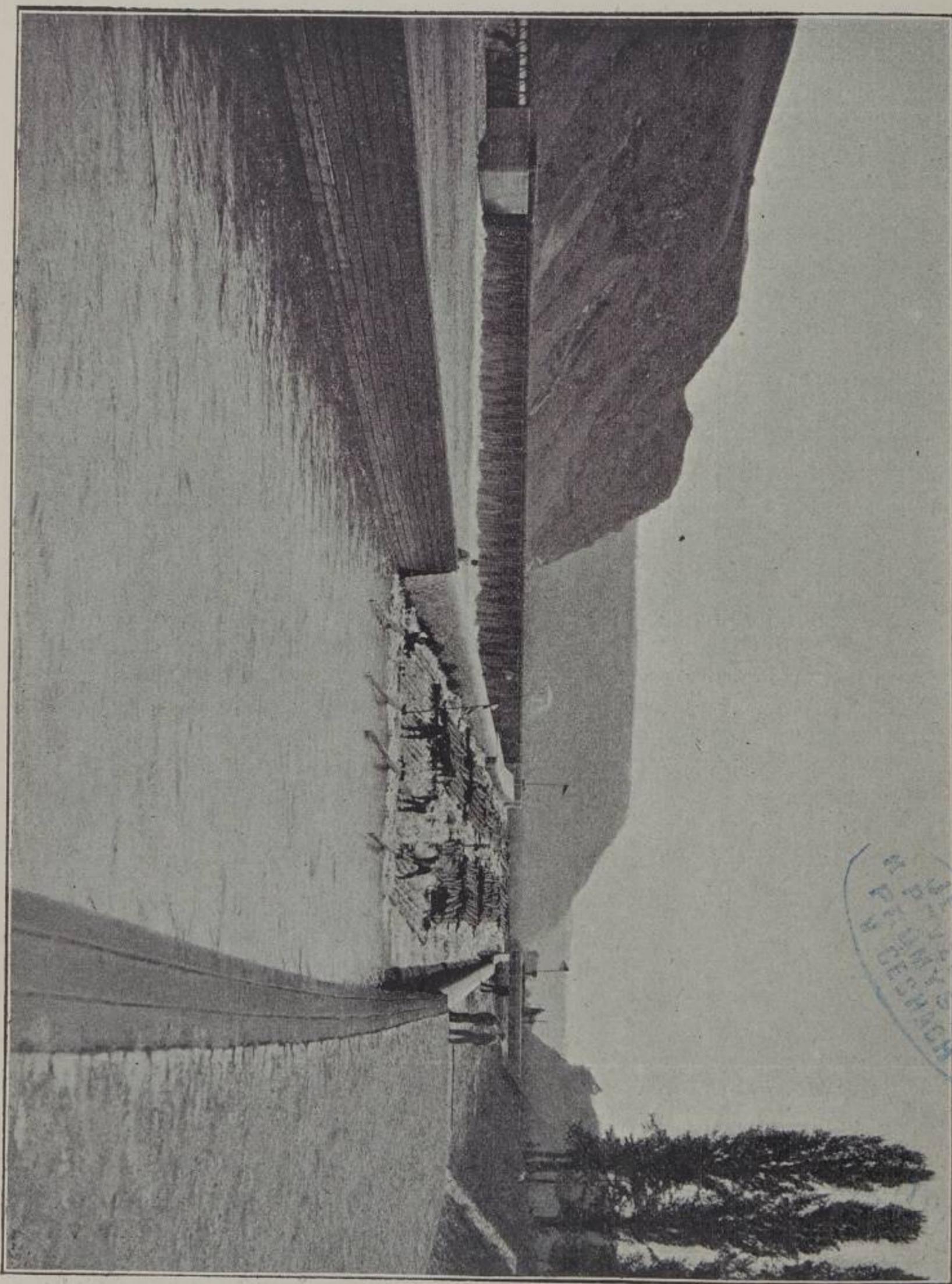
Zpětné vzduť jezu sahá až do přístavu v Karlíně a projekt splavnění Vltavy v Praze bude připojen na vzduť vodu zdýmadla trojského. Zvýšení normální hladiny vodní zdýmadlem měří u jezu 2.70 m; v o b r. č. 1. znázorněn jest pohled na postavený jez hradlový v Troji v době, kdy horní vzduť voda nedostoupila ještě plné výše, tak že jest dobře rozeznati jednotlivá hradla, jimiž vzduť se způsobuje. Hradla mají délky až 4.65 m a opírají se o pohyblivou železnou konstrukci za nimi stojící. V pozadí viděti jest obydlí pro c. k. jezného a jeho dva pomocníky.

Od jezu odbočuje na levém břehu kanál k plavidlům, který má ve dně 20 m šířky a hloubku vody 2.5 m. Kanál přetíná území veřejného parku Stromovky, a ježto jest vyhlouben vesměs v půdě velmi propustné, byla obava, že by se vodou z něho mohla zbahňiti část Stromovky v těch místech, kde povrch leží až 1.3 m pod hladinou vody v průplavu.

Aby se možnosti té bezpečně předešlo, provedeno bylo umělé utěsnění celého koryta průplavního dusaným jílem v tloušce průměrné 20 cm, a sice na délku 880 m, na svazích chrá-



něna jest vrstva jílová dlažbou, na dně násypem štěrku 45 *cm* vysokým. Opatření to se velmi dobře osvědčilo, a neukázaly se ani na pozemcích po obou březích kanálu ležících ani ve Stromovce žádné

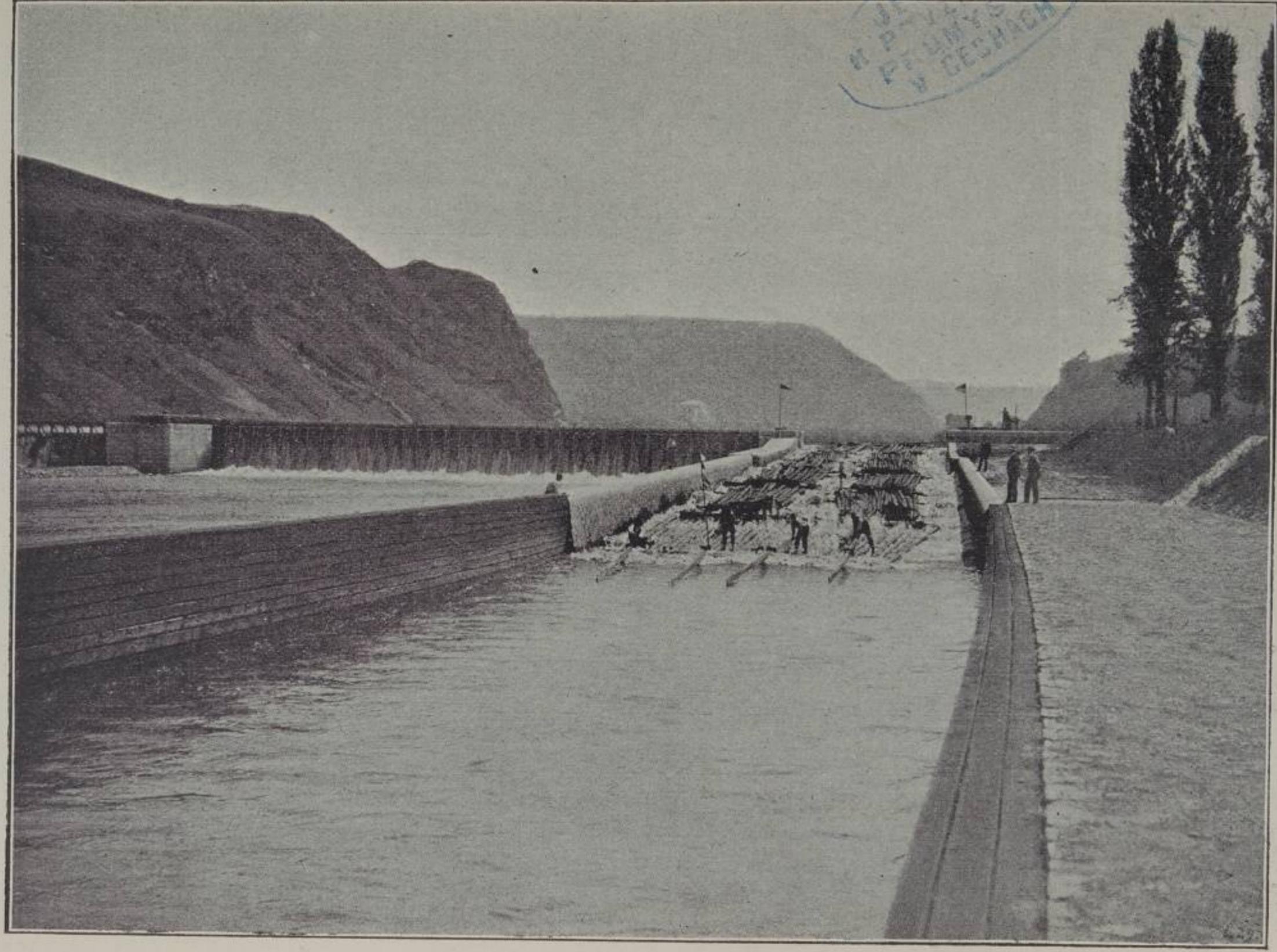


Čís. 3. Proplutí vorů propustí vorovou v pohledu od spodní vody.

závady vzniklé z prosakování vody, ač na př. roku loňského byl jez trojský od počátku dubna nepřetržitě postaven až do 15. listopadu.

V trati kanálu plavebního nad plavidly byly pozemky na pravém břehu rovněž velmi nízko položeny a protože se nedostávalo vhod-

něna jest vrstva jílová dlažbou, na dně násypem šterku 45 cm vysokým. Opatření to se velmi dobře osvědčilo, a neukázaly se ani na pozemcích po obou březích kanálu ležících ani ve Stromovce žádné



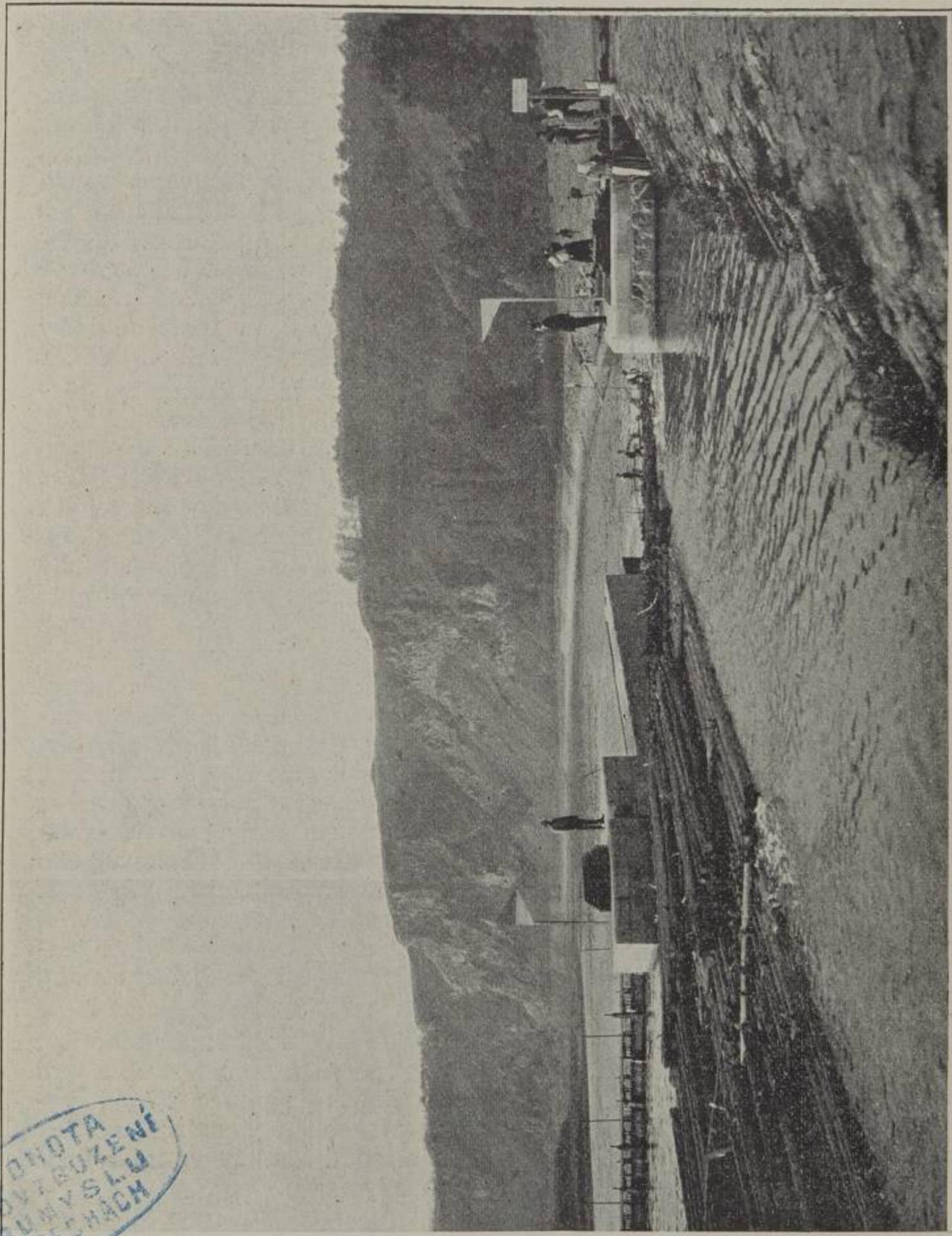
Čís. 3. Proplutí vorů propustí vorovou v pohledu od spodní vody.

závady vzniklé z prosakování vody, ač na př. roku loňského byl jez trojský od počátku dubna nepřetržitě postaven až do 15. listopadu.

V trati kanálu plavebního nad plavidly byly pozemky na pravém břehu rovněž velmi nízko položeny a protože se nedostávalo vhod-

ného materiálu k jejich vysypání na žádoucí výšku, provedla se k vůli řádnému odvodnění a zamezení podmáčení soustavná drenáž v délce přes 900 m, která rovněž uspokojivě působí.

Unikání vody z průplavu do propustné okolní půdy časem samo-



Čís. 4. Proplutí vorů v pohledu od horní vody.

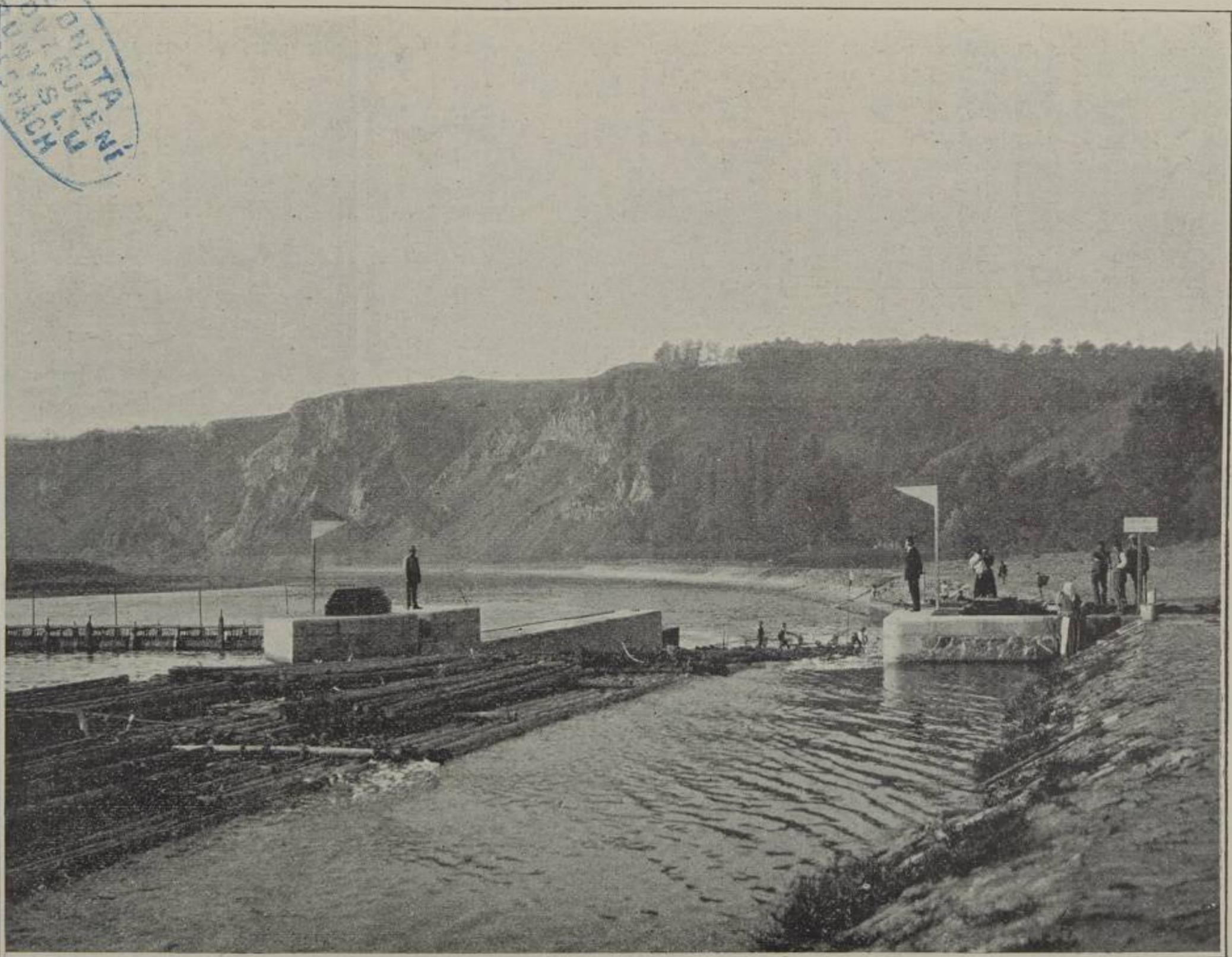
činně se zmenšuje zejména občasným působením kalné vody po deštích, kterou se pory zemní ucpávají.

Na konci plavebního kanálu u Podbaby jsou umístěna plavidla. V obraze č. 2. jest velmi dobře znázorněn plavební kanál, který se

4 JEDNOTA
PROVĚZENÍ
V ČECHÁCH

ného materiálu k jejich vysypání na žádoucí výšku, provedla se k vůli řádnému odvodnění a zamezení podmáčení s o u s t a v n á d r e n á ž v délce přes 900 m, která rovněž uspokojivě působí.

Unikání vody z průplavu do propustné okolní půdy časem samo-



Čís. 4. Proplutí vorů v pohledu od horní vody.

činně se zmenšuje zejména občasným působením kalné vody po deštích, kterou se pory zemní ucívají.

Na konci plavebního kanálu u Podbavy jsou umístěna plavidla.

V obraze č. 2. jest velmi dobře znázorněn plavební kanál, který se

PROJEKT
K. P. J. D. D. T. A.
M. P. J. S. U. Z. E. N. I.
V. P. J. S. U. Z. E. N. I.
V. P. J. S. U. Z. E. N. I.

před plavidly značně rozšiřuje, protože se využívalo zde pro něj staré mlýnské rameno císařského mlýna. V plavebním kanále jsou upravena účelná překlaďště pro obec trojskou, pro papírnu v císařské mlýně, pro čisticí stanici ústřední kanalisace města Prahy a pro ostatní průmyslové závody poblíže ležící.

Na levé straně v obr. č. 2. spatřujeme Vltavu, jejíž koryto slouží i v době, kdy jez trojský jest postaven pro plavbu vorovou; v jezu jest za tím účelem upravena tak zvaná propust vorová, totiž žlab 12 m široký, mírně skloněný, do něhož vevádí se voda ve výšce 1.2 m nad horním prahem, a s touto vodou splují vory z horní vzduté vody nad jezem do nevzduté vody pod jezem. Proplutí vorů propustí vorovou, patrně jest z obr. 3., který týká se však vorové propusti zdýmádlu u Libšic. Trojská propust vorová má celkem délky 410 m a rozdíl hladin vodních nad jezem a při vyústění propusti může dostoupiti až 4.0 m. Dále jest viděti v obr. 3. obě vedle sebe sdruženě položená plavidla, z nichž plavidlo menší komorové má užitečné délky 73 m a šířky 11 m, větší plavidlo vlakové má užitečné délky 142 m a šířku ve dně 20 m, tak že pojme současně 4 labské lodi.

Na Středním Labi jsou zatím projektována jen jednoduchá plavidla asi té velikosti, jako má trojské plavidlo komorové. Rozdíl hladin, který se v plavidlech překonává, měří v Troji 5.4 m. Horní vrata jsou sklopná, tvoří totiž jediný poklop 12 m dlouhý a 3.3 m vysoký, který váží 10.600 kg a otáčí se ve 4 ložiskách umístěných ve hloubce as 3.0 m pod vzdutou vodou. Jsou-li vrata otevřena, leží vodorovně pod vodou povrchem ve hloubce 2.5 m a loď může nad nimi vplouti do plavidla neb vyplouti. Pohyb vrat vyžaduje doby 45 vteřin a jest pouze ruční a kvůli usnadnění jeho jest váha vrat proti závažím z větší části vyrovnána.

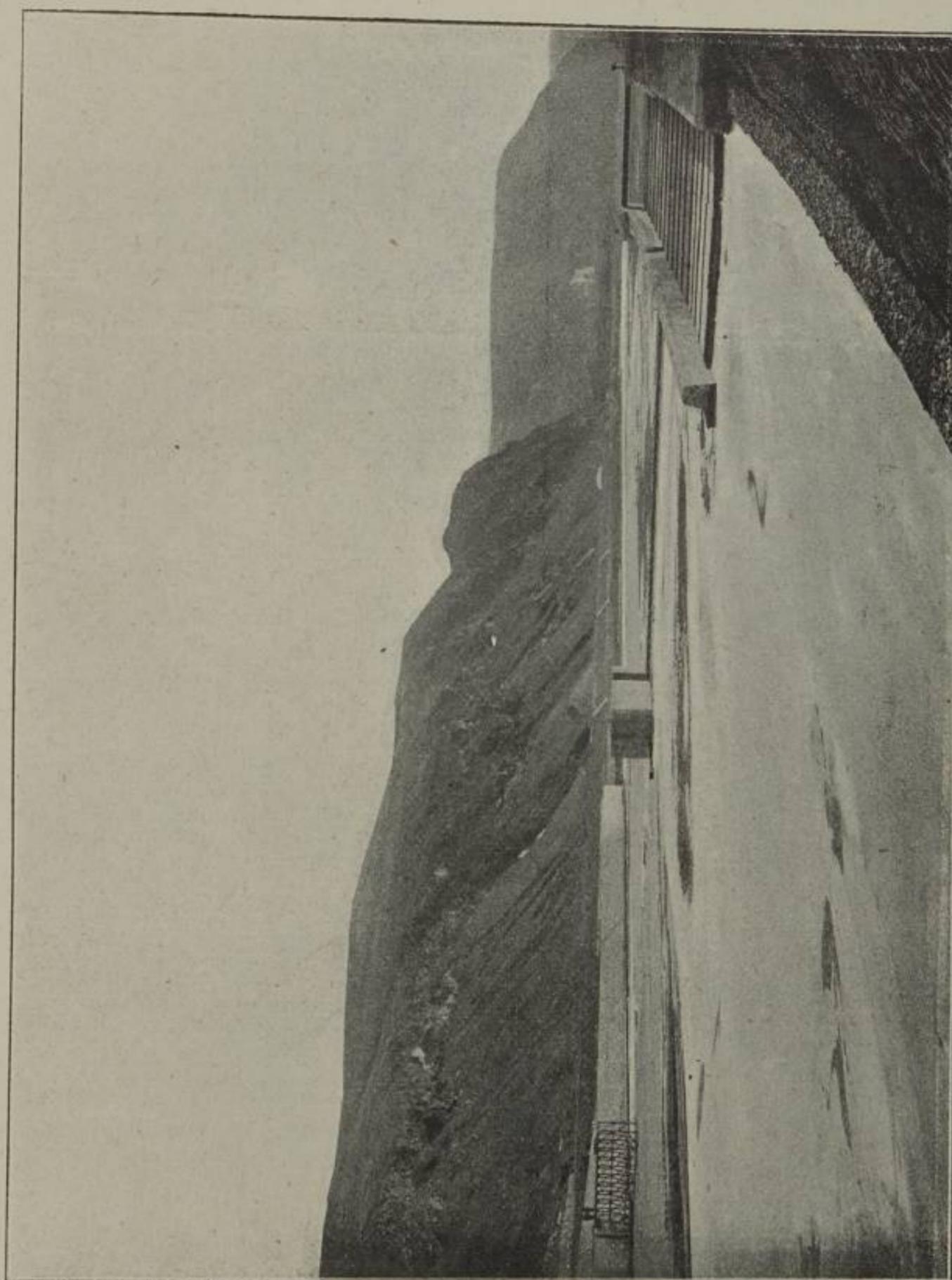
Konstrukce spodních vrat, která jsou dvoukřídlová a v uzavřené poloze se stýkají ve středu šířky plavidla a vzájemně se opírají, zasluhuje zmínky proto, že obdržely značnou výšku 8.5 m a při tom pohyb jejich obstarává pohodlně pro každou vrátně jeden muž za 40 vteřin. Plnění plavidla komorového vodou z horního kanálu trvá do úplného vyrovnání hladin 4 minuty, vypuštění vody z plavidla do spodního kanálu vyžaduje doby jen 3 min. 45 sek. Plnění velkého plavidla vlakového potřebuje času 11 minut a vyprázdnění 11 m. 10 sek. Doby tyto jsou velice malé pro zmíněný rozdíl hladin 5.4 m, neboť proteče v udané době při plavidle komorovém as 4.600 m³, ve vlakovém as 15.900 m³ vody. Pod plavidly jest as 500 m dlouhý spodní kanál, který se připojuje opět na hlavní tok Vltavy.

Zdýmadlo trojské dává názorný doklad k tomu, jak výhodno jest použití při kanalisování řek postranních průplavů. Ačkoli vzdutí u jezu nad normální hladinu, jak bylo zmíněno, dosahuje pouze 2.7 m, vykazují plavidla spád 5.4 m, tak že se plavebním kanálem 3.5 km dlouhým obchází říční trať vltavská mající spád hladiny vodní rovněž 2.7 m, čímž uspořilo se tedy celé jedno zdýmadlo.

Zdýmadlo trojské jest v činnosti od června roku 1902. a v plavidlech bylo roku 1903. proplaveno celkem 1591 parníků, 433 nákladních lodí, 90 menších lodí a ještě několik člunu motorových, rýpadel atd. Při tom se použilo komorového plavidla 1708krát a vlakového 48krát. Jak patrně jest, plavidel používáno velmi hojně, na čemž hlavní díl připadá osobním parníkům patřícím Pražské paroplavební

společnosti, která brzo po odevzdání zdýmadla veřejné dopravě zahájila od Prahy po vodě až do Klecan osobní paroplavbu.

Při stavbě zdýmadla trojského byly některé nízko položené pozemky poblíž plavebního kanálu zvýšeny vysypáním dobrou prstí získanou při výkopu průplavu. Způsob tento, jímž trvale se předejde škodlivým následkům, vzniklým z podmáčení vzdutou vodou, se v Troji zcela osvědčil.



JEVONOSTA
JEVONOSTA
JEVONOSTA
JEVONOSTA
JEVONOSTA

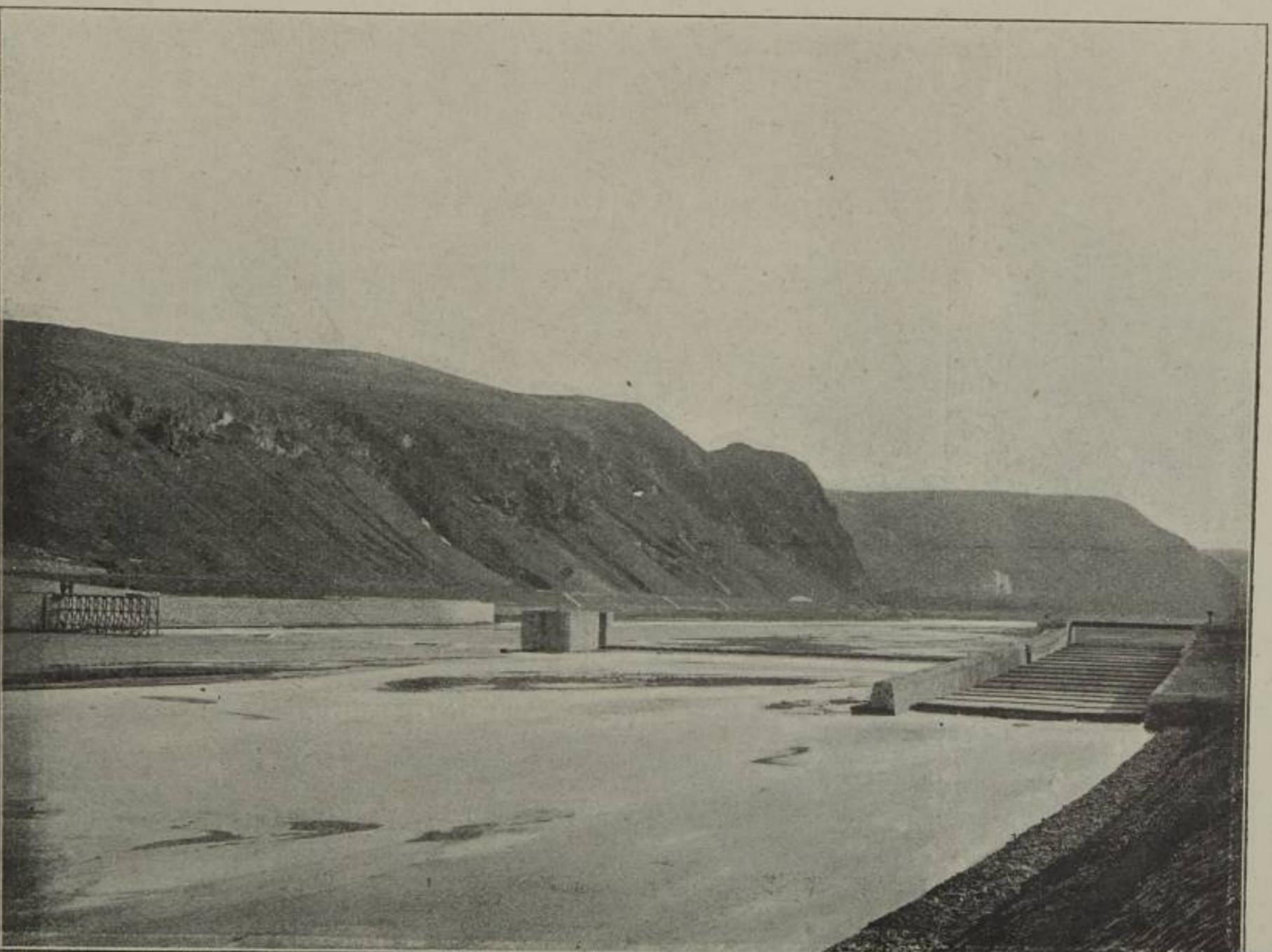
Čís. 5. Pohled na sklopený jez libšický od spodní vody.

Zdýmadlo č. II. u Klecan.

Stavbou tohoto zdýmadla zahájeny byly práce stavební na Vltavě roku 1897. a od počátku plavebního období roku 1899. jest zdýmadlo Klecanské nepřetržitě v činnosti; zkušeností zde nabytých bylo při dalších návrzích zdýmadel plně využito. Zejména platí to o vhodném návrhu propustí vorových. V obr. č. 4. spatřiti lze způsob, jak vory z horní vzduté vody sjíždějí propustí do vody pod jez; po levé straně jest viděti svrchní část jezu hradlového. Vzdutí u jezu měří

společnosti, která brzo po odevzdání zdýmadla veřejné dopravě zahájila od Prahy po vodě až do Klecan osobní paroplavbu.

Při stavbě zdýmadla trojského byly některé nízko položené pozemky poblíž plavebního kanálu zvýšeny vysypáním dobru prstí získanou při výkopu průplavu. Způsob tento, jímž trvale se předejde škodlivým následkům, vzniklým z podmaččení vzduťou vodou, se v Troji zcela osvědčil.



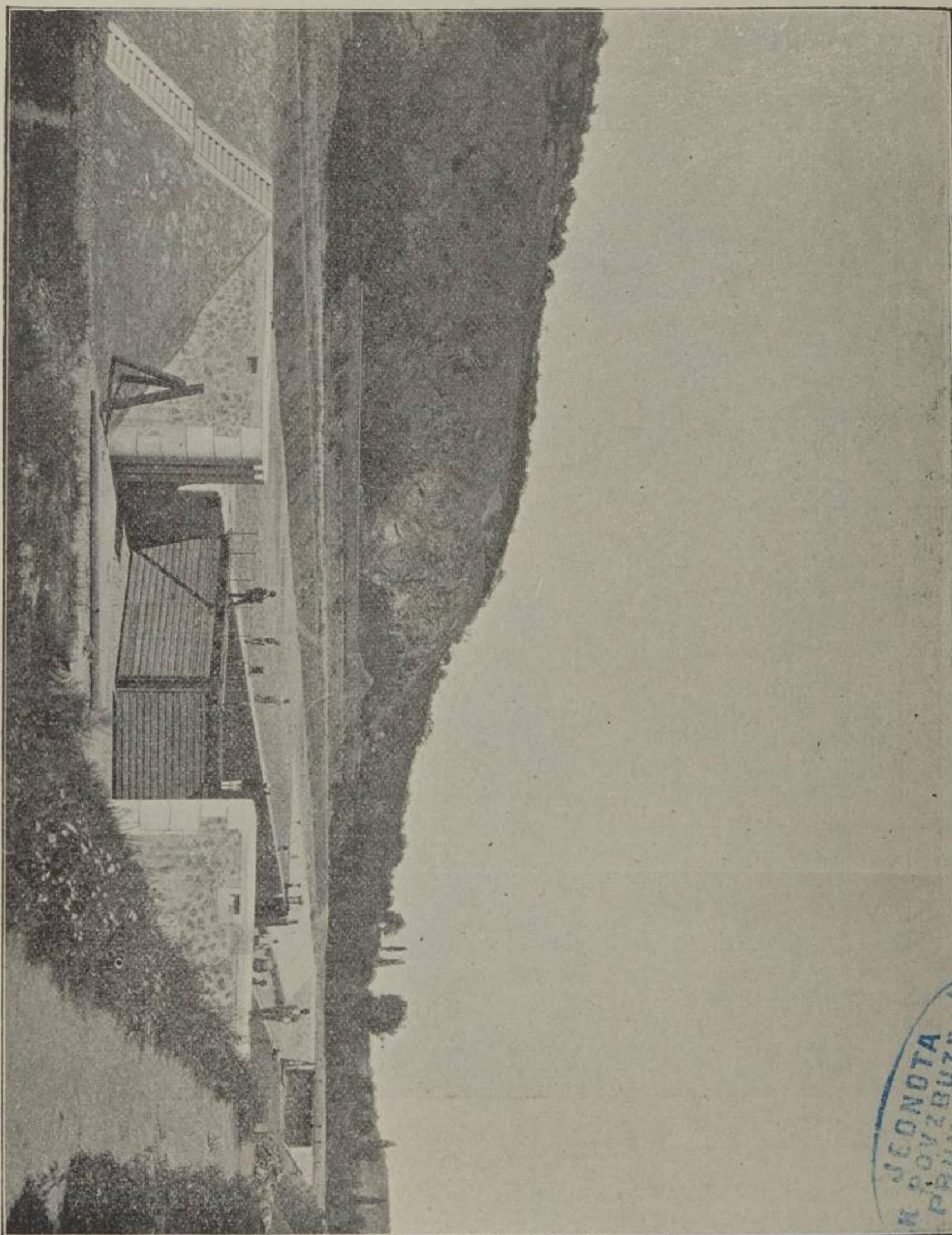
Čís. 5. Pohled na sklopený jez libšický od spcdní vody.

Zdýmadlo č. II. u Klecan.

Stavbou tohoto zdýmadla zahájeny byly práce stavební na Vltavě roku 1897. a od počátku plavebního období roku 1899. jest zdýmadlo Klecanské nepřetržitě v činnosti; zkušenosti zde nabytých bylo při dalších návrzích zdýmadel plně využito. Zejména platí to o vhodném návrhu propustí vorových. V obr. č. 4. spatřiti lze způsob, jak vody z horní vzduť vody sjiždějí propustí do vody pod jez; po levé straně jest viděti svrchní část jezu hradlového. Vzduť u jezu měří

K JEDNOTA
POVZBUZENÍ
PRŮMYSLU
V ČESKÉH

2·7 m. Plavební kanál je však jen krátký a obchází se jím na délku as 1 km spád v řece pouze 40 cm, o kterouž hodnotu jest rozdíl hladin u plavidel větší nežli u jezu, dosahuje tedy 3·1 m. Plavidla jsou opět dvě, komorové a vlakové, ale nejsou umístěna jako v Troji

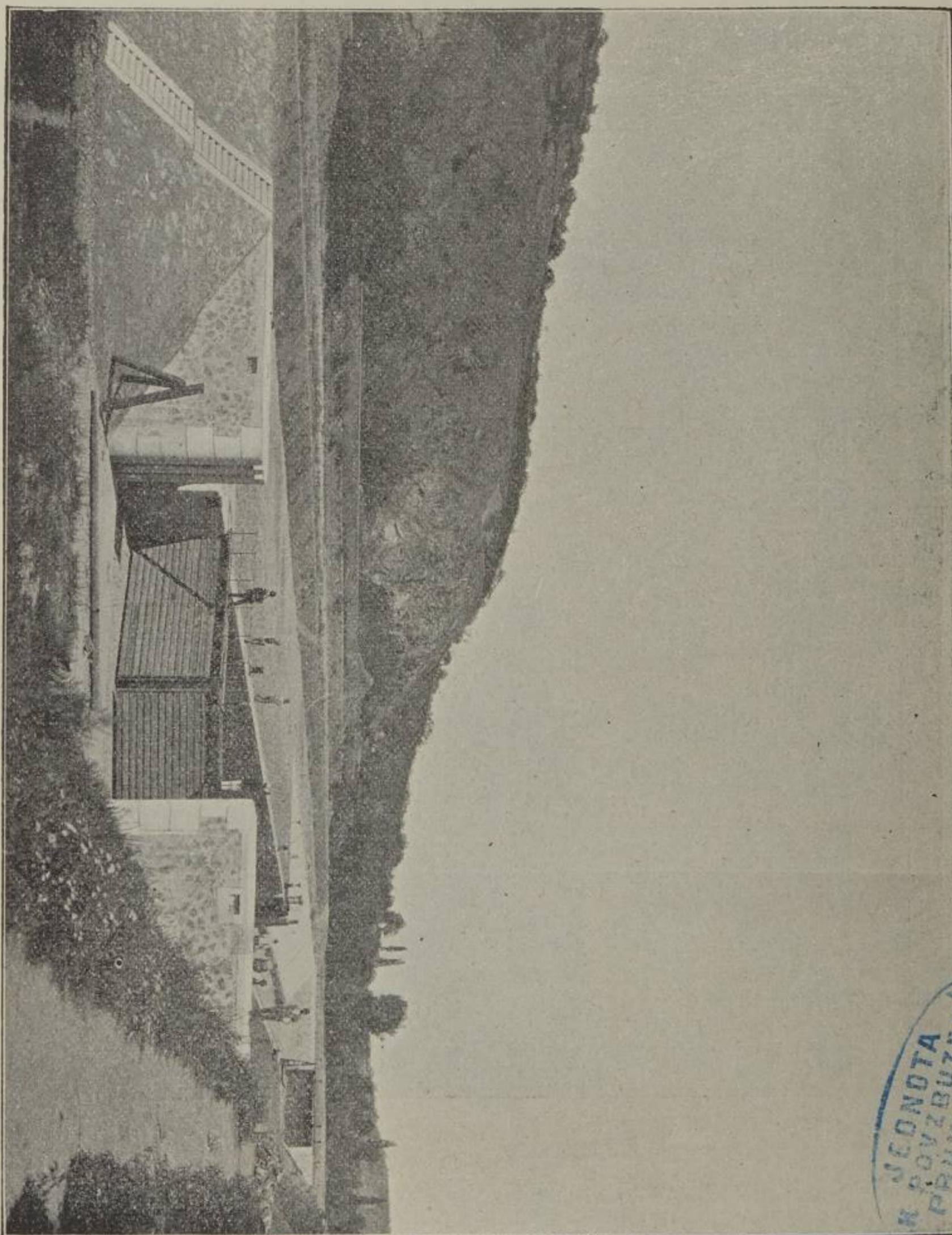


Čís. 6. Pohled na plavidla libšická se strany vody horní.

vedle sebe, nýbrž ve směru toku za sebou, jak znázorňuje obr. č. 5. V něm viděti jest parník, jenž právě chystá se vyplouti z komorového plavidla do horního kanálu a proto se horní vrata otevírají. Zároveň jest v obraze patrné, že plavidlo vlakové má postranní podélné zdi

JEDNOTA
PŘÍROZBUZENÍ
V GECHÁCH

2·7 m. Plavební kanál je však jen krátký a obchází se jím na délku as 1 km spád v řece pouze 40 cm, o kterouž hodnotu jest rozdíl hladin u plavidel větší nežli u jezu, dosahuje tedy 3·1 m. Plavidla jsou opět dvě, komorové a vlakové, ale nejsou umístěna jako v Troji



Čís. 6. Pohled na plavidla libšická se strany vody horní.

vedle sebe, nýbrž ve směru toku za sebou, jak znázorňuje obr. č. 5. V něm viděti jest parník, jenž právě chystá se vyplouti z komorového plavidla do horního kanálu a proto se horní vrata otevírají. Zároveň jest v obraze patrné, že plavidlo vlakové má postranní podélné zdi

JEDNOTA
PŘÍROZBUZENÍ
V GECHÁCH

vytvořeny ve svahu. U tohoto uspořádání plavidel jsou jen troje vrata, kdežto v Troji jsou čtvery, ale za to lze v Troji každým plavidlem zcela nezávisle na plavidle sousedním samostatně proplavovati v obou směrech, což při uspořádání klecanských plavidel jest do jisté míry omezeno, protože ku př. nelze naplniti jen spodní vlakové plavidlo, aby zároveň se nenaplnilo i plavidlo horní.

Zajímavými jsou výsledky pozorování klesnutí vody horního kanálu délky 900 m při plnění současném obou plavidel. Když se vpustí voda do plavidel, klesne hladina na vodočetu při horním ohlaví plavidel o 16 cm, uprostřed délky plavebního kanálu o 12 cm. Klesnutí trvá ovšem jen krátkou chvíli, zmenšuje se při postupném naplňování plavidla přítokem z vody nad jezem a ku konci plnění z výši se dokonce touto vlnou výška vody nad stav normální o 9 cm. Jeví se tudíž v době plnění kolísání stavu hladiny vodní největší hodnotou $16 + 9 = 25$ cm. Tuto okolnost bude nutno uvážiti také na Středním Labi, kde u plavidel se větším spádem má býti zároveň odnímána voda k obmyšlenému využití vodní síly. Pohyb hladiny bude ovšem pravděpodobně menší, protože je potřeba méně vody k naplnění plavidel jen jednodolních a mimo to voda nad plavidly v horním kanálu nebude v klidu, nýbrž bude vykazovati již nějakou rychlost přítokovou následkem vtoku na turbíny příslušné centrály elektrické.

Používání plavidel klecanských vykazuje za rok 1903 následující dáta: Komorové plavidlo bylo naplněno celkem 2082krát, vlakové i komorové 281krát, při čemž se celkem proplavilo v obou směrech 1086 parníků, 210 lodí labských, 777 lodí s nákladem kamene z lomů klecanských, 205 menších pontonů atd.

Při stavbě zdýmadla klecanského bylo nutno přeložiti osobní a prámový přívoz přes Vltavu do vzduté vody nad jez. Ačkoli hloubka vody jest v novém místě přívozu dosti značná, nepůsobí převážení žádných obtíží a byly tak zkušeností více nežli pětiletou vyvráceny zúplna obavy, které v příčině té svého času byly vysloveny.

Zdýmadlo č. III. u Libšic.

V loňském ročníku tohoto časopisu v č. 7. podán byl již popis a dva fotografické obrázky, které se týkaly konstrukce stavidlového jezu v Libšicích; dodatkem k tomu budiž pouze sděleno, že dalším používáním tohoto jezu stále zřetelněji vystupují do popředí některé výhody, které vykazuje jez stavidlový oproti jezu hradlovému. Zkušeností v Libšicích nabytou lze dotvrditi, že co do rychlosti obsluhy jez stavidlový jest ještě poněkud výhodnější hradlového, regulování horní vody a udržení jí na stále stejné výši jest při jezu stavidlovém velmi pohodlné, protože voda při stoupání nad míru dovolenou samočinně přes horní hranu stavidel přepadá. Tímto přepadem nevymílá se však řečiště pod jezem, jako je tomu u jezů hradlových. Výška vzdutí u jezu jest přípustna větší nežli za použití hradel a také docílí se jezem stavidlovým nepoměrně větší nepropustnosti; vadou jezů stavidlových jest hlavně větší náklad na spodní stavbu i na konstrukci železnou. Ku srovnání těchto nákladů budiž uvedeno, že jeden délkový metr hotové konstrukce stavidlového

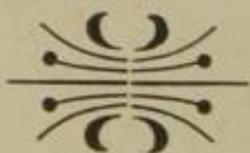
jezu v Libšicích t. j. založení, spodní stavba, slupice, stavidla, příslušný díl na jeřáby k pohonu atd. stál 5720 K, kdežto při jezu hradlovém to činí pouze 3210 K. Při tom měří hloubka vody u jezu stavidlového od hřbetu spodní stavby ke hladině vzduté vody 4·5 m, u jezu hradlového jenom 3·2 m, tak že zahraditi 1 m² profilu jezového jezem stavidlovým stojí nákladu 1270 K, u jezu hradlového 1000 K.

V obr. 5. zachycen jest pohled na sklopený již z větší části jez libšický, díváme-li se od spodní vody; zbývá toliko sklopiti na hřbet spodní stavby několik posledních slupic jezu stavidlového při pravém břehu. Jez hradlový ležící mezi pilířem a propustí vorovou jest úplně již odstraněn. V propustí vorové jest názorně viděti sklonité dno vytvořené v malých stupínkách. Jak jest v obr. č. 5. patrné, nezůstane po sklopení jezu státi v řece ničeho vyjma střední říční pilíř, tak že při podobných jezích pohyblivých odtoku velké vody po sklopení jezu není v cestě žádné překážky. Uzavření propustí vorové v Libšicích stalo se segmentovým jezem dle soustavy továrníka Prášila z Libně, zařízené na pohyb ruční. — V Troji a v Klecanech jsou k uzavření propustí vorových použity posuvné lávky, o které se opírají hradla obdobně jako u jezů hradlových (viz obr. č. 1). Lávky tyto slouží zároveň pro přechod přes propust vorovou. Má-li se vor, čili lépe řečeno pramen vorový splaviti, vyjmou se nejprve všechna hradla, načež se posuvná lávka zastrčí do kanálu u břehu, a tím propast zcela otevře.

Pokud se týče konstrukce plavidel libšických budiž podotknuto, že jsou obě plavidla opět v jedné ose za sebou umístěna, jak vyplývá to z fotografické snímky na obr. 6., která podává pohled na obě plavidla od strany horní vody před napuštěním horního kanálu. Dobře lze rozeznati, že stěny plavidla komorového jsou svisle na plno vyzděny, kdežto u spodního vlakového plavidla jsou stěny opět sklonité. Horní vrata jsou zavřena, střední otevřena a dolní opět uzavřena. Z obrázku je také patrný způsob zdění kanalisačních staveb na Vltavě; veškeré rohy byly obloženy žulovými kvádry, ostatní zdivo jest provedeno z obyčejného lomového kamene.

Zdymadlo libšické je v činnosti od počátku plavebního období r. 1901. V plavidlech bylo za rok 1903 proplaveno podle úředních výkazů 339 parníků, 214 labských lodí, 3401 lodí s nákladem kamene hlavně pro spodní práce kanalisační na Vltavě a na Labi, 213 menších člunů atd. Naplněno bylo malé plavidlo 2030krát, obě současně 284krát. Veškeré konstrukce se dobře osvědčily.

(Příště dále).



Využitkování vodní síly ve Švýcarsku.

Podává král. zem. vrchní inženýr Josef Dlouhý.

Zajímavý příklad použití tak zvaného vodního akumulátoru podává podnik s využitím vodní síly a se spojenou centrálou elektrickou v Ruppoldingen na řece Aare, který nedávno byl dokončen a kde při použití akumulátoru vodní síla v řece vyžítkuje se ještě 30%.

STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavněné.

o o Spolkový orgán „Středolabského komitétu.“ o o

Kanalizování Vltavy a Labe v Čechách.

Zdýmadlo čís. IV. u Miřovic.

(Dokončení.)

Jez zdýmadla miřovického poskytnul příležitost spojení jej s novým železným mostem přes Vltavu pro říšskou silnici velvarsko-veltrusskou. O vlastní konstruktivní stránce tohoto jezu mostového byla podána zpráva již v čísle 8. loňského ročníku Střed. Labe, kde obsažen jest také bližší popis obsluhy jezu.

Velice názorně podává tento způsob manipulace *obr. čís. 7.* Na levé straně spatřujeme rámy slupicové ještě spuštěné, avšak veškerá železná stavidla (5.3 m vysoká a 1.84 m široká) jsou vytažena, tak že voda mezi rámy slupicovými volně odtéká. Jeden rám zobrazen jest právě v okamžiku, kdy zdvihán, vlastně otáčen byl z vody pod most, ve kteréžto konečné poloze jsou pak rámy slupicové nad nejvyšší vodou upevněny, jak lze spatřiti v obraze čís. 7. při pravé straně mostu. Zdvihání stavidel za plného vzduší 3.9 m jakož i otáčení slupic obstarávají elektrické jeřáby, které dostávají proud od dynama hnaného benzinovým motorem soustavy Ottovy a výkonosti 30 koňských sil. Stanice elektrická umístěna jest v hospodářském stavení při domku pro stavidelníka a dodává proud ku pohonu dvou jeřábů stavidlových a dvou jeřábů na zvedání slupic, obstarává dále osvětlení jezu pěti obloukovými lampami a osmi žárovkami, jakož i osvětlení strojovny. Na *obr. čís. 8.* viděti jest elektrický jeřáb pro otáčení slupicových rámu, který pojíždí po kolejích zapuštěných do chodníku mostu. Proud přijímá jeřáb z vedení upevněného na hořejším příčném vystužení mostovém. Jeřáb váží 2770 kg a má výkonosti 4000 kg v tahu. Pokusy bylo zjištěno, že obsluha elektrická jest nepoměrně výhodnější, nežli obsluha silou lidskou, což ostatně nejlépe vysvitne z tabulky na stránce následující.

Z tabulky této vychází na jevo, že dvěma elektrickými jeřáby dalo by se všech 25 stavidel vytáhnouti asi za 30 minut a současně bylo by lze 25 rámu slupicových otočiti pod most asi za 45 minut. Ve skutečnosti nutno z bezpečnostních ohledů otevírati jez mnohem pomaleji, aby se odtok přibližně dvou millionů m^3 vody, která nad jezem nad stav normální v řece jest zadržena, rozdělil na delší dobu.

Celkový pohled na mostový jez miřovický od spodní vody podává *obr. čís. 9.*; po obou stranách jezu mostového užito bylo jezů hradlových. V pravo viděti jest slupice tohoto jezu hradlového. Hradla jsou dobře utěsněna, tak že jen málo vody protéká. V jezu mostovém proudí voda mezerami, které ponechány byli mezi jednotlivými rámy

JEDNOTA
POVZBUZENÍ PRŮMY
V ČECHÁCH

a které v době zkoušek s hotovým jezem dne 14. listopadu 1903 nebyly zakryty hradly, jak děje se v době sucha, kdy vodou ve zdrži nutno šetřiti.

Na všech obrazech jezu viděti jest v pilířích průchody, které slouží pro komunikaci po celé délce jezu.

O vlastním mostu silnicovém budiž podotknuto, že má jízdní dráhu 6·0 *m* širokou a oboustranné 1·5 *m* široké chodníky. Veřejné dopravě byl odevzdán 5. prosince 1903. Celý most má 5 otvorů a délky úhrnem 266·5 *m*.

Pod krajním levým polem mostovým leží plavební dráha s plavidly. *Obraz čís 10.* podává pohled z horního kanálu na tato hotová plavidla, komorové i vlakové, která leží opět v jedné ose za sebou. Zdi plavidel byly na celou výšku svisle zplna vyzděny a stavba jejich i montování železných konstrukcí byly ukončeny již roku 1902.; v té době byl most hotov jen z části, jak z obrazu jest patrné.

Zdýmadlo miřovické jest zajímavým hlavně dotčeným již spojením jezu s mostem silnicovým, čímž spojeny byly oba břehy mostem mnohem levněji, nežli kdyby zdýmadlo nebylo. V jiné podobě má býti most silnicový spojen s jezem při zdýmadle v Roudnici, o čemž v úvodu byla již učiněna zmínka. Snad i na Středním Labi mohl by způsob podobný v rámci celkové úpravy dojiti upotřebení.

P ř e d m ě t	Čas potřebný ku vytáhnutí		Čas potřebný ku spouštění	
	ručně se dvěma muži	elektricky	ručně se dvěma muži	elektricky
<i>Stavidlo</i> zdvihnouti na 4·5 <i>m</i> výšky, váha 15 <i>q</i>	20 min.	1 min. 30 sek.	14 min. 30 sek.	1 min. 20 sek.
<i>Slapice</i> otočiti, délka 10·44 <i>m</i> , váha 80 <i>q</i>	45 min.	1 min. 45 sek.	2 min. 10 sek.	1 min. 45 sek.

Laterální kanál z Vraňan do Hořína.

Tímto kanálem nahrazena byla zdýmadla č. V. u Vraňan a č. VI. u Vrbna, která navržena byla původně schválením generálního projektu. Jezem hradlovým u Vraňan vzedme se voda o 2·7 *m* nad stav normální a tato vzduť voda vede se pak do kanálu plavebního na levém břehu, který od Vraňan do Hořína má celkem délky 10 *km*. Na konci kanálu jsou pak umístěna sdruženě vedle sebe plavidla komorové a vlakové, ve kterých je soustředěn spád 8·9 *m*. Krátkým spodním kanálem pod plavidly připojuje se průplav na Labe u Mělníka. Kanál laterální má šířky ve dně 20 *m* a hloubku vody 2·5 *m*. Vykonanými pokusy bylo zjištěno, že geologické vrstvy, v nichž jest zaříznut, jsou velmi propustné, a že jest nezbyto dno i svahy jeho v některých tratích pečlivě uměle utěsniti, aby nízko položené sousední pozemky netrpěly podmáčením. Na zašlemování vrstev kalnou vodou nebylo lze se spoléhati.

K utěsnění volila se 20 *cm* silná vrstva betonu cementového, který byl mísen ze štěrku a písku vzatého přímo z výkopu kanálu plavebního a z cementu v poměru 10:1. Toliko na místech,

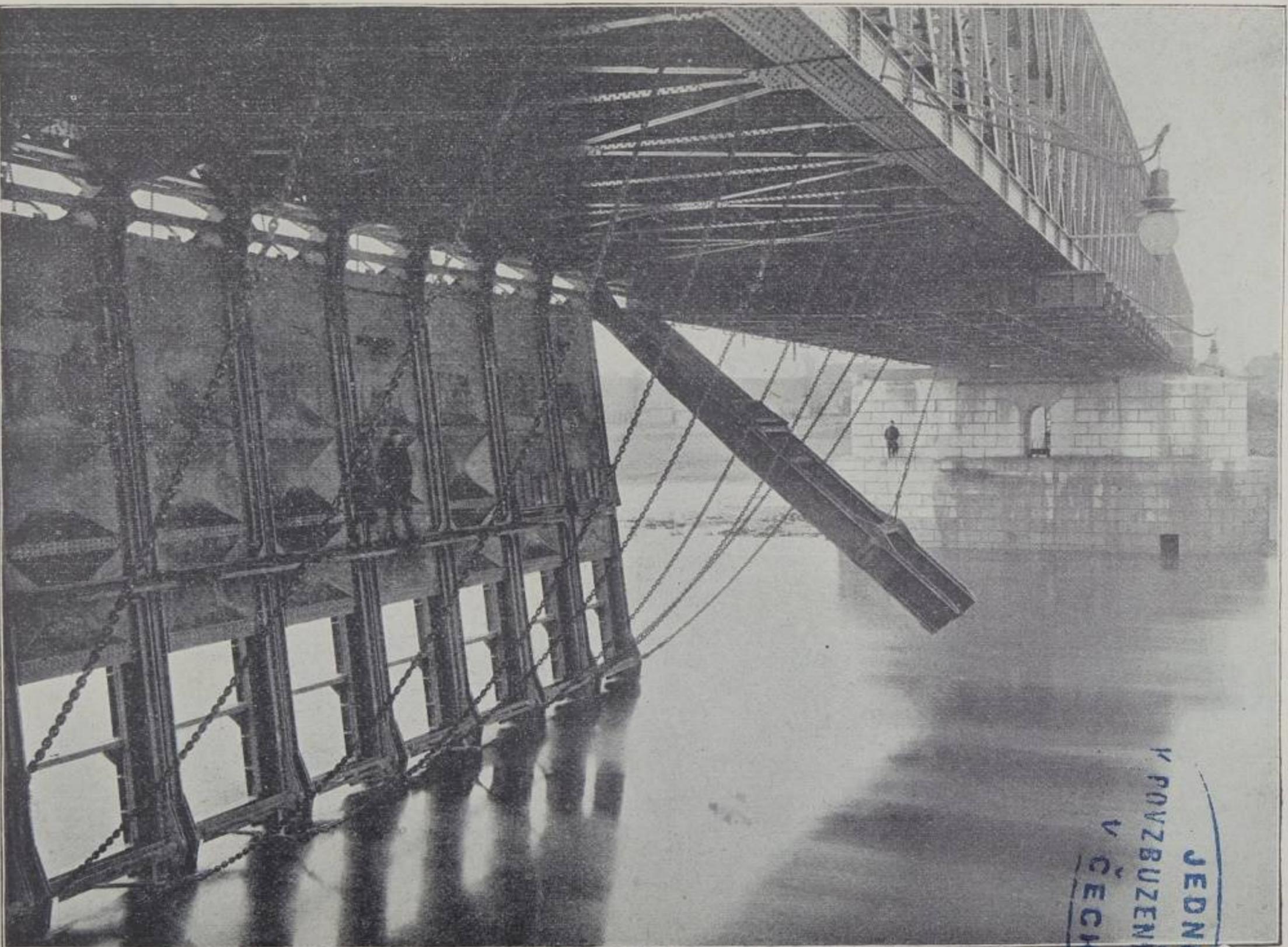


Čís. 7. Vytahování slupic a stavidel pod most v Mirovicích.

kde budou překladiště a v trati kanálu před plavidly volila se vrstva betonová o tloušce 25 *cm*.

Ku zamezení tvoření se trhlin následkem roztahování se teplem, vkládány byly asi od tří ke třem metrům do betonu svislé proužky

K utěsnění volila se 20 *cm* silná vrstva betonu cementového, který byl mísen ze štěrku a písku v z a t é h o p ř í m o z v ý k o p u kanálu plavebního a z cementu v poměru 10:1. Toliko na místech,



Čís. 7. Vytahování slupic a stavidel pod most v Miřovicích.

kde budou překladiště a v trati kanálu před plavidly volila se vrstva betonová o tloušče 25 *cm*.

Ku zamezení tvoření se trhlin následkem roztažování se teplem, vkládány byly asi od tří ke třem metřům do betonu svíslé proužky

lepenky, čímž rozdělila se celá vrstva betonová na čtvercové plotny spolu nesoucí o délce strany 3 m.

Na obraze č. 11. jest viděti betonování dna i svahu laterálního



JEDNOTA
K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

Čís. 8. Elektrický jeřáb ku vytažování slupic stavidlového jezu v Miřovicích. kanálu; povrch betonu natíral se ještě v čerstvém stavu za účelem dosažení větší nepropustnosti a hladkosti pačkem z portlandského cementu.

Při utěsnění kanálu betonem docíleny byly hlavně ty výhody, že nejen dosaženo upevnění proti vlnobytí, ale i vsakování zamezeno nejdokonaleji, a jest práce tato lacinější nežli opevnění dlažbou do drnu aneb dusanou hlínou, pokrytou vrstvou skalního štěrku. Práce betonovací odvislé byly pouze od dodávky cementu a pokračovaly tudíž velmi rychle. Četa devíti mužů vykonala za den betonování ve ploše 130 – 150 m^2 .

Při sypání hrází podél kanálu, které měly zůstat nepropustnými, vkládána byla dovnitř hráze vrstva hlíny ve způsobu dusaného jádra, které provedlo se do výšky 30 cm nad vzdušnou vodu; jádro obdrželo v koruně šířky 1.5–2 m , svahy ve sklonu 1:1.5, a přechovalo se z vybrané hlíny ve vrstvách po 20 cm výšky.

V oněch tratích průplavu, kde s ohledem na blízkost řeky a tlak spodní vody za povodně nebylo lze k utěsnění použití betonu, vyložen byl kanál vrstvou hlíny 0.4 m tlustou, která se nanášela na svazích ve vrstvách 0.20 m vysokých a dusala, na dně se prostě nasypala, a vrchem přikryla štěrkem z výkopu rovněž ve výšce 40 cm . Těmito opatřeními má se čeliti značnějšímu unikání vody z průplavu na škodu pozemků sousedních.

Veškeré silnice a polní cesty, které průplavem byly přerušeny, jakož i vlečná dráha k cukrovaru lužeckému, převedeny byly 8 novými účelně umístěnými mosty, tak že jest o náležité spojení obou břehů kanálových dobře postaráno.

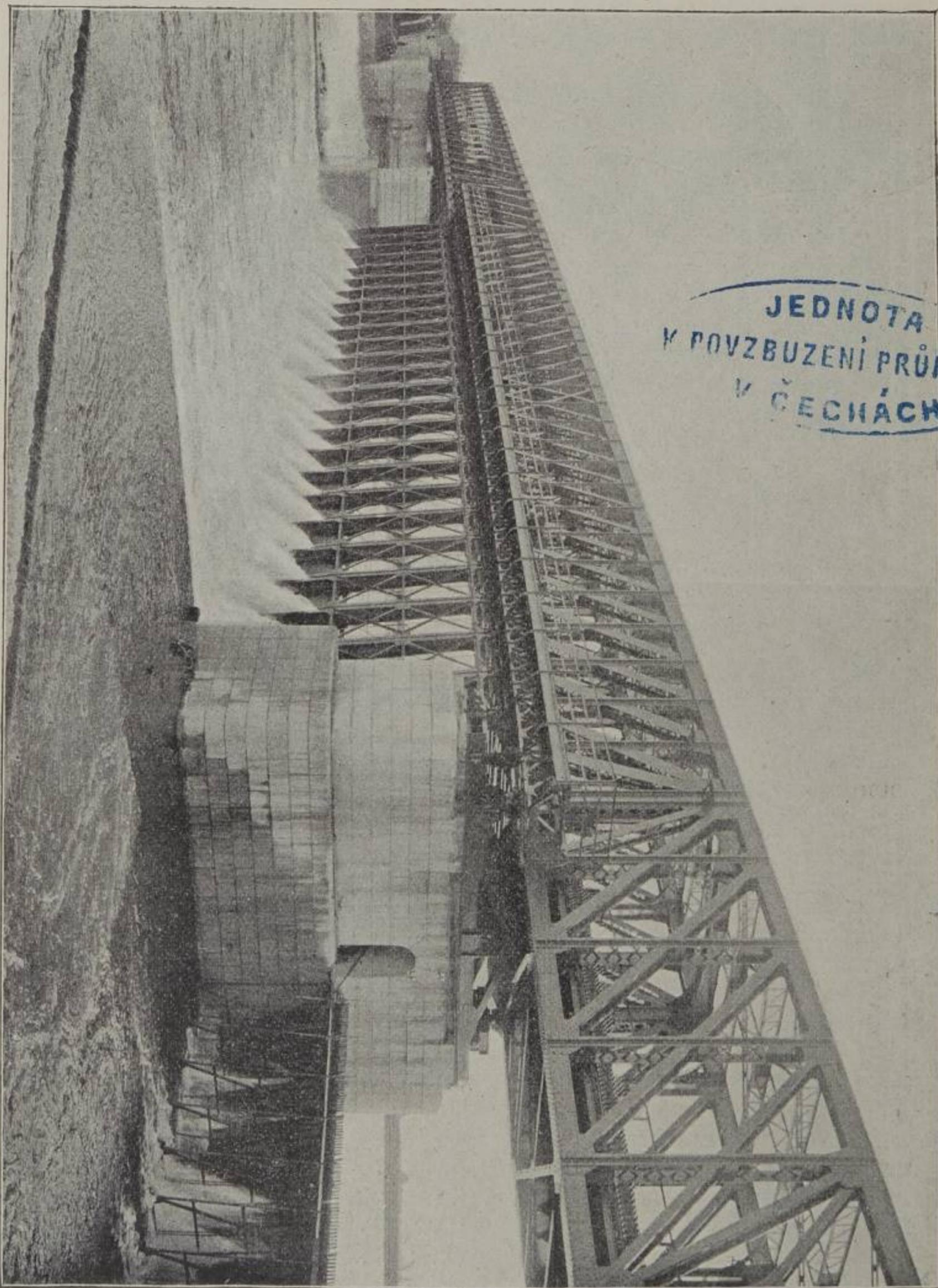
Silnicový most z Lužce do Vraňan, který leží poblíž odbočení průplavu od řeky, byl spojen zároveň, pokud zdiva se týče, s uzavírkou průplavu dvojími vraty. Přední velká vrata brání velké vodě vstup do kanálu, za nimi umístěna jsou nižší vrata na druhou stranu se otevírající, která se uzavřou pro případ, že nutno jest na př. klopiti jez, a v kanále jsou ještě lodě, tak že je zapotřebí udržeti v něm vodu na předepsané výši, aby lodě měli čas odplouti do Labe. Odpad vody dešťové a vody z drenáží z ploch za kanálem, postaráno jest kanálky betonovými, asi 1.0 m vysokými, které provedeny jsou pode dnem průplavu a umožňují odtok vodě do řeky.

Jez ve Vraňanech shoduje se ve svém provedení s ostatními hradlovými jezy na Vltavě. Vedle jezu jest vloženo plavidlo komorové menších rozměrů, které dovoluje lodím použití také trať vltavskou pod jezem pro místní plavbu, což má svou důležitost zejména k dopravě řepy a řízků.

Propust vorová a rybovod neposkytují rovněž nic zvláštního. Veškeré objekty jezové, dělicí zeď mezi řekou a plavebním kanálem, jakož i plavidlo založeny byly přímo na opukovou skálu. Přívoz vraňanský byl ze vzdušné vody nad jezem přeložen do upraveného koryta říčního pod jezem, kde se bude moci provozovati dosavadním způsobem.

Zvláštní zmínky zasluhují plavidla v Hoříně. Se zřetelem na velmi značný rozdíl hladin 8.9 m , který v nich lodě překonávají, bylo nezbytno zde voliti namnoze konstrukce odchylné. Zdi plavidlové jsou 12 m vysoké; plavidla komorová a vlaková jsou tím způsobem umístěna vedle sebe, že spodní ohlaví leží v jedné čáře, a položen přesně zde klenutý most pro polní cestu. Ze zdech plavidla vloženy jsou obtoky 1.75 m široké a 2 m vysoké, z nichž voda vytéká do plavidla řadou malých otvorů při dně, jak patrně jest z obrázku čís. 12, který značí pohled od horního ohlaví po vodě, a v pozadí jeví se téměř přesně v ose velkého plavidla známá mělnická kostelní věž.

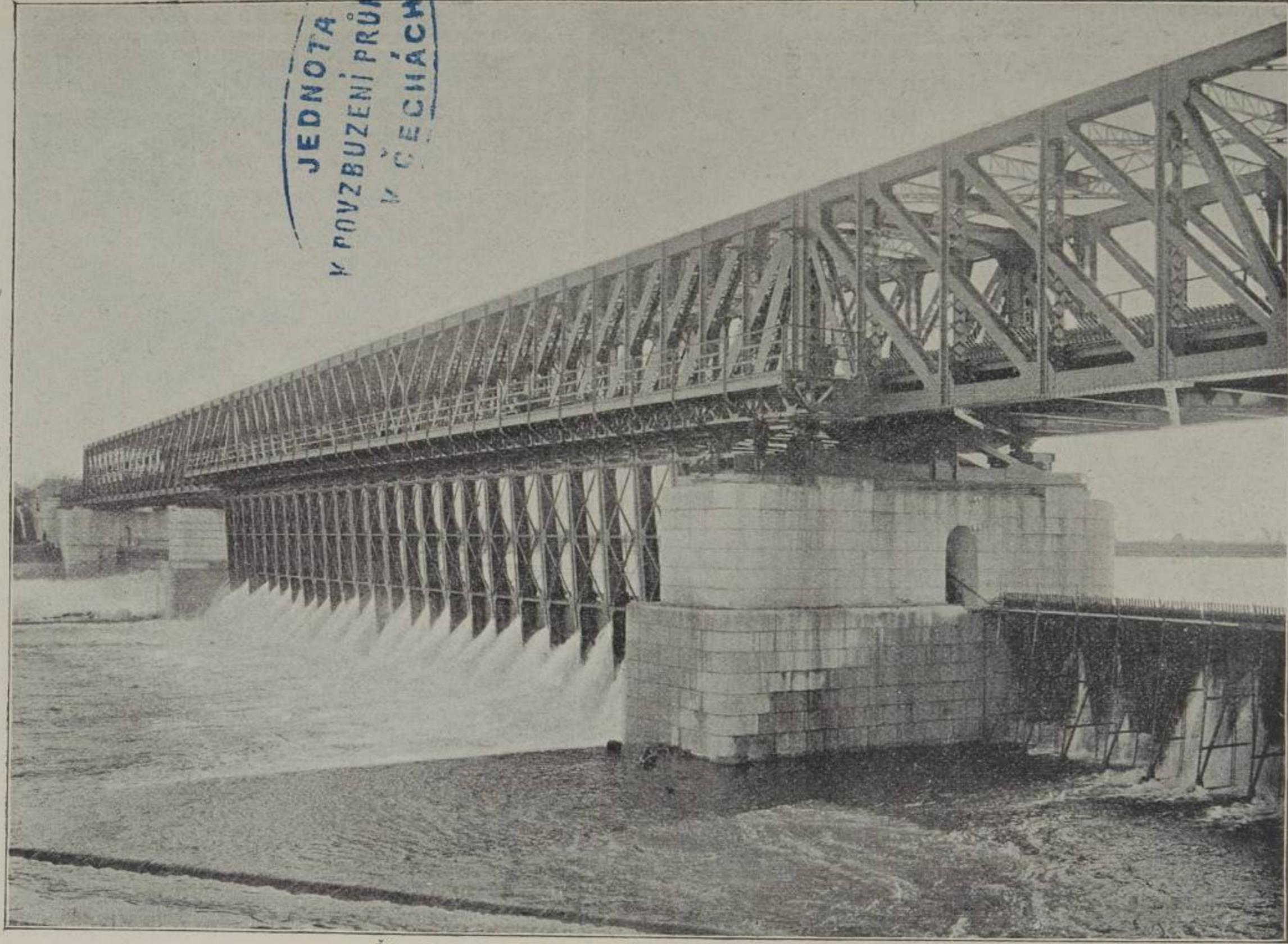
Veškeré pohyby při proplavování zařízeny jsou v Hoříně na pohon elektrický. Síly získá se turbínou soustavy Franciso vy, která bude míti výkonost 31 koň. sil. Proudem elektrickým budou se tedy



Čís. 9. Pohled na most a jez v Mirovicích od spodní vody.

pohybovat vrata, stavidla obtoková, vratidla ku vtahování lodí do komory a také celá plavidla a nejbližší okolí budou se elektricky osvětlovati. Bude to prvé plavidlo v Rakousku zařízené na pohon elektrický.

Veškeré pohyby při proplavování zařízení jsou v Hoříně na pohon elektrický. Síly získá se turbínou soustavy *F r a n c i s o v y*, která bude mít výkonost 31 koň. sil. Proudem elektrickým budou se tedy

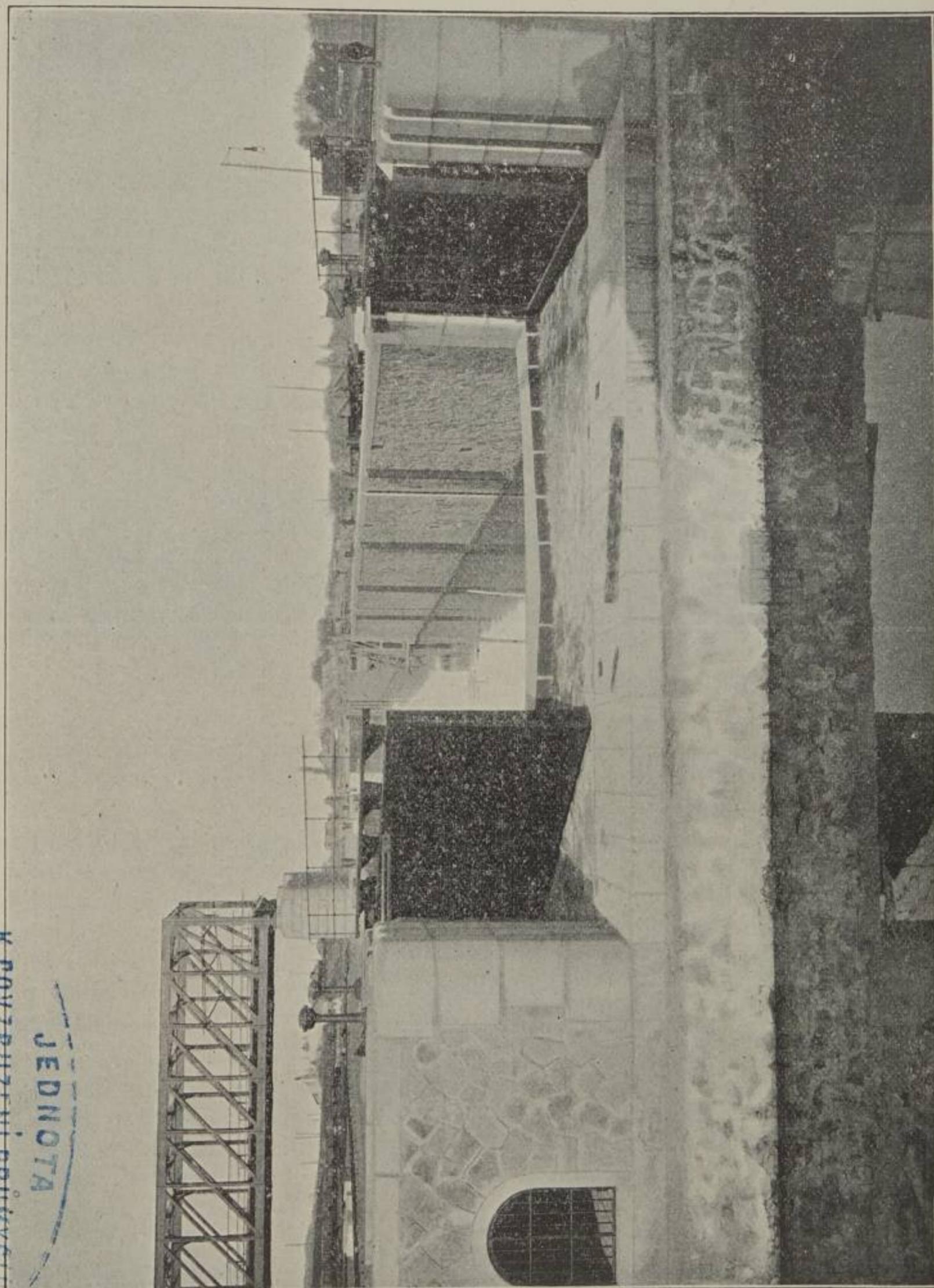


Čís. 9. Pohled na most a jez v Mirovicích od spodní vody.

pohybovat vrata, stavidla obtoková, vratidla ku vtahování lodí do komory a také celá plavidla a nejbližší okolí budou se elektricky osvětlovati. Bude to prvé plavidlo v Rakousku zařízení na pohon elektrický.

Zajímavým jest zajisté i způsob, jak použito bylo materialu z výkopu průplavu, který činil celkem přes 3 mil. m^2 .

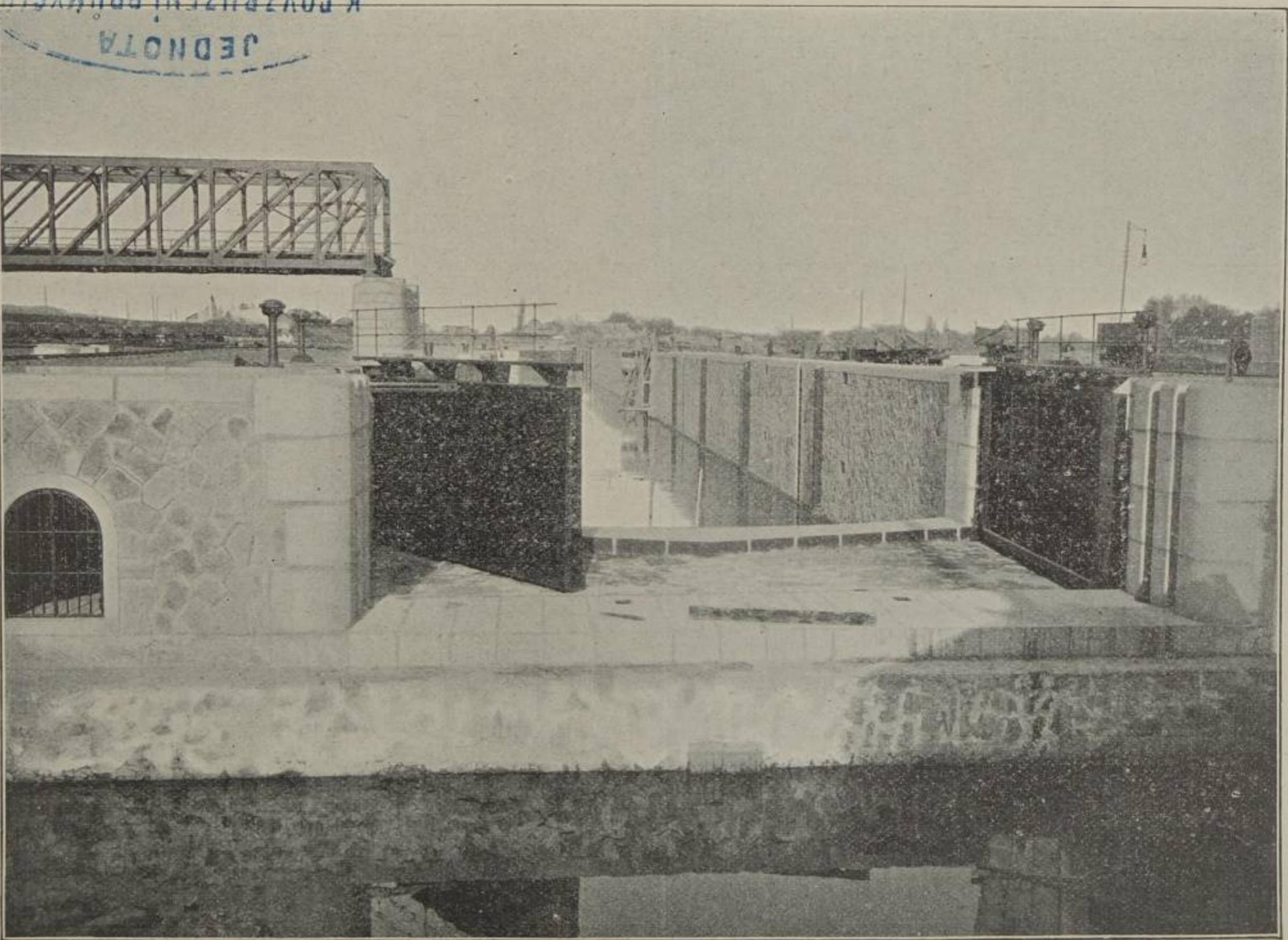
Pokud totiž nebylo jej zapotřebí pro stavbu hrází a zabezpečení



Čís. 10. Pohled z horního kanálu na hotová stavidla v Miřovicích dne 3. listopadu 1902.

kanálu laterálního, použito jej bylo s výhodou ku regulaci řeky a ku prospěchu jednotlivých obcí, v jichž obvodu kanál vede. Tak zejména uvedeno jest ve výroční zprávě komise kanalisační za r. 1903, že za-

Zajímavým jest zajisté i způsob, jak použito bylo materialu z výkopu průplavu, který činil celkem přes 3 mil. m^2 . Pokud totiž nebylo jej zapotřebí pro stavbu hrází a zabezpečení



Čís. 10. Pohled z horního kanálu na hotová stavidla v Miřovicích dne 3. listopadu 1902.

kanálu laterálního, použito jej bylo s výhodou ku regulaci řeky a ku prospěchu jednotlivých obcí, v jejichž obvodu kanál vede. Tak zejména uvedeno jest ve výroční zprávě komise kanalisační za r. 1903, že za-

sypány byly bařinaté prolákliny a tůně v území pobřežním, čímž výhodně upraven byl břeh a získány tak na některých místech u Dušníků úrodné pozemky. Na levém břehu u Vraňan vysypána byla celá řada pozemků buď chatrných, anebo neplodných; nyní jsou v těchto místech založeny chmelnice. U Lužce vysypána byla nízká část obce a zlepšeny nevýnosné pozemky. U Zelčina vysypána byla část tůně, ve které hnijící voda mívala neblahý vliv na stav zdravotní a mimo to byla obec v těchto místech vkusně rozšířena; také pod Zelčínem byly pozemky zlepšeny uloženou na nich dobrou zemí.

V Hoříně vysypána byla část nízké návse, která za každé vyšší vody bývala zaplavována, tak že se komunikace dala udržovati jen loďkami. V hořínském parku vysypáno bylo mrtvé rameno řeky. Četní zájemníci odvezli si s dovolením komise kanalisační svrchní vyhnojenou půdu z prodaných pro stavbu pozemků.

Ku velikému prospěchu celých obcí použito bylo materialu vyřpaného pro stavbu povodňových hrází ochranných mezi Dušníky a Mělníkem. Hrázemi dostalo se ochrany nejen obydlím lidským, ale i rozsáhlým polohám úrodných rolí, které dosud každoročně vodou bývaly pustošeny.

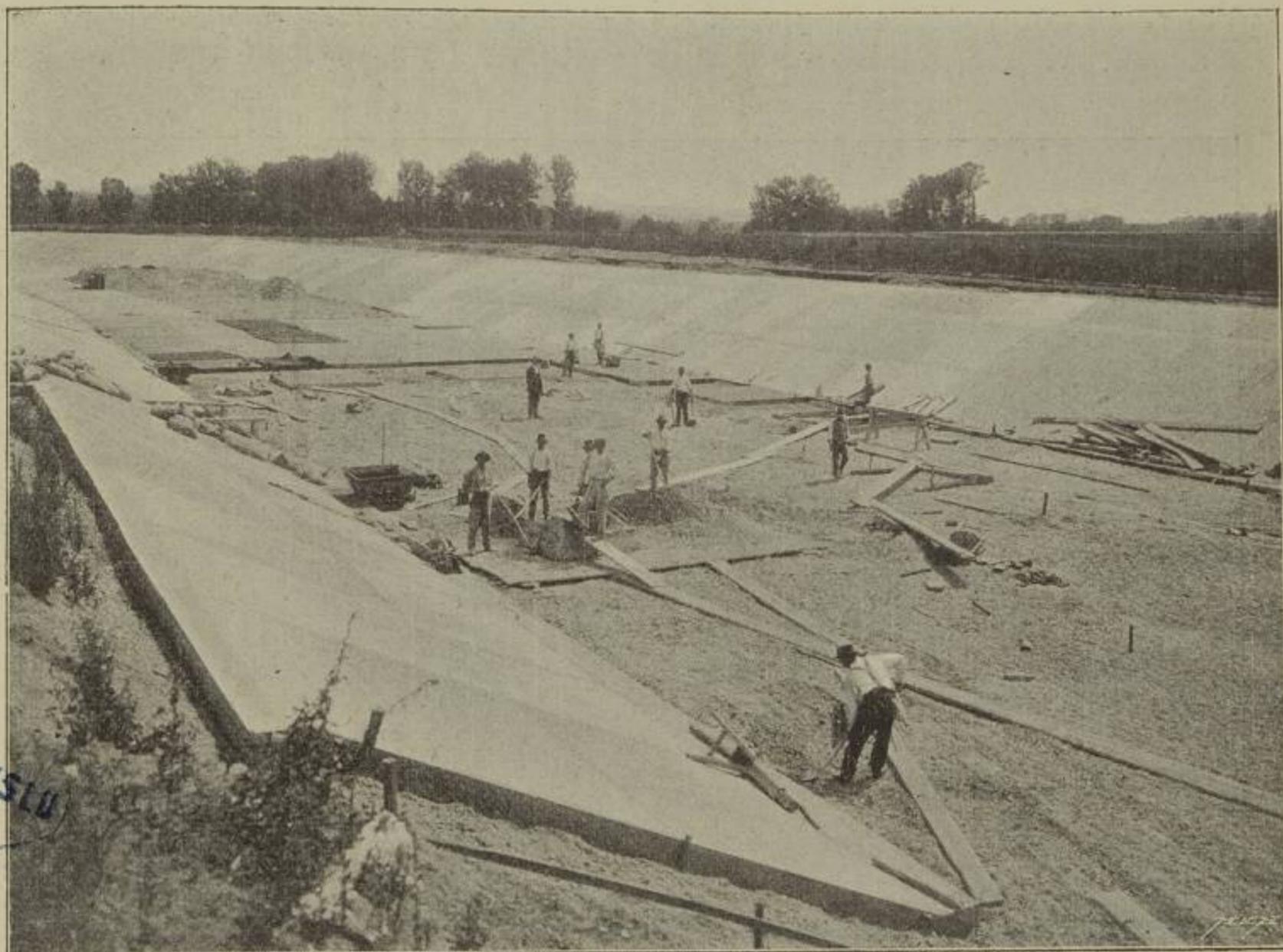
Pozemky pro stavbu hrází potřebné poskytly zdarma súčasně obce a okresní výbor velvarský, kteréžto korporace staly se také ve smyslu zákona vodního podnikately stavby hrází a slíbena jim podpora z fondu melioračního. Hráze jsou většinou upevněny drnem a jen z malé části dlážděny; důležitým bude, aby trvale byly zájemníky udržovány v dobrém stavu, neboť jen tehdy mohou řádně vyhověti svému účelu. Tak dílo kanalisační přispělo velmi účinně i zájmům melioračním.

Zdýmadlo čís. VI. u Dolních Beřkovic.

Roku loňského zahájeny byly také stavební práce na Labi pod Mělníkem stavbou zdýmadla u Dolních Beřkovic; zpětné vzduťi jezu tohoto bude sáhati k poslednímu zdýmadlu na Středním Labi a byla ve příčině vhodné výšky vzduťi u Beřkovic docílena svého času dohoda se zemským výborem. Ve zdrži dolnobeřkovické leží také navržený ochranný a obchodní přístav pod Mělníkem jakož i přecladiště dráhy Mšeno-Cetno, na němž postupně obrat zboží netušenou měrou roste.

Pro zdýmadla labská voleny byly vesměs konstrukce na Vltavě již osvědčené. V Beřkovicích má býti proveden jez hradlový o třech polích, každé délky 54 m. Pro všechna zdýmadla labská stanoveno bylo pravidlem, že se plavidla komorová a vlaková vždy umístí sdruženě vedle sebe, aby se každého z nich nezávisle od plavidla sousedního mohlo užívati k účelům plavebním.

Z ostatních důležitějších změn, které vyvolány byly stavbou zdýmadla u Beřkovic, sluší uvěsti, že nově vytvořen a upevněn bude ostrov beřkovický; na pravém břehu u Liběchova postaveno bude rozsáhlé přecladiště a přívoz dolnobeřkovický přeložen bude ze vzduťe vody nad jezem do proudící vody pod jez, kde bude moci býti provozován dosavádním způsobem za použití řetězu.



Čís. 11. Benotování svahů a dna laterálního kanálu.

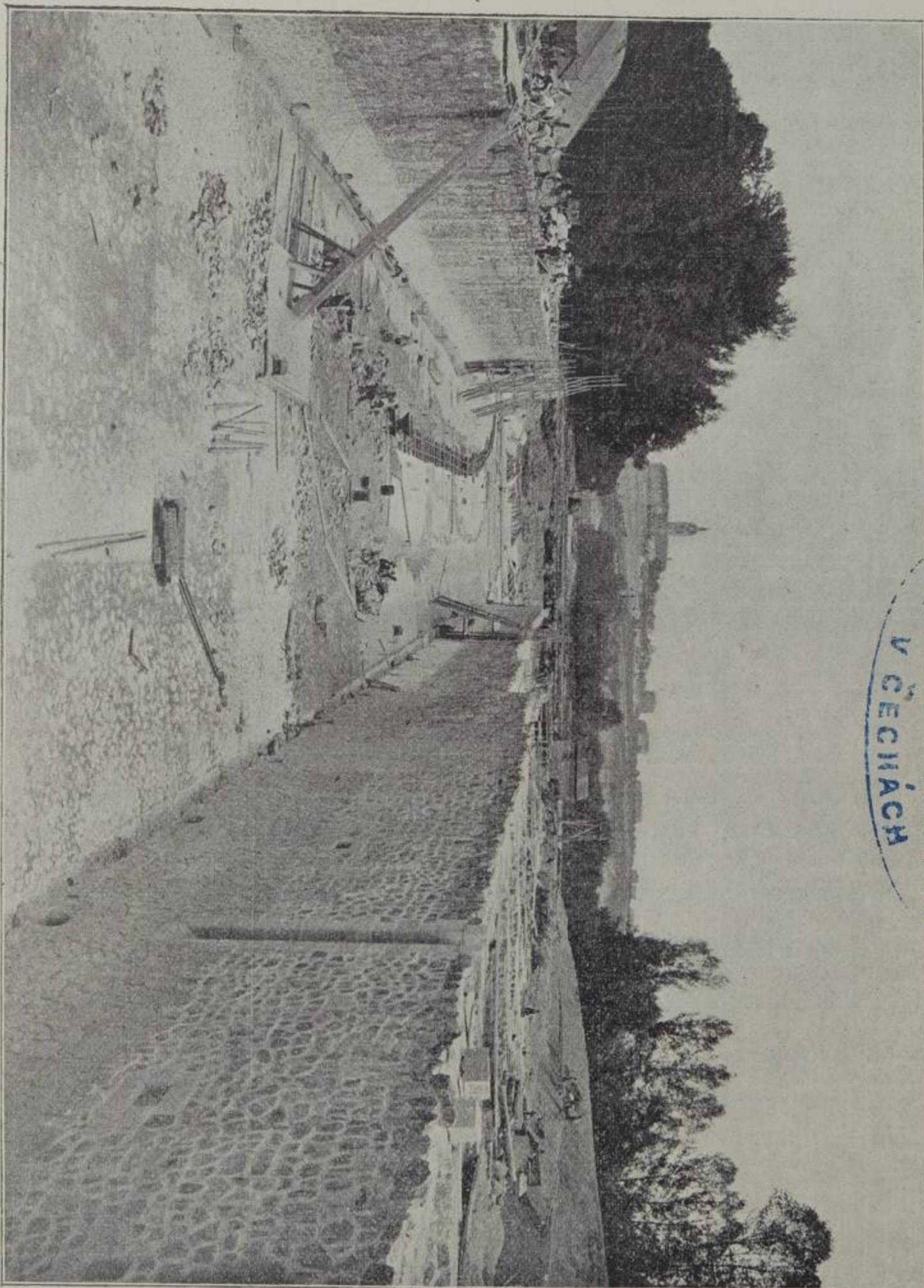
Používání hotových zdýmadel venkovských.

V roce 1903. byla v činnosti tři prvá zdýmadla na Vltavě pod Prahou a obraz celkové dopravy vysvítá z následující tabulky o počtu proplavení již dříve uvedených:

Zdýmadlo	Počet proplavených					Dohromady v roce	
	parníků	člunů náklad.	pontonů	člunů motoro- vých	vorů	1903	1902
Troja	1591	433	90	12	23	2149	1880
Klecany	1086	987	205	13	45	2336	1582
Libšice	339	3615	213	10	69	4246	2008

Jest patrné, že doprava utěšeně roste. Celková doprava vorová dosáhla v r. 1903. hodnoty 380.133 m^3 , v r. 1902. pouze 299.167 m^3 (pevných metrů).

Končíme stručnou zprávu o činnosti komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách upřímným přáním, aby v brzku také o úpravě a kanalisování Středního Labe mohla v tomto listu podána býti zpráva



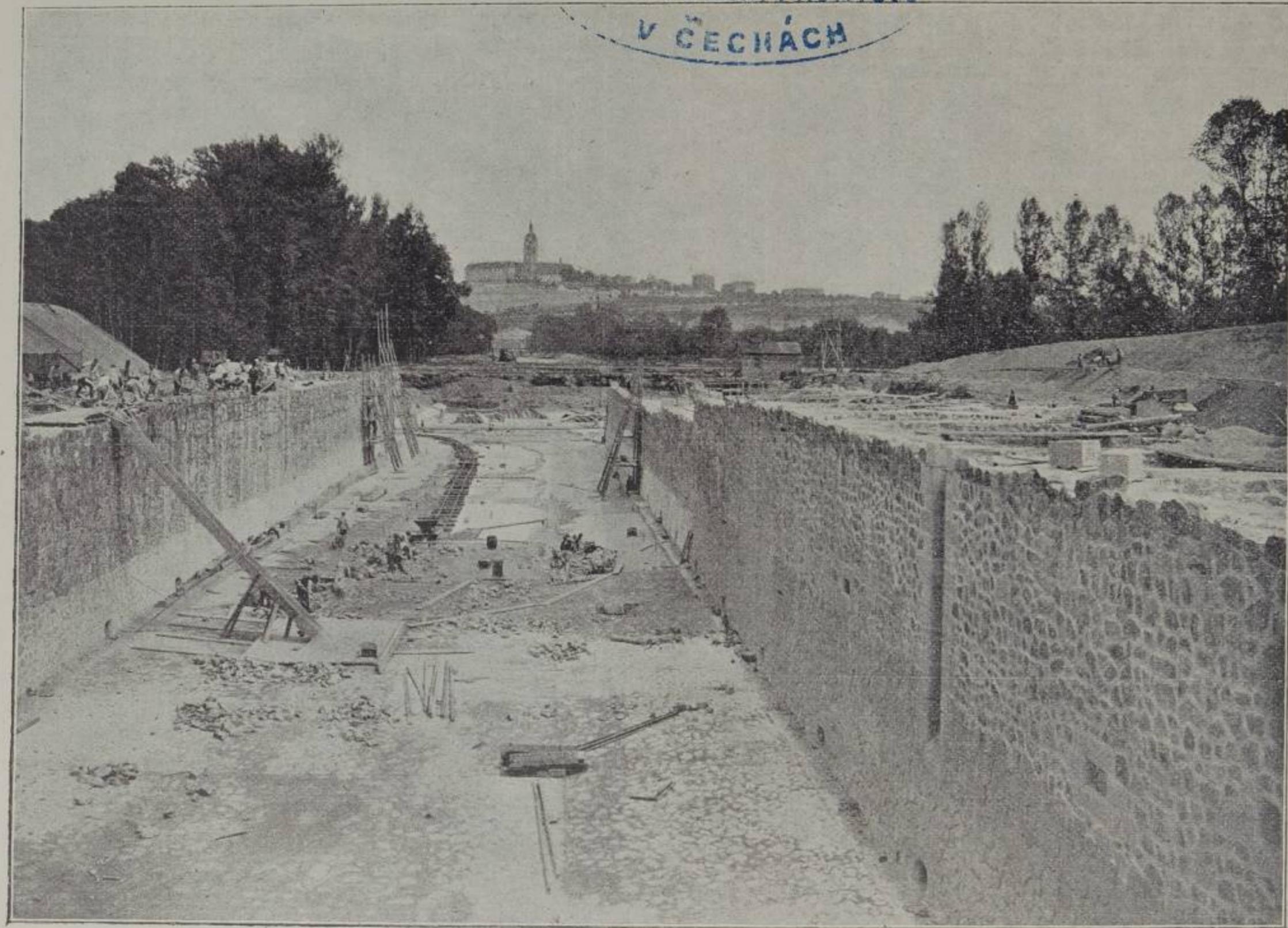
Čís. 12. Pohled na stavbu vlakového plavidla v Hoříně u Mělníka.

JEDNOTA
K POVZBUZENÍ PRŮMYSLU
V ČECHÁCH

a to jednak o zdárném pokroku stavby jakož i o blahodárných účincích, které vyvolá tento velkolepý projekt v celé oblasti středolabské.

Dr. Ant. Klír.

Končíme stručnou zprávu o činnosti komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách upřímným přáním, aby v brzké době také o úpravě a kanalisování Středního Labe mohla v tomto listu podána býti zpráva



Čís. 12. Pohled na stavbu vlakového plavidla v Hoříně u Mělníka.

a to jednak o zdárném pokroku stavby jakož i o blahodárných účincích, které vyvolá tento velkolepý projekt v celé oblasti středolabské.

Dr. Ant. Klir.