SEDMÁ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY

A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1903.



V PRAZE 1904.

C. A K. DVORNÍ KNIHTISKÁRNA A. HAASE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

SEDMÁ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY

A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1903.



V PRAZE 1904.

C. A K. DVORNÍ KNIHTISKÁRNA A. HAASE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

O B S A H.

Strana

I. Úvod 1

II. Chronologický přehled důležitějších událostí v roce 1903 2

III. Technické práce přípravné pro kanalisování Labe 14

IV. Vypracování projektův a zadání staveb 16

V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení 20

VI. Výkup pozemků, vodních práv užívacích atd., evidence 21

VII. Provádění a postup stavby 25

VIII. Používání hotových zdýmadel 78

IX. Správa peněz 84

X. Záležitosti osobní 95

WASSERBAU-DEPARTEMENT DER K. K. STATTHALTEREI FÜR BÖHMEN

I. Úvod.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, pokračujíc v dosavadních výročních zprávách, vylíčila svoji činnost v roce 1903 stručnou formou a načrtla v časovém pořádku přehled oněch událostí, které se stavebními pracemi na Vltavě a Labi souvisí nebo měly na ně vliv.

Kanalisační komise může se zvláštním uspokojením konstatovati, že práce kanalisační i letošního roku budily všeobecný zájem, o němž výmluvně svědčí neobyčejně četné návštěvy z blízka i z dálky a prohlídky provedených staveb.

Komise měla také, byvši pozvána, příležitost súčasniti se „Všeobecné německé výstavy pro živnosti, průmysl a zemědělství v Ústí n. L.“ ve dnech od 20. června do 14. září 1903 a „Východočeské výstavy průmyslové, zemědělské a národopisné v Pardubicích“ ve dnech od 25. července do 1. září 1903 modelly, plány a výkresy. V obou případech vystavovala komise „hors concours“.

Odevzdávajíc následující výroční zprávu veřejnosti prosí komise, aby byla přijata přátelsky a posuzována blahovolně.

Praha-Karlín, v prosinci 1903.

K. K. STATTHALTEREI FÜR BÖHMEN * DER K. K. WASSERBAU-DEPARTEMENT

II. Chronologický přehled důležitějších událostí v roce 1903.

Dne 3. ledna 1903 byla hladina povodní v obvodu města Prahy fixována a znivellována.

Dne 7. ledna 1903 konalo se u c. k. místodržitelství za řízení pana místodržitelského vicepresidenta Dörfla jednání s interessenty voroplavby a lesnictví v záležitosti vleku vorů v roce 1903.

Dne 8. ledna 1903 konala se v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, v níž byl podrobně probrán detailní projekt pro laterální kanál Vraňany-Hořín.

Dne 9. ledna 1903 bylo, poněvadž stav vody ve Vltavě opět stoupl, provedeno opětné nivellování hladiny vysokých vod v obvodu města Prahy.

Dne 10. ledna 1903 konala se technická porada s pány experty, ředitelem Schönbachem, chefinženýrem Prášilem a vrchním inženýrem Smrčkem o závěrech obtoků navržených pro plavidlo hořínské.

Dne 16. ledna 1903 bylo u c. k. místodržitelství za předsednictví pana místodržitelského vicepresidenta Dörfla pokračováno v jednání o vleku vorů, jež bylo započato dne 7. téhož měsíce.

Dne 17. ledna 1903 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhova 15. schůze komitétu komise, v níž byly nejdůležitější předměty plenární schůze na den 19. ledna ustanovené vzaty předběžně na přetřes.

Dne 19. ledna 1903 konala kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhova a za přítomnosti zástupce v předsednictví pana místodržitelského vicepresidenta Dörfla svou XIX. plnou schůzi. Dále byli přítomni členové komise pan ministerský rada Schrey, ministerský tajemník Dr. Kautzky, místodržitelský rada Filip, c. k. vrchní stav. rada Rytíř, JUDr. Russ, říšský poslanec inž. Kaftan, poslanec JUDr. Werunsky, zemský vrchní stavební rada svob. pán Spens-Booden, dále náhradníci pp. c. k. stavební rada z Rittersheinu, okresní hejtman Kalandra, poslanec JUDr. Kiemann, zemský stavební rada Jirsík, konečně súčastnili se jako znalci pp. dvorní rada šlechtic Scheiner, dvorní rada Mrasick, inspektor pro stavbu vnitrozemskou dvorní rada Schromm a zemědělský inspektor Brechler ryt. Troskovic.

Referát měli přednostové odborů kanalisační kanceláře stavební ředitel, c. k. stavební rada Rubín a administrativní ředitel, okr. hejtman svob. pán Braun.

Po schválení protokolu poslední plné schůze vzala komise k vědomosti sdělení presidia, načež pánové zemský stavební rada Jirsík a stavební rada z Rittersheinu podávali zprávu o provedené jimi závěrečné kollaudaci zdýmadla č. III. u Libšic.

Z tohoto objemného referátu seznala kanalisační komise s uspokojením, že stavba tato nejen jako celek, nýbrž i ve svých jednotlivých součástkách vykazuje provedení účelu vyhovující, ökonomické a solidní.

Zvláštní zásluhu o tento utěšený výsledek mají nejen vrchní a místní stavební správa, nýbrž i stavební podnikatelství A. Lanna a strojírny akciová společnost dříve Breitfeld, Daněk a spol., První česko-moravská továrna na stroje a firma Bratří Prášilové a spol.

Stavební ředitel Rubín podával potom zprávu o návrzích technického komitétu v příčině detailního projektu pro laterální kanál a zdýmadlo u Vraňan, načež byl schválen stavební program pro stavební období 1903.

Když pak byla na přetřes vzata otázka eventuelního remorkování vorů v kanalisované trati Vltavy v roce 1903, vzala komise na vědomí zprávu administrativního ředitele svob. pána Brauna o přeložení cvičiště zákopnického pod hradlový jez v Bubenči.

Další bod programu tvořilo sdělení o průběhu vodoprávního řízení o projektech pro zdýmadla u Dolních Beřkovic a Štětí, s kterýmižto stavbami má se počíti ještě letošního roku.

V příčině zadání prací na Labi konána delší porada, na jejíž základě pak stalo se jednomyslné usnesení obou kurií.

Potom byla podána komisi zpráva o zadání vypracování detailního elaborátu stavebního pro přístavní dráhu v Holešovicích, tento elaborát bude během jara dokončen, načež se komise vynasnaží, aby stavbu dráhy na základě došlého již ministerského povolení stavebního podle možnosti co nejdříve započala a provedla.

K referátu o správě peněz za rok 1902 přidružila se zvláštní sdělení a volné návrhy, z nichž zmínku učiniti sluší o upevnění břehu u Husince, o stavbě domků pro jezného a plavidelníka u Vraňan a Hořína a koupi motorové lodice, o žádosti cukrovaru v Lužci za přenechání jistého množství vody z laterálního kanálu k provozování turbiny, o prodloužení pachtovní smlouvy ohledně přívozu v Miřovicích.

V průběhu sezení předložena byla otázka provedení projektu na splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy a s tím souvisící otázka výkupu jednotlivých pražských mlýnů a usnesla se komise, požádati súčastněná ministeria za urychlení obou záležitostí.

Po pětihodinném trvání byla schůze komise o 2. hodině odpol. skončena.

Dne 20. ledna 1903 konalo se v Kralupech vodoprávní řízení v rekonstrukci kralupského překladiště a přístaviště, která se stala nutnou následkem stavby miřovického zdýmadla.

Dne 22. ledna 1903 bylo v obci Křivousích jednání o odškodnění tamějších nájemců pozemků.

Dne 23. ledna 1903 bylo v Miřovicích provedeno vodoprávní řízení v příčině montovacího lešení pro železnou konstrukci miřovického mostu.

Dne 24. ledna 1903 dopoledne konala se porada znalců o závěru obtoků při hořínském plavidle.

Téhož dne odpoledne byla konána v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, při níž přišly na přetřes jednotlivé podrobnosti zdýmadel beřkovického a štětského. Mezi jiným bylo vzhledem na výsledek

vodoprávního řízení usneseno, hladinu vzduté vody zdrže ve Štětí snížiti o 40 *cm*, aby se předešlo dalekosáhlému podmáčení pozemků.

Dne 26. ledna 1903 konalo se vodoprávní řízení v záležitosti hlavního sběrače pražské městské kanalisace v Král. Oboře v Bubenči.

Den 28. ledna 1903 byl věnován jednání s pachtýřem pivovaru v Miřovicích.

Dne 29. ledna 1903 bylo v kanceláři vrchní stavební správy pokračováno v technické poradě dne 24. téhož měsíce započaté.

Dne 7. února 1903 bylo v obci Lužci smírnou cestou jednáno s jednotlivými držiteli pozemků ležících mimo trasu laterálního kanálu o náhradách za stížení hospodaření od nich žádaných a docíleno při tom dohodnutí.

Dne 9. února 1903 konala se v kanceláři vrchní stavební správy technická porada. Předmětem jednání byla uzavírka pro hořínské plavidlo, při čemž bylo po návrhu pánů znalců usneseno, provésti v obtocích v horním ohlaví vodorovná stavidla patent Mayer, v dolním ohlaví však segmentová stavidla s těsněním pomocí excentrů navrženým panem šef-inženýrem Prášilem. V dalším průběhu byla vzata na přetřes vorová propust v Miřovicích, fasada dolního ohlaví plavidla v Hoříně jakož i rozměry a úprava plavidel na Labi.

Dne 10. února 1903 konala se v Holešovicích stavební komise o stavbě obytné budovy na blízku projektované přístavní dráhy, kterou zamýšlí provésti továrník E. Mahler.

Dne 16. února 1903 konáno bylo jednání c. k. místodržitelstvím v Praze v příčině odvedení potoka Botiče; jednání toho súčastnili se zástupcové kanceláře.

Týž den odpoledne bylo vyjednáváno s držitelem velkostatku Chvatěruby-Vodolka o odškodném za některé stavbou zdýmadla v Miřovicích dotčené pozemky.

Dne 21. února 1903 provedlo c. k. okresní hejtmanství ve Slaném kollaudaci domku pro jezného u Vraňan.

Dne 25. února 1903 konalo se za řízení pana místodržitelského vicepresidenta Dörfla opětné jednání s interessenty voroplavby o příspěvku, jejž by měli platiti na náklady vleku vorů.

Dne 28. února 1903 ve 3 hodiny odpoledne konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhova 16. schůze komitétu kanalisační komise, v níž byla na základě zmocnění komitétu v XIX. plné schůzi daného zadána dodávka železných konstrukcí pro laterální kanál Vraňany-Hořín jakož remorkaž vorů pro rok 1903. Na základě provedeného omezeného offertního řízení byla dodávka železných konstrukcí pro stavidla v obtocích, pro hybné mechanismy s turbinou, vyjma elektrického zařízení, potom konstrukcí pro obojí dolní vrata spolu s předměty výstrojnými pro hořínské plavidlo zadána společným firmám Breitfeld, Daněk a spol., Ruston, Českomoravská a Bratří Prášilové, a dodávka železných konstrukcí pro horní vrata hořínského plavidla, pro hradlový jez a plavidlo pro místní dopravu u Vraňan společným firmám

Märky, Bromovský a Schulz a Škodovy závody. Vlek vorů na rok 1903 zadán byl zase Mezinárodní dopravní společnosti Beck, Brock a spol., která jej obstarávala již roku 1902 k spokojenosti.

Dne 3. března bylo plavidlo v Podbabě vyčerpáno a započato s betonováním skalnatého dna plavidla, jež bylo prudkým prouděním vody vymleto.

Dne 4. března 1903 a v následující dny byly ony pozemky, jichž nebyla potřeba pro stavbu laterálního kanálu, které však trasou kanálu byly přeříznuty a proto musely býti vykoupeny, v obcích Vraňanech, Lužci a Hoříně pronajaty na tři roky těm, kdož nejvíce nabízeli.

Dne 5. března 1903 prohlíželo technické komité vyčerpané plavidlo v Podbabě a započaté betonování dna jeho.

Dne 7. března 1903 konalo se v Kralupech vodoprávní řízení o projektovaných kralupským cukrovarem čisticích jamách a odvedení splašků do zakolanského potoka a tímto do Vltavy.

Dne 9. března 1903 bylo pokračováno ve vodoprávním řízení o projektu zdýmadla č. VI u Dolních Beřkovic a byl příslušný protokol skončen.

Dne 12. března 1903 konáno bylo komissionelní řízení u přívozu v Troji.

Dne 13. března 1903 proveden byl smírný výkup pozemků pro stavbu zdýmadla č. VI v Dolních Beřkovicích potřebných a J. J. princi Ferdinandu z Lobkovic náležejících.

Dne 16. března 1903 byl c. k. inženýr Rudolf Šponar přidělen stavební správě v Hoříně.

Dne 17. března 1903 bylo skončeno betonování dna malého plavidla v Podbabě a následujícího dne bylo vyčerpáno vedlejší velké plavidlo.

Dne 20. března 1903 konána byla v Kralupech politická pochůzka a komissionelní jednání o projektu pro rekonstrukci vodovodů z Vltavy pro buštěhradskou dráhu a společnost státní dráhy v Kralupech, kterážto rekonstrukce stala se nutnou následkem zřízení zdýmadla v Miřovicích.

Dne 21. března 1903 konáno bylo v Kozárovicích vodoprávní řízení o projektu pro regulaci Vltavy u Kozárovic, na kterou dodá kanalisační komise okrouhle 120.000 m^3 země z výkopu při laterálním kanálu.

Dne 26. března 1903 navštívil celý technický komitét stavbu laterálního kanálu a prohlížel zvláště prováděné právě betonování boků a dna průplavu.

Dne 29. března 1903 bylo skončeno betonování dna velkého plavidla v Podbabě.

Dne 30. března 1903 konala se v Praze vodoprávní komise o zabezpečení pilířových základů mostu Karlova.

Dne 31. března 1903 konalo se ve Vrňanech komisionelní jednání o sazbě pro tamní přívoz.

V týž den byl vztýčen hradlový jez v Troji.

Dne 1. dubna 1903 byly vztýčeny jezy v Klecanech a Libšicích.

Dne 15. dubna 1903 prohlíželo více inženýrů knížecí schwarzenberské sekční stavební správy a s knížecím schwarzenberským vrchním inženýrem Krippnerem v čele zdýmadlo v Troji.

V týž den konáno bylo komisionelní jednání o náhradě za práva rybolovu, sekání ledu a vybírání písku v starém rameni Císařského mlýna v Bubenči, která náležela zemským statkům a následkem zasypání tohoto vltavského ramena nemohou býti dále vykonávána.

Dne 16. dubna 1903 konalo se v Praze komisionelní jednání o lidových lázních, která zamýšlí zříditi obec pražská na Vltavě blízko ostrova Kampy.

Dne 18. dubna 1903 byla konána vodoprávní komise v záležitosti továrny na superfosfát, již projektovala firma A. Schramm na levém břehu Labe u Lovosic.

Dne 20. dubna 1903 bylo pokračováno ve vodoprávním řízení o projektu pro zdýmadlo č. VII u Štětí a skončen komisionelní protokol ohledně obcí na pravém břehu labském položených ve Štětí.

Dne 24. dubna 1903 pokračováno v tomto řízení a sepsán protokol pro obce na levém břehu Labe ležící v Hněvicích, čímž toto vodoprávní řízení skončeno.

Dne 25. dubna 1903 konána politická pochůzka o projektu pro rekonstrukci vlečné dráhy Jenšovice-Lužec a pro stavbu mostu přes laterální kanál Vraňany-Hořín v trati této dráhy u Lužce.

V týž den prohlížel p. prof. Petrlík s asi 35 posluchači české techniky v Praze stavbu laterálního kanálu Vraňany-Hořín a velkého plavidla v Hoříně.

Dne 30. dubna 1903 konána byla v Dolních Beřkovicích úřední stavební komise pro domek jezného a plavidelníka tamtéž.

Dne 4. května 1903 předsevzal c. k. vrchní inženýr Zimmler stavební kollaudaci domku pro plavidelníka v Hoříně.

Dne 11. května 1903 konala se úřední kollaudace zákopnického cvičiště u Troje nákladem kanalisační komise zřízeného.

Týž den odpoledne konala se v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, v níž byla podána zpráva o některých stavebních podrobnostech pro zdýmadlo v Miřovicích a laterální kanál.

Dne 15. května 1903 podnikli Jejich c. a kr. Výsosti paní arcivévodkyně abatyše Marie Annunziata a pan arcivévoda Ferdinand Karel na parníku „Marie Valerie“ z karlínského přístavu vyjížďku k prohlédnutí zdýmadel na Vltavě u Troje, Klecan a Libšic komisí kanalisační provedených.

Jejich Výsosti doprovázeli J. Exc. pan místodržitel s chotí, hraběnkou Coudenhove-Trauttmannsdorf, J. Exc. nejvyšší hofmistr generálmajor hrabě Nostitz, princ Karel Schwarzenberg s chotí princeznou Schwarzenberg-Hoyosovou, princezna Marie Kristina Schwarzenbergova roz. hraběnka Schönbornova, princezny Fanny, Henrietta, Teresie a Marie Teresie Lobkowicovy, Karel hrabě Almeida

s chotí hraběnkou Almeida-Hohenlohe, princezna Karolina Lobkowicova, baronka Irma Puteani, hofmistr plukovník baron Bodmann, místodržitelský vicepresident Dörfl, princové Dr. Bedřich a Dr. Jaroslav Lobkovicové, princ Josef Zdenko Lobkowic. Jízdy súčastnili se mimo to ještě stavební ředitel komise stavební rada Rubín a administrativní ředitel okresní hejtmann baron Braun.

Mezi jízdou dávána Jejich c. a k. Výsostem vysvětlení o stavbě zdýmadel, kteráž je velmi zajímala.

Pozornost Jejich c. a k. Výsostí a účastníků jízdy vzbudily též zalesňovací práce na stráních na pravém břehu Vltavy na podnět a nákladem kanalisační komise provedené c. k. zemskou lesní inspekcí a jejími orgány.

Opouštějíce parník u přístaviště ve Stromovce vyslovili Jejich c. a k. Výsosti úplnou spokojenost nad zajímavou jízdou a nad tím co spatřili. Jeho c. a k. Výsost přislíbil navštíviti stavbu zdýmadla u Miřovic a laterálního kanálu Vrňany-Hořín.

Dne 18. května 1903 prohlížel prof. Forchheimer s 13 posluchači odboru pro vodní stavby na technice ve Štýrském Hradci kanalisační stavby na Vltavě od Prahy až k Miřovicím a následující den stavbu laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Dne 25. května 1903 konáno bylo v Kralupech vodoprávní řízení v záležitosti městské kanalisace a vyústění jejího do Vltavy.

Dne 28. května 1903 prohlíželi pánové c. k. stavební rada Schuk a c. k. vrchní stavební komisaři Kuhn a ze Schnellerů od c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah ve Vídni kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 29. května 1903 podnikl český „Ženský výrobní spolek“ s 35 žákyněmi pokračovací školy exkursi k zdýmadlům v Troji a Klecanech.

Dne 2. června 1903 navštívil pan profesor Friedrich s 15 posluchači vysoké školy pro zemědělství ve Vídni zdýmadlo v Troji.

Dne 3., 4. a 5. června 1903 konána byla komisionelní jednání o udržování pražských jezů.

Dne 6. června 1903 podnikl spolek „Lese- und Redehalle der deutschen Studenten in Prag“ s více než 150 členy exkursi k zdýmadlu v Troji.

Dne 19. června 1903 pořádána byla exkurse pp. důstojníků c. k. četnictva (dohromady 62 osob) k zdýmadlům v Troji a Klecanech.

Dne 22. června 1903 konalo se vodoprávní řízení o rekonstrukci dušnické inundační hráze.

Dne 23. června 1903 konána byla v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, při které byly některé body programu pro XX. plnou schůzi komise na den 30. června 1903 ustanovenou vzaty předběžně na přetřes.

Dne 24. června 1903 podniklo 35 žáků c. k. státní průmyslové školy v Praze s více profesory exkursi k zdýmadlům v Troji, Klecanech a Libšicích.

Dne 25. června 1903 konalo se v Kralupech jednání o regulaci zákolanského potoka.

Dne 26. června 1903 navštívil pan profesor Rippel s 30 posluchači německé techniky v Praze stavbu laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Dne 28. června 1903 podnikl technický spolek v Plzni asi s 30 členy exkursi k zdýmadlům v Troji, Klecanech a Libšicích.

Dne 30. června 1903 prohlíželi důstojníci vyššího ženijního kursu ve Vídni za vedení pana podplukovníka Dra Mandla kanalisační stavby na Vltavě.

Týž den vystoupil pan vrchní inženýr Antonín Smrček, jenž byl od počátku kanalisačních prací šefem kanalisačního odboru u stavebního podnikatelstva A. Lanna a nyní byl jmenován profesorem pro vodní stavby na české technice v Brně, ze služeb řečeného podnikatelstva, které doposud všechny kanalisační stavby na Vltavě provádělo. Na jeho místo nastoupil vrchní inženýr Albert Brousil.

Dne 30. června 1903 konala se v zasedací síni c. k. místodržitelství v Praze za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele XX. plná schůze komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Schůze té súčastnili se mimo pana c. k. místodržitelského vicepresidenta jakožto náměstka předsedy všichni páni členové komise a jich náhradníci, jakož i páni znalci v oboru vodních staveb, plavby lodí a zemědělství.

Po schválení protokolu o poslední schůzi komise a po vyslechnutí presidielních sdělení byly to s bohatého programu, jehož vyřízení komisi tentokráte očekávalo, jmenovitě dva předměty, kterými se kanalisační komise měla zabývati a které zajisté vzbudí živý zájem celé veřejnosti a odborných kruhů.

Tu jest především uvésti, že c. k. ministerstvo obchodu, do jehož oboru — jak známo — náleží stavba vodních drah v zákoně ze dne 11. června 1901, č. 66 říš. zák. naznačených, zaslalo komisi sdělení, že by bylo za jistých podmínek ochotno vznésti na komisi provedení splavňovacích prací na Vltavě v obvodu král. hlavního města Prahy od Karlína až k Císařské louce na Smíchově.

Modality, za kterých by kanalisační komise měla převzíti tento pro ni velmi významný úkol, byly předmětem podrobné porady.

Druhou taktéž důležitou záležitost denního pořádku tvořila dále porada a usnesení se o zadání stavebních prací na prvním labském zdýmadle u Dolních Beřkovic; zahájením této stavby, jež má co nejdříve se státi, bude učiněn počátek s uplavňováním Labe od Mělníka dolů.

Při tom se podotýká, že podle dosavadních disposicí není vyloučeno, že bude ještě v tomto roce následovati zadání stavby zdýmadla číslo VII, jež jest projektováno u Štětí.

Kanalisační komise vyslechla dále zprávy o zadání železných konstrukcí pro laterální kanál, o pokroku stavby zdýmadla u Miřovic a na jmenovaném průplavu, jakož i zprávu o zahájení vleku vorů pro letošní období a usnesla se mimo to o zadání elektrického zařízení pro komorové plavidlo v Hoříně.

Další porady kanalisační komise týkaly se vyřízení zpráv o provedeném výkupu pozemků pro zdýmadlo čís. VI u Dolních Beřkovic, pak o zadání stavby společného domku pro jezného a plavidelníka při tomto zdýmadle jakož i zprávy o nynějším stavu úpravy holešovického přístavu.

Z této poslednější zprávy vychází, že smlouva, jež měla býti uzavřena s pražskou obcí v příčině upotřebení městských pozemků uličních pro stavbu a provozování holešovické přístavní dráhy, byla jak kanalisační komisí tak i sborem obecních starších v Praze schválena; smlouva ta byla již súčastněným ministerstvům předložena k schválení. Poněvadž ratifikace smlouvy té sborem obecních starších musela předcházeti před vydáním vyvlastňovacích nálezů ze strany c. k. místodržitelství, není již proti vydávání těchto nálezů žádné závady.

Z této zprávy plyne dále, že otázka úhrady nákladu jest rozřešena a bude tedy, nevyskytnou-li se žádné další překážky při výkupu soukromých pozemků, možno přikročiti k zadání stavebních prací.

Konečně zabývala se kanalisační komise též vysláním delegátů k VI. sjezdu rak.-uher.-něm. jednoty pro plavbu vnitrozemskou, který se bude konati ve dnech 9. až 12. září 1903 v Mannheimu, pak některými se stavbou laterálního kanálu vraňansko-hořínského souvisejícími otázkami místního významu, jako žádostí cukrovaru v Lužci za zřízení přiváděcí stoky z plavebního kanálu do cukrovaru, založením rybníka v Lužci a pod. a učinila v té příčině příslušná usnesení.

Po vyčerpání programu byla schůze, jež trvala šest hodin, Jeho Excellencí panem předsedou skončena.

Dne 7. a 8. července 1903 prohlíželi pánové c. k. stavební rada Pachník a c. k. stavební komisaři Altmann, Posselt a Söllner od c. k. řiditelství pro vodní stavby ve Vídni hotová zdýmadla na Vltavě a staveniště v Miřovicích a na laterálním kanálu Vraňany-Hořín.

Podobně podnikl dne 8. července 1903 pan profesor Hrásky s 21 posluchači české techniky v Praze exkursi k stavbě laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Týž den a v dny následující, 9., 10. a 11. července byl několika sekcemi nastalý abnormální nízký stav vody na Labi (— 75 *cm* na mělnickém vodočetu) fixován a znivellován.

Dále byl týž den proveden smírnou cestou výkup pozemků pro domky jezného a plavidelníka při zdýmadle č. VII ve Štětí.

Dne 9. července 1903 konána byla odpoledne v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, v níž byl definitivně stanoven detailní projekt pro zdýmadlo č. VI u Dolních Beřkovic.

Dne 11. července 1903 konalo se vodoprávní řízení o projektu pro regulaci Vltavy u Lobečku, kterou má provésti kanalisační komise.

Dne 13. července 1903 odevzdána byla officielně stavba zdýmadla č. VI u Dolních Beřkovic podnikatelstvu A. Lanna členem komise panem vrchním zemským stavebním radou svob. pánem Spens-Boodenem.

Týž den konalo se na Smíchově vodoprávní řízení v příčině vysokého nábřeží, které projektuje obec smíchovská na levém břehu Vltavy od Palackého mostu až k mlýnu firmy Karpeles, jakož i kollaudace říční plovárny pražskou obcí v holešovickém přístavu zřízeno.

Dne 14. července 1903 odpoledne podnikl Jeho Excellence pan místodržitel jakožto předseda komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách na parníku „Marie Valerie“ prohlídku kanalisované trati Vltavy od Podbaby do Miřovic a k laterálnímu kanálu Vraňany-Hořín.

K pozvání J. E. pana místodržitele súčastnili se této jízdy Jeho Excellence pan velící generál polní zbrojmistr Fabini, J. E. pan polní podmaršálek hrabě Orsini-Rosenberk a pan místodržitelský vicepresident Dörfl.

Po proplutí plavidly u Klecan a Libšic, jejichž bezvadný výkon opět byl konstatován, věnována podrobná prohlídka stavbě zdýmadla č. IV u Miřovic, jež rychle blíží se svému dokončení; živý zájem vzbudila jmenovitě mocná konstrukce erárního silnicového mostu, který jest se stavbou jezu kombinován a na jehož montování se právě pracuje.

Dospěvše do Vraňan vstoupili účastníci do zvláštního vlaku stavební dráhy podnikatelstvem firmy A. Lanna dodaného a podniknuta jízda podél celého plavebního kanálu.

Podél celé trati kanálu jevil se čilý život, obě pozemní rýpadla, která mají už jen asi 1½ kilometru trati vyhloubiti, rozvážení a nasypávání materiálu, dláždění a betonování boků průplavu, zřizování pilířů pro projektované mosty přes průplav, všechna ta neunavná a na promyšleném plánu založená práce těšila se nejživější pozornosti vzácných hostí a přiměla je k hojné a uznalé pochvale prováděných staveb.

Když vlak dojel na konec dráhy, prohlédl Jeho Excellence pan místodržitel spolu s ostatními pány účastníky veliké komorové plavidlo v Hoříně a vyslovil svoji spokojenost nad potěšitelným pokrokem stavby tohoto obtížného a zajímavého díla.

Při prohlídce podával žádaná vysvětlení pan ředitel stavby c. k. stavební rada Rubín, jakož i inženýři místních stavebních správ a stavbu provádějící firmy A. Lanna.

Dne 17. července 1903 konáno bylo v Letkách komisionelní jednání o prodloužení koncese pro tamní osobní přívoz.

Dne 18. července 1903 prohlížel pan inspektor pro vodní stavby Lühning z Rathenowa kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 30. července 1903 byla zmontována železná konstrukce středního pole mostu v Miřovicích, vsunuta na pilíře a osazena do ložisek.

Dne 21. července 1903 podnikli páni profesoři Smrček a Červinka se 16 posluchači české techniky v Brně exkursi ke kanalisačním stavbám na Vltavě.

Dne 22., 23. a 24. července 1903 prohlíželi páni vrchní inženýři Szczepanowski, Dyrdón a Vetuliani jakož i páni inženýři Czenik

a Rozański haličské zemské meliorační kanceláře ve Lvově kanalisační práce na Vltavě.

Dne 23. července 1903 proveden byl smírnou cestou výkup některých pozemků soukromých, většinou zahrad, v Dolních Beřkovicích pro stavbu zdýmadla č. VI tamtéž.

Dne 29. července 1903 prohlížel Jeho Jasnost princ Otto z Windischgrätzů v průvodu 13 důstojníků kanalisační stavby na Vltavě.

Týž den konala se v obci Račicích úřední stavební komise pro domek plavebníka při zdýmadle č. VII u Štětí, s jehož stavbou bylo ihned započato.

Dne 30. a 31. července 1903 prohlížel pan stavební assessor Cassimir z Mnichova kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 31. července 1903 byl skončen výkup pozemků pro zdýmadlo č. VI v Dolních Beřkovicích v obcích Beřkovicích a Křivonicích.

Dne 7. a 8. srpna 1903 navštívil pan vládní a krajský stavební rada Fleischmann z Würzburgu kanalisační stavby na Vltavě.

V týž čas prohlíželo tyto stavby také 6 inženýrů kanceláře pro zdvihadlo v Praze.

Dne 8. srpna 1903 konalo se vodoprávní řízení v záležitosti vysokého nábřeží, jež projektuje obec smíchovská na levém břehu Vltavy od mostu Palackého po vodě.

V týž den pořádána byla exkurse 630 účastníků českého zemského sjezdu učitelů k zdýmadlům v Troji a Klecanech.

Dne 14. srpna 1903 provedeno bylo vodoprávní řízení o svedení vody z nádraží společnosti státní dráhy v Roudnici.

Téhož dne prohlížel pan vrchní stavební rada Goldbach z ministerstva vnitra ve Vídni stavbu zdýmadla v Miřovicích.

Dne 25., 26. a 27. srpna 1903 studoval pan inženýr Kral z Vídně kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 28. srpna 1903 podnikl Spolek magistrátních a obecních úředníků s asi 150 členy exkursi k zdýmadlům v Troji a Klecanech.

Dne 1. a 2. září 1903 vykonána byla kollaudace stavby zdýmadla č. I. u Troje pány členy komise vrchním zemským stavebním radou svob. pánem Spens-Boodenem a c. k. vrchním stavebním radou Rytířem za přítomnosti stavebního ředitele, stavebního rady Rubína, místní stavební správy a zástupců podnikatelství A. Lanna a firem Škodovy závody, Ruston a Prášil, jimž byla svěřena dodávka železných konstrukcí.

Dne 3. září 1903 konána byla informativní komise za příčinou stavby městské stoky v Piettově ulici v Bubenči.

Dne 2., 3. a 4. září 1903 prohlíželi kanalisační stavby na Vltavě pánové c. k. vrchní inženýr Walbaum z Brucku n. M. a vládní stavitel Soldan z Hannoveru.

Dne 5. a 6. září 1903 byli zde z téhož důvodu přítomni pánové sekční rada Faragó, inženýr Tóth a Telleysnitzky od kr. uher. ministerstva orby z Pešti.

Od 9. do 13. září 1903 účastnili se v zastoupení kanalisační komise 6. něm. rak.-uher. sjezdu pro plavbu vnitrozemskou v Mannheimu páni členové komise říšský a zemský poslanec inž. Kaftan, c. k. vrchní stavební rada Rytíř a zemský vrchní stavební rada svob. p. Spens-Booden, jakož i ředitel stavby c. k. stavební rada Rubín a jeho zástupce c. k. vrchní inženýr Zimmler.

Dne 11. září 1903 byly ještě některé pozemky v obci Křivenicích smírnou cestou vykoupeny pro beřkovické zdýmadlo.

Dne 17. září 1903 konána byla stavební komise v příčině projektovaného rozšíření továrny p. Mahlera v Praze VII.

Dne 21. září 1903 konána byla v kanceláři vrchní stavební správy technická porada. Předmětem porady bylo zřízení portálů pro most v Miřovicích a detailní plány pro segmentové stavidlo hořínského plavidla.

Dne 22. září 1903 konána byla vodoprávní kollaudace přeloženého přívozu ve Vraňanech.

Dne 22. a 23. září 1903 prohlíželi pánové c. k. sekční šef Fr. Schuster z Bonnotů a c. k. dvorní rada Mrasick, přednostové c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah ve Vídni, kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 24., 25. a 26. září 1903 byla provedena vodoprávní kollaudace zdýmadla č. I. u Troje.

V oba poslední dny podnikl pan dvorní rada ze Schönů, prof. vysoké školy technické ve Vídni, s 9 posluchači exkursi ke kanalisačním stavbám na Vltavě.

Dne 29. září 1903 konala se úřední stavební komise v příčině adaptace domku pro pomocníky při zdýmadle č. IV v Miřovicích.

Dne 30. září 1903 provedena byla c. k. vrchním inženýrem Zimmlerem zatěžkací zkouška prvního přes laterální kanál vedoucího silnicového mostu u Vraňan.

Dne 2. a 3. října 1903 přejímal c. k. vrchní inženýr Kohout u c. k. ředitelství státních drah v Olomouci starší neupotřebené kolejnice, které kanalisační komise od toho ředitelství koupila pro holešovickou přístavní dráhu.

Dne 3. října 1903 byl přívoz ve Vraňanech definitivně přeložen na nové místo a frekvence svedena na vyzkoušený most.

Dne 9. a 10. října 1903 konala se politická pochůzka o projektu druhé koleje na trati Mělník-Liběchov rak. severozápadní dráhy.

Dne 10. a 12. října 1903 prohlíželi pánové inženýr Langer a Przybilsky z Haliče kanalisační práce na Vltavě.

Dne 12. a 13. října 1903 bylo započato s vykupováním pozemků pro přístavní dráhu v Holešovicích.

Dne 15. října 1903 navštívil mostní a silniční inženýr Aron z Besançonu kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 19. října 1903 konána byla na staroměstské radnici v Praze společná konference zástupců obce pražské a kanalisační komise v záležitosti provedení projektu pro splavnění Vltavy v Praze.

V týž den konala se politická pochůzka o stavbě vlečné dráhy ze stanice Štětí rak. severozápadní dráhy k labskému překladišti u Štětí projektovanému.

Dne 23. října 1903 přednášel pan sekční stavební správce vrchní inženýr Dr. Klír v českém spolku architektů a inženýrů v Praze o kanalisování Labe od Mělníka dolů.

Dne 29. října 1903 předsevzal c. k. vrchní inženýr Zimmler stavební kollaudaci hospodářské budovy při domku plavidelníka v Miřovicích.

Dne 3. listopadu 1903 konala se s benzinovým motorovým člunem firmou Cudellmotor-Compagnie v Cáchách dodaným, v trati od Prahy až do Miřovic jízda na zkoušku, které se súčastnili mimo Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhovea ještě pánové c. k. místodržitelští radové Filip a svob. pán Heinold, páni c. k. okresní hejtmani Bozděch a svob. pán Braun, c. k. stavební rada Rubín a vrchní inženýr Zimmler. Průběh jízdy byl úplně uspokojivý. Ku konci navštívili účastníci staveniště zdýmadla č. IV u Miřovic, které blíží se svému dokončení.

Dne 4. listopadu 1903 konala se v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, při které byl vzat na přetřes detailní projekt pro zdýmadlo u Štětí a generelní projekt pro zdýmadlo u Roudnice.

Dne 5. listopadu 1903 prohlížel pan inspektor pro plavbu vnitozemskou dvorní rada Schromm z Vídně stavbu zdýmadla č. IV u Miřovic.

Dne 6. listopadu 1903 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhovea 17. schůze komitétu kanalisační komise, při níž byly vzaty na přetřes nejdůležitější body programu plné schůze na následující den svolané.

Dne 7. listopadu 1903 o 9. hodině dopolední sestoupila se komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách po třetí v tomto roce za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele v zasedací síni c. k. místodržitelství, aby vyřídila obsáhlý a důležitý program pro ni připravený.

Z bohatého denního pořádku této schůze uvádí se kromě presidielních sdělení a zprávy o stavu peněz, referáty o pokroku stavby při zdýmadlech č. IV u Miřovic, č. V laterální kanál od Vraňan k Hořínu a č. VI u Dolních Beřkovic, zpráva o kollaudaci zdýmadla č. I u Troje, zpráva o zadání železných konstrukcí pro Dolní Beřkovice, o zadání stavby domků pro jezného a plavidelníka při zdýmadle č. VII u Štětí a o zadání přestavby domků č. p. 3., 4. a 5. v Miřovicích na služební obydlí pro pomocníky při jezu miřovickém.

Kromě těchto záležitostí přišlo v této schůzi kanalisační komise na přetřes také splavnění Vltavy v obvodu Prahy, jakož i úprava holešovického přístavu a spojení jeho s nejbližší železnou drahou. V prvnějším směru dlužno uvésti, že c. k. ministerstvo obchodu vynesením ze dne 28. srpna 1903, č. 1193 schválilo generelní projekt pro splavnění Vltavy v obvodu města Prahy, čímž tato akce značně byla posunuta ku předu. Co se týče holešovického přístavu, vykazuje tato záležitost taktéž nemalý pokrok, poněvadž

pozemky pro stavbu přístavní dráhy jsou již z největšího dílu získány a kolejnice zakoupeny.

Neméně důležitým předmětem porady a usnesení této schůze komise kanalisační byl dále detailní projekt pro zdýmadlo č. VII u Štětí a generelní projekt pro VIII. zdýmadlo u Roudnice. Tento poslednější projekt nabývá zvýšené zajímavosti a významu tím, že město Roudnice spolu s tamním okresním výborem domáhá se toho, aby mohlo kombinovati svůj projekt železného mostu přes Labe se stavbou pilířů jezových.

Dne 14. a 15. listopadu 1903 byly jezy v Troji, Klecauech a Libšicích sklopeny a vlek vorů zastaven.

Od 14. do 20. listopadu 1903 prováděli pánové c. k. vrchní stavební rada Haberkalt z Vídně a pan c k. stavební rada Weingärtner zatěžkací zkoušku říšského silničního mostu v Miřovicích, kombinovaného s jezem; zároveň byla předsevzata kollaudace železné konstrukce tohoto mostu. Při této příležitosti byl poprve postaven stavidlový jez, voda vzduta a celá stavba zdýmadla i s elektrickým zařízením vyzkoušena. Výsledek zatěžkací zkoušky mostu a vzdutí vody byl veskrz uspokojivý, o čemž podána jest bližší zpráva v hlavě VII.

Dne 21. listopadu 1903 konala se stavební komise o zamýšleném rozšíření Mahlerovy přádelny v Holešovicích.

Dne 24. listopadu 1903 vykonána stavební kollaudace hospodářské budovy při domku plavidelníkovu v Hoříně c. k. vrchním inženýrem Zimmlerem.

V týž den konalo se v Beřkovicích závěrečné jednání ohledně pozemků od Jeho Jasnosti prince Ferdinanda z Lobkowitz pro stavbu zdýmadla č. VI v Beřkovicích koupených, jakož i v příčině nutného přeložení tamního přívozu.

Dne 27. listopadu 1903 byl c. k. inženýr Schwab, jenž vedl místní stavební správu v Miřovicích, povolán do ústřední kanceláře v Karlíně.

Dne 19. prosince 1903 provedena byla superkollaudace stavby zdýmadla č. III v Libšicích pány náhradními členy komise c. k. stavebním radou z Rittershainů a zemským stavebním radou Jirsíkem.

Dne 28. prosince 1903 konána byla v Lovosicích vodoprávní kollaudace nově vystavěné chemické továrny firmy A. Schramm.

Dne 31. prosince 1903 byli také c. k. inženýři Schwarzer a Paul od místní stavební správy v Miřovicích povoláni do ústřední kanceláře v Karlíně.

III. Technické práce přípravné pro kanalisování Labe.

1. Po provedeném vodoprávním jednání o zdýmadle č. VII u Štětí ukázalo se nutným doplniti předložený projekt, aby vyhovoval ujednáním se zájemníky pokud se týče budoucího vytvoření ostrova štětského a stavby

překladiště podél tohoto města. Tyto doplňky projektu vyžadovaly také dodatečné zaměření dotčeného území, které provedeno bylo od 23. do 26. února r. 1903, a výsledky jeho byly ihned upotřebeny pro vypracování projektů; při pokračování jednání vodoprávního dne 20. dubna r. 1903 byl komisi předložen již projekt zdýmadla v žádaných směrech doplněný.

2. V XVIII. plenární schůzi kanalisační komise ze dne 20. října r. 1902 bylo usnešeno, vypracovati v kanceláři vrchní stavební správy pro silnicový, železný most, který obec roudnická hodlá postaviti přes Labe s použitím pilířů navrženého zde jezu hradlového, celkový projekt generelní i s příslušnými příjezdnými rampami na obou březích; projekt bylo doložiti zprávou hydrotechnickou a přibližným rozpočtem stavebního nákladu. Návrh a rozpočet na konstrukci železnou měla si opatřiti obec roudnická sama. Aby bylo možno vyhověti tomuto usnešení, vytýčila se především v době od 6. do 9. dubna přesně osa budoucího mostu a poloha její na obou březích bezpečně se označila. Na pravém břehu bylo nutno doplniti měření do značné vzdálenosti, ježto příjezdná rampa k mostu překročuje zde širokou inundaci. Na levém břehu jednalo se hlavně o to, zjistiti správný podélný profil území v ose mostu, a sice od náměstí roudnického přes ulici nádražní a přes celé nádraží společnosti rak.-uher. státní dráhy v Roudnici až k řece. Pro situaci této strany mostu bylo použito regulačních plánů města, které zapůjčeny byly laskavě vrchní stavební správě geodaetickým kabinetem české vysoké školy technické v Praze.

3. Již v minulé výroční zprávě byla v odstavci o přípravných pracích technických učiněna zmínka o tom, že v čase od 24. do 26. listopadu r. 1902 zaměřen byl podélný profil hladiny labské za nízké vody. V trati od Lovosic do Ústí nebylo tehdy lze zaměření provésti, ježto byla zatlučena tříští ledovou, ale i v hořejší trati labské se ukázalo, že některá odečtení nejsou zcela spolehlivá, protože tvořil se podél břehů již led.

S ohledem na tyto okolnosti nařídila vrchní stavební správa počátkem července, když opětně nastal na Labi velmi nízký vodní stav, aby podélný profil této hladiny znovu byl zaměřen. Práce vykonala se dne 8. července za stavu — 75 *cm* na vodočetu mělnickém. Celá trať z Mělníka do Ústí, délky 71 *km* rozdělila se na 7 skoro stejných oddílů, v nichž jednotlivé pracovní sekce zanivellovaly kotu vodní hladiny v bodech as po 200 *m* vzdálenosti. Tyto výsledky doplněny byly pak v nakresleném podélném profilu hloubkami vody dle měření, které každoročně vykonává poříční úřad labský v Ústí, a jehož výsledky ochotně sděleny byly vrchní stavební správě přednostou zmíněného úřadu, p. c. k. poříčním správcem, vrchním inženýrem Cramerem v Ústí.

Přirovná-li se tento nový podélný profil nízké vody se stavem zaměřeným v r. 1893, jest patrno, že spád řeky se za posledních deset let poněkud vyrovnal; hloubky plavební se místy patrně zvětšily a sice následkem přirozeného vymílání dna říčního ve spojení s příznivým účinkem provedených v té době staveb regulačních.

IV. Vypracování projektův a zadání staveb.

Zdýmadlo č. VI. u Dolních Beřkovic.

Při jednání vodoprávním o tomto zdýmadle, které se odbývalo v listopadu 1902, nečinili súčastnění zájemníci žádných podstatných námitek, a proto mohlo se ihned přikročiti k vypracování návrhů podrobných, při čemž vzaty za vzory postavené již a vyzkoušené stavby obdobné na Vltavě, o nichž netřeba tudíž blíže se zmiňovati.

Aby vyhovělo se přáním předneseným při pokračování vodoprávního jednání v březnu r. 1903 panstvím a obcí Dolních Beřkovic, pojato bylo do detailního projektu zřízení účelné náplavky na levém břehu labském as uprostřed obce Dolních Beřkovic umístěné, kde bude možno přijížděti pro vodu voznicemi, napájeti a plaviti dobytek a v zimě odvážeti z řeky led.

Když vypracovány byly podrobné návrhy staveb a příslušné rozpočty hmot, vypsáno bylo za účelem zadání stavby omezené offertní řizení, na základě jehož bylo provedení stavby ve XX. plné schůzi kanalisační komise odbývané dne 30. června r. 1903 zadáno s vyjmutím konstrukcí železných podnikatelství A. Lanny v Praze. Zatím došlo již vodoprávní rozhodnutí c. k. místodržitelství ze dne 13. června r. 1903, č. 116.372 o zdýmadle dolnobeřkovickém, a proto již dne 30. července předáno bylo úředně staveniště zmíněnému podnikatelství za účasti člena kanalisační komise pana vrch. zem. staveb. rady svobodného pána ze Spens-Boodenů. Podnikatelství zahájilo neprodleně práce přípravné, aby provedla se, jak žádáno byto stavebním programem, v r. 1903 stavba levého pole jezového, o čemž bližší zmínka obsažena jest v odstavci VII. této zprávy výroční.

Pro dodávku konstrukcí železných bylo zavedeno pak zvláštní omezené řízení nabídkové, na základě kterého zadány byly železné součásti pro celý jez hradlový firmě Märky, Bromovský a Schulz v Hradci Králové, konstrukce železné pro plavidla převzaly společně Akciová strojírna dříve Breitfeld, Daněk a spol., Českomoravská továrna na stroje a firma bratří Prášilové a spol. Poslední firmě byla přenechána také dodávka uzavírky segmentové pro vorovou propust, okování klapaček a přístroje pro manipulaci s hradidly.

O způsobu, jakým proveden bude most přes spodní ohlaví plavidel o dvou otvorech po 19·30 *m* ve světlosti, nebylo dosud konečně rozhodnuto, a není tudíž stavba jeho dosud zadána. Vrchní stavební správa hodlá místo původně pro tento most navržené konstrukce železné užiti betonu vyztuženého železem, a proto byly některé odborné firmy, které se podobnými stavbami zabývají, vyzvány k účasti na vypsaném omezeném nabídkovém řízení.

Konečně budiž podotknuto, že stavba obytné a hospodářské budovy společné pro jezného i plavidelníka v Beřkovicích, zadána byla podle výsledku vypsaného omezeného řízení offertního staviteli p. Jos. Šircovi

z Mělníka, který s prací ihned započal, tak že do konce roku obě budovy dostaly se pod střechu.

Zdýmadlo čís. VII. u Štětí.

Pro práce spojené se stavbou zdýmadla u Štětí bylo zahájeno řízení vodoprávní v listopadu 1902 a po vyjádření znalců bylo pak ukončeno dne 20. a 24. dubna 1903.

Popis projektu zdýmadla uveden byl v poslední výroční zprávě a zbývá tudíž jen zmíniti se o oněch stavbách a zařízeních, která pojata byla do projektu zdýmadla dodatečně jakožto výsledek jednání se zájemníky při vodoprávním řízení. Jednání tato týkala se účelného využití kanalisované trati říční v rozsahu zdrže štětské. Zejména třeba jest uvésti zřízení překladiště ve Štětí. Družstvo místní dráhy Štětí—Doksy—Dubá zamýšlí spojiti toto překladiště vlečkou se stanicí Štětí dráhy severozápadní. Podobně má se zříditi překladiště v délce dvou labských lodí u Horních Počápel za účelem dopravy řepy. Současně s tímto překladištěm řešeno bude též přeložení přívozu v této obci, jehož levá sjezdová rampa bude umístěna přímo nad tímto překladištěm, pravá rampa u Počeplic bude tvořiti zároveň příjezdnou cestu ke přístavišti na počeplickém ostrově.

Podobně bude dnešní náplavka u Hněvic z části přetvořena tak, aby zbyl ještě pohodlný příjezd k vodě, a vedle toho aby zbývající část poskytovala potřebné výhody pro překládání zboží.

Podobně upraveno bude přístaviště pro dvě lodi v záhybu levého břehu u Račic nad vjezdem do plavidlového kanálu, aby se doprava řepy z okolí usnadnila.

Ze stručně uvedených dat těchto vysvítá, že veškeré osady, ležící v obvodu štětské zdrže, budou opatřeny přístavišti lodními a překladišti, čímž usnadní jim přístup k vodní dráze.

Konstruktivně zařízeny jsou jednotlivé stavby zdýmadla obdobně jako v Dolních Beřkovicích. Jelikož detailní stavební projekt zdýmadla štětského jest již úplně hotov, přikročí se v nejbližší době k zadání prací stavebních. Prozatím zadány byly stavby domků pro jezného a plavidelníka na základě omezeného řízení nabídkového. Oba domky jsou docela stejných rozměrův, a skládají se z obytného a hospodářského stavení. Stavba domku pro plavidelníka v Račicích zadána staviteli Janu Brodskému z Roudnice, a stavba domku pro jezného ve Štětí zednickému mistru Celestinu Wildovi ze Štětí. Oba domky byly letos vyzděny a opatřeny střechou, a budou na jaře r. 1904. dokončeny, aby stavební správa mohla v nich umístiti své kanceláře.

Výkup pozemků pro zdýmadlo proveden bude ihned jakmile dojde vodoprávní rozhodnutí, což lze očekávati v nejbližší době.

Při výkupu budou současně se zájemníky smluveny a projednány podmínky, za kterých bylo by lze nejvýhodněji nízko položené pozemky vysypati a zvýšiti úrodnou zemí, jak to kanalisační komise navrhuje.

Zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice.

Jak již bylo uvedeno v předešlých výročních zprávách, zamýšlí obec roudnická použiti pilířů jezu hradlového v Roudnici za pilíře nového silničového mostu. Vrchní stavební správa komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe vypracovala generelní návrh na most a na obě příjezdné rampy a odevzdala návrh tento i s přibližným rozpočtem stavebního nákladu obci roudnické.

Následkem sdružení jezu hradlového s mostem silničním bylo nutno vyšetřiti nejmenší přípustný průtočný profil pro největší známou velkou vodu s ohledem na místní poměry, a teprv na základě toho profilu rozvrhnouti a dimensovati otvory jezu hradlového a tím současně otvory mostu silničního.

Pro stanovení nákladu pro železnou konstrukci mostní vyzvala obec roudnická dvě domácí mostárny, aby vypracovaly vhodné generelní návrhy na železnou konstrukci a rozpočty, což během tohoto roku se již stalo, tak že bude lze vodoprávní řízení pro silniční most přes Labe v Roudnici a pro zdýmadlo provésti současně roku 1904. Potřebné k tomuto jednání plány a přílohy jsou vypracovány již kanceláří vrchní stavební správy.

Bližší popis celého zařízení bude uveden ve příští zprávě výroční, ku které přiložen bude též situační náčrtek zdýmadla roudnického.

Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

Podrobné plány jednotlivých zděných objektů, a to jak ve zdrži u ostrova Žofínského, tak i u ostrova Štvanice vyhotoveny byly již koncem roku 1902. Ku dokončení úplného podrobného eloborátu zbylo vyhotoviti detailní plány konstrukcí ze železa. Při konstrukci vrat plavidel bylo nutno hleděti k tomu, že hladina vodní není stálá, jak tomu jest na kanalisované Vltavě pod Prahou, nýbrž proměnlivá, jakož i k tomu, že vrata budou často vodou zaplavena a vystavena třenici ledu.

Pro uzavření obtoků plavidel ve zdrži ostrova Žofínského a v dolním ohlaví plavidel u ostrova Štvanice vypracovány do podrobna plány stavidla vertikálného typu užitého na Vltavě pod Prahou, kdežto pro uzavření obtoků v horním ohlaví posléze jmenovaných plavidel vyhotoveny detailní plány stavidla horizontálního. V horním ohlaví plavidel ve zdrži u ostrova Žofínského nedoporučovalo by se použití stavidla horizontálního proto, poněvadž spodní voda již za normálního stavu sahá nad záporník horního ohlaví a stavidlo bylo by tudíž pod vodou i po zahražení vtoku a muselo by se vždy vytáhnouti, když by se mělo prohlédnouti, nebo poopraviti. Mimo jmenovaných detailních plánů zhotoveny byly plány pro otáčecí a posunovací lávku odlehčujících propustí.

Výnosem c. k. ministerstva obchodu ze dne 28. srpna 1903, čís. 1183 W. St., došlo kanalisační komisi schválení generelního projektu splavnění Vltavy uvnitř Prahy s podotknutím, aby otázka projektované náplavky

u Rudolfova nábřeží, která má býti zřízena v náhradu za náplavku staroměstskou, jež se má zrušiti, a dále otázka projektované vorové propusti v jezu šitkovském, se zájemníky byla projednána. Dále byla kanalisační komise svrchu uvedeným ministerským rozhodnutím pozvána, aby předložila detailní projekt odpovídající nařízení téhož c. k. ministerstva ze dne 23. dubna 1903, říš. zák. čís. 90.

Detailní projekt byl ve smyslu tohoto nařízení vypracován do konce roku 1903 a v prvních dnech měsíce ledna 1904 předložen c. k. ministerstvu obchodu se žádostí, aby o něm dalo provésti politickou pochozí komisi.

Mimo uvedené práce kancelářské zjistila se jakost půdy základové v místech projektovaných objektů usplavňovacích pomocí vývrtů. Bylo shledáno, že základová půda objektů ve zdrži u ostrova Žofínského jest ulehlý říční štěrk s pískem, na který bezpečně bude možno objekty založiti. Ve zdrži u ostrova Štvanice nalezena ve spodku silurská břidla ve hloubkách velmi různých. Kdežto v místech projektované vorové propusti leží skála na kotě 180·30, má v místech projektovaných sdružených plavidel kotu 175·50 a leží tedy o 4·80 *m* hlouběji. Výsledek sondování jest i zde pro založení jednotlivých objektů velice příznivý, neboť pravostranná zeď vorové propusti, která následkem šikmé polohy helmovského jezu podemletí jest vysazena, založena bude na skále.

Plavidla u ostrova Štvanice bude možno založiti na velice ulehlý hrubý štěrk, neboť skála zde leží teprve až 1·80 *m* pod projektovanými základy plavidel.

Vystrojení holešovického přístavu.

Projednání velice důležitých otázek v příčině používání uličních pozemků obce Pražské, vykoupení pozemků pro dráhu potřebných a konečně rozřešení otázky finanční bylo příčinou, že snaha komise kanalisační k tomu směřující, aby se stavbou dráhy brzy bylo započato, nedošla splnění v roce uplynulém. Proto přece však pokročila záležitost vystrojení holešovického přístavu značně ku předu, neboť projednán byl v měsíci říjnu 1903 výkup pozemků pro dráhu potřebných a zakoupen železný material pro vrchní stavbu přístavního nádraží. Zadací operát pro stavbu dráhy vypracován byl již v prvních měsících roku 1903 a předložen spolu se smlouvou s obcí Pražskou v příčině používání uličních pozemků ujednanou c. k. ministerstvu železnic, které si schválení této smlouvy, jakož i konstrukce vrchní stavby a staveb pozemních vyhradilo.

Konečně musí také ještě uzavřena býti smlouva s rak.-uh. společností státní dráhy v příčině připojení přístavní dráhy na stanici Holešovice-Bubna a učiněno rozhodnutí ohledně provozování vozby na této trati.

V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení.

Písemná agenda kanalisační komise v roce 1903 v poměru k roku 1902 vzrostla skoro o jednu třetinu a tento přírostek vysvětluje se hlavně tím, že rozsáhlá stavba laterálního kanálu od Vraňan k Hořínu 11 *km* dlouhého jakož i přípravné práce pro vystrojení holešovického přístavu a pro splavnění Vltavy uvnitř Prahy přinesla s sebou mnoho otázek, jichž vyřízení činilo kromě interního projednání nutným též časté dopisování úřadům státním a autonomním. Jako v dřívějších výročních zprávách buďtež na tomto místě taktéž uvedena aspoň důležitější z rozhodnutí a sdělení úředních, jež kanalisační komisi v roce 1903 došla.

C. k. místodržitelství v Praze oznámilo přípisem ze dne 13. ledna 1903 č. 7669, že státní příspěvek k účelům kanalisování Vltavy a Labe v Čechách za rok 1902 ve výši 1,250.000 K byl poukázán k výplatě.

Následkem toho také zemský výbor království Českého vyplatil dle přípisu ze dne 30. ledna 1903 č. 7715 na rok 1902 vypadající díl zemského příspěvku k účelům kanalisačním částkou 625.000 K.

Přípisem ze dne 15. září 1903 č. 191.687 poukázalo c. k. místodržitelství také státní příspěvek pro kanalisování trati od Prahy do Ústí n. L. za rok 1903 částkou 1,250.000 K k výplatě do rukou Zemské banky království Českého.

Dle přípisu c. k. místodržitelství ze dne 2. května 1903 č. 41.109 schválilo c. k. ministerstvo vnitra vynesením ze dne 21. února 1903 č. 47.775 ve shodě s c. k. ministerstvem obchodu služební instrukci pro c. k. jezné a plavidelníky.

Na základě zmocnění c. k. ministerstva vnitra poukázalo c. k. místodržitelství dle přípisu ze dne 17. června 1903 č. 110.157 státní příspěvek na stavbu říšského silnicového mostu u Veltrus-Miřovic za rok 1902 částkou 78.000 K a dle dalšího přípisu ze dne 11. listopadu 1903 č. 205.336 stejný příspěvek také za rok 1903 částkou 100.000 K k výplatě.

Dne 13. června 1903 pod č. 116.372 vydáno bylo vodoprávní rozhodnutí c. k. místodržitelství o projektu zdýmadla č. VI v Dolních Beřkovicích.

C. k. spravní soud zamítl dle přípisu c. k. místodržitelství ze dne 15. ledna 1903 č. 7.745 jako bezdůvodnou stížnost Spolku obchodníků dřívím, průmyslníků dřevařských a podnikatelů voroplavby v království Českém podanou proti rozhodnutí c. k. ministerstva orby ze dne 28. srpna 1902 č. 4.889 v příčině zařízení vorových propustí v Troji, Libšicích a Miřovicích.

Místodržitelství schválilo vodoprávně rozhodnutím ze dne 14. července 1903 č 78.401 přeložení přívozu ve Vraňanech, jež stalo se nutným následkem stavby zdýmadla č. V u Vraňan.

C. k. ministerstvo orby zamítlo vynesením ze dne 15. července 1903 č. 13.172 jako bezdůvodné odvolání Františka Tůmy v Chramostku i obcí Chramostku a Kozárovic podané z rozhodnutí místodržitelství ze dne 28. října

1902 č. 214.656 v příčině schválení projektu na zřízení částečných ochranných hrází ve vltavské trati mezi Vraňany a Hořínem.

C. k. místodržitelství vydalo dle přípisu ze dne 13. července 1903 č. $\frac{138.521}{138.522}$ vyvlastňovací nálezy v příčině pozemků potřebných pro stavbu přístavní dráhy v Holešovicích.

Vynesením ze dne 22. května 1903 č. 586 vod. st. vyslovilo c. k. ministerstvo obchodu spolu s ministerstvy vnitra a financí ochotu, že podle přání komise vznese provedení splavnění Vltavy v Praze na tuto komisi.

C. k. ministerstvo vnitra vynesením ze dne 20. února 1903 č. 4426 v dohodnutí se se súčastněnými ministerstvy zmocnilo kanalisační komisi, aby za jistých podmínek zadala provádění vleku vorů i na rok 1903.

C. k. místodržitelství vydalo vyhláškou ze dne 20. března 1903 č. 49.373 prozatimní řád o provozování vleku vorů ve zdržích kanalisované Vltavy mezi Prahou a Libšicemi v roce 1903.

VI. Výkup pozemků, vodních práv užívacích atd., evidence.

Výkup pozemků.

V poměru k roku 1902, v němž bylo nutno vykoupiti pro stavbu laterálního kanálu od Vraňan k Hořínu četné a veliké plochy, znamená rok 1903 co do říční trati Praha-Ústí n. L. návrat k výkupu pozemků v oněch značně menších rozměrech, jak jich byla svého času potřeba pro zdýmadla v Troji, Klecanech, Libšicích a Miřovicích.

Naproti tomu vzešla kanalisační komisi roku 1903 povinnost přikročiti k výkupu pozemků pro stavbu přístavní dráhy v Holešovicích a jsou výsledky v tomto směru dosažené veskrz takové, že lze tuto výkupní akci beze všeho postaviti po bok výkupu pozemků pro laterální kanál Vraňany-Hořín.

Obrátíme-li nejprve svůj zřetel k výkupu pozemků pro vlastní kanalisaci Vltavy a Labe, zbývá ještě dodati k výroční zprávě za rok 1902, že bylo roku 1903 provésti ještě pořádek co do pozemků vykoupených pro laterální kanál Vraňany-Hořín. Tato práce byla skončena a výplata kupních cen s odškodným obstarána.

Kromě ploch pro stavbu laterálního kanáln samého potřebných byla kanalisační komise ve více případech následkem konfigurace jednotlivých pozemků nucena spolu odkoupiti také větší počet dílů, jež by jich dosavadní držitelé nemohli obdělávati, poněvadž byly stavbou průplavu odříznuty. Aby tyto pozemky neležely ladem, byly prozatím majetníkům sousedních polí pronajaty a pomýšlí se na to prodati je zase podle možnosti sousedům.

Pokrok stavby při zdýmadle č. IV v Miřovicích a na laterálním kanálu vedl k tomu, že muselo se pomýšleti na to, přenésti kanalisační práce na Labe.

Když byly příslušné projekty vypracovány a vodoprávní řízení o prvních dvou zdýmadlech na Labi u Dolních Beřkovic a Štětí provedeno, musela kanalisační komise vzíti na zřetel také výkup pozemků pro tyto stavby nutných.

Podle projektu pro zdýmadlo č. VI v Dolních Beřkovicích jest potřeba

v obci Dolních Beřkovicích			
pro stavbu samu okrouhle	9 jiter	—	□°
pro deponie	2 jitra	1479	„
v obci Mlazicích			
pro stavbu samu	— „	—	„
pro deponie	10 „	1117	„
v obci Křivenicích			
pro stavbu	5 „	785	„
pro deponie	— „	—	„
v obci Vehlovicích			
pro stavbu	— „	—	„
pro deponie	1 „	268	„

Celková výměra ploch pro tuto stavbu potřebných činí tedy okrouhle . . . . . 29 jiter 449 □°
z čehož připadá na stavbu samu 14 jiter 785 □° a na deponie 14 jiter 1264 □°.

Jak dalece bude nutno vykoupiti i tyto poslednější plochy, nelze dnes ještě posouditi; komise vychází prozatím z názoru, že by výkup měl nastati jen v těch případech, kde by toho byla nezbytná potřeba; ostatně měla by se dáti toliko přiměřená náhrada za to, že snad pozemek nasypávkou byl zhoršen.

Kromě těchto pozemků, jež bude nutno dílem vykoupiti, dílem odškodniti, bude však míti uvedení zdýmadla v Dolních Beřkovicích v činnost také za následek. že bude značnější plocha pobřežního území na obou stranách zaplavena vzdutou vodou. Tím pozbudou dotčené pozemky spůsobilosti k hospodářskému vzdělávání, tak že i za tyto pozemky bude dlužno dáti jakousi náhradu. Plocha, o kterou tu běží, činí okrouhle 23 jiter 360 □°.

Proto že stavba zdýmadla v Dolních Beřkovicích byla započata teprve v červenci roku 1903, nebylo vzhledem na postup stavby do konce stavebního období možné ani potřeba ani hospodárně provésti celou tuto naznačenou akci výkupní a odškodňovací již v roce 1903, komise považovala spíše za dostatečné získati především oněch pozemků, kterých bylo v prvním stavebním období nezbytně potřeba.

Podle stavebního programu pro toto zdýmadlo vypracovaného byly to v prvé řadě pozemky náležející k panství Dolních Beřkovic, jichž výkup nejdříve musel býti zahájen a proveden.

Celková plocha panských pozemků, jež byly vykoupeny, činí úhrnem 7 jiter 467 □° čili 11.667 □°, z čehož připadá na ovocné zahrady okrouhle 9.016 □°.

Mimo vlastní výkup pozemků bylo však také třeba provésti s panstvím Dolních Beřkovic další jednání z toho důvodu, že panský přívoz v Dolních Beřkovicích musí se následkem stavby zdýmadla přeložiti s dosavadního místa asi o 420 *m* po vodě.

Po delším jednání podařilo se komisi smírem vyříditi jak tuto otázku odškodného tak i některé další námitky, které zástupcové panství Dolních Beřkovic přednesli proti projektu tamního zdýmadla a jichž vyřízení bylo příslušným vodoprávním rozhodnutím c. k. místodržitelství ze dne 13. června 1903 č. 116.372 (bod 15) vyhrazeno dohodnutí se obou stran.

Kromě těchto pozemků náležejících k panství Dolních Beřkovic bylo nutno rozšířiti vykupovací jednání roku 1903 konané také ještě na větší soubor pozemků rustikálních v obcích Dolních Beřkovicích a Křivenicích. Dotčená jednání konala se v létě 1903 a páčí se získané pozemky v obci Dolních Beřkovicích na 1 jitro 185 □° čili 1785 □° a v Křivenicích na 5 jiter 785 □° čili 8785 □°, kterých jest potřeba vesměs pro účely stavby. Vykoupené pozemky jsou skoro veskrz ovocné zahrady.

Tím jest až na malý díl získána celá plocha, jíž bylo třeba pro stavbu zdýmadla v Dolních Beřkovicích samého.

V příčině ploch potřebných pro deponie v obcích Dolních Beřkovicích, Mlazicích a Vehlovicích ve výměře 14 jiter 1264 □° bylo míněno, že jednání s interessenty může se odložiti na jaro 1904, poněvadž dotčené pozemky podle dosavadních disposicí stavebních mají býti zasypány teprve roku 1904.

Přejdeme-li k zdýmadlu č. VII ve Štětí, budiž především uvedeno, že nebylo roku 1903 možno započíti se stavbou tohoto díla. Následkem toho odpadla také nutnost přikročiti k výkupu pozemků pro tento stavební objekt. Kanalisační komise mohla se tedy v roce 1903 omeziti na to vykoupiti toliko ony malé plochy, jichž byla potřeba ve Štětí pro stavbu domku pro jezného a v obci Račicích pro stavbu domku plavidelníkova. Dotčené pozemky musely býti koupeny již roku 1903, poněvadž komisi záleželo na tom, dostati oba jmenované domky ještě ve stavebním období 1903 pod střechu, což doporoučelo se jmenovitě z té příčiny, aby tyto budovy mohly přes zimu dostatečně vyschnouti a aby se v nich mohly na jaře roku 1904 umístiti kanceláře místní stavební správy a podnikatelstva stavby. V Račicích činí vykoupený pozemek 1 jitro 204 □°, z čehož ovšem toliko malá plocha zabrána byla pro stavbu domku plavidelníkova, kdežto zbytek musel býti koupen k vůli volnému příjezdu na staveniště a použije se ho při stavbě zdýmadla samého. Ve Štětí bylo třeba vykoupiti pro domek jezného pouze stavební plochu 244 □. K výkupu dalších ploch pro stavbu zdýmadla ve

Štětí má se přikročiti teprve v roce 1904, až bude ustanoven příslušný stavební program a bude lze posouditi, jakou měrou bude nutno vykoupiti pozemky podle postupu stavby, který se dá očekávati.

Dalším předmětem výkupu pozemků byla potom koupě ploch potřebných pro stavbu přístavní dráhy v Holešovicích. Tato akce musela se provésti taktéž roku 1903 protože všechny přípravné práce pro stavbu kolejové dráhy mezi přístavem a nádražím v Holešovicích-Bubnech jakož i pro překladní zařízení a jinaké úpravy v přístavu chýlily se ke konci a komise byla vedena úmyslem zaříditi vše tak aby roku 1904 bez průtahu mohlo se započíti s prováděním. Podle konečně schváleného projektu bylo v celku třeba vykoupiti plochu 13 jiter 1508 □°. Příslušné jednání s četnými interessenty bylo započato dne 12. října 1903 a pokračováno v něm i skončeno bylo v dnech následujících. Při tom podařilo se koupiti skoro celou potřebnou plochu po dobrém, tak že zbývá pouze část 566 □°, o níž dohodnutí s dotčeným držitelem ještě chybí. Vzhledem na složité poměry vlastnické netřeba zvlášť vytýkati, že formální provedení učiněných dohodnutí a jmenovitě zavedení knihovního pořádku bude vyžadovati značného času.

Na tomto místě lze zmíniti se též o hrázích ochranných, jež byly vystavěny v roce 1903 na obou březích Vltavy v trati od Vraňan k Hořínu. Též pro tyto stavby bylo třeba získati, po případě přenechati nemalé plochy a to nejen pruhy, na kterých se zdvihají hráze, nýbrž i území mezi břehy a hrázemi. Zřizování těchto hrází účastnila se kanalisační komise jenom potud, že poskytla zemi k nasypání hrází potřebnou a že obstarala rozvoz a nasypávku. Poskytnutí potřebných k tomu pozemků musely však převzíti a opatřiti dotčené obce a okresní výbor velvarský, jsouce podnikateli jednotlivých hrází. V této příčině byla tedy kanalisační komise sproštěna nutnosti provésti výkup pozemků a odškodnění.

K výkupu vodních práv užívacích

nebylo v roce 1903 podnětu, poněvadž výkup vodní síly panského mlýna v Dolních Beřkovicích, jenž věcně souvisí se stavbou zdýmadla č. VI tamtéž, byl opatřen již roku 1896 státní správou poříční a příslušná cena byla roku 1897 kanalisační komisí státní správě poříční nahrazena.

Evidence pozemků.

Stavební výkony, kterých kanalisační komise dosáhla roku 1903 při dokončování stavby zdýmadla č. IV v Miřovicích, na laterálním kanálu Vraňany-Hořín a v Dolních Beřkovicích, musely míti nutně za následek také značné práce pro evidenčního úředníka komisi přiděleného. Již roku 1902 bylo nutno přiděliti jmenovanému úředníku pomocnou sílu, aby pracovní materiál mohl býti vyřízen; stálé přibývání této agendy činilo žádoucím, aby přijata byla ještě další pomocná síla na polodenní zaměstnání.

Za pomoci těchto přidělených sil zapsal evidenční úředník v roce 1903 všechny stavbou laterálního kanálu Vraňany-Hořín povstalé změny v držbě v 7 katastrálních obcích do archů pozemkových a parcelních protokolů a zakreslil všechny rozdělené pozemky do evidenčních map a indikačních nástinů. Taktéž byly všechny kanalisačnímu fondu náležející pozemky podél tohoto průplavu ohraničeny a 601 mezníkem označeny.

Dále zaměřil evidenční úředník dílce pozemků pro stavbu zdýmadla č. VI v Dolních Beřkovicích získané, zakreslil je do katastrální mapy, vypočítal jich plochy a pořídil k jednotlivým kupním smlouvám potřebné polohopisné plány.

Z části bylo roku 1903 provedeno také zaměření pozemků koupených pro zdýmadlo č. VII ve Štětí a pro stavbu přístavní dráhy v Holešovicích a k tomu vypracovány příslušné situační plány.

Také při zdýmadlech v Miřovicích a v Dolních Beřkovicích byly parcely kanalisačnímu fondu náležející ohraničeny a potřebné mezníky zasazeny. Totéž vykonáno také při zdýmadle č. I v Troji, kterážto stavba ve své celosti byla zaměřena a do katastrální mapy zakreslena. Pro městský obvod Praha VII (Holešovice) byly vypočteny plochy pozemků stavbou prvního zdýmadla změněných a potom pořízen situační plán a parcelní seznamy potřebné pro opravení pozemkové knihy.

Pro účely stavby zdýmadel ve Štětí a Roudnici byly konečně v příčině 9 obcí založeny parcelní protokoly a nově litografované otisky katastrálních map i obcí adjustovány.

Za účelem výkupu pozemků jakož pro jiné účely bylo pořízeno v celku 209 situačních plánů.

VII. Provádění a postup stavby.

Zdýmadlo čís. IV u Miřovic.

V roce 1903 ukončeny byly práce na zdýmadle čís. IV u Miřovic tak dalece, že dne 14. listopadu postaven byl poprve jez na zkoušku a voda vzduta s výsledkem velmi uspokojivým, a dne 5. prosince odevzdán byl most silnicový veřejné dopravě.

V letošním stavebním období proveden byl jez hradlový (pole pravostranné 57·47 *m* dlouhé), zasunuto mostové pole III. a provedena montáž pole II. a IV. Na středním poli (čís. III.) zavěšena byla pohyblivá konstrukce jezu stavidlového a provedeno zařízení ku elektrickému obsluhování jezu a k osvětlování mostu.

Vorová propusť 600 *m* dlouhá postavena byla úplně; schází toliko odláždditi vybetonované dno, svahy pravostranné, jakož i vyrýpati a opevniti dolní ústí propusti do řečiště.

Z prací vedlejších byly ukončeny: rekonstrukce čerpací studny společnosti c. k. rakousko-uherské státní dráhy a dráhy buštěhradské na levém břehu Vltavy v Kralupech, úprava levostranné přívozní rampy v Nelahozevsi, domek pro elektrické jeřáby z hrázděného zdiva na levém břehu u pilíře čís. I., jakož i adaptace domů čp. 3, 4 a 5 ve Veltrusích.

Letos započatá regulace pravého břehu řeky Vltavy u Lobečka jakož i překladišť u Kralup a u Lobče ukončeny byly až na nepatrné části neodlážděné koruny plavební stezky.

V následujícím jest zevrubněji uveden popis provádění jednotlivých dílů stavby.

I. Kanál plavidlový.

V horním kanále zahájen byl opětný výkop již v lednu 1903 a sice odkopáván byl material ponechaný těsně nad horním ohlavím, jakož i pravý břeh horního kanálu (hráz dělicí).

Získanou prstí pokryta jednak štěrková ukládka na levém břehu pod domkem plavidelníka na kotu 173·0, jednak ukončeno humusování plateau mezi horním ohlavím a mostem na kotě 168·70.

Vykopaný štěrk použit byl ku dosypu obou stran dolního ohlaví, zdí u plavidla komorového a pro násyp pravostranné rampy silniční.

V měsíci únoru zahájen byl i odkop podbřeží a svahu na návodní straně dělicí hráze. Výkopným zde hrubým štěrkem vyvyšován byl terrain k vůli zřízení dělicí hráze na kotu 168·70 a zasypávána bývalá plavební dráha mezi pilířem čís. IV. a V.

Dohotovené oboustranné svahy hráze dělicí byly pak záhozem a dlažbou upevněny; do koruny byly místo od místa zasazeny vázací kruhy a roubíky.

Dlažba špičky dělicí hráze, již loni provedená, zalita letos cementovou maltou; stejně pečlivě opevněna byla i část podbřeží podél paty kuželovité špičky dělicí hráze dlažbou 32 *cm* silnou do malty cementové, aby se zabránilo škodným účinkům vody přepadající z horního průplavu na podbřeží při stavech vodních nad + 1·5 *m*. Práce tato provedena byla v době od 29. dubna do 18. května.

Vnitřní svahy horního kanálu opatřeny byly dlažbovitě rovnaným záhozem; v ostatních dlažbách cesty potahové bylo také nepřetržitě pokračováno, osazeny do svahů schody žulové, a do 12. listopadu byly veškeré práce v horním kanále ukončeny.

K vůli bezpečnějšímu vjezdu lodí do horního ohlaví plavidel zřízeno bylo před ním 15 *m* dlouhé dřevěné vedení proti vodě se rozšiřující.

V kanálu dolním zahájen byl ruční odkop 26. února; získaný štěrk dopravován byl pontony do odhraženého přeloženého řečiště jakož i ku nasypávce navigační stezky levostranné podél staré nábřežní zdi u Miřovic.

Ode dne 16. března bylo zde v činnosti rýpadlo lodní, které pracovalo až do 14. srpna, kdy vykopávka pod vodou zde byla ukončena.

Značné množství úrodné země při levé straně dolního kanálu, jakož i těsně pod dolním ohlavím až ku nynější normální vodě (164·00) uložené, odkopáváno bylo ručně. Po vyhumusování deponie pravostranné v síle 175 *cm* získanou prstí byl tento material odstoupen ve množství několika tisíc m^3 za náhradu vůkolním rolníkům.

Dolní kanál vytvořen jest jako předpřístav a vykazuje při vjezdu dolním ve dně šířky 32·0 *m*, největší šířka jeho měří ve vzdálenosti 75·0 *m* pod dolním ohlavím 40 *m*, levý jeho břeh tvoří svah navigační stezky, v němž ve vzdálenosti 200 *m* pod dolním ohlavím vložena jest rampa k vodě, 4·0 *m* široká.

Na pravo omezen jest dolní kanál svahem dělicí hráze, jejíž koruna padá s koty 168·70 na 166·15 a přechází v rampu v 3·85 *m* širokou právě naproti rampě levé. Odtud pak oddělen jest dolní kanál od řeky jen nízkým dlážděným podbřežím (+ 60 *cm*) ve vzdálenosti 285 *m* od dolního ohlaví taktéž rampou do vody vybíhajícím.

Vyjímaje opevnění svahu podél nábřežní zdi u Miřovic, jehož způsob provedení byl popsán v loňské výroční zprávě, zajištěny jsou vesměs svahy dolního kanálu dlažbou z lomového kamene 32 *cm* silnou ve svahu 1 : 1½ zřízenou, opírající se o zához 75 *cm* v koruně široký. Práce s opevňováním svahu spojené zahájeny byly dne 27. března.

Do 14. listopadu odlážděna byla i koruna dělicí hráze a osazeny kruhy vázací v koruně plavební stezky.

V měsíci prosinci zahájeno bylo odstraňování základů druhého říčního pilíře bývalého mostu u Miřovic ležícího ve výjezdu z dolního kanálu a sice užitím zvonu potápěcího.

II. Stavba pravostranného pole jezu hradlového a ukončení rybovodu.

Již v lednu roku 1903 přikročeno bylo ku odstraňování ochranných hrází záhozových, všech tří jímek, a sice odstraňována část nad vodou ručně, pod vodou drapákem. Material získaný ukládán před hřbet jezu stavidlového a později do přeložené plavby v pravo, kde sypán byl zához k vůli odhražení od hlavního řečiště.

Začátkem března započalo lodní rýpadlo vyčišťovati řečiště nad i pod jezem stavidlovým, a již 11. března přeložena byla plavba do hlavního toku a sice ku levému říčnímu pilíři. Do konce března úplně odstraněn byl jíl a zbývající vedoucí kolejnice z dřívější jimky.

Hlavní zřetel obrácen byl nyní ku zasypání dřívější plavební dráhy nad mostem k vůli bezpečnějšímu a levnějšímu založení hradlového jezu, což stalo se způsobem dříve již vytčeným, tak že 1. dubna celá část bývalé plavby nad jezem až před jimku as 1·0 *m* nad normální vodu byla vysypána; další část pod jímkou jezu hradlového zavážena pak byla postupně dále.

Po vysypání obemknuta byla stavební jáma hradlového jezu dvěmi podélnými jednoduchými štětovými stěnami, od sebe 19·60 *m* vzdálenými

a to na délku 45·0 *m* od pilíře V. Ve zbývající části (poblíže pilíře č. IV) zřízeny byly dvě stěny dvojité 2·5 *m* široké, přímo na pilíř č. IV. připojené.

Nastalé deštivé počasí a stoupnuvší voda (13. dubna na + 127 *cm*) zabránily však dalšímu postupu ve zřizování jimky.

Jimkové stěny beraněny byly od 20. dubna a obdržely výšku 2·0 *m* nad normální vodu; celkem provedeny byly v tomto dílu jezovém následující typy:

1. Jednoduchá jimka od pilíře V. na délku 22·0 *m*, která sestávala z vedoucích pilot dřevěných 3·0 *m* dlouhých a 10 *cm* plošek 2·5 *m* délky na straně ku stavební jámě; se strany vnější udusán byl ku této štětové stěně jíl ve tvaru hráze v koruně 50 *cm* široké, jejíž svah na venek obrácený byl 1:1½ sklonitý.

2. Jednoduchá jimka ve vodě 180 *cm* hluboké na délku dalších 23 *m*, která sestávala na straně ku jámě stavební z jednoduché štětovnice (z vedoucích kolejnic 6·0 *m* dlouhých a štětů 16 *cm*, 5·0 *m* dlouhých); příslušné těleso jílové bylo v koruně 50 *cm* široké a opíralo se o hrázku ze záhozu ve vzdálenosti 2·0 *m* rovnoběžně se štětovnicí zřízenou a k normální vodě sahající.

3. Jimka dvojitá 2·5 *m* široká skládající se ze dvou štětovnic (ved. kolejnice 6·0—5·5 *m* dl., 20 *cm* štěty 6—5·0 *m* dlouhé) tvořila připojení na pilíř č. IV a provedena byla nad jezem v délce 10·0 *m*.

K hotovení jimek použila se dvě ruční a jedno parní beranidlo přímo na lodích umístěné. Práce rychle postupovala, koncem dubna mohla se již zarážeti pomocná stěna vnitřní.

Stav tento znázorňuje snímka ze dne 29. dubna 1903 (obr. 1.), kde je viděti jimku uzavřenou až na otvor as 14·0 *m* ve stěně povodní, k vůli vyplutí beranidel z jimky ponechaný a mimo to i svrchu uvedené 3 hlavní typy stěn jimkových jakož i lešení k montování mostu.

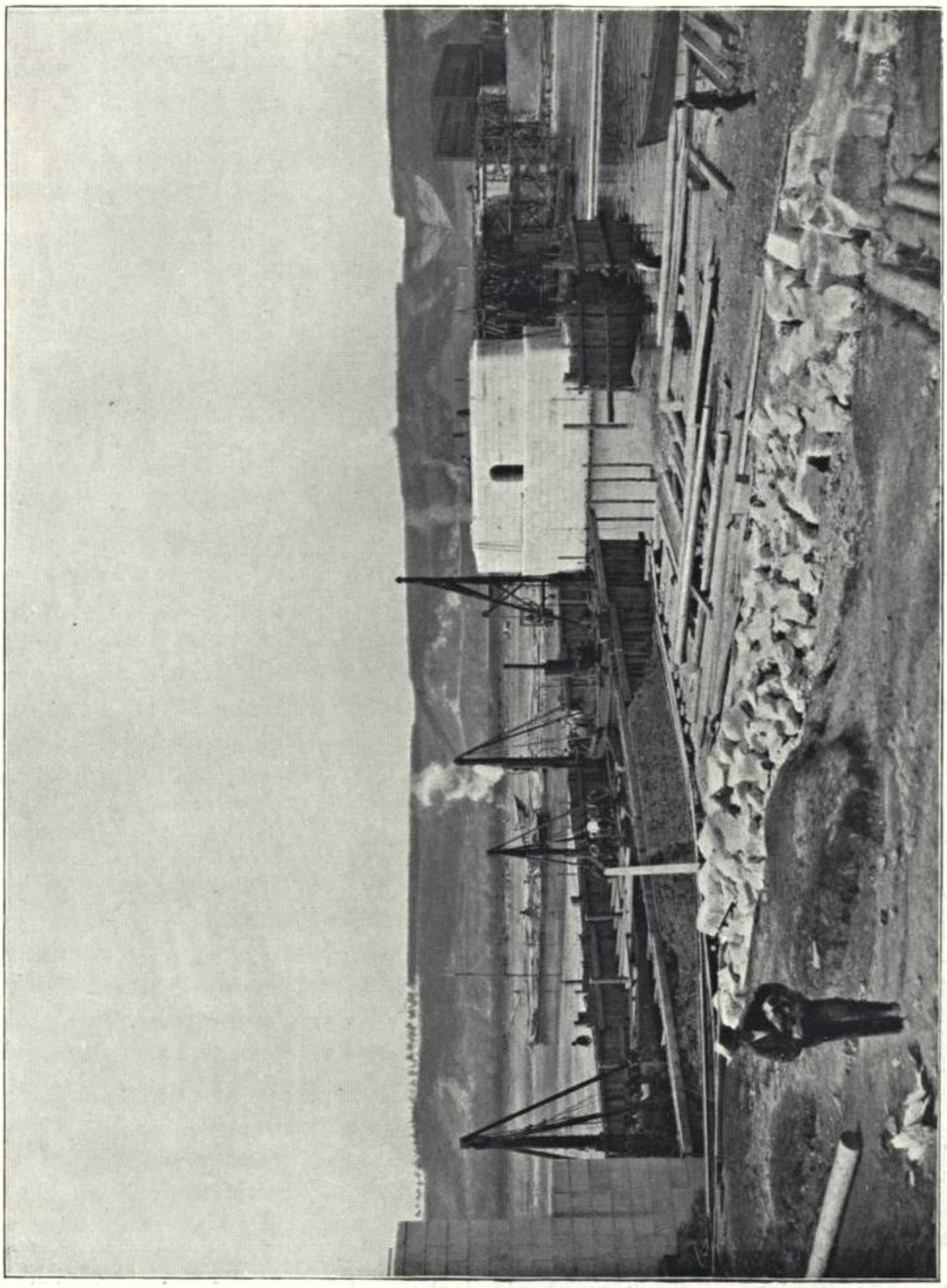
Zatím dopravena byla ku jimce lokomobila o 35 HP na prámu pod jimku ku pohonu odstředivého čerpadla o průměru 315 *mm* a současně zařízeno také elektrické vedení ku osvětlování jámy stavební.

Dne 8. května zahájeno bylo čerpání v jimce při stavu + 4 *cm* v řece; avšak ještě v noci téhož dne musilo se v čerpání a v pracích rozpíracích ustati, neboť následkem průtrže mračen u Prahy stoupla náhle voda ve Vltavě na 90 *cm*. Teprve dne 11. května mohlo započato býti s čerpáním při stavu — 20 *cm*, a pokračovalo se pak v beranění vnitřní štětové stěny.

Dne 15. května zahájena byla betonáž základové desky 1·0 *m* silné (cementový beton 1:8). Voda odváděna byla podélnými drenážemi ku studni, kde kolísal její stav mezi — 2·25 až — 2·50 *m* pod normální vodou. Na zatvrdlém betonu zřizováno od 20. května zdivo lomné na maltu cementovou 1:3.

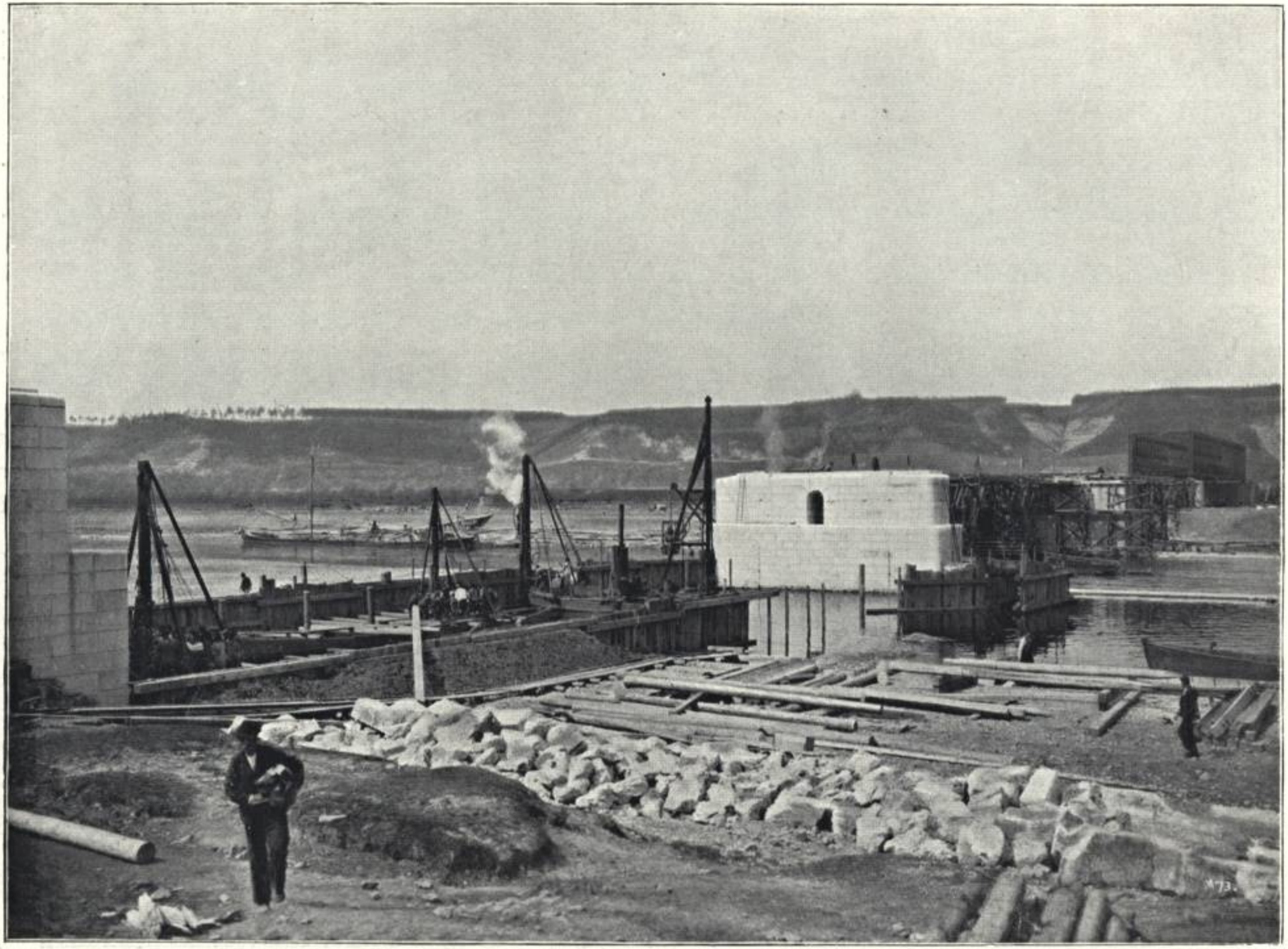
V místech, kde postaviti bylo těleso jezové na zásyp dřívější plavební dráhy, zaberaněno bylo k vůli získání nosného základu 39 pilot 2·5 *m* až 3·5 *m* dlouhých o průměru 25 *cm*. Práci tuto vykonávalo parní beranidlo přímo působící ve dnech od 22. do 25. května.

Na zaberaněných pilotách zřízena byla v souvislosti s ostatním základem betonovým betonová deska 1·50 *m* silná, ve které hlavy jehel vězí 30 *cm* hluboko. Povrch její nalézá se však ve stejné výši jako vršek betonu



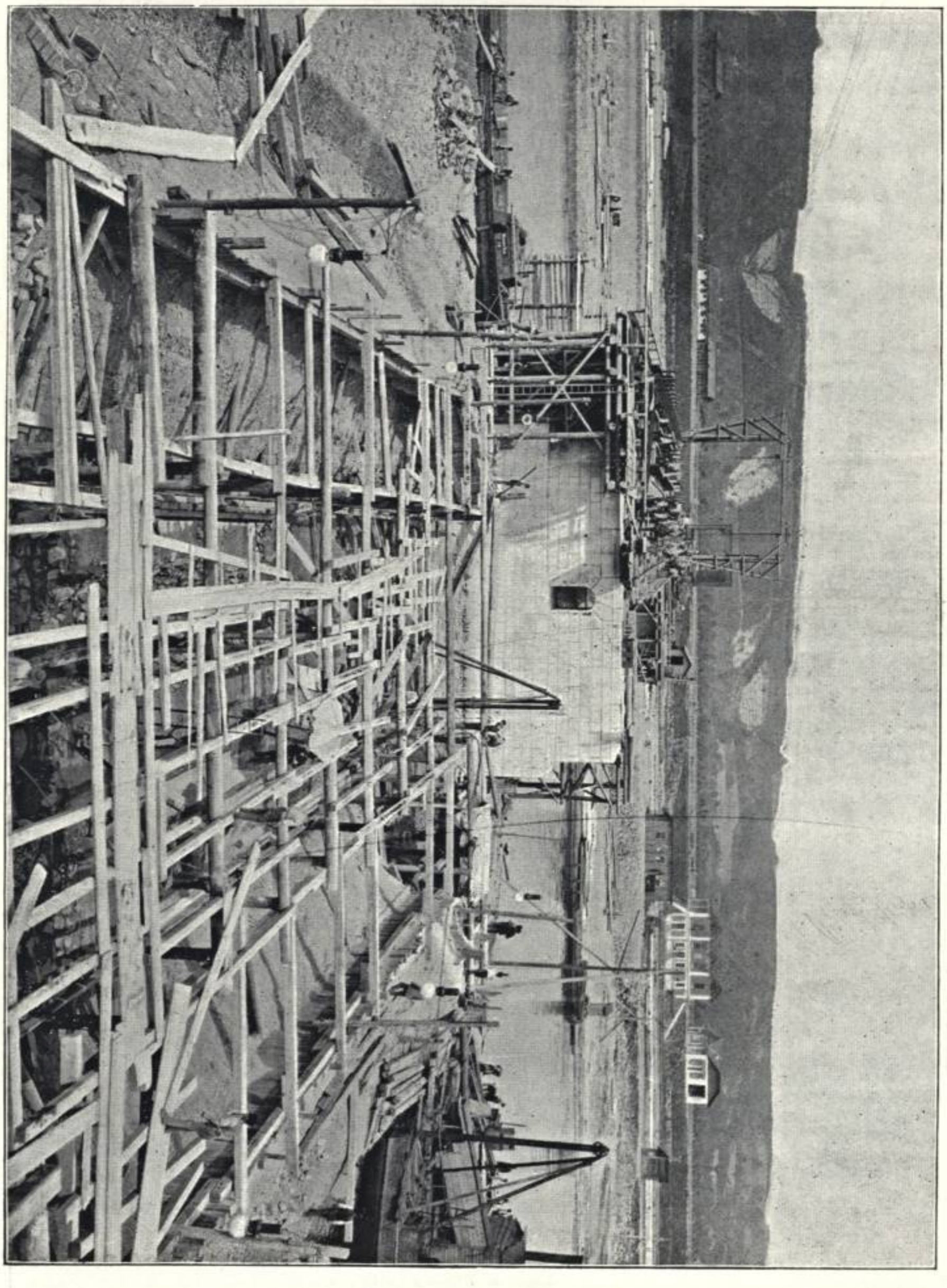
Čís. 1. Zřízení jímky pro pravostranné pole hradlového jezu při zdýmadle Mířovickém. (29. dubna 1903.)

základového hřbetu jezu na rostlé půdě spočívajícího t. j. 90 *cm* pod normální vodou.



Čís. 1. Zřízení jimky pro pravostranné pole hradlového jezu při zdýmadle Miřovickém. (29. dubna 1903.)

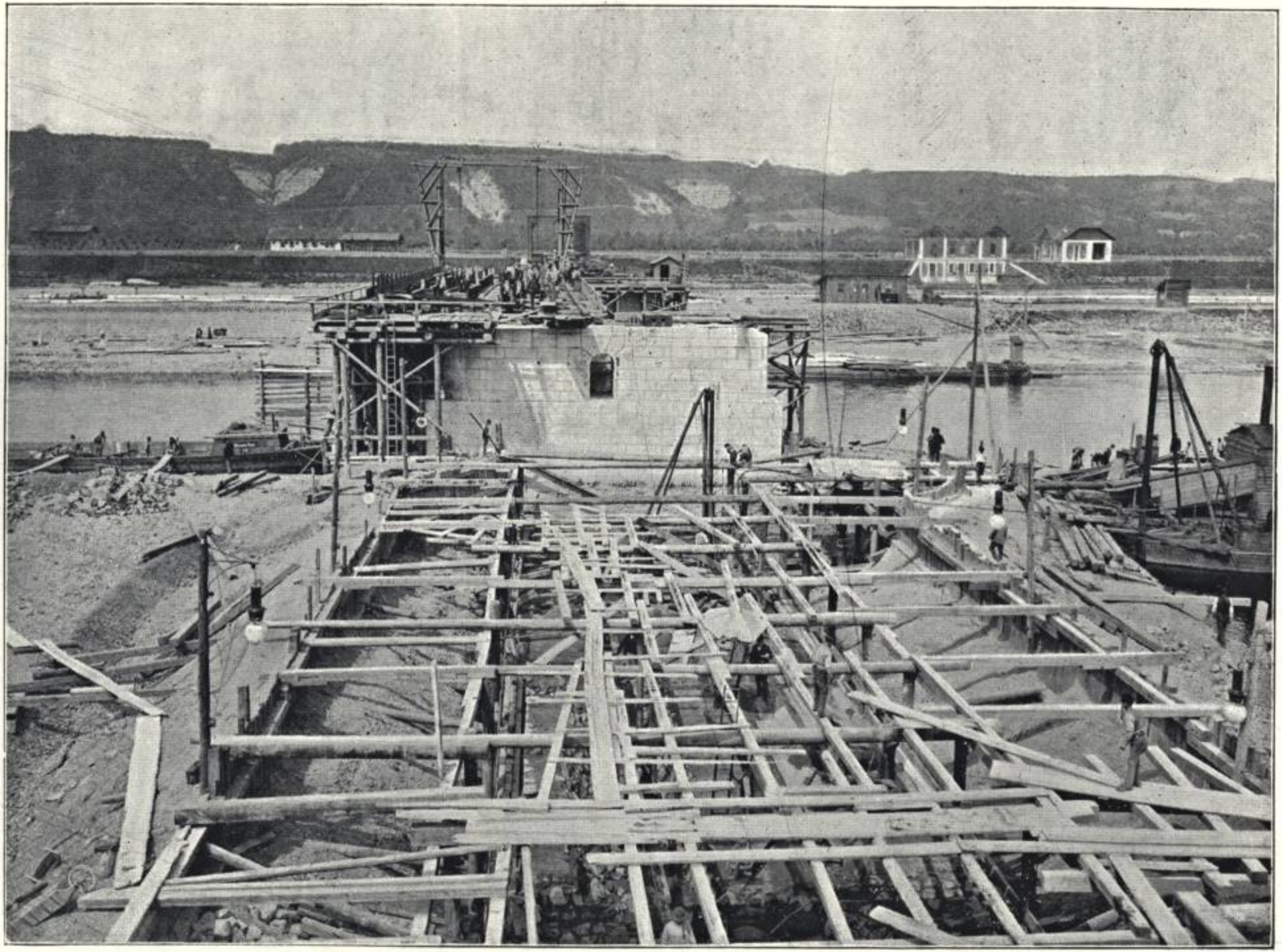
Obraz č. 2. ze dne 22. května znázorňuje pohled do stavební jámy pravostranného pole s pilíře č. V. Viděti též přechod jednoduchých stěn jimkových do dvojitých, lokomobilu na prámu a studni čerpací. Z prací



Čís. 2. Stavba hradlového jezu a montáže mostu v Mírovicích. (22. května 1903.)

na mostu: kladení dolních pasů středního pole nesoucího jez stavidlový. V pozadí vedle domu plavidelníkova jeví se hospodářské stavení se strojovnou.

Dále upraveny koleje na jímce pro dřevěný pojezdný jeřáb a týž smontován. Když pak větší část lomového zdiva byla hotova, přikročeno dne



Čís. 2. Stavba hradlového jezu a montáže mostu v Mířovicích. (22. května 1903.)

28. května ku osazování kvádrů jezových, v kteréžto práci pokračováno ve dne v noci až do 17. června.

V posledních dnech měsíce května zahájeny byly práce na opěrné zdi 60·0 *m* dlouhé za pilířem č. V pro vorovou propust; stavební jáma odvodněna byla do studny v jimce jezu hradlového. Zeď tato umožňuje připojení dělicí hráze vorové propusti na zadek pilíře bez náhlého zastavení průtočného profilu těsně pod mostem.

Provedena byla z vyspárovaného lomového zdiva na maltu cementovou ve dnech 11. do 24. června na betonovém základu (1:10 cem.) 80 *cm* silném, chráněném 10 *cm* štětovnicí.

Koruna zdi vykazuje u pilíře č. V kotu 167·10, která klesá ve vzdálenosti 60·0 *m* na kotu 165.20.

Práce zde pokračovaly ve dne v noci velmi rychle; již 3. června ukončen byl výkop a zaberaněna štětovnice, načež do 6. června i beton základový této zdi byl dohotoven.

Téhož dne zastaveno bylo čerpání v jimce jezu hradlového, zbývající práce na jezu, totiž: osazování kvádrů hřbetu jezu 60 až 110 *cm* nad normální vodu sahajících, ložisek a montáž ostatní konstrukce železné, kterou dodala firma F. Ringhoffer na Smíchově, prováděny a ukončeny byly při trvalém nízkém stavu vodním bez čerpání.

Snímka ze dne 13. června (o b r a z č. 3) znázorňuje popsaný stav prací: osazování kvádrů hřbetu jezu hradlového, ložisek slupic, mimo to i montování obou hlavních nosníků středního pole mostového o rozpnutí 61·0 *m* na lešení proti vodě od osy zřízeném.

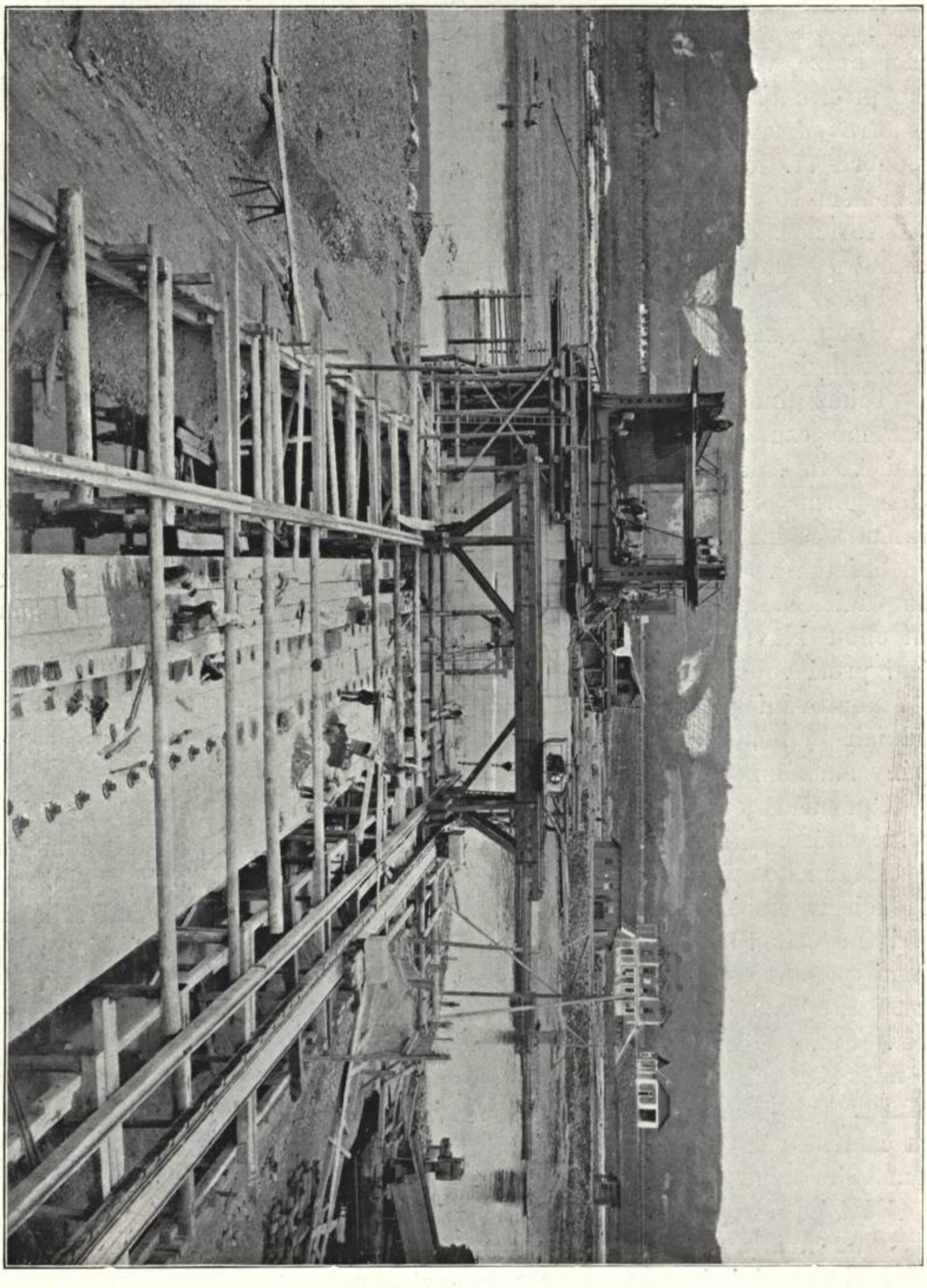
Montování jezu hradlového ukončeno bylo dne 11. července; díry předních vyjímatelných kotev byly podobně jako u levostranného pole vysypány suchým pískem.

Opevnění podjezí jezu hradlového provedeno podobně jako loni při levostranném poli následovně: kvádry pískovcové, získané při demolování pravostranného pilíře pobřežního bývalého mostu u Miřovic, položeny ve 4 řadách rovnoběžných s osou mostu ve vzdálenostech 6·0 *m* od sebe s vynecháním spar 10 až 15 *cm* širokých. Pruhy podélné takto vzniklé rozděleny řadami podobně položených kvádrů ve směru kolmém na osu mostu — na celou šířku jezu hradlového — na obdélníky, jichž vzniklo v každém pruhu devět. Spáry styčné mezi kvádry vyplněny byly betonem cementovým 1:8 míseným; čtvercová pole prvého pruhu hraničícího na vlastní hřbet jezu vyplněna byla dlažbou 32 *cm* uloženou v maltě cementové na podkladu z betonu cementového 8 *cm* silném, ostatní pole byla vyplněna obyčejnou dlažbou z lomového kamene na drn.

Část podjezí za pilířem č. IV vyplněna podél celé zídky přiléhající až ku jejímu křídlu na celou šířku pilíře (5·0 *m*) mohutnou dlažbou ze zmíněných již starých kvádrů se sparami vybetonovanými.

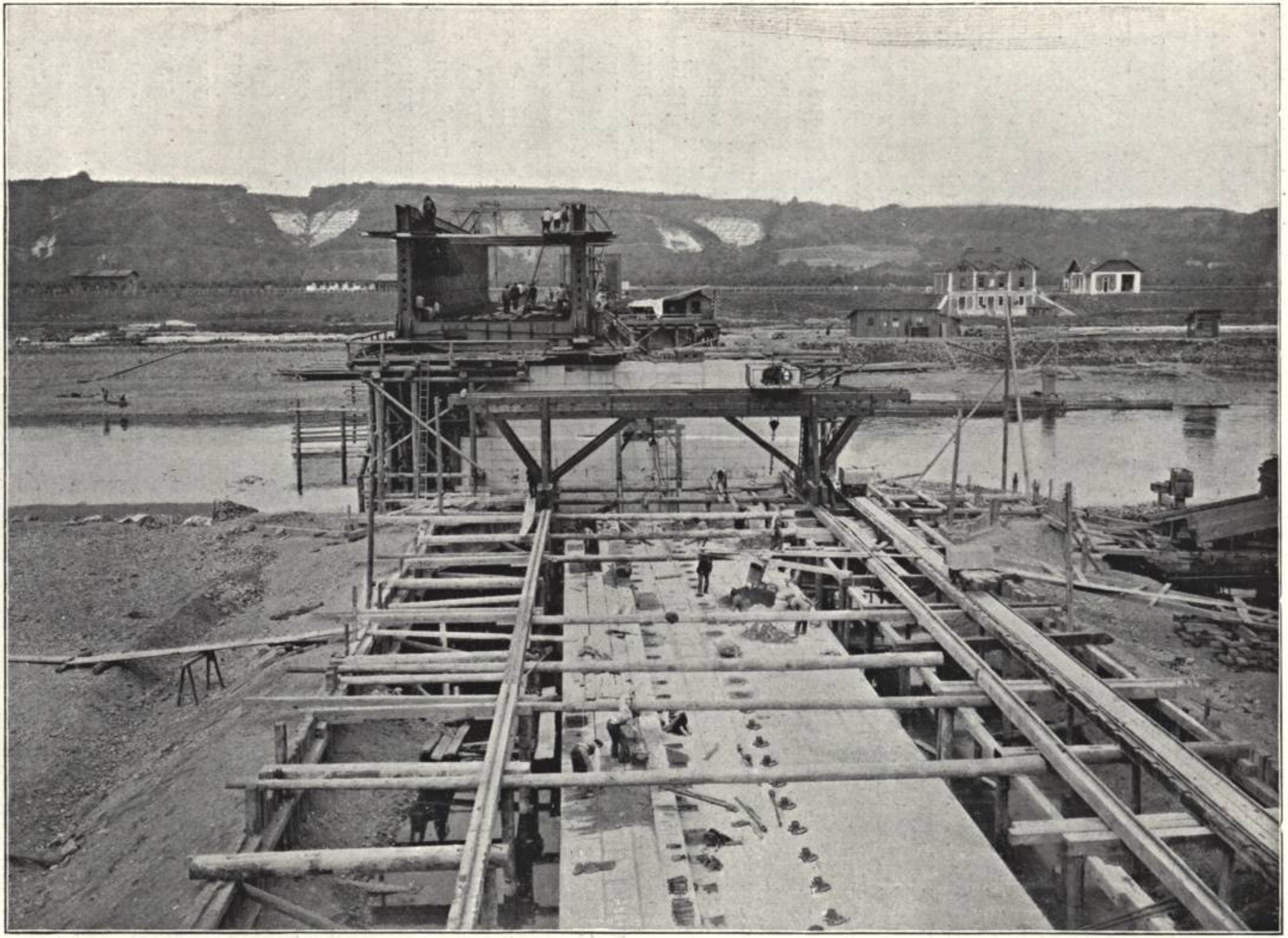
Textovým o b r a z e m č. 4, ze dne 20. července znázorněn pohled shora na hotový hřbet jezu hradlového s pohyblivou konstrukcí jezovou a kladení kvádrů k vůli opevnění podjezí.

Roku 1903 dohotovena byla i stavba rybovodu při pobřežním pilíři levého pole hradlového jezu v dělicí hrázi, který přes zimu byl tak ponechán, jak vyobrazením č. 13 zprávy za rok 1902 jest znázorněno.



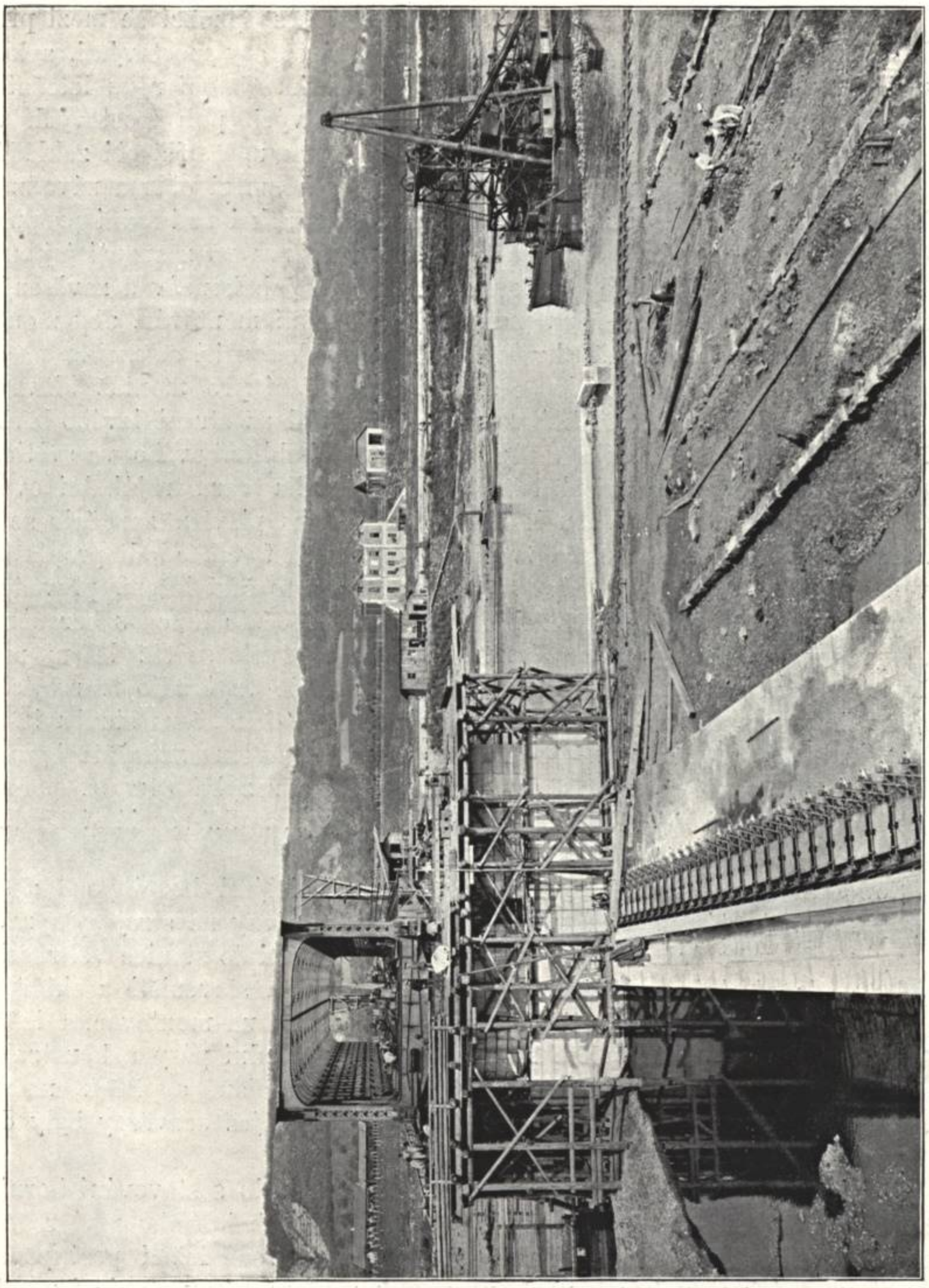
Čís. 3. Hotový hřbet hradlového jezu a montáže mostu v Miřovicích. (13. června 1903.)

Dne 18. června zahájeno tu osazování obrub dolního šikmého vyústění ve svahu návodním dělicí hráze, jakož i obtížné zaskružení pro zaklenutí rybovodu betonem cementovým (1:6).

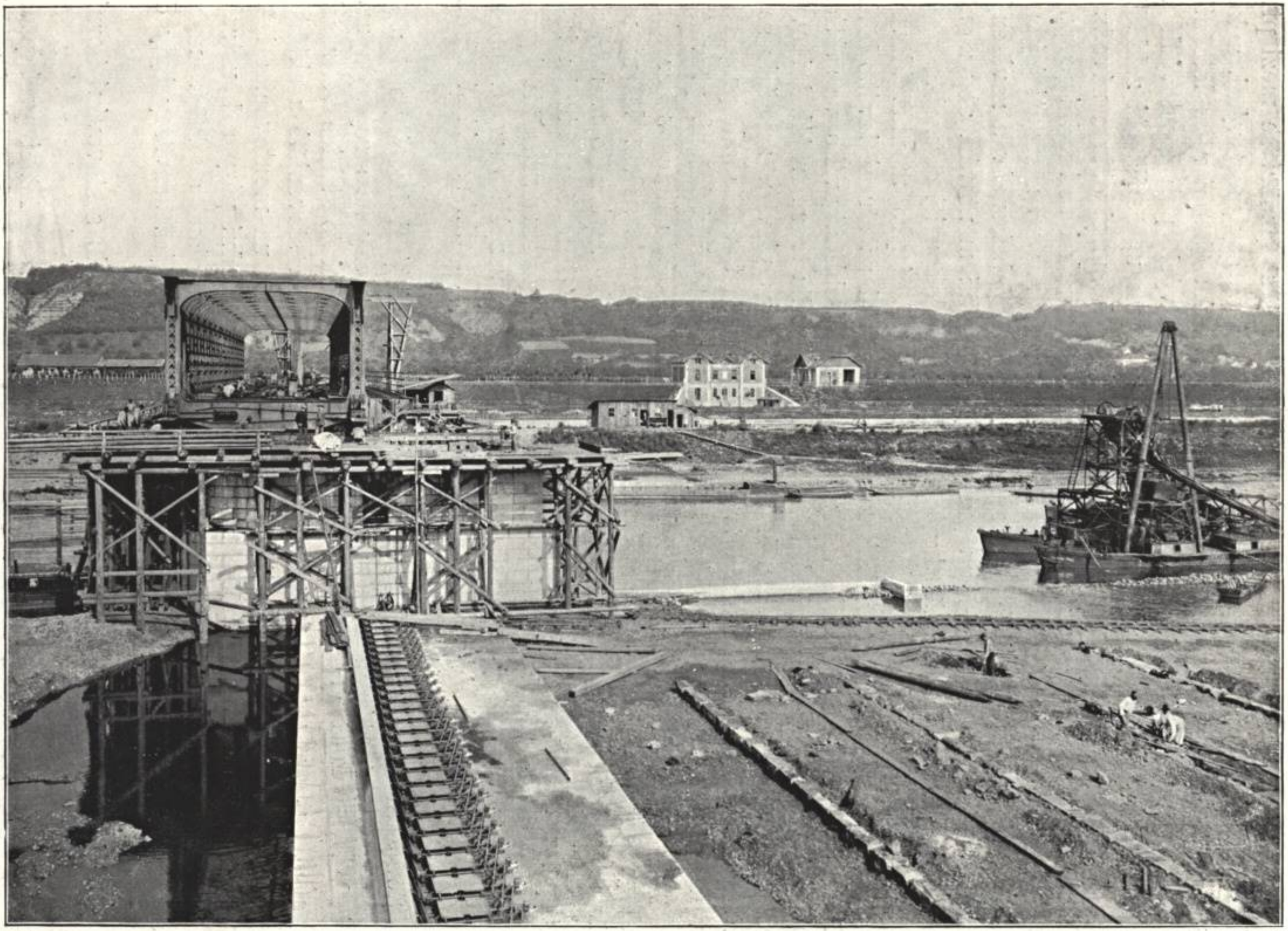


Čís. 3. Hotový hřbet hradlového jezu a montáže mostu v Mířovicích. (13. června 1903.)

V období od 24. června do 10. července provedena tato betonová valená klenba opatřená dvěma světlíky, osazeny a zality krycí desky při horním vyústění rybovodu jakož i obruby světlíků opatřených mřížemi.



Čís. 4. Sklopené slupice hradlového jezu a montáže mostu v Mířovicích. (29. července 1903.)



Čís. 4. Sklopené slupice hradlového jezu a montáže mostu v Miřovicích. (29. července 1903.)

III. Stavba mostu.

Podle výroční zprávy za rok 1902. byla postavena již onoho roku část železné konstrukce mostu a to v rozpětí 62·00 *m* na břehu levém a v rozpětí 16·00 *m* na břehu pravém. Zbývající část mostu, pnoucí se mezi pilíři druhým, třetím, čtvrtým a pátým, tedy nad třemi otvory mostovými, a konstruktivně celek tvořící, postavena byla ve stavebním období roku letošního.

Postup montáže železné konstrukce jednotlivých polí mostových vyplynul ze spojení mostu s jezem. Vzhledem k tomu, že již při zakládání pilířů založen byl současně hřbet jezu stavidlového mezi oběma návodními pilíři, bylo nutno zmontovati nejprve železnou konstrukci nad lodní propustí, a to na lešení postaveném před hřbetem jezu, a teprve po zasunutí jejím na pilíře třetí a čtvrtý přikročilo se k montáži převislých koncův a zavěšených nosníků, z nichž nosník na břehu pravém byl poslední montován, aby montáž hradlového jezu pod ním ležícího dříve bezpečně dokončiti se mohla.

Dnem 17. března započalo se se stavbou lešení pro montáž hlavního pole, jež skládalo se ze čtyř dílů, z nichž hlavní díl na straně levého břehu, tvořící lodní propust, tvořilo vzpěradlo tvaru lichoběžníkového ve světlosti 19·0 *m*, kdežto v ostatních dílech lešení byla vzpěradla tvaru trojúhelníkového v rozpětí 8·96 *m*. Aby stavbou lešení nebyla rušena plavba, započalo se se stavbou vzpěradlové konstrukce, tvořící lodní propust, takže lodi proplavaly pravou polovičkou řečiště. Když sestavena byla tato část lešení, převedena byla plavba dne 28. dubna ku břehu levému, a započato ihned s beraněním bárek pro pravou část lešení. V téže době sestavovalo se též lešení mezi pilířem druhým a třetím, jež nad plavidlem tvořilo vzpěradlo tvaru lichoběžníkového v rozpětí 12·50 *m* Dne 11. května byla dokončena stavba lešení v druhém a třetím otvoru mostovém, takže již 18. května započato bylo se sestavováním železné konstrukce hlavního pole v rozpětí 61·0 *m*, pomocí dřevěného pojezdného jeřábu, na němž zavěšeny dva differenciální kladkostroje na břemena do 4000 *kg* váhy.

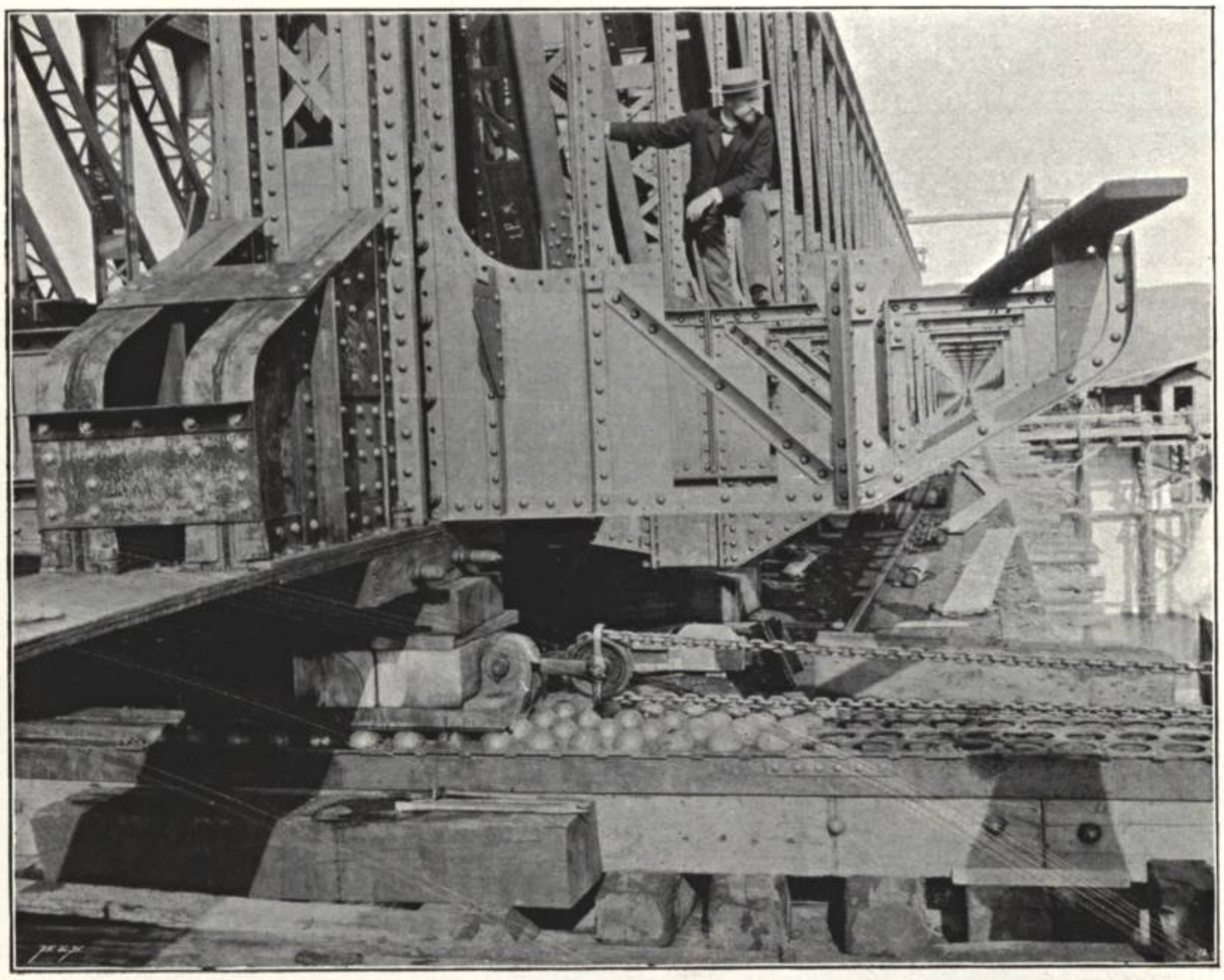
Součásti této konstrukce, již dodala i s převislými konci po 14·50 *m* délky pražská mostárna, filialka českomoravské továrny na stroje, dopravovány byly z dílen po dráze rakousko-uherské společnosti do stanice veltrusské, odkud po vlečné dráze přiváženy jednotlivé kusy na staveniště a skládány dílem již na zmontovaném poli 62ti metrovém, dílem na montovacím lešení otvoru druhého a třetího. Když sestaveny byly spodní pásy a konstrukce vozovky, započalo se dne 26. května zasazováním stojanů a příček, na něž spouštěny byly pomocí jeřábu součásti horních pásů, jež uzavřeny byly dne 13. června.

Mezi tím co se nýtovaly hlavní stěny, postupovalo sestavování horních příčných stužidel a jich stužovacího podélníku a příček horního zavětrování. S nýtováním styčníků při spodním pásu stěny po vodě ležící postupovalo též sestavování konstrukce konsol, nesoucích závěsné rámy slupic jezu stavidlového. Dne 10. července byla železná konstrukce hlavního pole mostového

tak dalece sestavena a snýtována, že přikročilo se ku přípravám pro zasunování její do definitivní polohy na pilířích.

Vzhledem k tomu, že osa železné konstrukce mostu při montáži posunuta byla o 6·7 *m* proti vodě, bylo nutno zříditi na pilířích třetím a čtvrtém a na pilotových bárkách, před nimi zaberaněných, jízdní dráhu pro zasunovací ústrojí, jež sprostředkovati mělo pohyb mohutné konstrukce mostní.

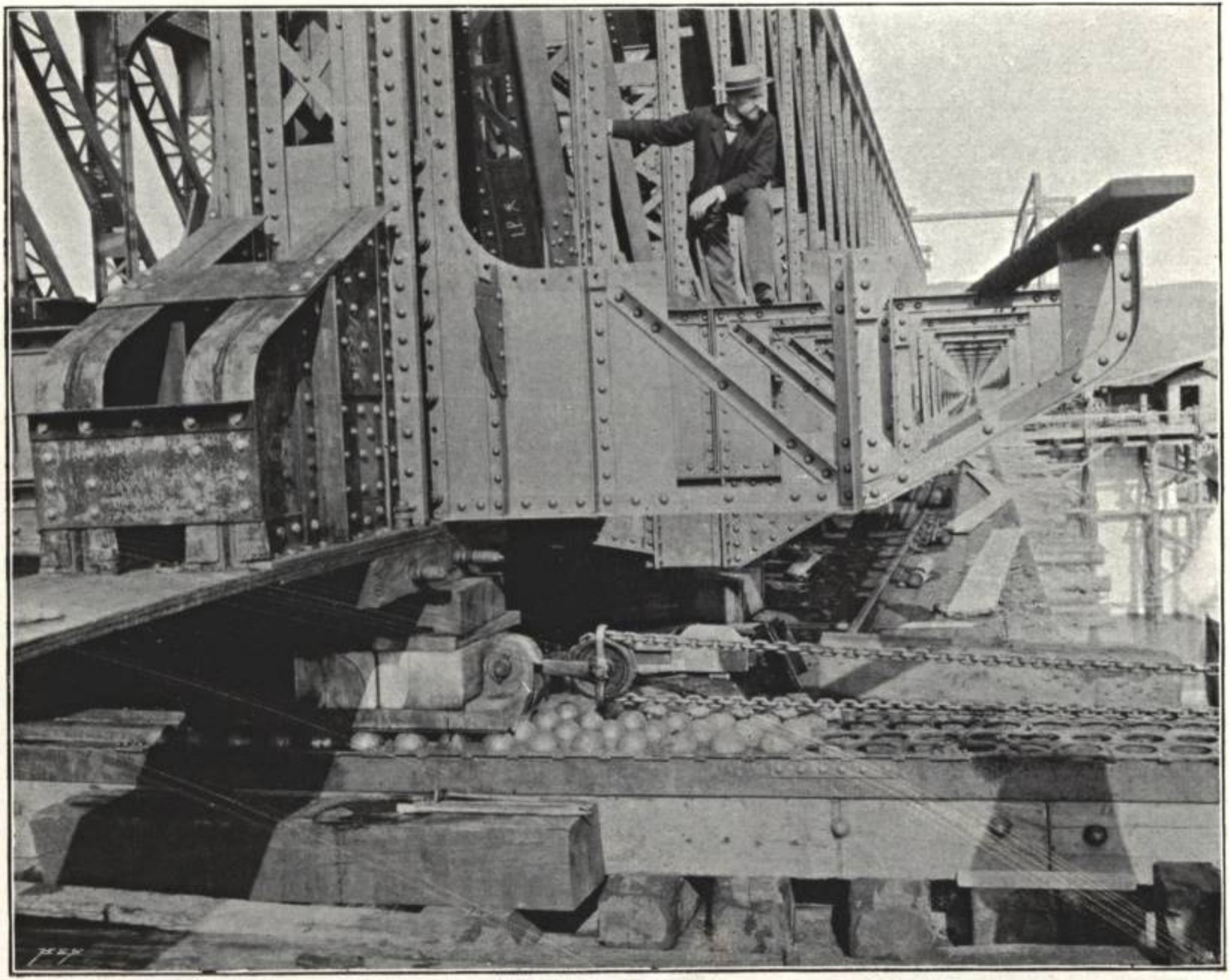
Jízdní dráha vytvořena byla ze dvou podélných trámů, položených na příčných pražcích do sklonu 1 : 100, jež vystuženy byly na horní ploše dvěma válcovanými nosiči v profilu I č. 30, jichž stojiny byly sesíleny ocelovými plechy tvořícími vlastní kolej. (Viz obr. č. 5.).



Čís. 5. Zasunutí hotové konstrukce středního pole mířovického mostu. (20. července 1903.)

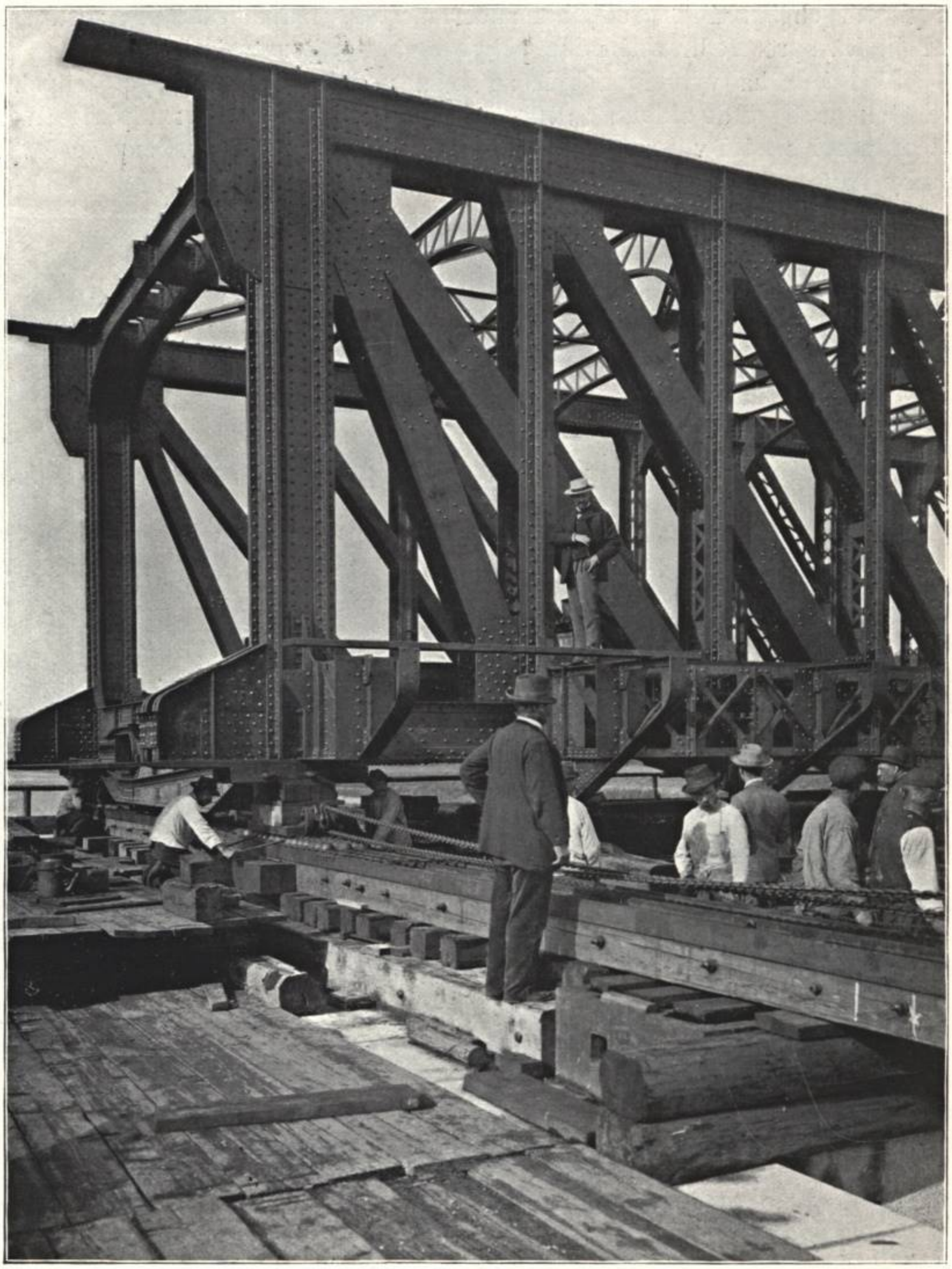
Ústrojí pohybovací skládalo se z ocelových ložisek s vložkami dubovými, jež přenášela váhu konstrukce na koule z železné litiny, pojíždějící ve čtyrech řadách na ocelovém plechu jízdní dráhy.

Ložiska opatřena byla oky, do nichž zapnuty byly řetězy differenciálního kladkostroje, jež upevněny byly na konci jízdní dráhy k svislému dřevěnému sloupu, opřenému o kvádrové zdivo pilíře. Při sestavování jízdní dráhy a pohybovacího ústrojí bylo nutno mostovou konstrukci nadzvihnouti, což dálo se pomocí hydraulických zdviháků, uložených pod prozatímnými nástavci, jež přinýtovány byly ku koncovým stojanům hlavních stěn.

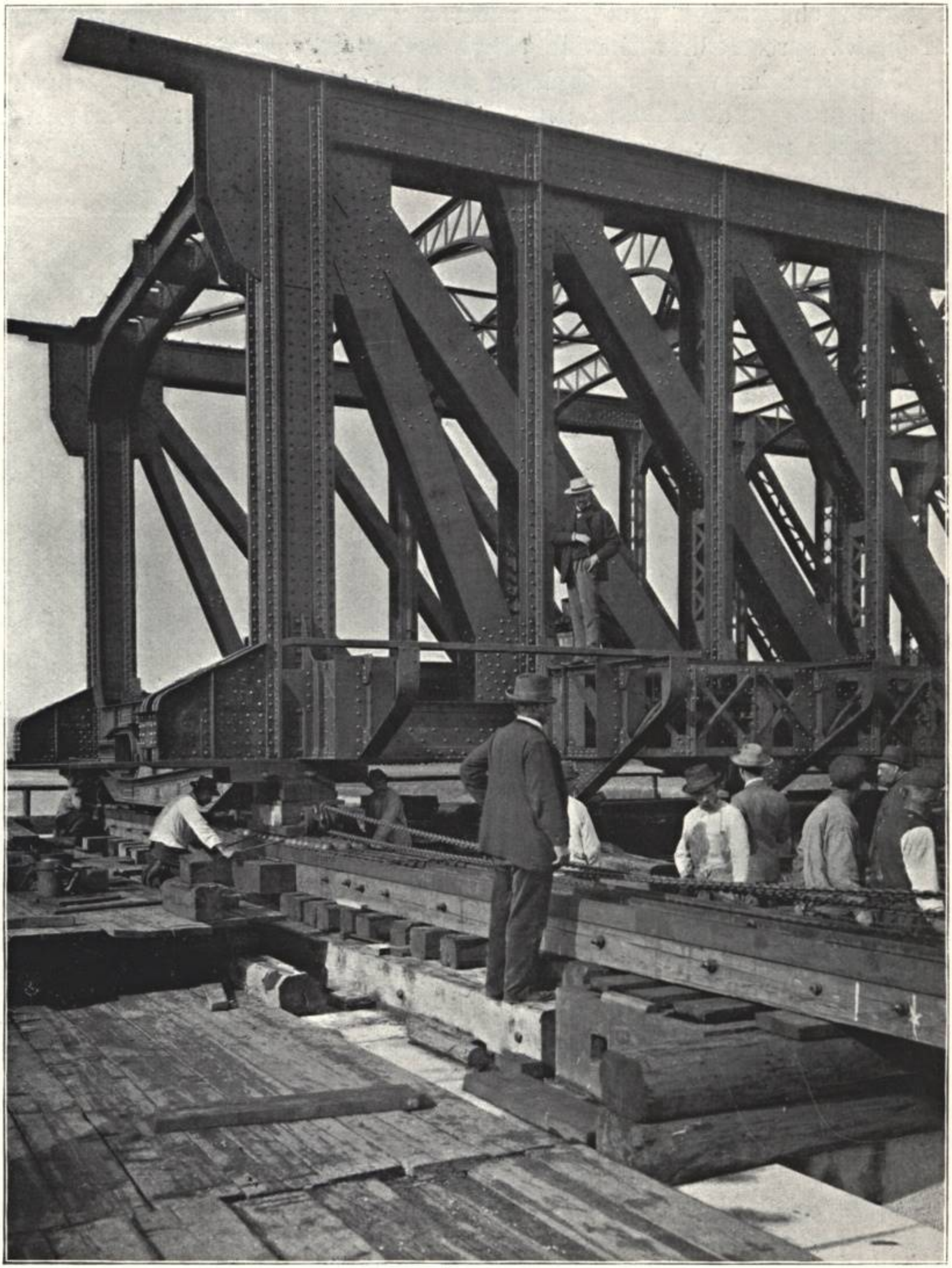


Čís. 5. Zasunutí hotové konstrukce středního pole mířovického mostu. (20. července 1903.)

Dne 20. července byla již konstrukce hlavního pole úplně snýtována až na podklad pro štěrkovou vozovku, záležející ze želez Zoresových, takže téhož dne z rána přikročeno bylo k zasunování. (Viz obr. č. 6.)

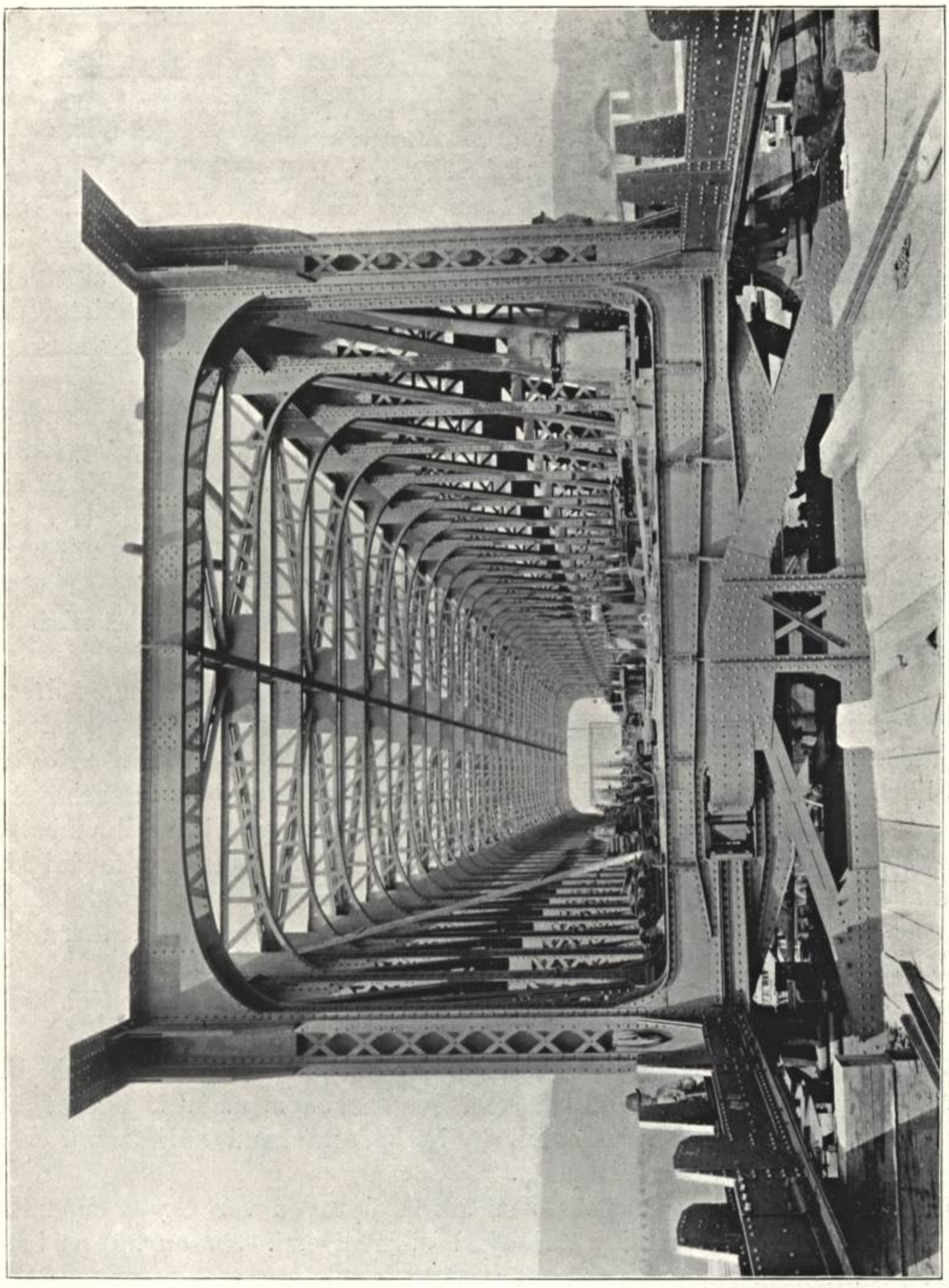


Čís. 6. Zasunutí hotové konstrukce středního pole miřovického mostu.
(20. července 1903.)



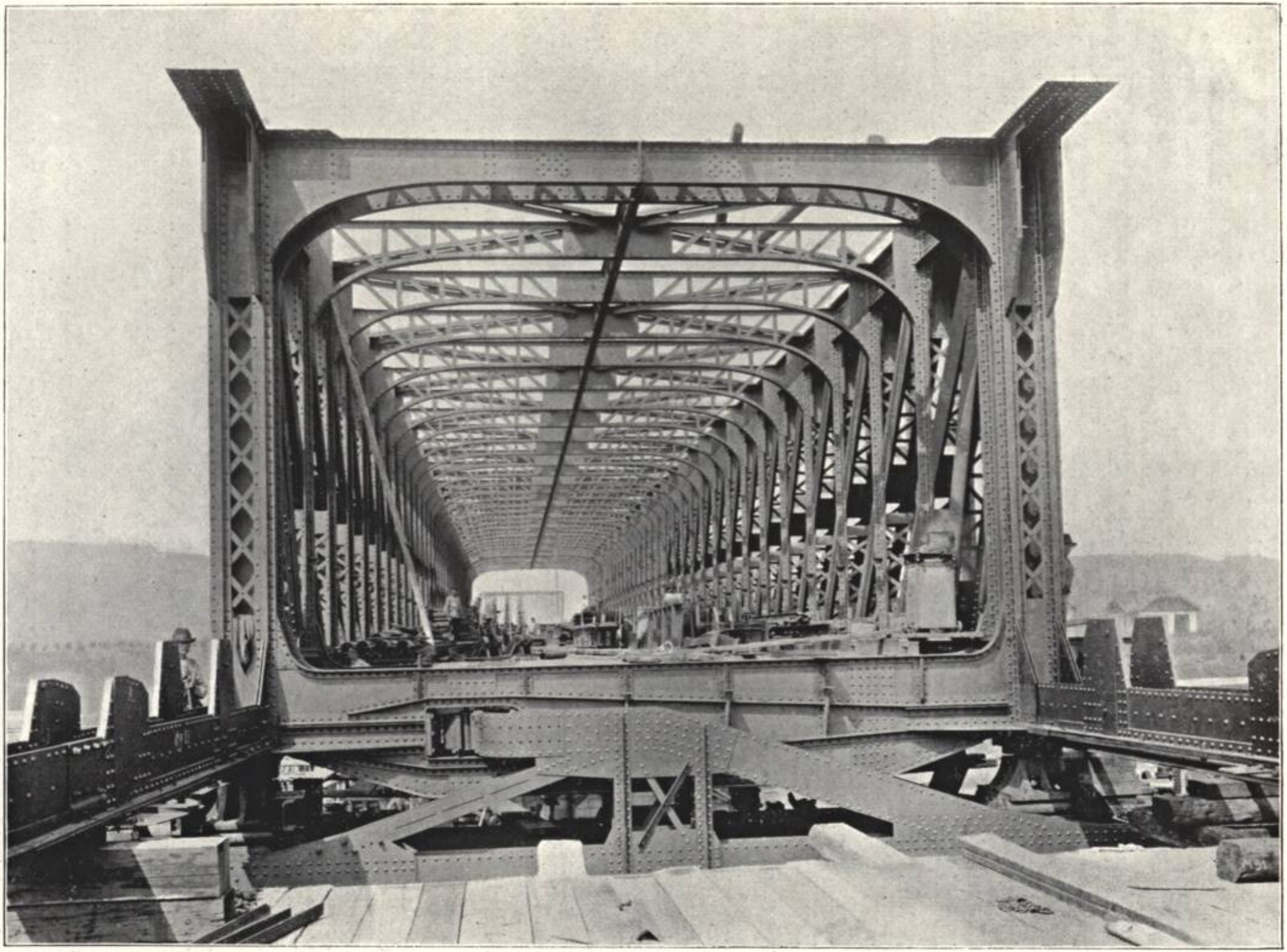
Čís. 6. Zasunutí hotové konstrukce středního pole mířovického mostu.
(20. července 1903.)

Ačkoliv na kulové ústrojí každého pilíře připadalo váhy okrouhle 3000 *q*, bylo osm lidí u obou kladkostrojů s to, aby konstrukci uvedli v pohyb. Kromě těchto lidí obsluhovali každé ložisko pohybovacího ústrojí ještě dva



Čís. 7. Zakotvení středního mostového pole proti vodnímu tlaku v Mířovicích. (14. srpna 1903.)

muži, jichž úkolem bylo překládání kulí a řízení vedoucích plechů, udržujících koule v patřičné vzájemné vzdálenosti. V padesáti minutách zasunut byl díl



Čís. 7. Zakotvení středního mostového pole proti vodnímu tlaku v Miřovicích. (14. srpna 1903.)

mostu do správné polohy na pilířích, vykonav dráhu 6·7 *m* dlouhou, takže ještě téhož dne započalo se se spouštěním konstrukce na definitivní ložiska.

Po sestavení ložisek započato dne 24. července se skládáním zakotvovacího ústrojí mostu. Konstrukce tato (viz obr. č. 7.) skládá se z ležatého rámu objímajícího podkladní desky ložisek, na němž vztýčeny dvě stěny tvaru trojúhelníkového, navzájem zvláštním nosičem spojené.

Na tomto nosiči uloženo jest ložisko, o něž se opírá dolní zavětrovací nosník mostu. Tento díl konstrukce zakotvovací na pilíři třetím a čtvrtém spojen jest na konci po vodě ležícím s kotevními pruty 13·76 *m* dlouhými, jichž konce zapnuty jsou do zvláštních ložisek v kotevní komoře. Kotevní komora přístupna jest vstupem, jenž um'stěn jest ve výši normální vody v boku pilíře na straně k vodě obrácené. Účelem konstrukce kotevní jest zadržeti možný vodorovný posun mostu na ložiskách za působení tlaku vody a větru; neboť tím, že kombinován jest most s jezem, přenáší se část vodorovného tlaku vody do spodního zavětrovacího nosníku, který jest součástí vlastní mostové konstrukce.

Mezi tím co se nýtovalo zakotvení, prodlužovalo se hlavní pole mostu od pilíře třetího směrem ku pilíři druhému na délku 14·50 *m*, čímž vytvořen levý krakorec, do něhož později zavěsen byl 48 metrový nosník. Když dne 11. srpna dokončeno bylo zakotvení na pilíři třetím, započato bylo se sestavováním konstrukce pravého krakorce, rovněž 14·50 *m* dlouhého. Dne 26. srpna pokročila montáž krakorců tak, že zasunuty byly koncové stojany zavěšených nosníků 48metrových do koncových stojanů krakorců, načež následovalo sestavování spodních pásův. (Viz obr. 8.)

Sestavování konstrukce vozovky a hlavních stěn dálo se pomocí dřevěných pojezdných jeřábů, opatřených differenciálními kladkostroji a postupovalo utěšeně, takže již dne 12. září započato bylo s nýtováním uzlových bodů hlavních stěn. Dne 1. října pokročila montáž levého zavěšeného nosníku tak daleko, že odstranily se prozatímné podpory pod jednotlivými styčníky, aby se konstrukce sama nesla, načež přikročeno bylo k nýtování křížení diagonal s vertikálami. K téže práci přikročeno bylo na pravém zavěšeném nosníku dne 3. října. Mezitím dokončila českomoravská továrna dne 26. září montáž hlavního pole a obou krakorců.

Když dokončena byla montáž hlavních stěn nosníků zavěšených, soustředěna byla práce na zřízení zábradlí, jež trvala do dne 10. října.

Ještě dříve než domontována byla železná konstrukce jednotlivých dílů mostových, počali ji natěrači opatřovati dvojnásobným nátěrem barvou šupinovou, kteroužto prací zaměstnáni byli s přestávkami zaviněnými časovými nepohodami až do 7. listopadu.

Po skončené montáži započalo se také s úpravou vozovky a chodníků, jež odděleny jsou od vozovky žulovými obrubnicemi, osazenými na betonových podkladech.

Po dohotovení celé konstrukce přikročiti se mohlo ku zatěžkávací zkoušce mostu, spojené s kollaudací jeho, jež vykonána byla v době od 14. do 20. listopadu. Jako zatěžkávacího materialu použilo se cihel, jež

kladeny byly na vozovku ve dvou řadách 1·5 *m* širokých, takže mezi nimi povstala volná šířka rovněž 1·5 *m* šířky ku projíždění vozíků pro dopravu cihel. Cihel položeno bylo na délkový metr mostu tolik, že váha jejich činila 3450 *kg*.

Při zatěžkávací zkoušce jednotlivých polí mostových pozorovány byly strojem nivellačním průhyby hlavních stěn a při jezovém poli i vodorovný průhyb spodního nosníku zavětrovacího. Pozorované hodnoty nedosáhly velikosti počtem vyšetřené.

Vzhledem na příznivý výsledek zatěžkávací zkoušky a kollaudace železné konstrukce, uznán byl most způsobilý ku zahájení vozby po něm, tak že dne 5. prosince byl odevzdán veřejné dopravě.

Při této příležitosti sluší zmíniti se o továrnách a závodech súčastněných při stavbě mostu.

Spodní stavbu mostu, t. j. pilíře a silnice příjezdné postavila firma A. Lanna. Železná konstrukce dodána byla sdruženými továrnami a sice, Českomoravskou továrnou na stroje hlavní pole s jezem a krakorci v celkové váze konstrukce mostové 90 *m* dlouhé 779.939 *kg*, konstrukce jezové 215.250 *kg*, levý zavěšený nosník v délce 48·0 *m* o váze 189.339 *kg* firmou „Závody Škodovy v Plzni“, pravý zavěšený nosník 48·0 *m* dlouhý váhy 190.174 *kg* a mostové pole v rozpětí 16·00 *m* nad vorovou propustí o váze 40.904 *kg* firmou „Bratří Prášilové a spol.“.

Samostatné pole na levém břehu v rozpětí 62·00 *m* o váze 314.795 *kg* dodala „Pražská akciová strojírna dříve Ruston a spol.“.

Lešení montovací pro všecka pole mostová postavil tesařský mistr p. A. Kubeš.

Nátěr železné konstrukce všech polí mostových svěřen byl lakýrnickému závodu p. T. Profese z Prahy a zřízení chodníků betonových s asfaltovým povlakem firmě K. Wiesner z Prahy.

Montáž konstrukce jezu stavidlového.

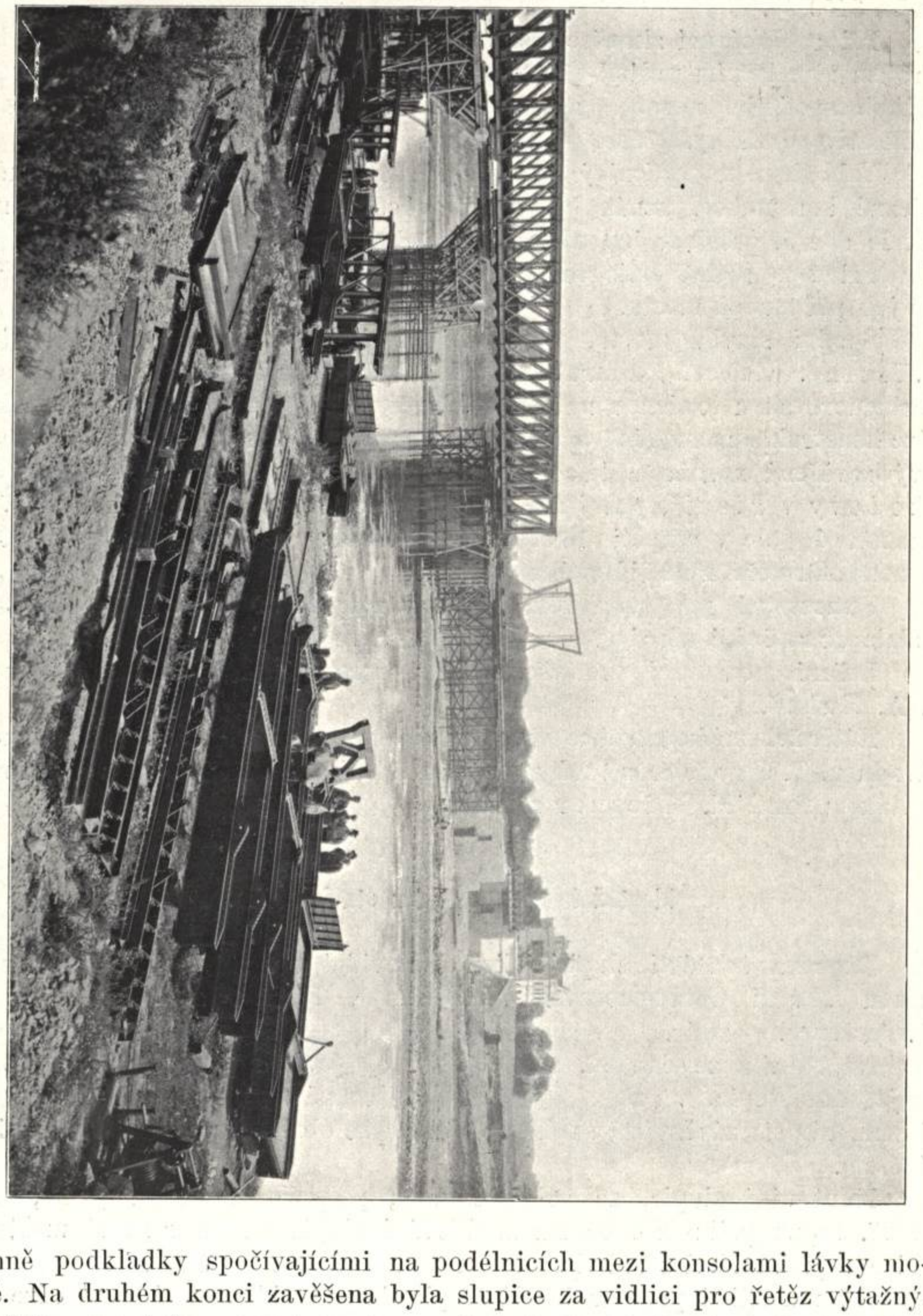
Doprava součástí slupic jakož i stavidel na staveniště, dodávaných firmou „První Česko-moravská strojírna v Praze“, zahájena byla dne 25. července.

Na snímce ze dne 14. srpna (obr. 8.) jeví se postup při sestavování a nýtování slupic, v pravo pak úplně snýtovaná slupice se zasunutým stavidlem, rámem závěsným, skládací lávkou pro obsluhu a dolním vidlicovitým závěsem.

Montování slupic, ač velmi obtížné, pokračovalo dosti rychle, neboť již 27. srpna přikročilo se ku zavěšování slupic na konstrukci mostovou a sice v pravé části středního otvoru mostového 56·0 *m* širokého.

K tomu cíli dopravena každá slupice i se stavidlem v úhrnné váze 80 *q* na lodi k mostu, a sice loď přeplavena s levého břehu kormidlem napřed pod příslušnou příhradu mostovou a upevněna provazy a vikláky.

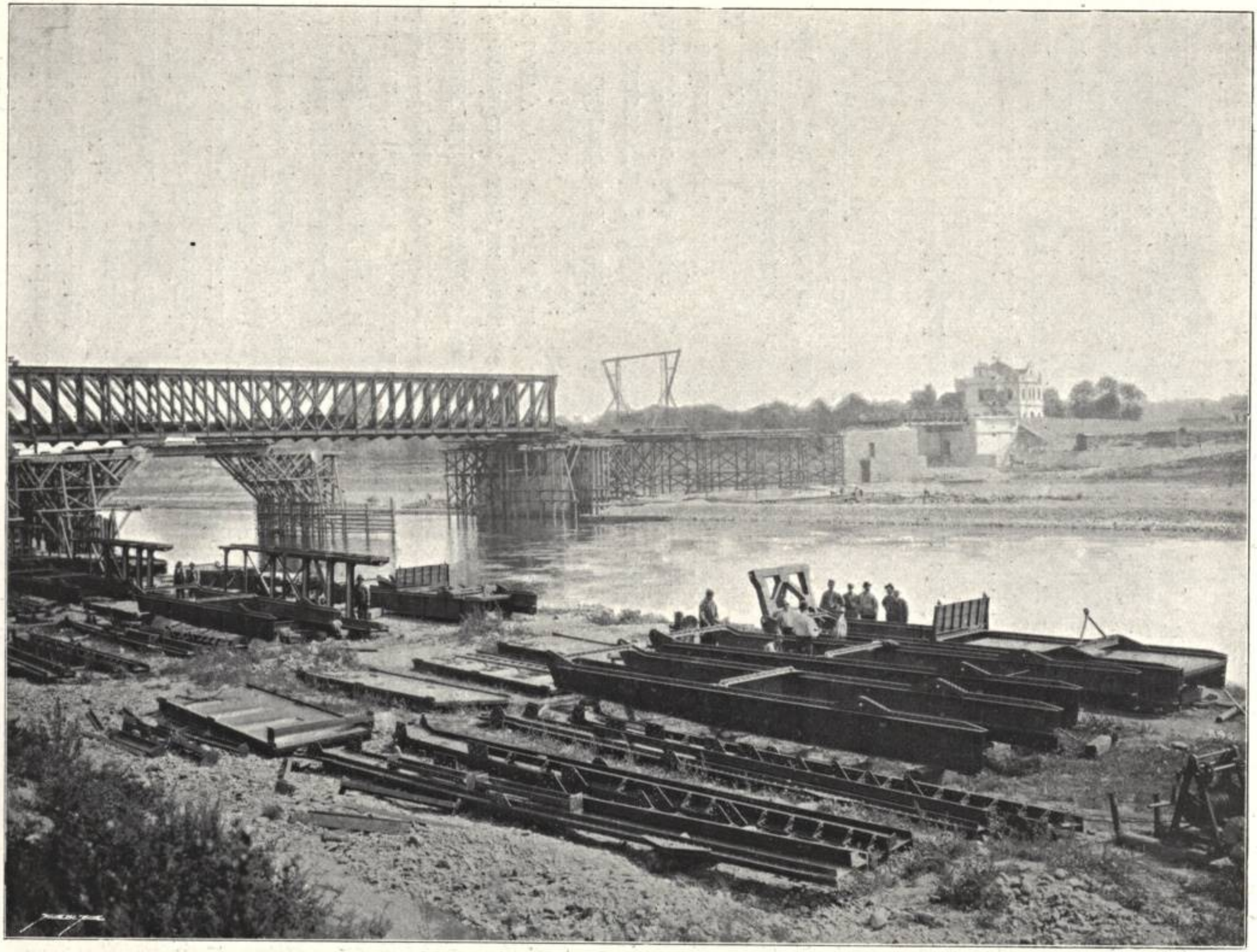
S mostu pak byla slupice zdvihnuta třemi zdviháky na dvou přenosných kozách upevněnými, načež horní příčka rámu závěsného podložila se pro-



Čís. 8. Montování slupic pro stavidlový jez v Miřovicích. (14. srpna 1903.)

zatímně podkladky spočívajícími na podélnicích mezi konsolami lávky mostové. Na druhém konci zavěšena byla slupice za vidlici pro řetěz výtažný.

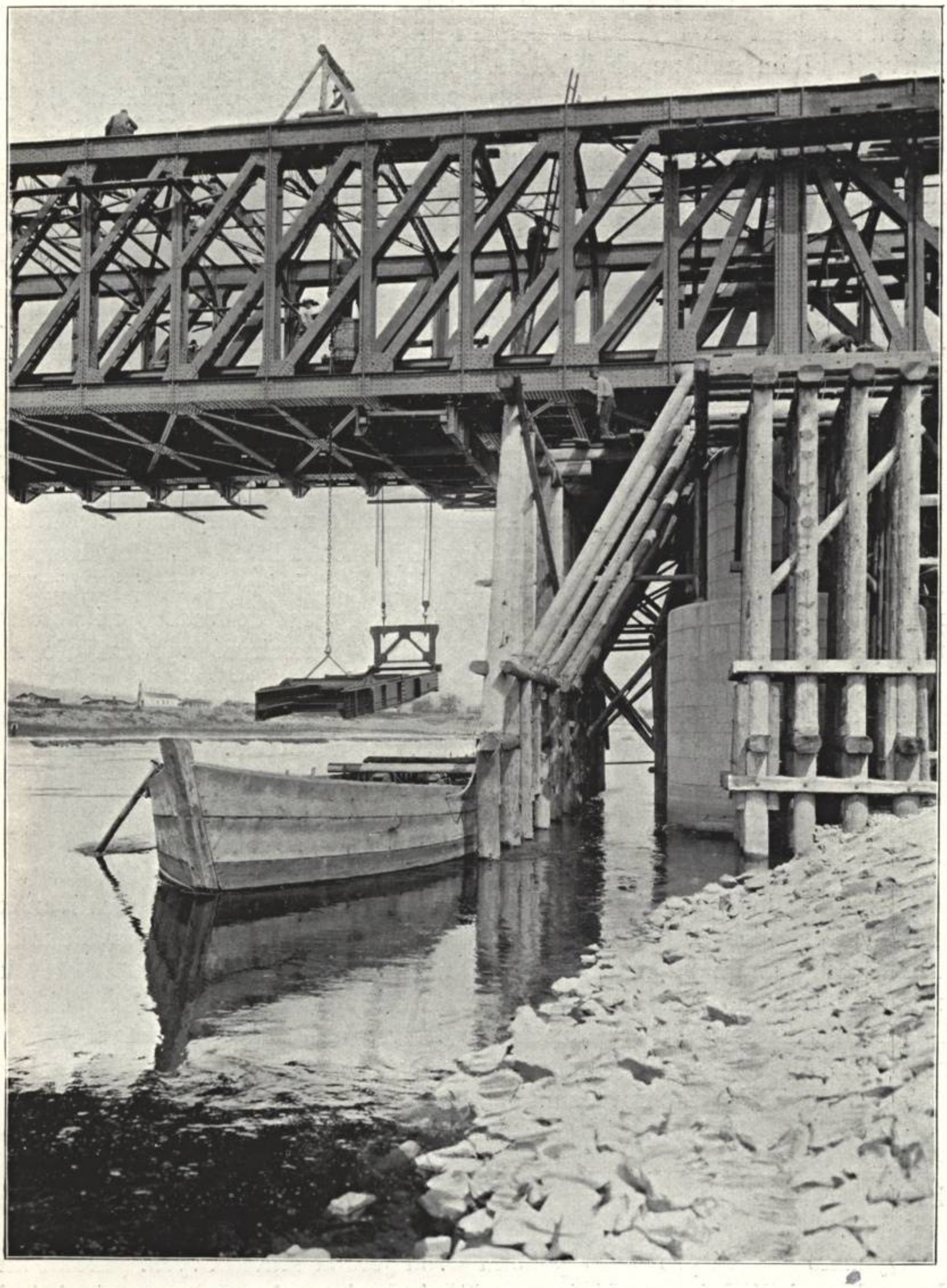
Výkon právě popsaný zachycen jest fotografickou snímkou ze dne 28. srpna (obr. 9.), kde viděti jest podrobně konstrukci slupice.



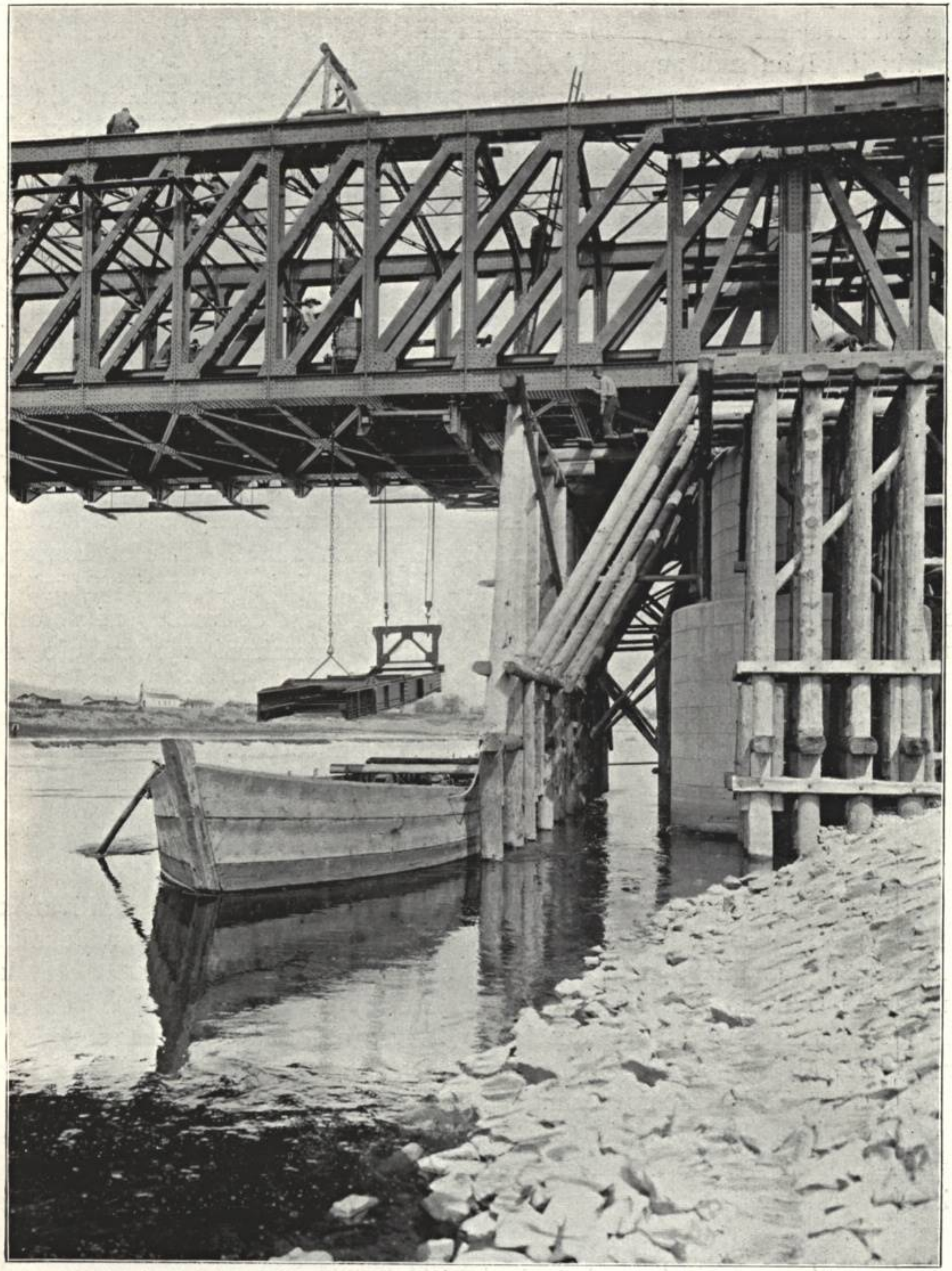
Čís. 8. Montování slupic pro stavidlový jez v Miřovicích. (14. srpna 1903.)

Zvláštní zmínky zasluhuje úprava pružného uložení závěsných rámů slupic na konstrukci mostové.

Mostová konstrukce tohoto pole středního umožňuje totiž následkem převislých konců malý pohyb nahoru i dolů, a proto uložen jest závěsný



Čís. 9. Zavěšení slupic stavidlového jezu na mostovou konstrukci v Miřovicích. (28. srpna 1903.)



Čís. 9. Zavěšení slupic stavidlového jezu na mostovou konstrukci v Mířovicích. (28. srpna 1903.)

rám slupice horní příčkou na dvou spirálních perách v podvojných pouzdrech umístěných tak, že spuštěné slupice, které by kladly jinak při plném vzdutí, třením dolních konců na opěrách odpor volným pohybům mostu, nejsou při této úpravě namáhány nižádnými sekundérními silami.

Péra neúčinkují při sklápění aneb stavění jezu, domačknou-li se na sebe ustalovacími šrouby, které zmíněnými pouzdry a horní příčkou rámu procházejí. Rám sedí nepohyblivě na konstrukci mostové.

Každé péro zkoušeno jest na 40 *q* a vykazuje při plném zatížení slupicemi (80 *q*) a při stavidle vytaženém zmačknutí 60 *mm*, při vytažených slupicích pod most (jezu sklopeném) průměrně 25 *mm*. Při postaveném jezu a za plného vzdutí obnáší zmačknutí per 47 *mm*, čímž vychází možné zvednutí středního 61 *m* dlouhého pole při zatížených konsolách 14·5 *m* dlouhých, 13 *mm*. Míra tato nebyla dosažena při zatěžkací zkoušce mostu dne 15. listopadu odbývané, kdy zvednutí středního pole shledáno nivellací 9 *mm*.

Závěs stavidel proveden jest dvěma háky, které upevněny jsou na hořejším příčném ztužení slupice, a které zachycují samočinně stavidlo v poloze vytažené.

Zavěšování 25 slupic ukončeno bylo dne 16. září, načež vložena byla péra do pouzder pod závěsné rámy; k vůli správné vodorovné poloze horního rámu odvislé od napnutí podložených per a k vůli docílení příslušné vůle mezi slupicemi v poloze spuštěné 40 *mm*, dále mezi slupicemi a pilířem 30 *mm*, byly vždy čtyři slupice spuštěny najednou tak, že dolním koncem dosedly na nárazníky. Po vložení párů per o stejném napnutí při každé slupici, úpravě pohybu stavidla atd., byly tři pod most do vodorovné polohy vytaženy; od čtvrté slupice v poloze spuštěné ponechané vyrovnávalo se dále v partiích po čtyřech směrem ku pilíři IV., což trvalo do 15. října.

Podotknuto budiž, že plavba lodí a vorů ubírala se po čas této práce vždy tou polovicí středního otvoru, kde nebylo pracováno.

Obsluha jezu.

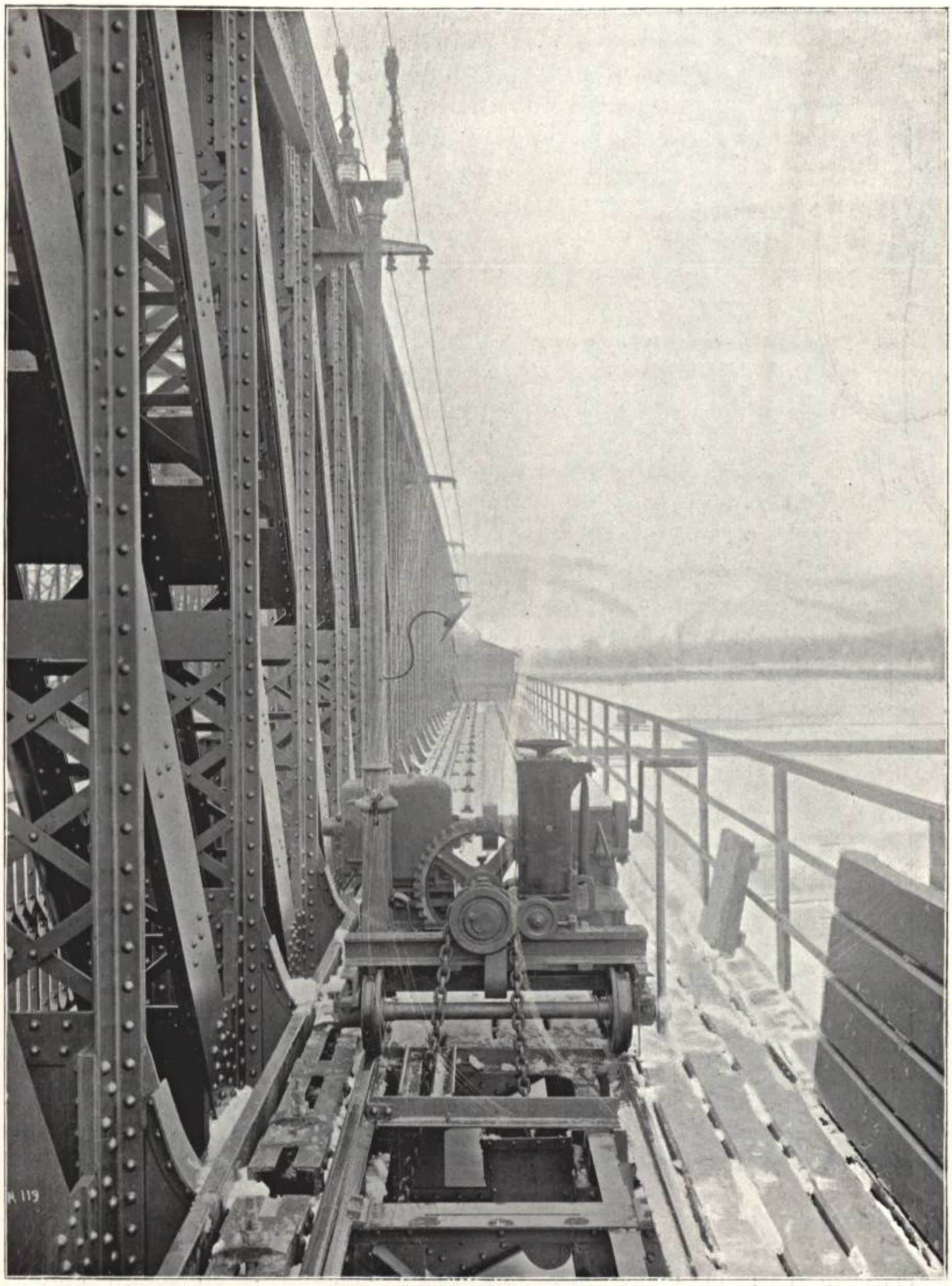
Jez stavidlový zvedán a spouštěn jest silou elektrickou, dodávanou z elektrické stanice umístěné v hospodářském stavení u domku plavidelníka opatřené compoundním dynamem o 220 V. napnutí, 91 A. a konajícím 910 otáček v minutě. Dynamo jest ze závodů Schuckertových ve Vídni. Ku pohonu jeho dodán a smontován ve dnech 11. května až do 13. července firmou Langen a Wolf ve Vídni benzinový motor systému „Otto“ o třiceti koňských silách s elektrickým zapalovačem.

Voda ku chlazení válce tohoto stroje čerpá se křídlovou pumpou ze studny u domku jezného do nádrže na půdě umístěné nad strojovnou. Pumpa poháněna jest elektrickým motorem o 220 V. napnutí, 28 A. a má 1500 otáček za minutu.

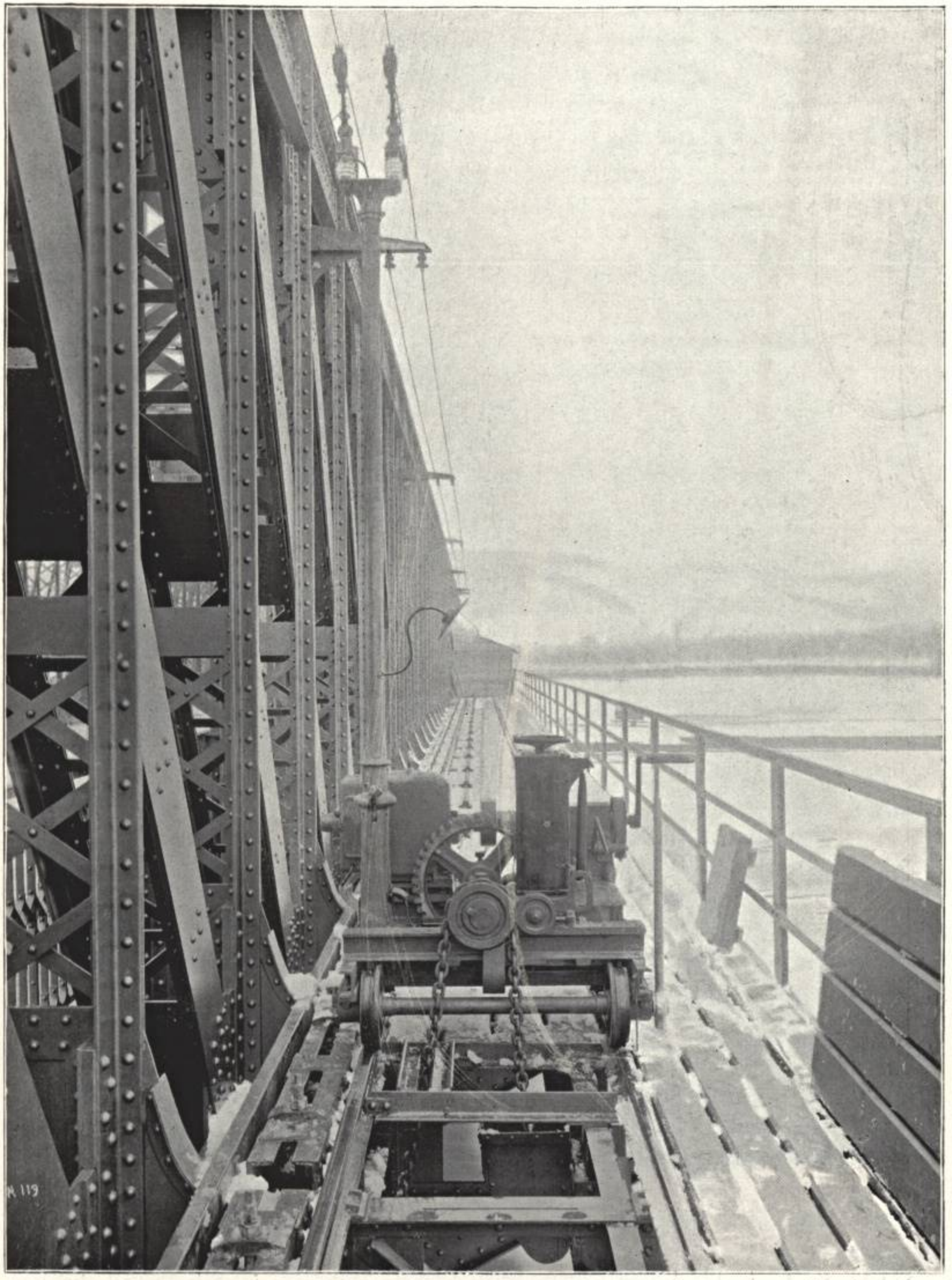
Dynamo dodává proud ku pohonu dvou jeřábů stavidlových, jakož i ku pohonu dvou jeřábů ku zvedání a spouštění slupic a sice dvěma podvojnými

troleyovými vedeními s kladkovým dotykem; dále obstarává osvětlování jezu 5 obloukovými lampami, které před dolním pasem protivodního nosníka mostového na pohyblivých konsolách jsou upevněny.

Konečně přivádí se od dynama proud ku 8 žárovkám na horním příčném



Čís. 10. Elektrický jeřáb ku zdvihání stavidel v Mířovicích.



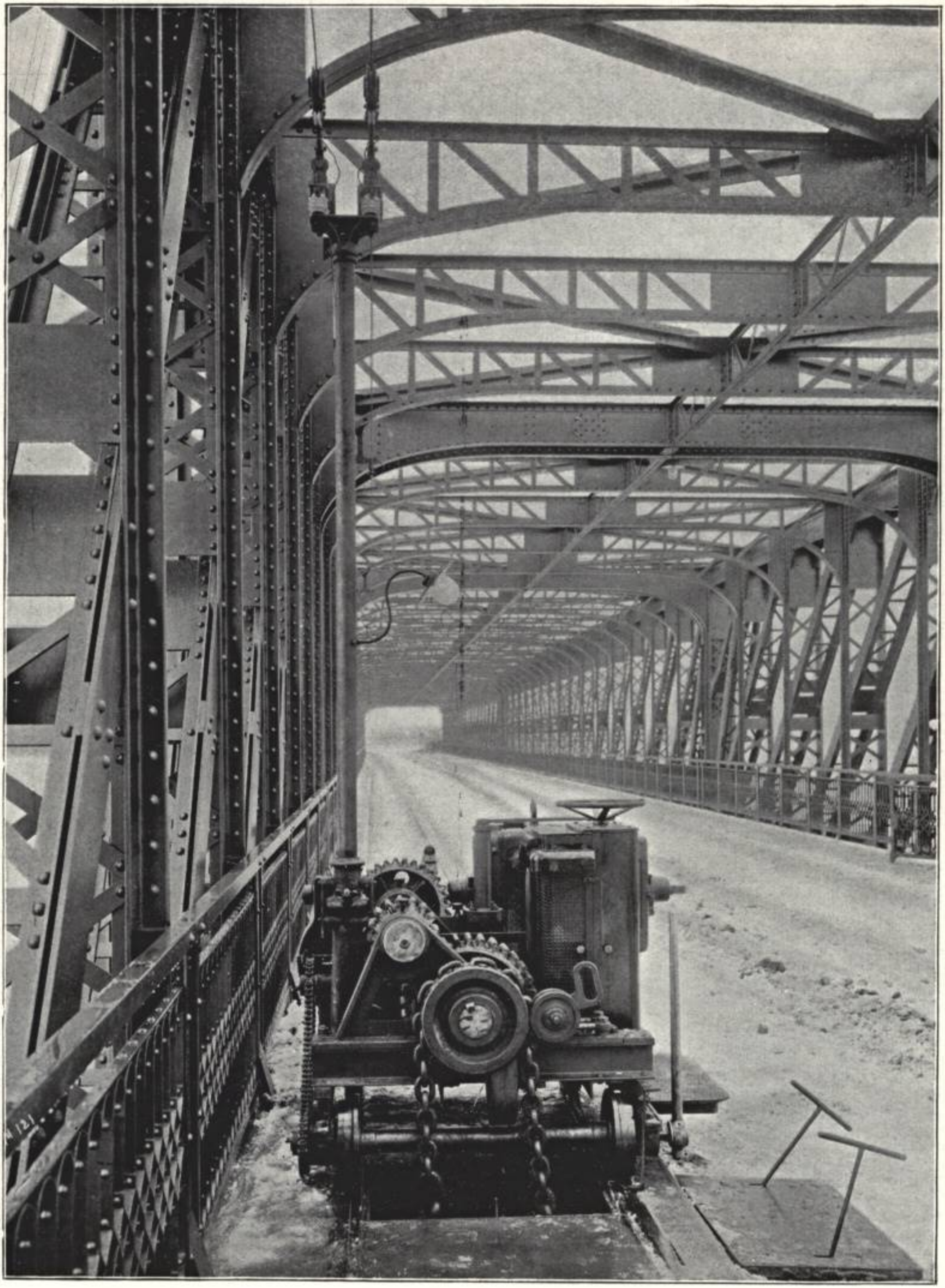
Čís. 10. Elektrický jeřáb ku zdvihání stavidel v Mířovicích.

ztužení mostu, ku dvěma žárovkám na každém jeřábu, a k dalším několika žárovkám ve strojovně se nalézajícím.



Čís. 11. Elektrický jeřáb ku vytahování slupic stavidlového jezu v Mířovicích.

Obr. č. 10 a 11 znázorňuje jeřáby ku zvedání a spouštění stavidel jakož i slupic, které dodala firma Breitfeld, Daněk a spol.



Čís. 11. Elektrický jeřáb ku vytahování slupic stavidlového jezu v Mířovicích.

Jeřáb ku zvedání stavidel, znázorněný na obr. 11. dle snímky ze dne 7. prosince, váží 1355 *kg* a vykazuje maximální výkonnosti 2500 *kg*.

V obraze tom patrna jest řetězová kladka (články řetězu 16·5 *mm*), naklínovaná na hřídeli s vedoucí vysouvatelnou protikladkou. Přenos síly děje se soukolím v jednom převodu a nekonečném šroubu, na jehož hřídeli možno upevniti kliku ku ručnímu pohybu.

Elektrický pohon děje se elektromotorem o 205 V., 18 A. a 560 otáček v minutě a sice přímo spojením jeho s nekonečným šroubem.

Spouštění děje se regulátorem opatřeným isolovaným kolem s dělením.

Mimo to jest zde třecí brzda ku spouštění stavidel, páka ku posunování jeřábu na kolejích, dvě žárovky a nutné pojistky.

Na tomže obrazu viděti jest ústrojí skládající se ze dvou úhelníků, jichž otočením lze řetěz mezi dvěma články zachytiti a tím upevniti; řetěz, který se odvinuje padá do plechového truhlíku.

Jeřáb pro zdvihání slupic, které, jak známo, připevněny jsou na hlavním nosníku po vodě a vytahují se proti vodě — znázorněný v obr. 12., váží 2770 *kg* a má výkonnosti 4000 *kg*. V podstatě vykazuje tutéž konstrukci, jako jeřáb stavidlový, toliko s tím rozdílem, že před nekonečným šroubem jest dvojnásobný převod. Mimo to jest tu zvláštní převod ku elektrickému pojíždění užitím Gallova řetězu.

Obsluha při elektrickém pohonu děje se se stupátka na obraze viditelného, s něhož jeden muž veškery přístroje pohodlně může ovládati, jako při jeřábu pro zvedání stavidel.

Jeřáby slupicové uschovány jsou, když se jich nepoužívá, v hrázděném domku na levém břehu postaveném na deponii roku 1902 nasypané, ku kterému vede kolej po protivodním chodníku mostu.

Ježto koncem stavebního období r. 1903 veškeré práce nad jezem, pokud byly ve vzduté vodě, byly hotovy, přikročeno bylo dne 14. listopadu ku vzdutí na pokus a obtěžkací zkoušce mostu.

K tomu cíli byla dosud nedokončená vorová propust uzavřena hradly opírajícími se o zdvihací lávku a uzavírka tato náležitě utěsněna, pak vztyčeny byly slupice obou polí hradlových a postavena v nich hradla, načež dne 14. listopadu při stavu vody v řece + 0 *cm* spouštěny slupice a stavidla.

V práci té pokračováno při světle elektrickém i v noci; ježto pak právě téhož dne jez hradlový v Troji byl sklopen, stoupala voda horní tak rychle, že dne 15. listopadu odpoledne dosaženo bylo plné vzdutí.

Téhož dne vyzkoušena byla i plavidla miřovická; dne 19. listopadu započato bylo s vyhražováním jezu stavidlového tak, že v době od 7 hodin ráno do 2 hod. 30 min. odpoledne klesla horní voda s koty 167·85 na 164·74 a úplně se vyrovnala se spodní vodou pod jezem.

Při zkoušce té se ukázalo, že konstrukce jezu pohyblivého i obou plavidel v celku i jednotlivostech svých bezpečně a účelně jest provedena.

Pokud jezu stavidlového se týče, budiž uvedena následující tabulka obsahující sestavení dob nutných pro jednotlivé výkony při jeho obsluze.

Předmět	Čas potřebný ku vytáhnutí		Čas potřebný ku spuštění	
	ručně s 2 muži	elektricky	ručně s 2 muži	elektricky
Stavidlo na 45 *m* výšky o váze 15 *q*	20'	1' 30"	14' 30"	1' 20"
Slupice o váze 80 *q* . .	45'	1' 45"	2' 10"	1' 46"

Z tabulky této vychází na jevo, že dvěma jeřáby elektricky poháněnými lze všech 25 stavidel za 30 min. a současně 25 slupic za 45 min. vytáhnouti, a tím v době velmi krátké lodní propusť v celé šíři uvolniti.

V textu vložené snímky č. 12, 13 a 14 zachycené ve dnech zkoušky znázorňují:

obr. 12, pohled s dělicí hráze nad plavidlem komorovým na most spojený s jezem stavidlovým;

obr. 13, pohled od spodní vody na most s jezem;

obr. 14, zdvihání slupic do vodorovné polohy pod most po vyhražení znázorněno snímkou v pohledu s pilíře III. na pilíř IV.

Oba jezy hradlové sklopeny byly po odstranění hradel užitím průběžných drátěných lan a stabilních jeřábů umístěných v průchodu v obou pilířích říčních.

Vorová propusť.

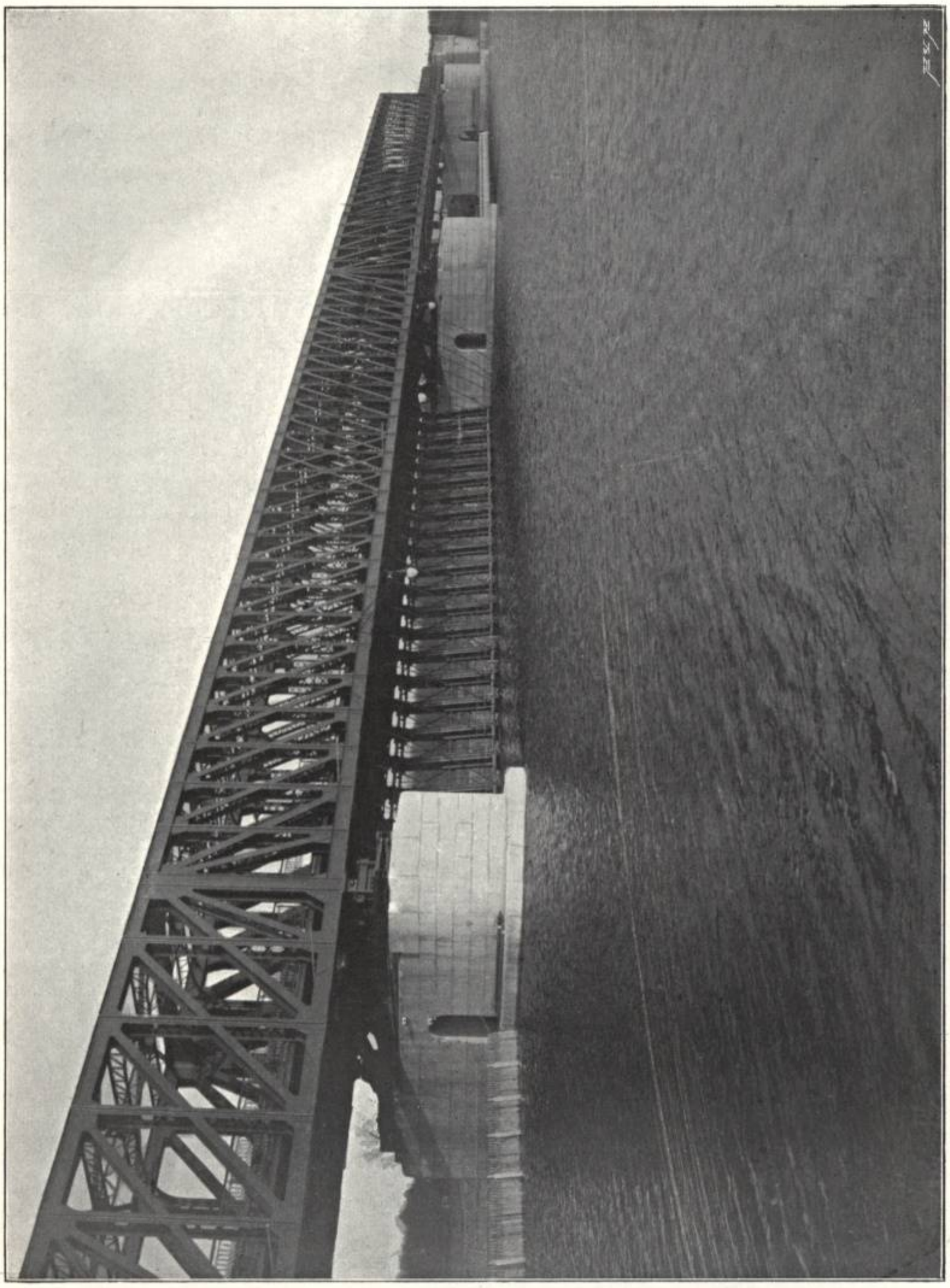
Propusť vorová, jejíž vjezd tvoří oba pilíře mostové č. V. a VI., provádí se dle typu propusti trojské. Šířka její obnáší 12·0 *m*; osa propusti jest na vzdálenost 16·5 *m* od osy mostové přímá, načež zahýbá v oblouku o poloměru 16·00 *m* na pravo a přechází do osy spodního 12 *m* širokého kanálu zakřiveného ve stejném oblouku.

Sklonité dno propusti opatřené vodorovnými stupínky 12·0 *m* dlouhými vykazuje pro celkovou délku 330·25 *m* následující poměry spádové: s počátku na délku 102·25 *m* jest dno vodorovné na kotě 166·90, dalších 24 *m* (2 stupně) klesá o 10 *cm*. Odtud na délky za sebou 60 *m*, 84 *m* a 60 *m* klesá ve spádu relativném 1 : 100, 1 : 50 a 1 : 100 až na kotu 163·92.

Na konci sklonitého dna vorové propusti zakotveny jsou 24·0 *m* dlouhé klapačky.

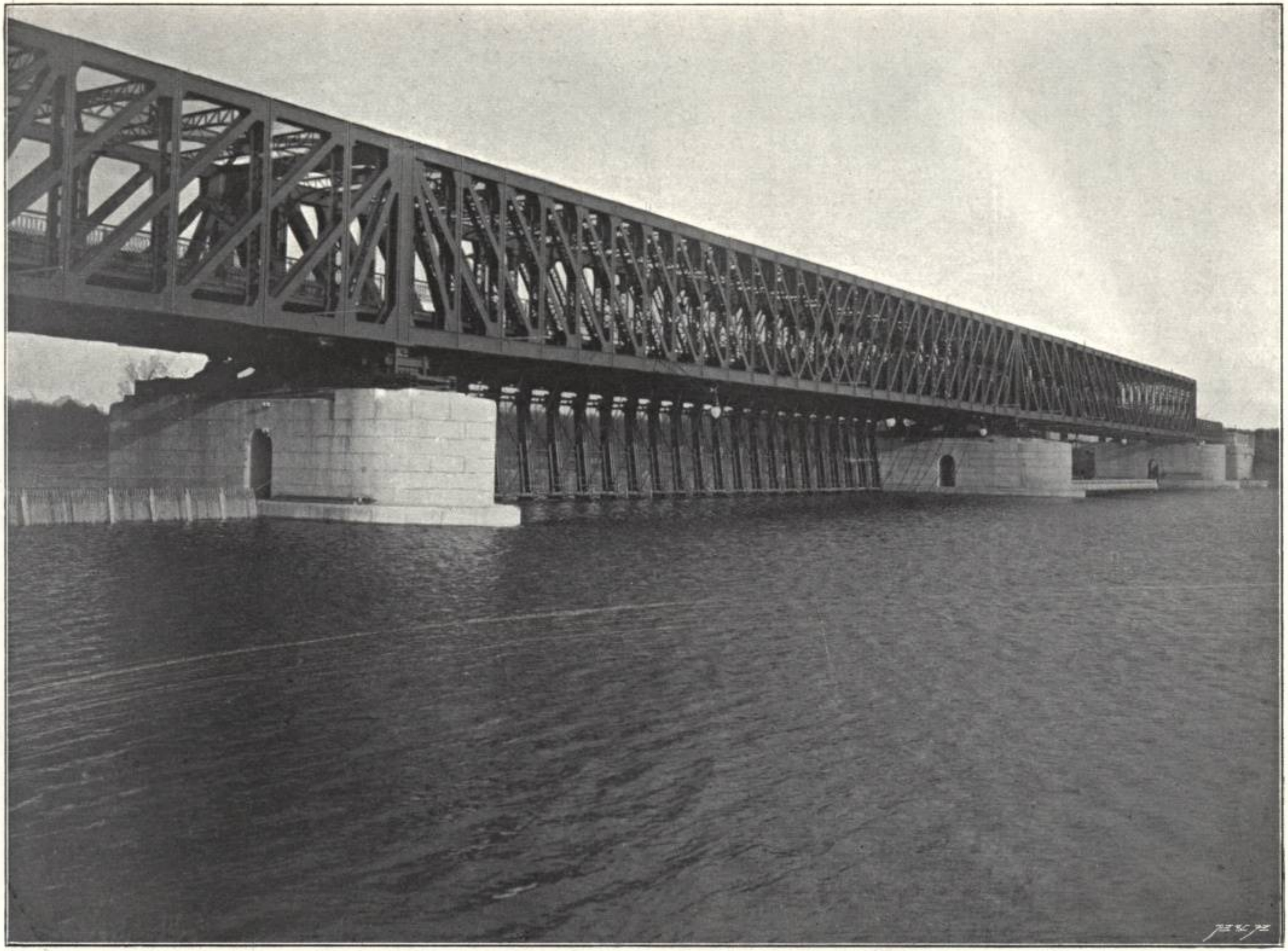
Dno dolního kanálu pod vorovou propustí jest vykopáno vodorovně na výši 162·90. Po stranách propusti provedeny byly od vjezdu na vzdálenost 250 *m* oboustranně zídky z lomového zdiva na maltu vápennou s rovinou líční 1 : $^1/_5$ sklonitou obloukem ve svah 1 : 1$^1/_2$ přecházející k vůli lepšímu připojení svahu dlážděného. Další svahy vorové propusti, jakož i výjezd-

ného kanálu — vyjímaje část u klapaček omezenou zídkami se svislým lícem — opevněny byly až do výše 1·50 *m* nad šikmé dno případně nad normální vodu dlažbou 32 *cm* v maltě cementové ve svahu 1 : 1, spočívající na vrstvě betonu cementového (1 : 10) 28 *cm* silné.



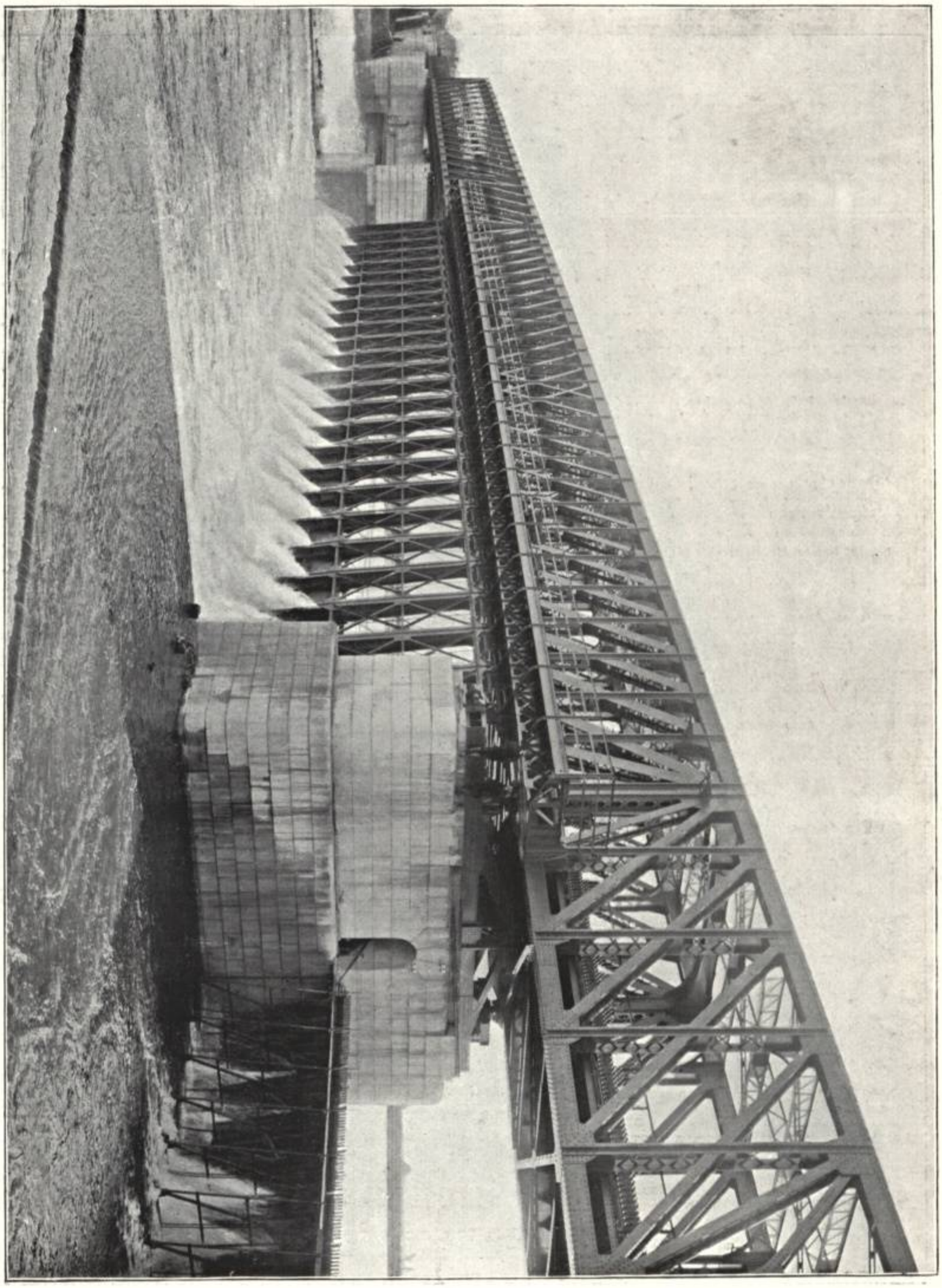
Čís. 12. Pohled na hotový most a jez v Miřovicích (po vodě). (16. listopadu 1903.)

Dno propusti opevněno jest dlažbou 32 *cm* v maltě cementové, na betonu 8 *cm* silném spočívající; dno výjezdného kanálu opevněno jest na délku



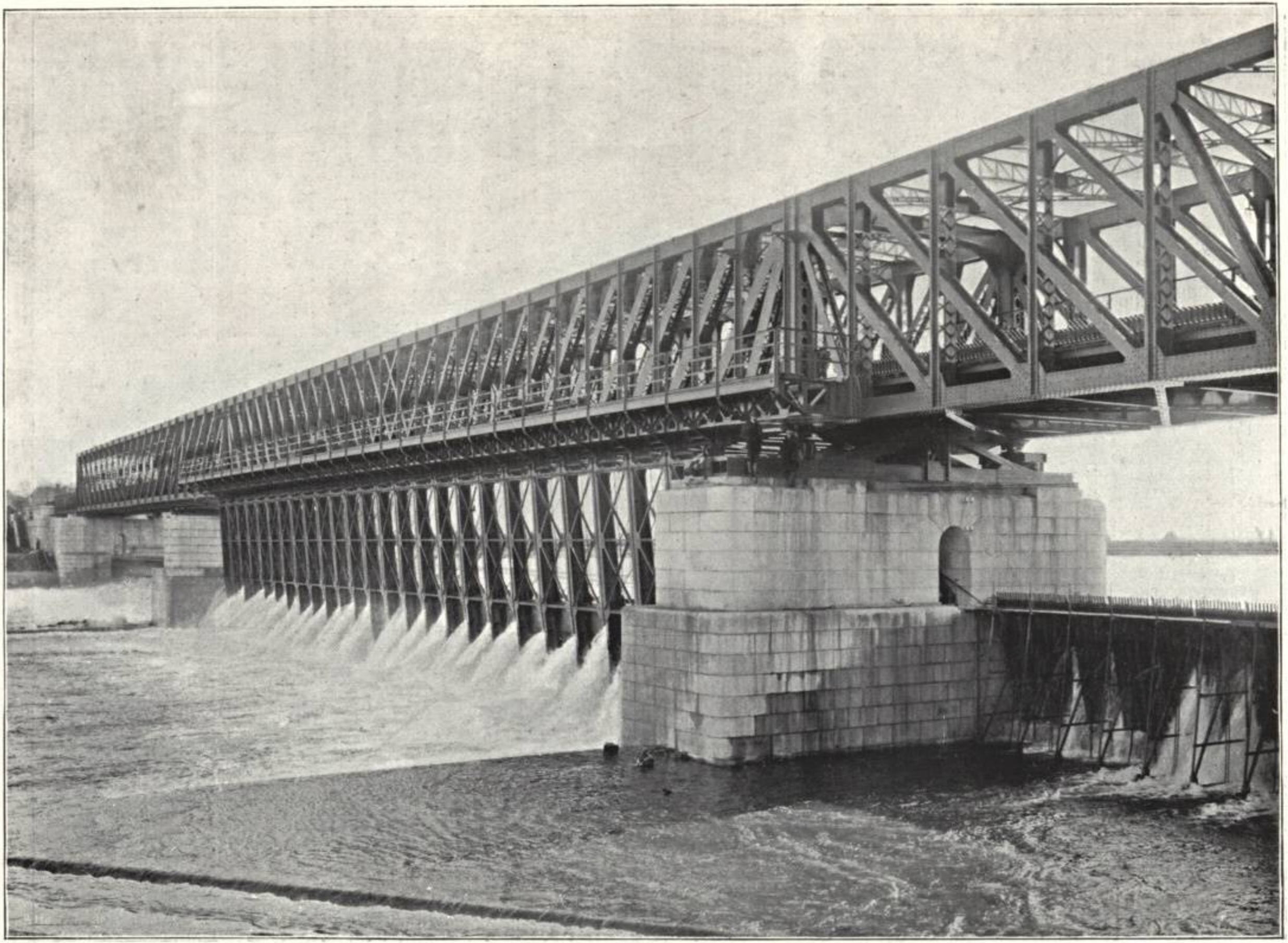
Čís. 12. Pohled na hotový most a jez v Mířovicích (po vodě). (16. listopadu 1903.)

34·5 *m* od zídky ukončující sklonité dno betonem cementovým 32 *cm* silným, uzavřeným příčnou štětovnicí 10 *cm* silnou. Oboustranné svahy zajištěny jsou



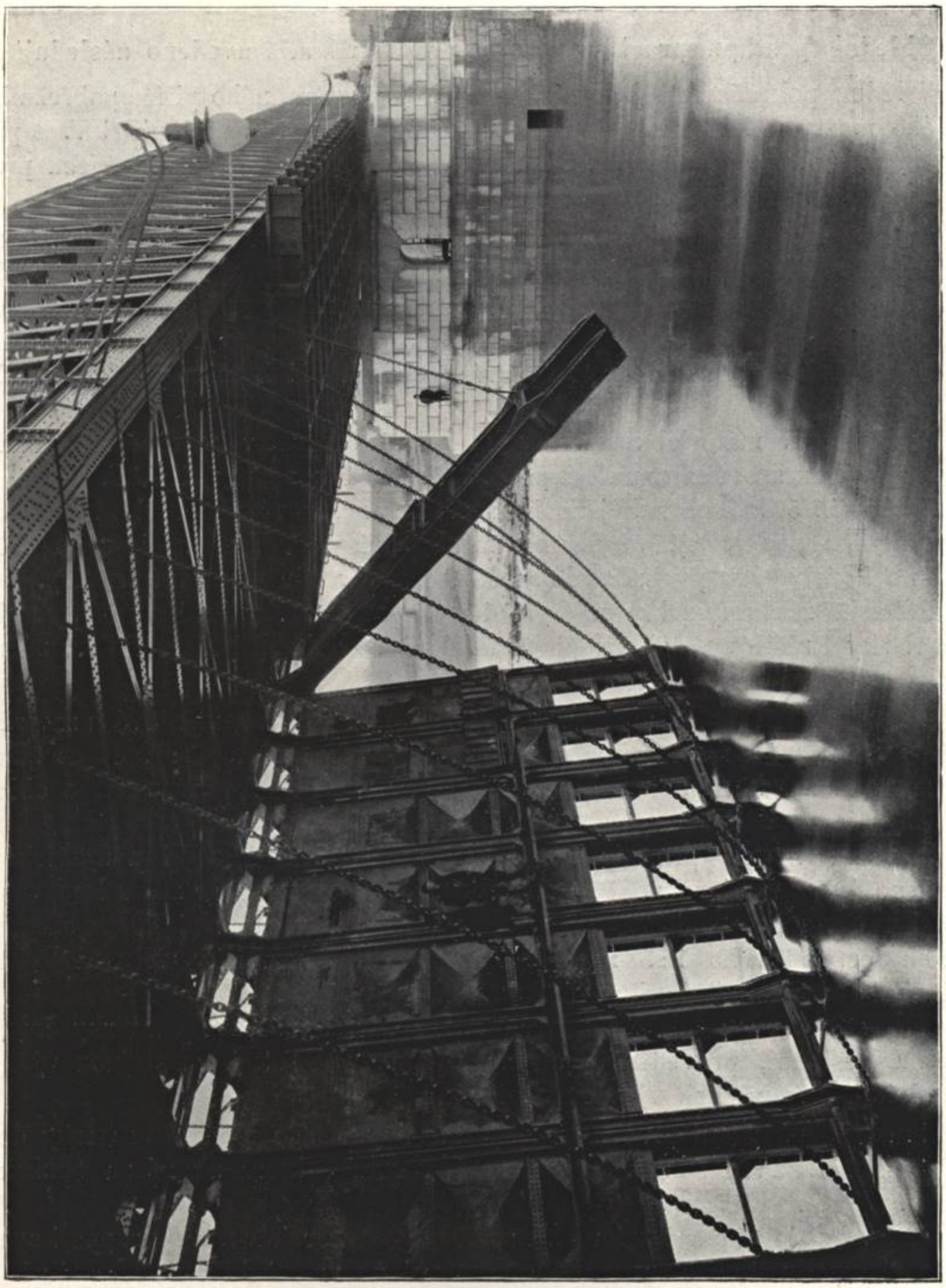
Čís. 13. Pohled na hotový most s jezem v Miřovicích. (16. listopadu 1903.)

až do vzdálenosti 80 *m* od zmíněné zídky 10 *cm* štětovnicemi proti podemletí.



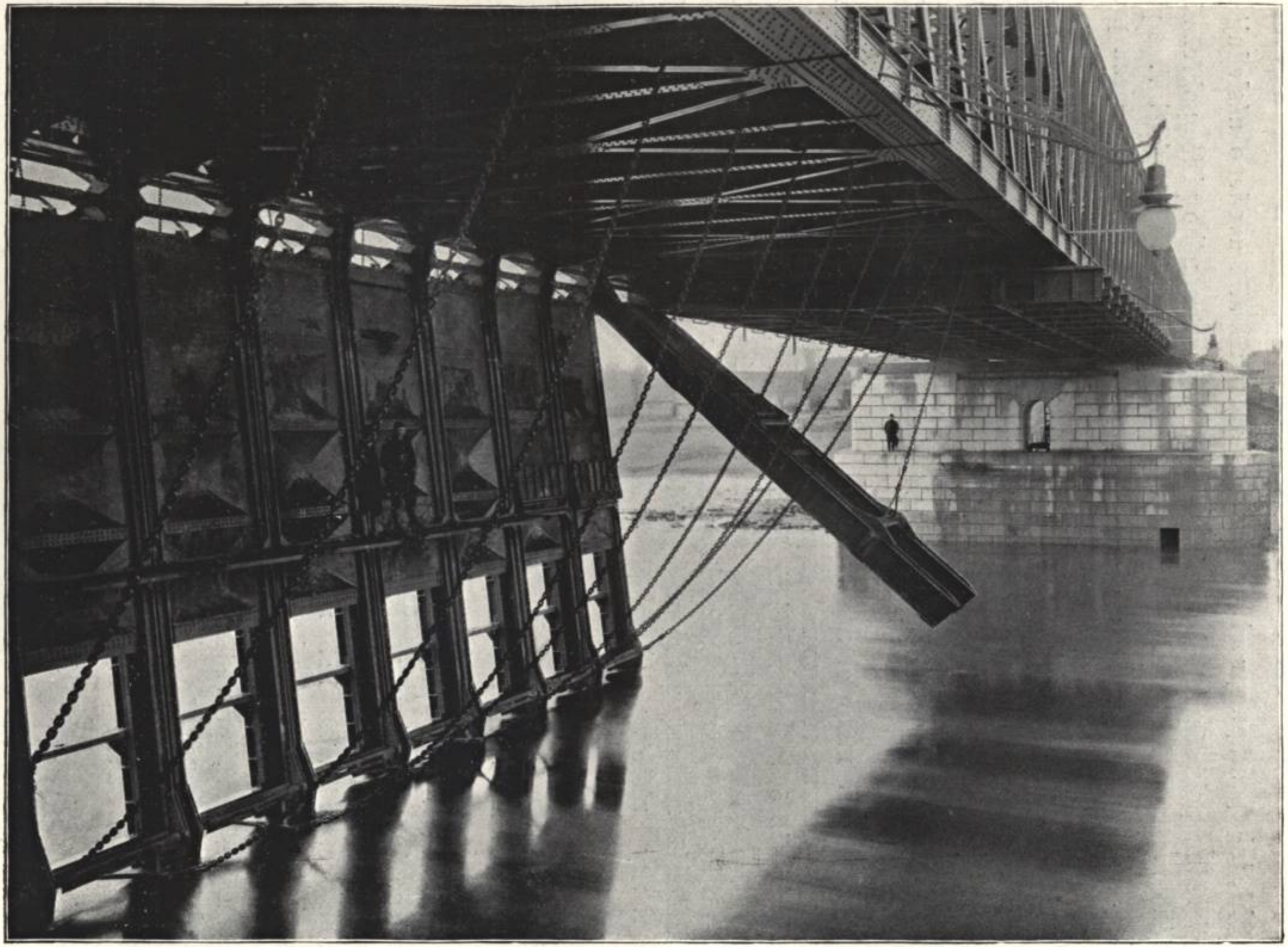
Čís. 13. Pohled na hotový most s jezem v Mířovicích. (16. listopadu 1903.)

Koruna dlážděné hráze dělící vorovou propusť od vlastního řečiště jest 1·50 *m* široká a vykazuje ve vzdálenosti 20 *m* od osy mostové výšku



Čís. 14. Vytahování slupic a stavidel pod most v Mířovicích. (19. listopadu 1903.)

168·60, odtud padá ve spojité křivce rovnoběžně se dnem vorové propusti až ku konci klapaček, kde se připojuje v terrainu na komoru levého opevnění kanálu výjezdného.



Čís. 14. Vytahování slupic a stavidel pod most v Miřovicích. (19. listopadu 1903.)

Uzavření vorové propusti docíleno jest hradly opírajícími se o lávku zdvihací roku 1902 smontovanou a mimo to segmentovou uzavírkou Práši-lovou, která jest 14 *m* směrem po vodě od lávky postavena.

Ohledně postupu prací ve vorové propusti budiž uvedeno následující:

V lednu pokračováno bylo v odbourání pravostranného pilíře pobřežního bývalého mostu u Miřovic. Kvádry získané dopravovány ku pilíři V. a použity byly, jak již uvedeno, ku zabezpečení podjezí hradlového jezu pravostranného.

Odkop ruční ve vorové propusti zahájen byl právě v těchto místech odbouraného pilíře dne 24. března; material dopravován nejprvé vlaky do odhražené plavby nad a pod jez hradlový, potom na vysypávku pravostranné rampy silniční. Od 15. května pokračováno hlavně ve výkopu výjezdného kanálu a přilehající spodní části vorové propusti, při kterém později musilo býti čerpáno.

Vykopaným materialem, získaným od 5. června v horní části vorové propusti, vyhumusována zmíněná parcela č. 848/1 u rampy silniční.

Zatím již 5. května zahájeno bylo zdění ve vorové propusti a to zvyšováním hřbetu pod výtažnou lávkou mezi pilířem č. V a č. VI, roku 1901 pouze na kotu 165·20 provedeného, načež osazeny zde příslušné kvádry.

Betonáž základů zahájena byla 10. června u zídky levé a postupovala od uzavírky Prášilovy směrem po vodě, načež se ihned přikročilo ku zdění lom. kamenem na maltu vápennou.

Zdivo, v němž uložena jest železná konstrukce segmentové uzavírky Prášilovy, spočívá na souvislé desce z cementového betonu 1 : 8, 80 *cm* silné (dno základu má kotu 164·90), provedené ve dnech 8—29. července, a obloženo jest na straně ku vorové propusti žulovými kvádry.

Omezení vorové propusti mezi oběma pilíři č. V a VI a uzavírkou provedeno jest dvěmi rovnoběžnými zídkami 1·0 *m* silnými ze zdiva lomového na maltu cementovou, které spočívají na pasech v závěrku 40 *cm* silných z betonu cementového 1 : 8 mezi betonový základ uzavírky na rostlé půdě spočívající a ve zmíněné pilíře vetknutých.

Obě tyto zídky, jakož i povrch zdiva u obou šachet uzavírky kryté žulovými deskami, provedeny jsou na výšku 169·00 t. j. na stejnou výšku jako odstupy při pilířích vjezdových č. V a č. VI.

Ihned po ukončení prací zednických zahájena zde montáž uzavírky dodané firmou Bratří Prášilové a spol. v Praze, která ukončena v měsíci prosinci.

Dno vorové propusti mezi oběma hřbety uzavírek vorové propusti opatřeno v listopadu dlažbou v maltě cementové na vrstvě betonu 8 *cm* silné.

Ode dne 17. června pokračováno v dolním kanále pod vorovou propustí v ručním výkopu při čerpání odstředivou pumpou o průměru 260 *mm*; vzdor přerušení prací dne 21—27. června následkem stouplé hladiny ve Vltavě, již 6. července přikročilo se ku betonáži levého svahu v síle 28 *cm*.

Téhož měsíce zahájeno beranění štětovnic podélných a později i příčných, betonové dno ohraničujících, kteréžto práce do 12. října byly ukončeny.

Na zatvrdlém betonu zřizována dlažba z lomového kamene 32 *cm* silná do malty cementové.

V měsíci říjnu ukončeno opevnění svahů výjezdného kanálu v celé jeho délce po obou stranách až ku zídkám omezujícím klapačky, které již v září byly vyzděny, vybetonováno dno pod těmito v síle 32 *cm*, zaberaněny kotevní kolejnice klapaček a provedena kotevní zídka vlastní vorovou propust ukončující (27. října).

V listopadu smontovány klapačky, dodané firmou Bratří Prášilové a vybetonovány svahy oboustranné vorové propusti mezi klapačkami až ku konci zídek na délku 80·25 *m*; dále betonováno dno sklonité betonem cementovým 1·8 v síle 8 *cm*.

V první polovici prosince betonáž tato úplně ukončena, načež upravován a dlážděn na sucho byl pravý svah vorové propusti.

Práce vedlejší.

Dle vodoprávního rozhodnutí ze dne 12. listopadu 1901 č. 207.388 bylo překladiště a rampa u Kralup na levém břehu vltavském na parcele 3/1 Buštěhradské dráze náležející tak zříditi, aby i při vzduté vodě jak vykládka zboží tak i provozování přívozu nebylo znesnadněno.

Za tím účelem byl díl náplavky (překladiště) nejdále po vodě ležící zvýšen na kotu 168·70, protilehlá rampa přívozní rozšířena a spojena 3 *m* širokou dlážděnou cestou 60 *cm* nad vzdutí položenou s oním zvýšeným dílem.

Rekonstrukce tato započatá dne 25. září byla 6. listopadu dokončena.

Nové zařízení čerpací pro nádražní stanici Kralupy na levém břehu vltavském.

C. k. priv. rak.-uh. společnost státní dráhy jakož i priv. dráha Buštěhradská braly potřebnou vodu pro stanici Kralupy potrubím umístěným v záhoze levé soustředné hráze v *km* 223.350, která leží pod výškou vzdutí a tudíž při postaveném jezu byly by ceďáky nepřístupny. Proto rozhodla se kanalisační komise zříditi nové zařízení čerpací pro obě dráhy společné následovně:

V téže hrázi soustředné zřízen byl ve vzdálenosti 27·0 *m* nad nynějším zařízením filtr z betonu cementového, 4·05 *m* dlouhý a 2·7 *cm* široký, se dnem 2·13 *m* pod normální vodu zapuštěným; vstupní otvor vyčnívá 20 *cm* nad vzdutou vodu.

Voda odvádí se odtud litinovým potrubím o průměru 300 *mm* do kruhové zděné studně 3 *m* v průměru opatřené bání z betonu 1·55 *m* nad vzdutí vyčnívající a vstupem opatřenou; ze sběrače tohoto dodávají pak dvě ssací potrubí vodu vodním stanicím v nádraží v Kralupech.

S prováděním stavby této započato bylo dne 27. srpna a sice zahájen výkop pro souvislý základ betonový 60 *cm* silný, na němž studna spočívá, a který bylo provésti až do hloubky 1·96 *m* pod normální vodu.

Nával vody dal se zmoci pouze odstředivým čerpadlem 260 *mm* v průměru měřícím. Dne 8. října zahájena zde betonáž, načež následovalo zdění válce studny v síle 80 *cm* z lomového kamene na maltu cementovou a konečně dne 26. téhož měsíce uzavření vršku betonovou bání.

V téže době zřizován výkop pro ceďák a kladeno potrubí spojovací. K celkovému dokončení schází toliko dokončiti dlažbu obsypávky.

Regulace u Lobečka.

Velice prudký záhyb řeky Vltavy mezi obcemi Lobčí a Lobečkem byl příčinou častého tvoření zácpy ledové v těchto místech.

Ježto pak mimo to bývalá pravostranná hráz (plavební stezka) byla by přišla pod vzdutou vodu, rozhodnuto, aby rozšířeno bylo zde ponenáhlu řečiště mezi *km* 224·248 a *km* 224·948 a vytvořena nová vyšší stezka plavební, která v bývalém nejužším místě zátočiny posunuta byla o 52·0 *m* dále do břehu.

Koruna cesty plavební má 2·5 *m* šířky a leží 70 *cm* nad vzdutou vodou.

S prováděním projektu bylo započato dne 9. června 1903. Získaným materiálem vysypány byly přiléhající parcely obce Lobeček na kotu 168·50 až ku nové stezce, načež k vůli ochraně násypu před odplavením zřízeny byly v *km* 224·375 a 224·800 dlážděné traversy.

V *km* 224·248, kde připojuje se nová stavba na starou hráz navigační, zřízena byla rampa 4·0 *m* široká a 30 *m* dlouhá po vodě vybíhající, která umožňuje přístup na podbřeží podél nové stezky plavební.

K vůli rychlejšímu vyrovnání hladiny vodní před a za novou hrází vloženy byly v *km* 224·250 a v *km* 224·890 do tělesa hráze propustky z cementových rour o průměru 40 *cm*.

Část nynější plavební stezky mezi *km* 225·038 až *km* 225·556, jejíž koruna do vzduté vody by byla přišla, byla též na kotu 168·80 vyvýšena, mimo to horní konec v *km* 225.038 byl proti vodě v oblouku prodloužen a do terrainu na způsob traversy zavázán, k vůli přechodu potahů při zpětném vleku lodí.

Práce zemní a valnou většinou i dlaždičské byly při této regulaci v letošním stavebním období vesměs ukončeny, zbývá pouze odlážditi na několika místech korunu nové plavební stezky.

Překladiště v Lobči od *km* 224·285 do *km* 224·500 na levém břehu Vltavy, které při vzdutí by se pod vodou bylo nalézalo, bylo následujícím způsobem upraveno:

V prostředku celé délky jeho nalézá se 5·0 *m* široká a 11·0 *m* dlouhá náplavka ve výšce normální vody, od které proti i po vodě vedou dvě rampy též 5·0 *m* široké až na dlážděné plateau 60 *cm* nad vzdutí (168·10) zvýšené,

které tvoří překladiště. To vykazuje užitečné délky 200 *m* při nejmenší šířce 15·0 *m*. Práce provedena od 27. července do 21. října.

Přívozní rampa levostranná v Nelahozevsi byla ve dnech 5. až 30. září zrekonstruována tím způsobem, že umožněno jest její používání při vzduté vodě. Proláklina těsně pod ní se nalézající byla s náležitým zřetelem na nerušený odtok vyšších vod 60 *cm* nad vzdutí vysypána a jako překladiště upravena.

Příjezdná silnice na levém břehu vltavském od mostu ku říšské silnici v Miřovicích vedoucí vykazuje na celou délku 600 *m* profil předepsaný totiž 6·30 *m* sířky vozovky, oboustranné chodníky 1·60 *m* široké, tudíž celkem 9.60 *m* šířky bez příkopů.

Výška nivellety přispůsobena terrainu, který v místech těchto leží 1·80 *m* nad velkou vodou. Rampou ve sklonu 1 : 75 v oblouku odbočuje nová silnice od mostu; na jejím konci druhém připojuje se, přecházejíc mírným sklonem v zatáčce na zvýšenou starou nábřežní zeď, na říšskou silnici v osadě Miřovicích.

Z objektů, jež tu provedeny byly, budiž uveden propustek z cementových rour o průměru 40 *cm* v příkopu před domkem plavidelníka a zděný propustek 1·0/0·9 *m* ve světlosti měřící, postavený k vůli odvodnění levého příkopu silnicového.

Výkop planie vozovky a štětování zahájeno v měsíci dubnu; v práci této pokračováno bylo s přestávkami celé léto.

Konečně budiž uvedeno, že letošního roku zahájené válcování silnice pro nastalé mrazy v měsíci prosinci nemohlo býti ukončeno.

Rampa příjezdná v pravo od mostu silnicového zřízená ve spádu 1 : 40 připojuje se na erární silnici a vykazuje délku podél protivodního svahu měřeno 143·0 *m*.

K vůli možnosti příjezdu od mostu na část silnice odtud ku zrušenému přívozu vedoucí a naopak a mimo to i s ohledem na přímou komunikaci ve směru erární silnice od Veltrus ku bývalému přívozu, provedena zde třídílná rampa.

S nasypávkou rampy započato bylo již dne 4. dubna zvláštní kolejí z vorové propusti sem vedenou. Obtížné zvýšení silnice provedeno bylo bez přerušení vozby.

Štětování zahájeno bylo dne 29. května; veškeré práce ukončeny byly zde dne 23. června.

Cesta od přívozu Miřovického kolem tamějšího pivovaru do osady Staré Ouholice vedoucí leží až 1·60 *m* pod vodou z roku 1890 a tudíž bývá zatopována; mimo to jde velká voda přímo přes ni a ramenem za ní ležícím do uvedené osady.

Tomu nyní zabráněno nasypáním této staré cesty na kotu 171·30 v délce 260·0 *m*. Šířka násypu svrchu vrstvou skalního štěrku a šotoliny opatřeného, obnáší 4·0 *m*, svah ku řece obrácený opevněn částečně dlažbou a částečně drnem.

Práce zahájeny zde v únoru a ukončeny 21. března.

Stavba hospodářského stavení při domku plavidelníka ukončena byla teprve v letošním stavebním odbobí od března do května, načež přikročeno k montáži motoru benzinového o síle 30 k. s., dynama jakož i prací installačních elektrického zařízení, které před zahájením zkoušky zdýmací byly úplně dohotoveny. Pozemek kol domku plavidelníka a hospodářského stavení, loni stromy vysázený, byl opatřen plotem.

Při výkupu přívozu miřovického získán byl přízemní dům č. pop. 3, 4, 5 na pravém břehu, stojící těsně u vjezdu na bývalý most, který vykazoval 13 obývacích místností, které mají sice vhodné půdorysné rozdělení, avšak domek celý leží v inundaci.

Ježto stavba vykazovala silné zdi, přikročeno bylo k adaptaci pro byty jezného a pomocníků. Zdi byly přiměřeně zvýšeny, střecha nově upravena, a podlahy položeny do výše 50 *cm* nad vodu z r. 1890.

S pracemi těmi, jichž provedení zadáno bylo úředně oprávněnému zednickému mistru Václavu Šillingrovi ve Veltrusích, započato bylo 10. srpna a ukončeny byly v listopadu zároveň s vedlejší budovou, obsahující chlívky a záchody.

Laterální kanál Vraňany-Hořín.

Nepříznivý odchod ledů koncem roku 1902, který spůsobil namnoze na vodních stavbách povážlivých škod, nepoškodil v nejmenším objekty laterálního kanálu, pokud tyto souvisejí s řekou.

Poněvadž pak jarní i letní vody nedostoupily větší výšky, lze dnešního dne konstatovati, že až do konce roku 1903 nevznikla žádná vydání na odstranění škod spůsobených velkou vodou a ledem při celé stavbě laterálního kanálu.

V uplynulém stavebním období byly vodní stav i počasí pracem kanalisačním mezi Vraňany a Mělníkem velmi příznivé.

Práce rýpací na kanálu plav. zastaveny byly ode dne 3. prosince 1902 až do 20. února 1903, kdy počala opětně svou činnost obě rýpadla pozemní jakož i rýpadlo vodní.

Dne 6. března zdilo se již na plavidlech v Hoříně a na mostu ve Vrbenci a hned na to také na dělicí zdi u Vraňan.

Po zimní přestávce trvající asi 3 měsíce zahájeny byly opětně veškeré práce stavební na objektech průplavu laterálního a dospěly koncem roku 1903 do stadia v každém ohledu uspokojivého.

V následujícím podány budou podrobnější zmínky o jednotlivých objektech:

1. Plavební kanál vlastní.

S výkopem jeho dospělo se koncem roku 1902 směrem od Vraňan ku Hořínu od *km* 0·6 do *km* 2·6 a od Hořína směrem k Vraňanům pokročilo rýpadlo od *km* 10·0 do *km* 8·3.

V obou případech přišlo se při bagrování kanálu ve dně a částečně i ve svazích na čistý, pískem promísený štěrk.

V době zimní, kdy na staveništi se nepracovalo, přikročilo se na základě podrobných znalostí geologického složení vrstev, v nichž kanál bude zaříznut, ku konání pokusů, kteréž měly za účel:

1. zjistiti přímo propustnost vrstev těchto a

2. nalézti za daných poměrů nejúčelnější spůsob opevnění a utěsnění propustných svahů a dna plavebního kanálu.

Ačkoliv mohly se díti zmíněné pokusy jen v měřítku malém, tak že neodpovídají úplně skutečnému stavu, přece jsou jejich výsledky do té míry zajímavými, že zasluhují, aby zde aspoň povšechně byly uvedeny.

Pokusy těmito bylo potvrzeno již dříve nabyté přesvědčení, že geologické vrstvy, v nichž jest plavební kanál zaříznut, jsou velmi propustné a že jest nezbytno dno i svahy plavebního kanálu v určitých tratích pečlivě uměle těsniti s ohledem na nízko položené pozemky, a že nelze tudíž se spoléhati na zašlemování vrstev propustných vodou kalnou.

Výsledky zmíněné patrny jsou z následujícího:

1. Vyhloubena byla jáma 1·2 *m* hluboká se svahy 1 : 2, která sahala jednou polovinou do vrstvy úplně propustné.

Jáma tato naplněna byla až po horní okraj vodou z vodovodu.

Veškerá voda z jámy pokusné ztratila se během doby ode 2 hodin a 48 min. odpoledne do 6. hodiny večerní.

Vsakování obnášelo více než 40 *cm* za hod.

2. Ku pokusu použita byla opětně zmíněná jáma. Do proudu vody, který hnal se do pokusné jámy pulsometrem, vkládána byla hlína, čímž se voda zakalila, tak že po vsáknutí bylo lze pozorovati na stěnách i na dně jámy vrstvičku bahna, která po uschnutí praskala a loupala se.

Voda se vsákla za 15 hodin, čili vsakování vody za hodinu průměrně obnášelo 8 *cm*.

3. Jáma 2·4 *m* hluboká, 1 m^2 ve dně, se svahy 1 : 1 vyložena byla pečlivě dusanou vrstvou hlíny 40 *cm* silnou a naplněna pak byla po okraj vodou. Vsakování vody trvalo 19 hodin. Po provedeném pokusu bylo vidno, že svahy jámy byly příliš strmé, tak že vrstva hlíny následkem srážení se jevila trhliny. Průměrná rychlost vsakování obnášela 10 *cm* za hodinu.

4. Jáma 2·3 *m* hluboká, ve dně 4 m^2, se svahy 1 : 2 vyložena byla pečlivě dusanou vrstvou hlíny 40 *cm* mocnou, kteráž byla přikryta k vůli ochraně vrstvou štěrku 10 *cm* silnou.

Naplnění jámy až po okraj bylo několikráte opětováno, při čemž pokaždé vsáknutí vody za hodinu průměrně obnášelo 5 *mm*.

Podotknouti dlužno, že tato jáma pokusná byla obložena hlínou mastnou, jaká jen v řídkých případech při výkopu kanálu byla nalezena.

5. Jáma 1·2 *m* hluboká použita ku pokusu 1. a 2. byla ve dně i ve svazích prohloubena o 25 *cm* a opatřena vrstvou betonu cementového 25 *cm*

silnou, který byl mísen z 1 dílu portlandskéko cementu a z 10 dílů štěrku a písku, jak týž při výkopu byl nalezen.

Když beton částečně zatvrdl, naplněna byla pokusná jáma vodou. Z počátku bylo lze pozorovati nepatrné vsakování, avšak již od března r. 1903 až do konce roku z pokusné jámy vody neubývá, poněvadž voda, která se vsákne a vypaří, nahražena jest srážkami atmosferickými.

6. Pokud beton uvedeným spůsobem vyrobený vzdoruje nárazu, zřejmo jest částečně z následujícího pokusu.

Na mostu přes uzavírku u Vraňan zřízena byla vozovka z betonu v průměrné tloušťce 12 *cm*, který týmž spůsobem byl mísen, jak výše bylo uvedeno.

Do dnešního dne od 30. září 1903, kdy most předán byl veřejnému užívání, nebyla vozovka betonová porušena koly četných povozů, které z obcí závodních ubírají se přes přívoz u Vraňan ku nádraží jenšovickému.

Na základě vykonaných zkoušek dala vrchní stavební správa na pokus utěsniti a opevniti část svahu kanálu plavebního a sice jednak hlínou a štěrkem, jak v projektu bylo vyznačeno, jednak betonem cementovým, který byl mísen ze štěrku a písku přímo z výkopu kanálu plavebního vzatého, a z portlandského cementu v poměru 10 : 1.

Dne 26. března navštívili členové technického komitétu komise kanalisační (pp.: c. k. vrchní stavební rada Rytíř, zemský vrchní stav. rada svobodný pán Spens-Booden, zemský stav. rada Jirsík, c. k. stav. rada Ritter z Rittershainů a vrchní inženýři Engelberth a Stupecký) v průvodu stav. ředitele Rubína a c. k. vrchního inženýra Zimmlera staveniště, shlédli provedené vzory opevnění a utěsnění kanálu v měřítku skutečném a stanovili po bedlivých úvahách, jakým spůsobem kanál plavební se má opevniti a utěsniti.

Nad uzavírkou kanálu plavebního u Vraňan až do *km* 0·83 kanál plavební dle toho upevňuje se s ohledem na velké vody a ledy dlažbou 32 *cm* silnou, která provádí se v polohách nad vzdutou vodou do drnu, pod vzdutou vodou pouze do písku.

Pod uzavírkou od *km* 0.83 až ku plavidlům v Hoříně upravují se svahy kanálu plavebního dle následujících typů:

1. V trati, kde kanál není nutno těsniti, buď že prosáklá voda nemůže ničemu uškoditi, poněvadž má přirozený a snadný odpad k řece (trať od *km* 0·83 až ku *km* 1·3), aneb kde kanál jest zaříznut ve vrstvě hlíny nepropustné (trať od *km* 1·9 až do *km* 2·6) aneb konečně, kde kanál proveden jest v násypu, který jest utěsněn uvnitř vloženým hlinitým jádrem (trať od *km* 5·4 až *km* 6·2, trať *km* 7·1 až *km* 7·3 a trať před plavidly), opevňuje se plavební kanál pod vodou záhozem a štěrkem skalním, nad vodou do výše + 80 *cm* dlažbou do drnu.

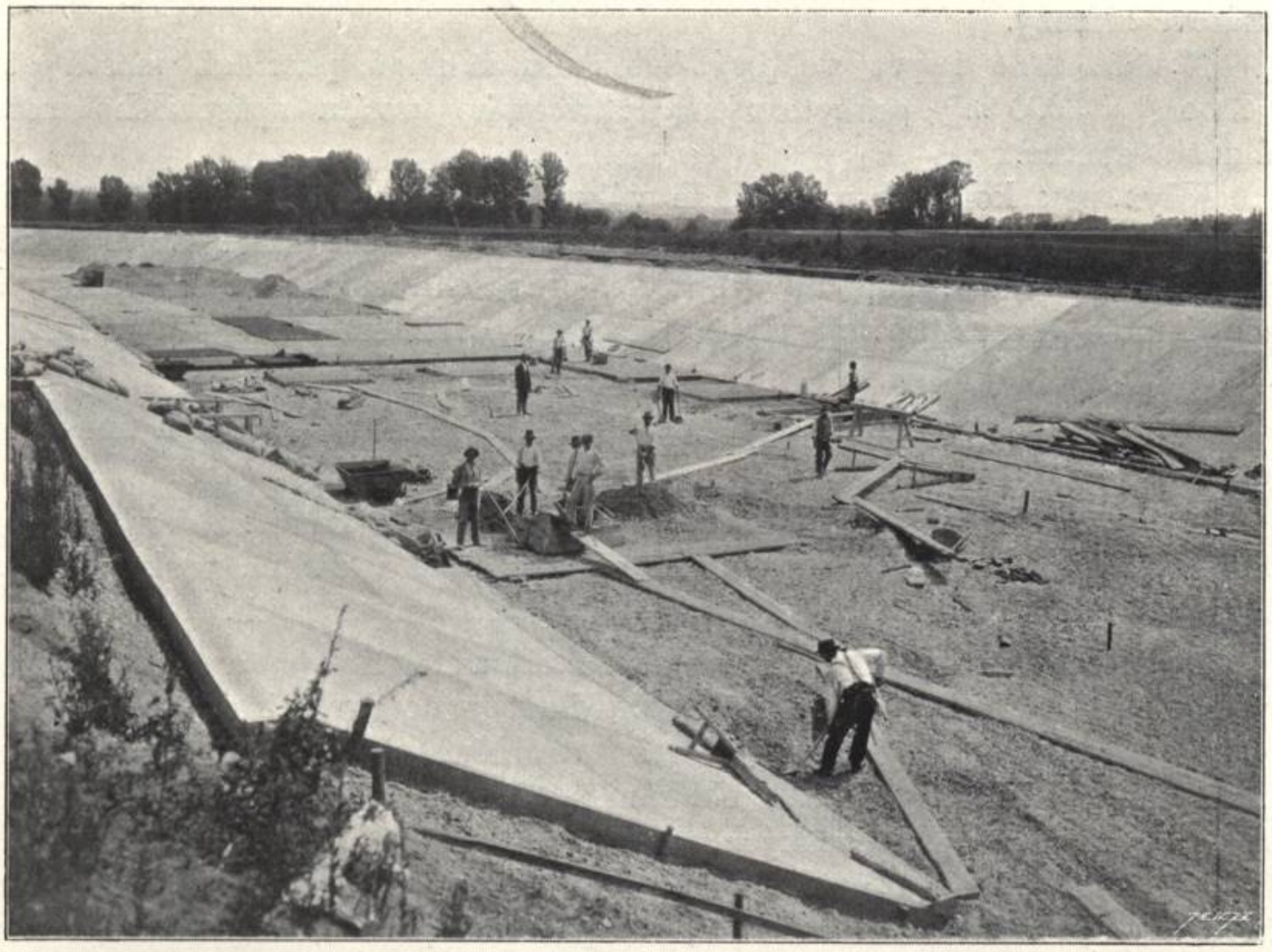
2. V trati, kde kanál zaříznut jest ve vrstvách propustných, kde nutno s ohledem na nízko položené pozemky dno i svahy těsniti, kde však s ohledem na blízkost řeky a tlak spodní vody za povodně, nelze použiti betonu k opev-

nění a těsnění (trať *km* 1·3 až *km* 1·9) vyložen byl kanál za účelem zmírnění propustnosti vrstvou hlíny 0·4 *m* silnou.

Hlína ve svazích nanášena byla ve vrstvách 20 *cm*, kropila se a dusala, kdežto ve dně volně byla nasypána. Zabezpečení břehů provedlo se kamenem jak u typu prvního bylo popsáno. Hlína ve dně chráněna jest proti odplavení proudem, který v plavebním kanálu vzniká při plnění plavidel, vrstvou štěrku bagrovaného 40 *cm* silnou.

3. Kanál plavební v zářezích opevňuje se a těsní v propustných tratích ostatních vrstvou betonovou.

Beton připravený z 1 dílu portlandského cementu a z 10 dílů štěrku s pískem smíseného, tak jak týž při výkopu přichází, nanáší se na propustné svahy a dno kanálu ve vrstvě 20 *cm* silné.

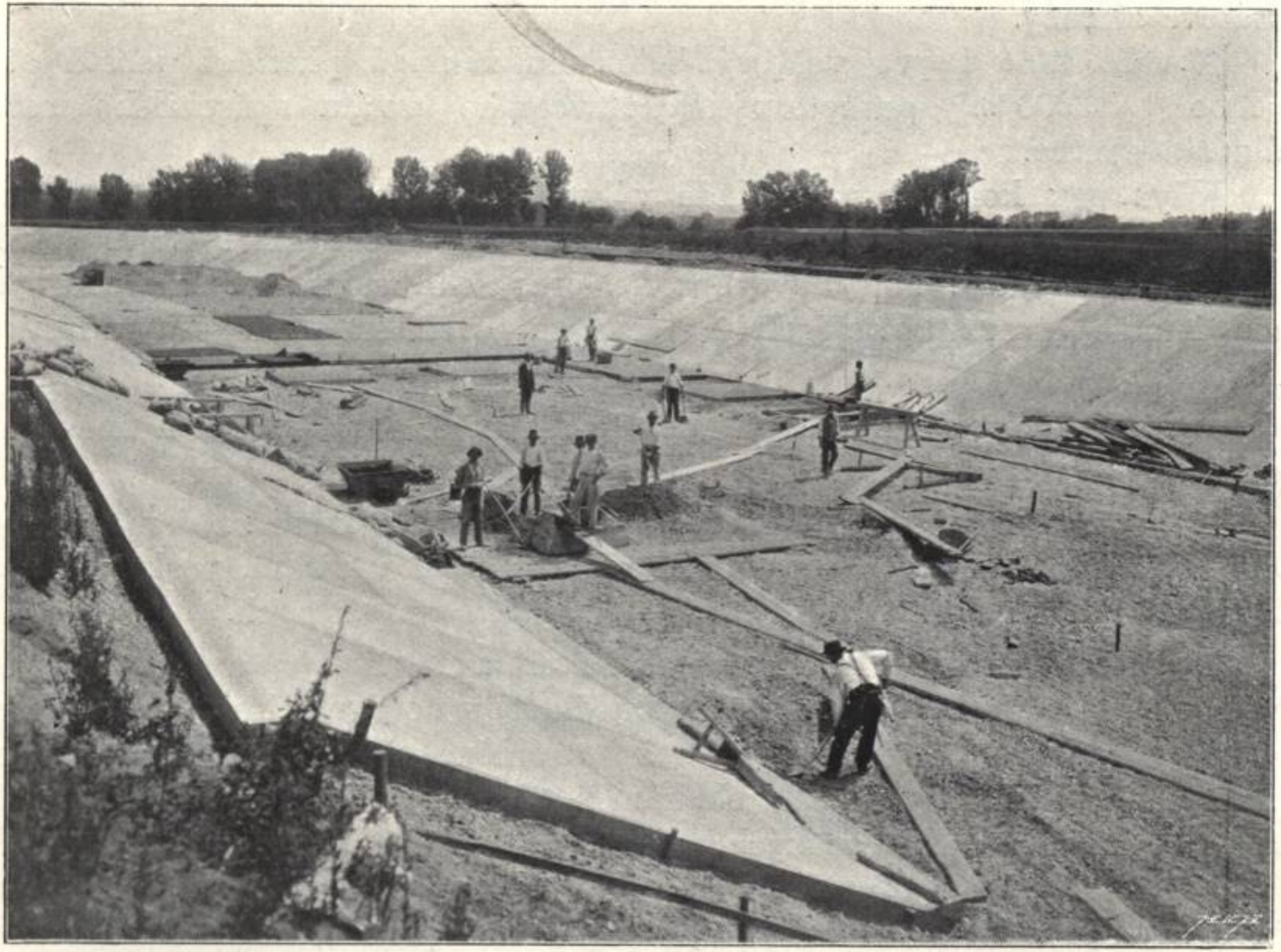


Čís. 15. Betonování laterálního kanálu Vraňany-Hořín. (18. července 1903.)

Toliko na místech exponovaných, jako jsou svahy překladiště a trat kanálu před plavidly, provádí se vrstva 25 *cm* silná.

Ku zamezení tvoření se trhlin následkem dilatace, vkládají se asi od tří ke třem metrům vertikálně proužky lepenky, čímž rozdělí se celá vrstva betonová pokrývající svah i dno plavebního kanálu na čtvercové plotny o stranách as 3 *m* dlouhých.

Obraz č. 15 znázorňuje postup práce při betonování svahů a dna laterálního kanálu v trati blíže Vrbna.



Čís. 15. Betonování laterálního kanálu Vraňany-Hořín. (18. července 1903.)

Povrch betonu natírá se ještě v čerstvém stavu za účelem dosažení větší nepropustnosti a hladkosti pačokem z portlandského cementu.

Z počátku prováděny byly práce betonovací ve vlastní režii komise, při čemž prozkoumán byl způsob provádění a náklad spojený s betonáží, načež práce tyto zadány podnikatelství za cenu jednotnou.

K rozhodnutí technického komitétu komise kanalisační, dle něhož jest opevňovati propustné svahy kanálu plavebního betonem, přispěla hlavně okolnost, že výkop kanálu plavebního pozůstával většinou z čistého štěrku a písku, kteréhožto materiálu přímo k betonáži užíti se mohlo.

Tato okolnost umožnila prováděti opevnění betonem za poměrně nízkou cenu jednotkovou.

V prvé řadě kryta jest ovšem z výkopu celá spotřeba písku (v množství 13.000 m^3) do zdiva lomového plavidel a mostů z pískoven, které byly v trati kanálové zřízeny.

Rovněž také i pro veškerý beton do základů plavidel, mostů atd. (v množství 3000 m^3) poskytl výkop plavebního kanálu způsobilého materiálu stavebního.

Když pak konečně na základě výhod (o nichž se ještě zmínka učiní), které poskytuje za daných okolností zajištění a utěsnění dna i svahu kanálu plavebního betonem, dopadla volba ve prospěch betonu, tu nalezeno bylo vhodné pole k zužitkování těchto cenných látek stavebních (v množství 41.000 m^3).

Výhody, jichž docílí se při upotřebení betonu ku těsnění a upevnění, jsou následující:

1. Spůsob opevnění betonem ze všech variant, které za daných okolností mohly na průplavu laterálním vůbec přijíti v úvahu, poskytuje největší bezpečnost proti vsakování vody do vrstev propustných.

2. Opevnění svahů betonem jest na základě přijatých cen jednotných levnější o 17% než opevnění obyčejnou dlažbou do drnu, která ovšem není vodotěsnou; jest o 34% levnější než prováděné těsnění a opevnění břehů hlínou, která byla na místě, a skalním štěrkem se záhozem, který by bylo nutno dodati z lomů klecanských.

Těsnění hlínou a opevnění štěrkem bagrovaným ve dně bylo by ovšem přišlo levněji než těsnění betonem, leč pro tuto práci cena jednotná stanovena nebyla, poněvadž tento spůsob těsnění nezdál se poskytovati dostatečné záruky proti unikání vody z plav. kanálu.

3. Práce betonovací, které odvisly jsou pouze od dodávky cementu, pokračují velmi rychle v před. Parta devíti mužů opevní za den (při tloušťce vrstvy 20 cm) 130—150 m^2 břehů kanálu.

4. Uspoří se na dodávce materiálu z lomů 40.000 m^3, což bude rozhodujícím pro dobu, ve které se ukončí laterální kanál.

V případě, že by byla ztížena plavba lodí poněkud nízkým neb vysokým stavem vodním, oddálilo by se dokončení stavby při opevnění kamenem za daných okolností o plný rok.

5. Urychlí se dokončení stavby laterálního kanálu již také tím, že pro vrstvu betonovou vykopati jest pouze 20 *cm*, kdežto pro opevnění a těsnění hlínou a kamenem bylo nutno kopati 80—90 *cm* pod čistý profil; tím zmenšila se celková kubatura výkopu o 160.000 m^3.

Také při sypání hrází kanálových stala se odchylka od schváleného projektu, dle kteréhož mělo se docíliti nepropustnosti hrází tím, že těsnicí vrstva hlíny, 40 *cm* mocná, vložena měla býti pod ochrannou vrstvu kamene.

Pokusy provedenými však bylo dokázáno, že vrstva těsnicí tímto způsobem do hráze vložená, vlivem vody trpí.

Proto bylo stanoveno, aby vrstva hlíny vkládána byla do vnitř hráze ve způsobu dusaného jádra, které provádí se do výšky 30 *cm* nad vzdutou vodu, široké v koruně 1·5 a 2·0 *m*.

Svahy jádra dělají se dle okolnosti 1 : 1 až 1 : 1·5.

Vybraná hlína k sypání jádra béře se z výkopu v kanálu plavebním, nanáší se ve vrstvách 20 *cm* vysokých, které se kropí a dusají.

Sypání hrází na plnou šířku pak děje se z vozíků, které pojíždějí po koleji položené na koruně jádra.

Povrch hrází kanálových, pokud není opevněn dlažbou, urovná se hlínou a osévá se travinou.

Výhodným se při tom ukázalo zvýšiti horní hranu svahu o několik centimetrů nad okraj koruny hráze, tak aby voda dešťová nemohla stékati z koruny hráze po svahu dolů, pokud svah nezarostl drnem.

Svahy způsobem popsaným zřízené nebyly poškozeny ani při průtržích mračen, které se ve stavební periodě několikráte opakovaly a zarostly za léto velmi dobře drnem, aniž vyžadovaly nějakého nákladu na udržování.

Podobným způsobem upravena byla také při počátku kanálu plavebního nad Vraňany 13 *m* vysoká opuková stráň na levém břehu Vltavy, ve svahu 1 : 1½ s bermou uprostřed a zaseta směsí travního semene.

Svahů opevněných kamenem do konce roku 1903 bylo hotovo více než třetina, betonem polovina plochy celkové, kterouž příslušným způsobem jest opevniti při celé stavbě.

Záhy z jara 1904 bude ukončeno vybagrování kanálu plavebního a pak bude lze urychliti práce opevňovací.

Rýpadlo, které počalo pracovati u Hořína a pokračovalo směrem ku Chramostku, postoupilo celkem od *km* 10 až do *km* 6·1 (dne 14. července). Poněvadž kanál plavební v následující trati v délce 1 *km* (od *km* 6·1 do *km* 5·1) jest částečně v násypu, bylo možno nepatrnou odkopávku v těchto místech s výhodou provésti ručně a rýpadlo demontovati a připraviti k odchodu do Beřkovic.

Zbytek výkopu mezi Lužcem a Chramostkem ponechán byl druhému rýpadlu, které postupuje od Vraňan ku Chramostku, a kteréž v příštím období stavebním asi v době 14 dnů bude moci výkop ukončiti.

2. Jez, dělící zeď a plavidlo pro lokální plavbu u Vraňan.

Dobou uplynulých stavebních období, po kterých se v řece, na jezu a dělicí zdi pracovalo, byl stav vodní pracím spojeným se zakládáním jmenovaných objektů velmi příznivým.

Toliko led v prosinci 1902, který velmi nesnadno odcházel, ohrožoval dělicí zeď při počátku plavebního kanálu, která nebyla dozděna.

Poněvadž bylo zřejmo, že zeď dělicí (kterou dosud není možno z ohledů na odchod velkých vod spojiti hrází s deponií u uzavírky kanálové, pokud nebude uvolněn profil průtokový na pravém břehu řeky u Vraňan, bude vystavena direktnímu nárazu ker ledových, snažilo se podnikatelství k naléhavým žádostem stavební správy zeď pokud možno přivésti do úrovně, aby po rovném povrchu umožněn byl snadný odchod ledu.

Avšak již dne 17. listopadu 1902 za příčinou tuhých mrazů bylo nutno veškeré zdění zaraziti a zeď na některých místech nechati zubovitě nedokončenou.

Dne 15. prosince 1902 nastala obleva a již 20. prosince hnuly se ledy a s nimi 1 *km* dlouhá celina ledu z tůně proti Mlčechvostům uvedena byla v pohyb směřující na zeď dělicí, při čemž voda přelévala se přes její korunu. Po odpadnutí vody však nebylo shledáno na zdivu žádného poškození.

Byla to prvá zkouška pro tento objekt jak co do stability, tak také i co do pevnosti zdiva lomového, při níž se zdivo velmi dobře osvědčilo.

Dělicí zeď byla hned z jara dozděna a opatřena v celé délce na svém povrchu kvádry 40 *cm* silnými ze žuly.

Dle stavebního programu přihlíželo se hlavně k tomu, aby záhy založena byla vorová propusť a komorové plavidlo pro lokální plavbu na pravém břehu proti Vraňanům a dle okolností, aby dokončila se stavba levého pole jezu hradlového se středním pilířem.

Proto záhy z jara položily se cementové roury za účelem odvodnění pozemků u Dušník, které tvoří místy tůně, táhnoucí se od dušnických zahrad ku vorové propusti, kteráž byla materiálem vykopaným ve stavební jámě plavidla a vorové propusti zasypána.

S výkopem stavební jámy vorové propusti a plavidla pro lokální plavbu počalo se dne 6. dubna a s betonáží základů u vorové propusti počalo se 3. června.

V plavidle pro lokální plavbu betonovalo se již dne 12. června.

Dne 13. srpna zaberaněny byly prvé kolejnice, které tvořiti měly vedoucí piloty pro jimku levého pole jezu hradlového.

Koncem roku hotova byla levá polovina jezu hradlového se středním pilířem a smontovány byly slupice, načež odstraněna byla jimka.

Na vyobrazení č. 16. jest viděti dělicí zeď, hotové pole hradlového jezu se středním pilířem ještě v jimce, a na břehu pravém stavbu komorového plavidla pro lokální dopravu, a vorové propusti, jakož i hotový domek pro jezného.

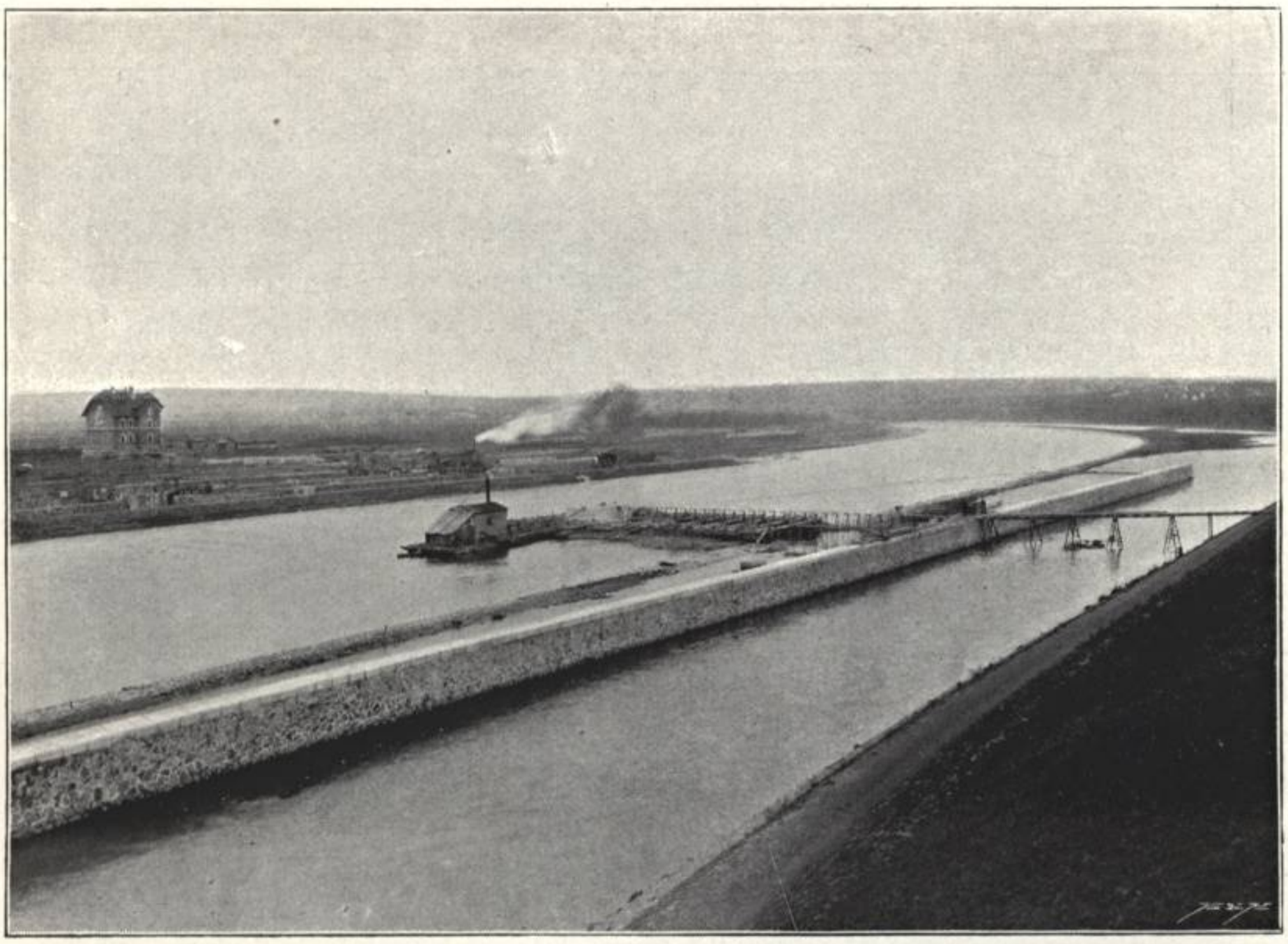
Zdivo plavidla pro lokální plavbu, montáž vrat horních i dolních, montáž stavidel obtokových byly až na nepatrné dodělávky koncem roku dokončeny.

Také nezbývá již mnoho zdíti na vorové propusti, kde smontována byla do konce roku kostra pro klapačky a částečně uzavírka vorové propusti.

Obraz č. 17. vyznačuje montáži kostry pro klapačky.

Plavidlo pro lokální plavbu, celý jez, dělicí zeď, uzavírka plavebního kanálu a celá vorová propusť, založeny jsou přímo na opukovou skálu.

Vorová propusť, 330 *m* dl., i plavidlo založeny byly bez jimek, v ochraně staré potahové stezky.

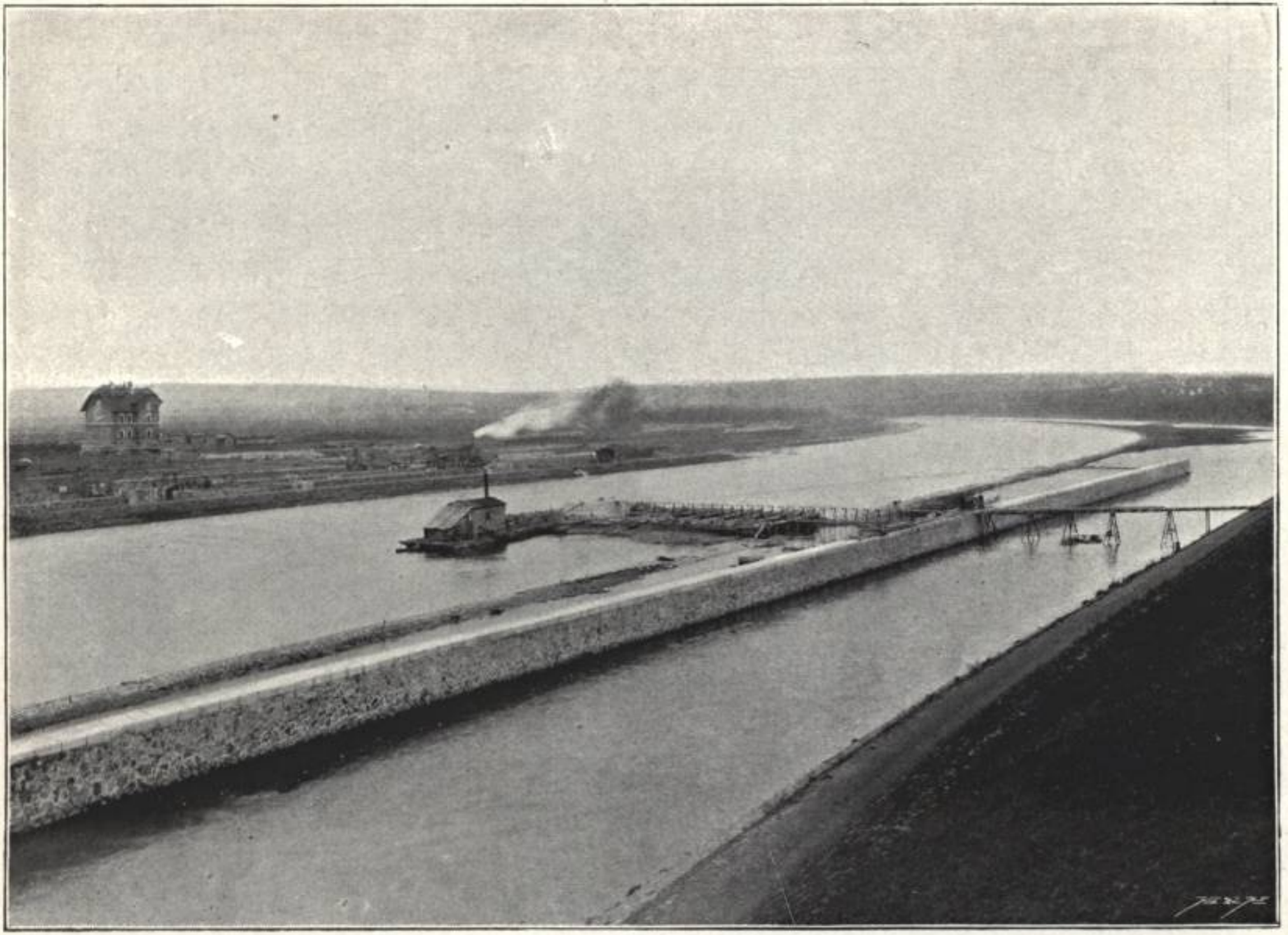


Čís. 16. Pohled na dělicí zeď a stavbu hradlového jezu u Vraňan. (18. prosince 1903.)

Pro příští periodu stavební zbývá postaviti druhou polovinu jezu hradlového, totiž lodní propusť, kterou bude nutno stavěti z ohledu na nerušenou plavbu lodí po vodě plujících a pramenů ve dvou dílech; lodi proti vodě plující používati budou hotového již plavidla.

3. Mosty.

Silnice vedoucí přes uzavírku kanálu i s mostem, jakož i nově zřízený přívoz u Vraňan odevzdány byly po provedené vodoprávní kollaudaci pří-



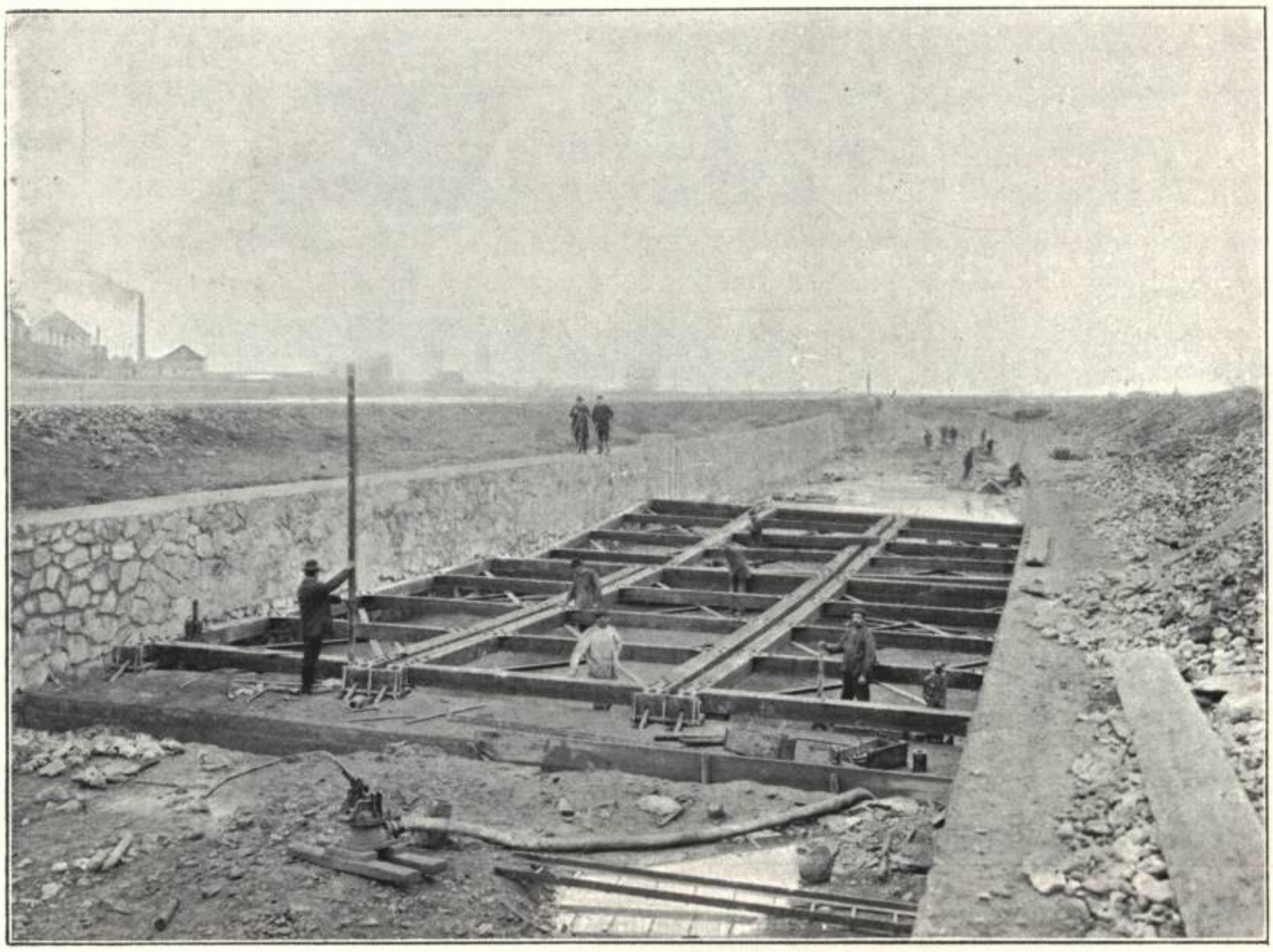
Čís. 16. Pohled na dělicí zeď a stavbu hradlového jezu u Vraňan. (18. prosince 1903.)

vozu a po provedené uspokojující zkoušce zatěžkací železného mostu přes uzavírku, veřejné dopravě.

Vytknouti sluší, že byla také během minulé periody stavební smontována vrata uzavírky plavebního kanálu, jak proti vzduté, tak také i proti velké vodě, a že oboje vrata vykazují bezvadný chod.

Z mostů dalších, které přemosťují plavební kanál o světlé šířce 24·0 *m*, jsou, pokud se týče zdiva a železné konstrukce, hotovy:

1. most silnicový u Lužce *km* 3·385,
2. most pro polní cestu u Lužce *km* 3·655,
3. most pro polní cestu ve Vrbenci *km* 7·213,
4. most silnicový u Vrbna *km* 7·833.

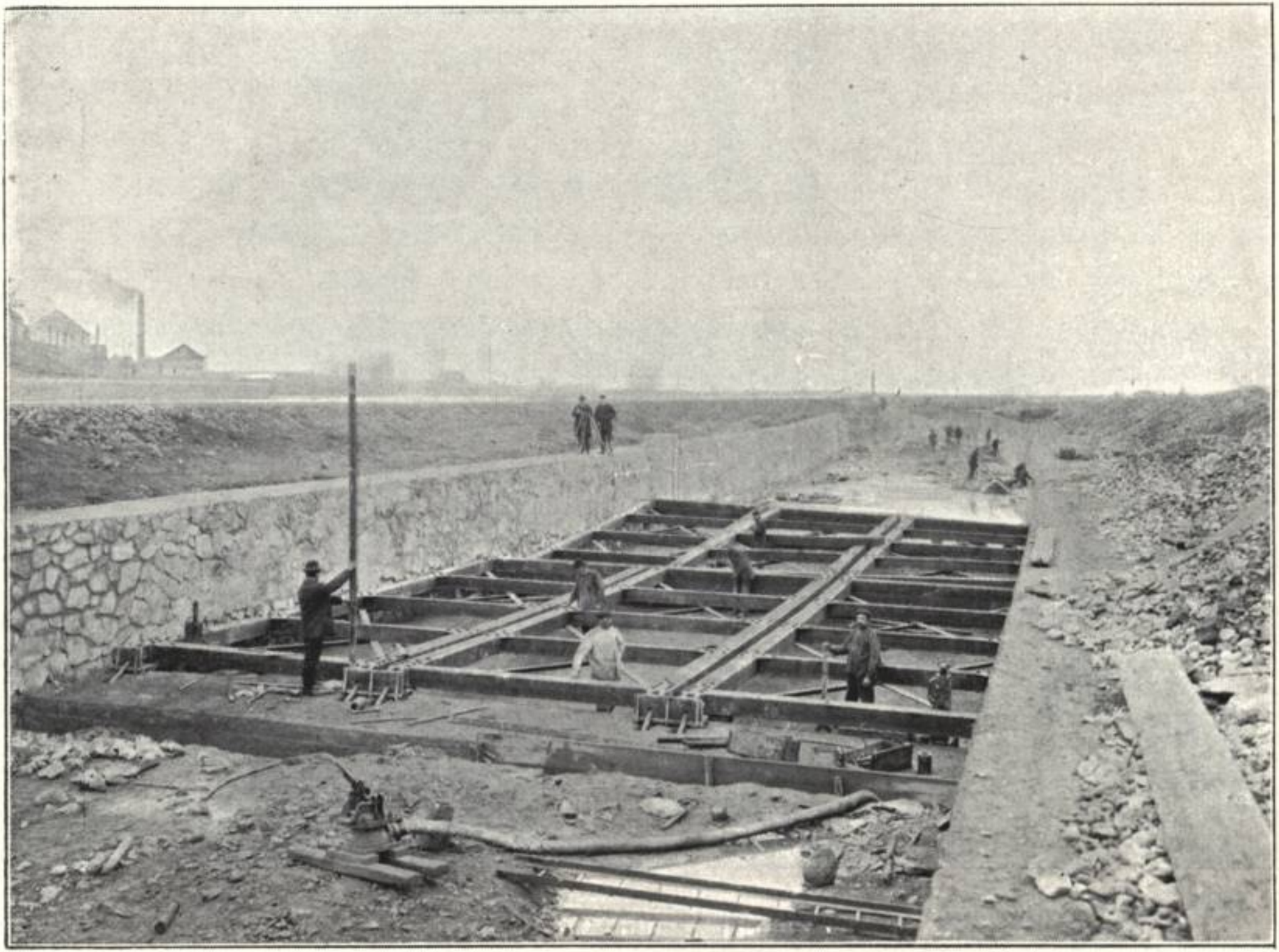


Čís. 17. Montování kostry pro klapačky ve vorové propusti u Vraňan. (18. prosince 1903.)

Pro další dva mosty silnicové u Chramostku *km* 4·765 a u Želčína *km* 6·29 jsou té doby hotové pilíře a s montáží se má počíti v únoru.

Zbývá tudíž pro příští období stavební kromě mostu přes dolní ohlaví plavidel v Hoříně postaviti ještě most, jímž převede se přes plavební kanál vlečná dráha Jenšovice-Lužec.

U všech mostů, kromě mostu přes uzavírku kanálu, zbývá vysypati rampy buď úplně neb částečně a zříditi na nich vozovku.



Čís. 17. Montování kostry pro klapačky ve vorové propusti u Vraňan. (18. prosince 1903.)

Ze silnic přeložených, které odevzdány budou okresu k udržování, hotova jest úplně (i zábradlím kol kanálu opatřena) trať *km* 1·30 až *km* 1·85 po levém břehu kanálu plavebního.

K dokončení připravena jest trať silnice okresní od *km* 2·5 až do *km* 3·24 po levém břehu kanálu u Lužce.

Polní cesty a potahové stezky hotovy jsou v délce asi 3 *km*.

4. Propustky a podvedení.

Odpad vody dešťové, případně vody přivedené drenážemi, které dle potřeby by se zřídily, zjednán bude provedenými shybkami a kanálky betonovými o výšce 1·0 *m* profilu vejcového.

Shybky tyto mezi Vraňany a Lužcem počtem tři, u Chramostku jedna, jsou téměř hotovy. Ve Vrbenci schází dokončiti ze shybky asi třetinu.

Podvedení potoka hořínského v délce 345 *m* hotovo bylo již ve stavebním období roku 1902.

5. Plavidla v Hoříně.

Čilý ruch, který od časného jara až do počátku zimy trval ve stavební jámě plavidel, vykazuje výsledek velmi uspokojivý; neboť jedině přírůst zdiva lomového v této stavební periodě obnáší 18.000 m^3, tak že zbývá provésti v příštím stavebním období pouze 4000 m^3 zdiva lomového.

Ode dne 9. března, kdy počalo se opětně na plavidlech pracovati, věnována byla hlavní péče pokroku zdiva lomového mohutných zdí hlavních (které při výšce 12 *m* měří v základech 6·60 *m* až 9·0 *m*), aby provedením jich do určité výše předešlo se nebezpečí svezení se hlinitých svahů stavební jámy v případu velké vody jarní.

Obrázky č. 18, 19, 20 a 21 znázorňují postup stavebních prací na plavidlech v letošním roku.

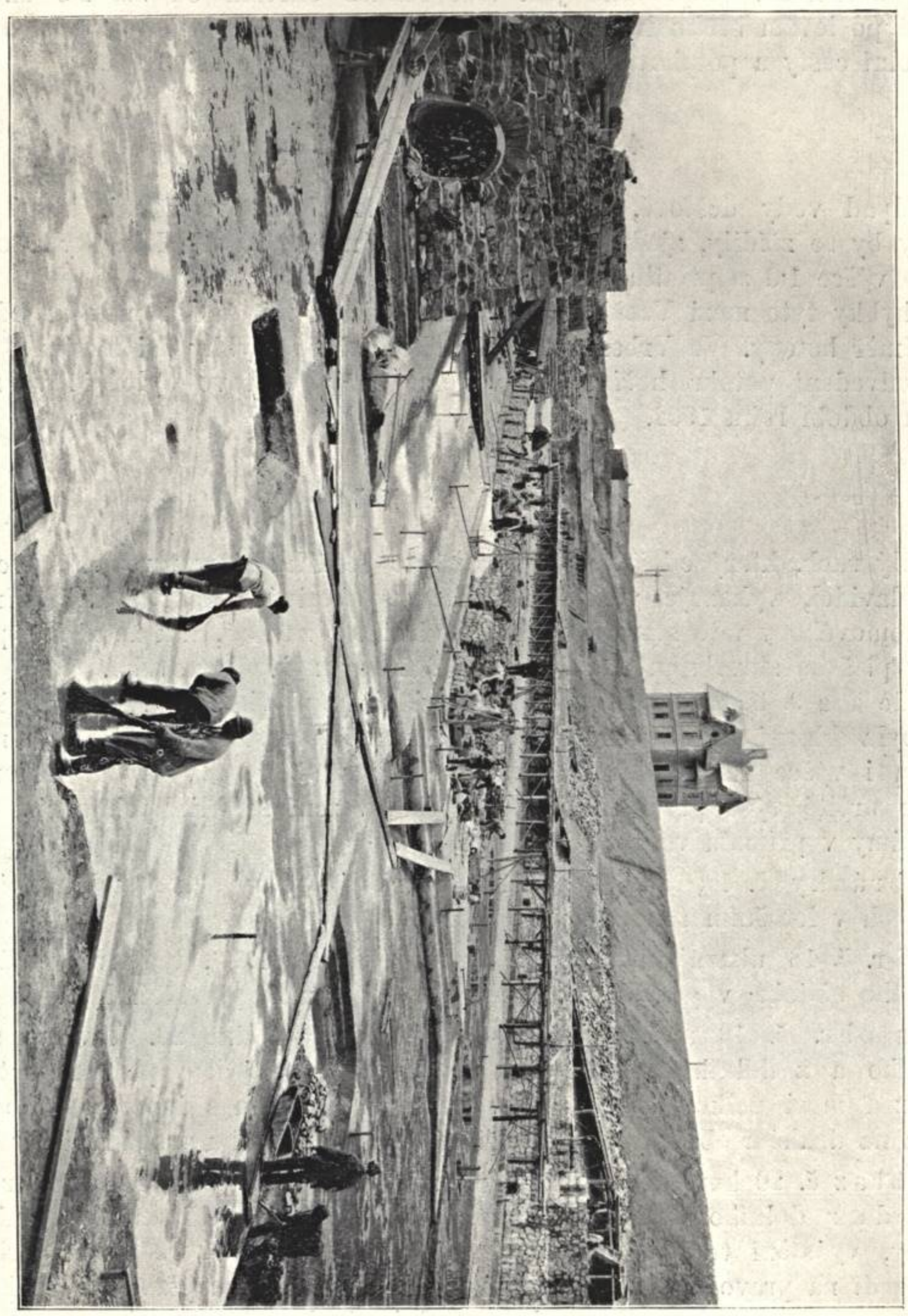
Obr. č. 18 ukazuje stav prací dne 23. dubna 1903, tedy na počátku stavebního období; v pozadí jest viděti hotový domek plavidelníkův.

Na obr. č. 19 a č. 20 zachycen jest stav ze dne 26. června a sice z horního a z dolního ohlaví. Na prvém obrázku jest v popředí patrna dělicí zeď mezi velkou komorou a plavebním kanálem s úspornými komorami, a na druhém obrázku hlavně příčný řez střední zdi a provádění obtoků.

Obraz č. 20 konečně vykazuje pokrok stavby na konci letošního roku v pohledu z dolního ohlaví. Jest zde viděti již počátek architektonické výzdoby, vyústění turbinového kanálu jakož i přiváděcí roura k turbině a v pozadí na pravo horní záporník velkého komorového plavidla.

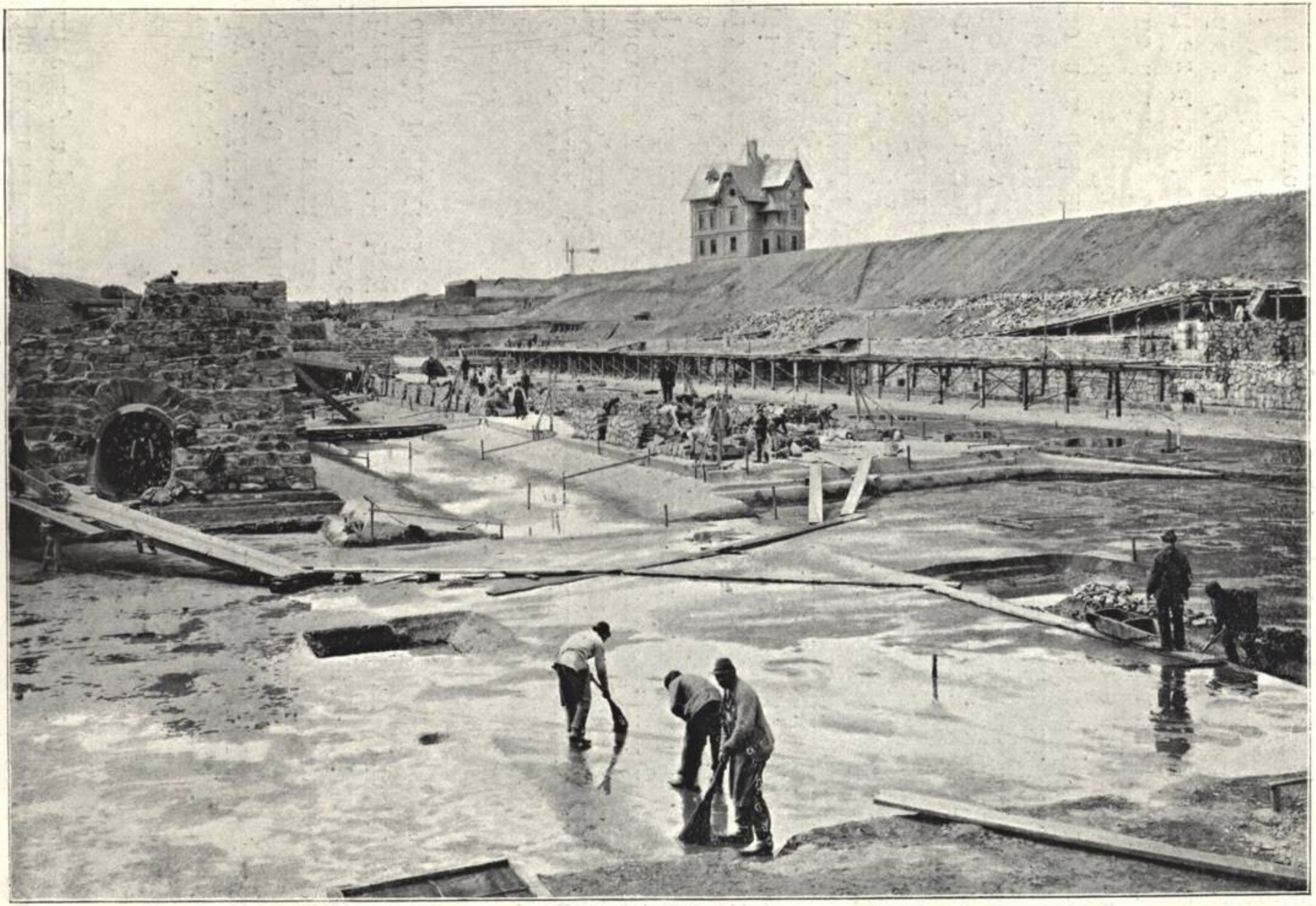
Práce betonovací v základech a ve dně plavidel byly z větší části provedeny již roku 1902. Roku 1903 zbylo zabezpečiti dlažbou dno plavidel a dno kanálu pod plavidly proti proudu vody, který nastává v době plnění neb prázdnění plavidel. Dlažba tato provedena byla v síle 30 *cm* z vybra-

ného lomového kamene na vrstvě betonové, 20 až 30 *cm* silné, do malty cementové; pod betonem nalézá se hned opuková skála.



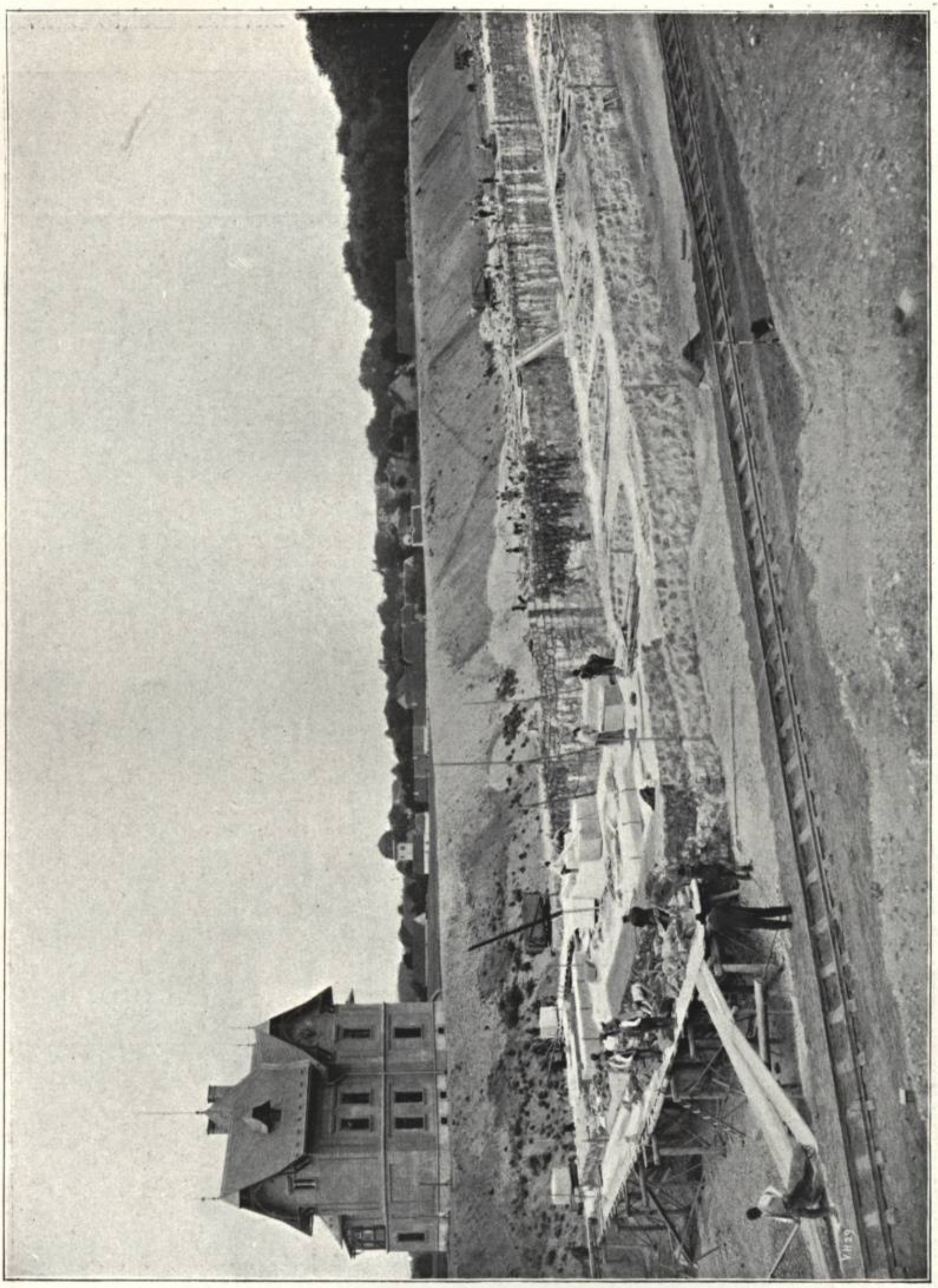
Čís. 18. Stavba komorových plavidel u Hořína. (23. dubna 1903.)

Obrázek č. 22 ukazuje provádění této práce dle snímky ze dne 23. června 1903.



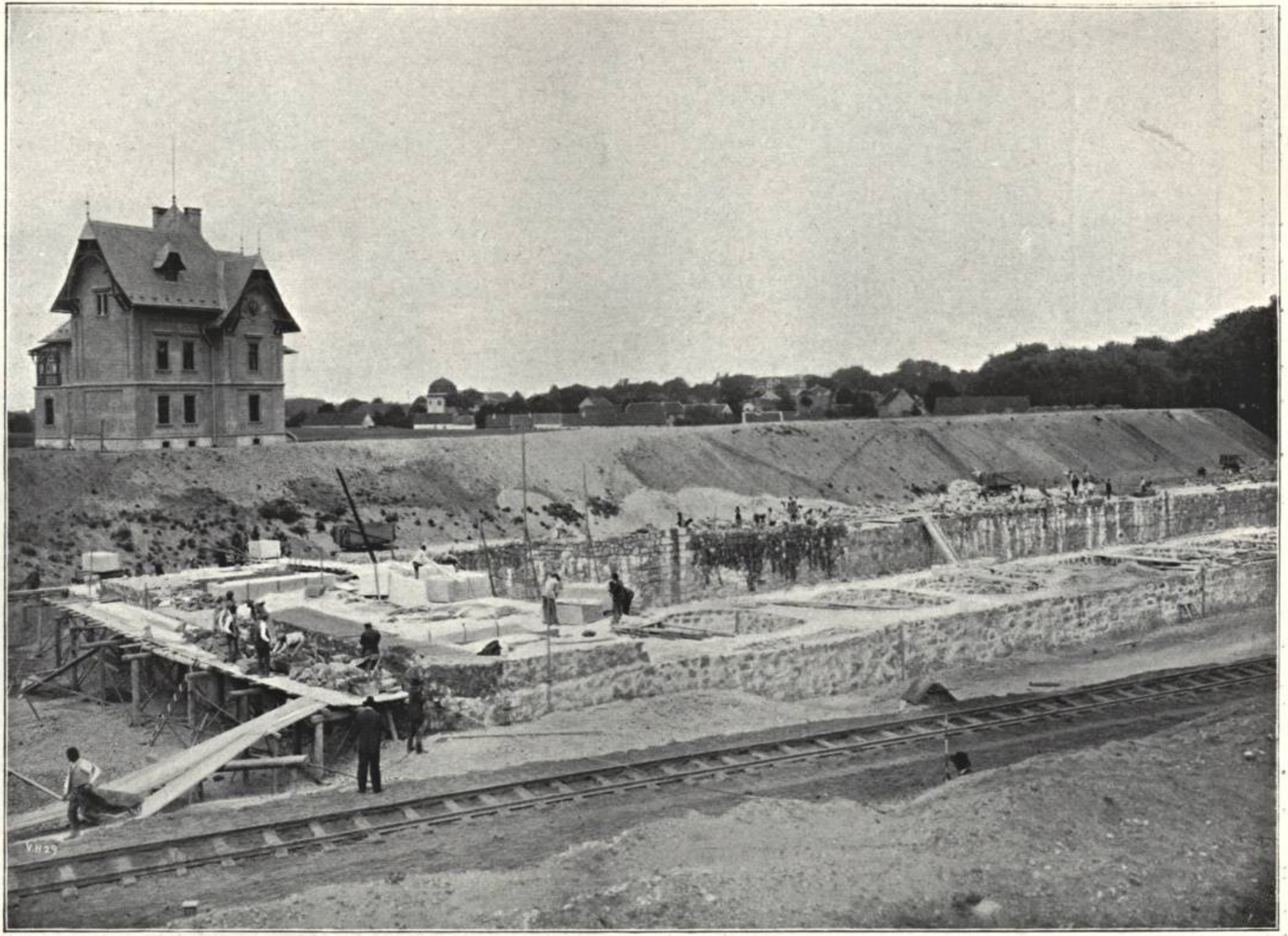
Čís. 18. Stavba komorových plavidel u Hořina. (23. dubna 1903.)

Aby nemohla býti tato ochranná vrstva betonu a dlažby prolomena hydrostatickým tlakem vody vzduté, která v době, kdy plavidla jsou prázdna,



Čís. 19. Pohled na stavbu Hořínských plavidel z horního ohlaví. (23. června 1903.)

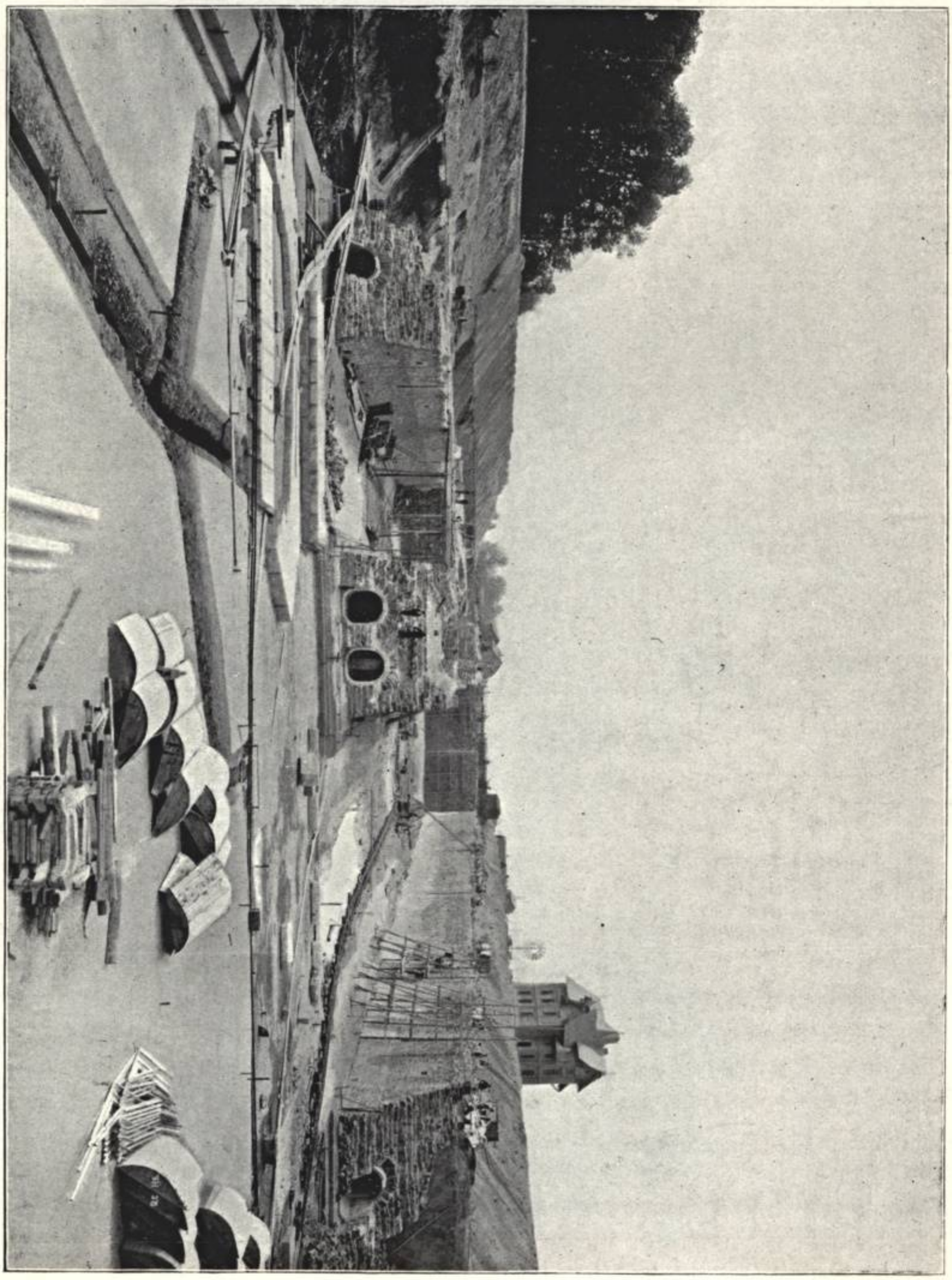
hledí vniknouti trhlinami ve skále do plavidla, ponechány byly ve dlažbě malé otvory, komunikující s drenáží položenou pod deskou betonovou.



Čís. 19. Pohled na stavbu Hořínských plavidel z horního ohlaví. (23. června 1903.)

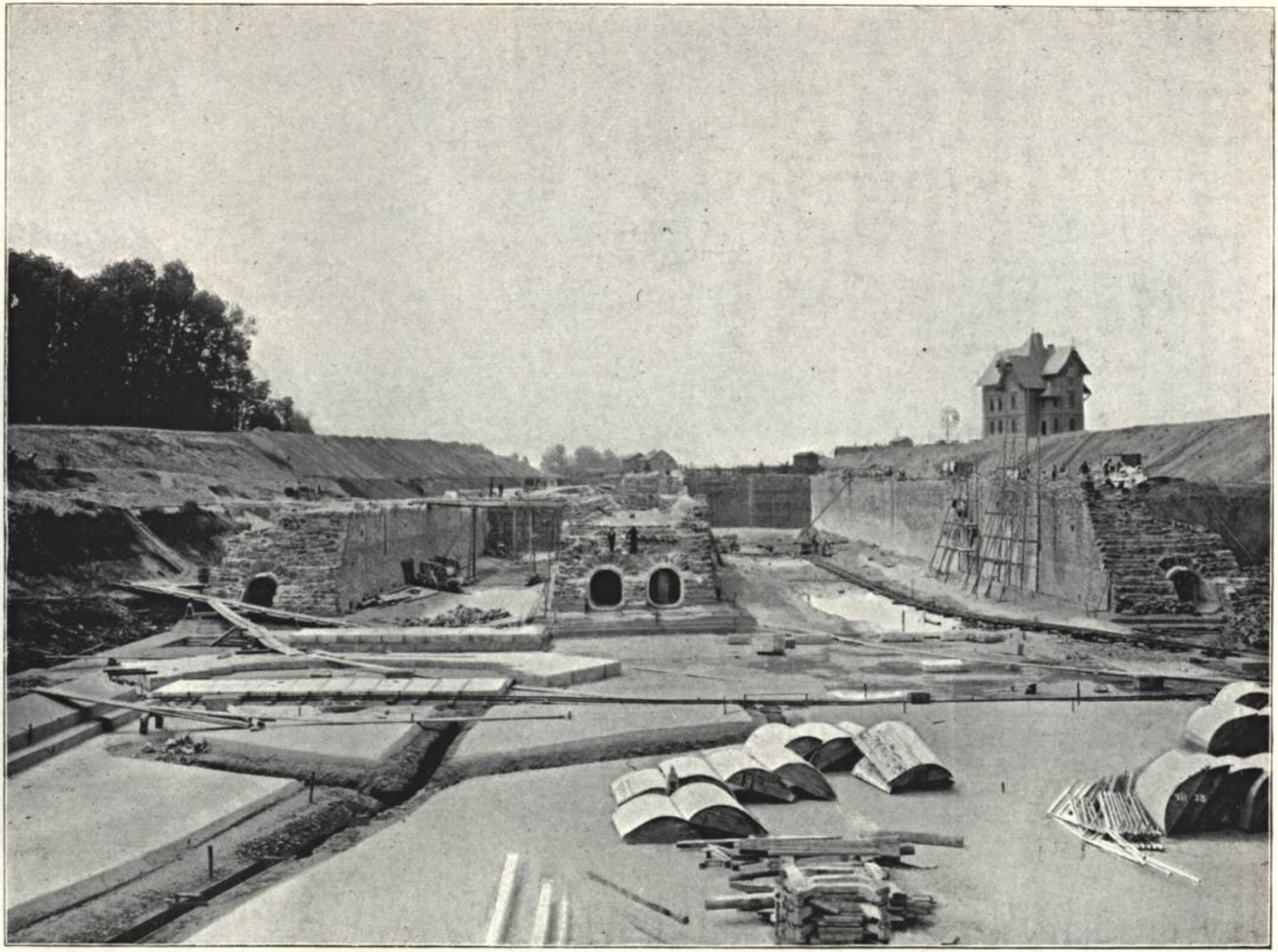
Z konstrukcí železných byly osazeny:

a) Rámy stavidel horizontálních v horních ohlavích. Zmínky zasluhují principy, které byly směrodatnými při návrhu těchto stavidel.



Čís. 20. Pohled na stavbu hořínských plavidel z dolního ohlaví. (23. června 1903.)

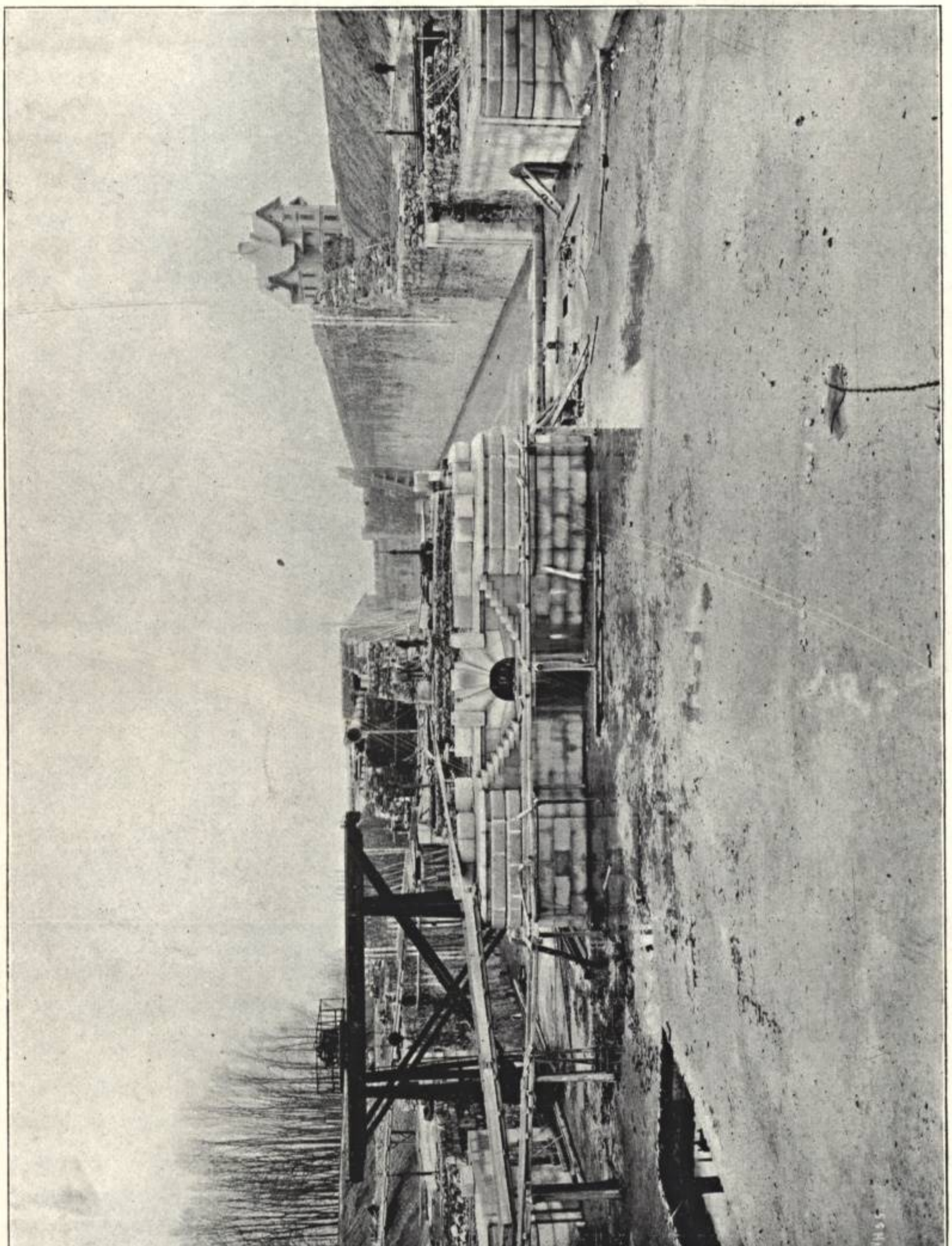
Kanál obtokový ve výši dna plavidel v příčném profilu měří 3·06 m^2. Plocha průtoková tohoto obtoku ve výši stavidla horizontálního měří 4·7 m^2 a plocha



Čís. 20. Pohled na stavbu hořínských plavidel z dolního ohlaví. (23. června 1903.)

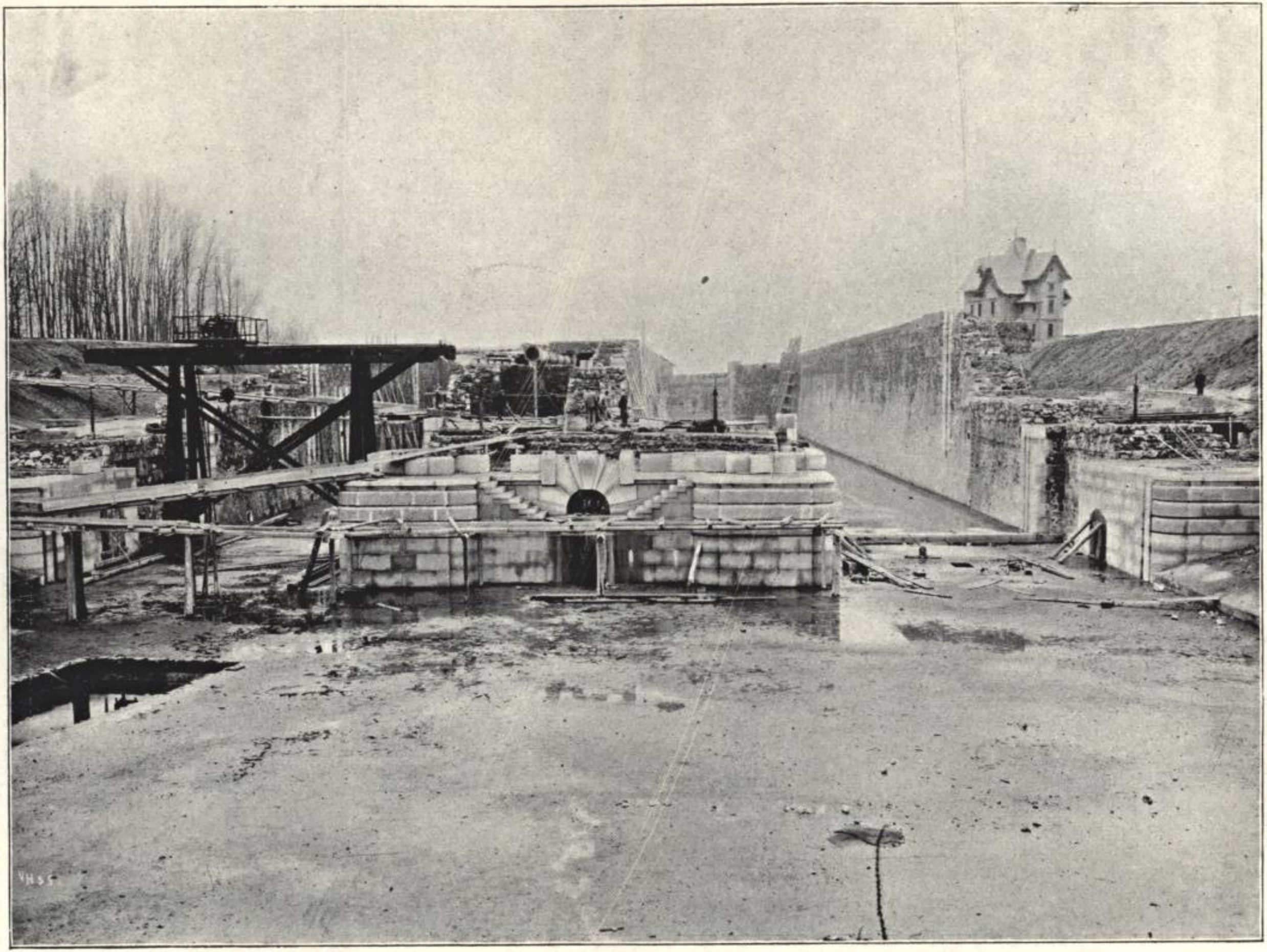
obtoku od horní vody ku stavidlu měřená vertikálně od vzduté vody má 13·6 m^2.

Toto trychtýřové zmenšování se obtoku směrem od záporníku ke dnu plavidla souvisí s přírůstkem výšky tlakové, za které voda jednotlivými



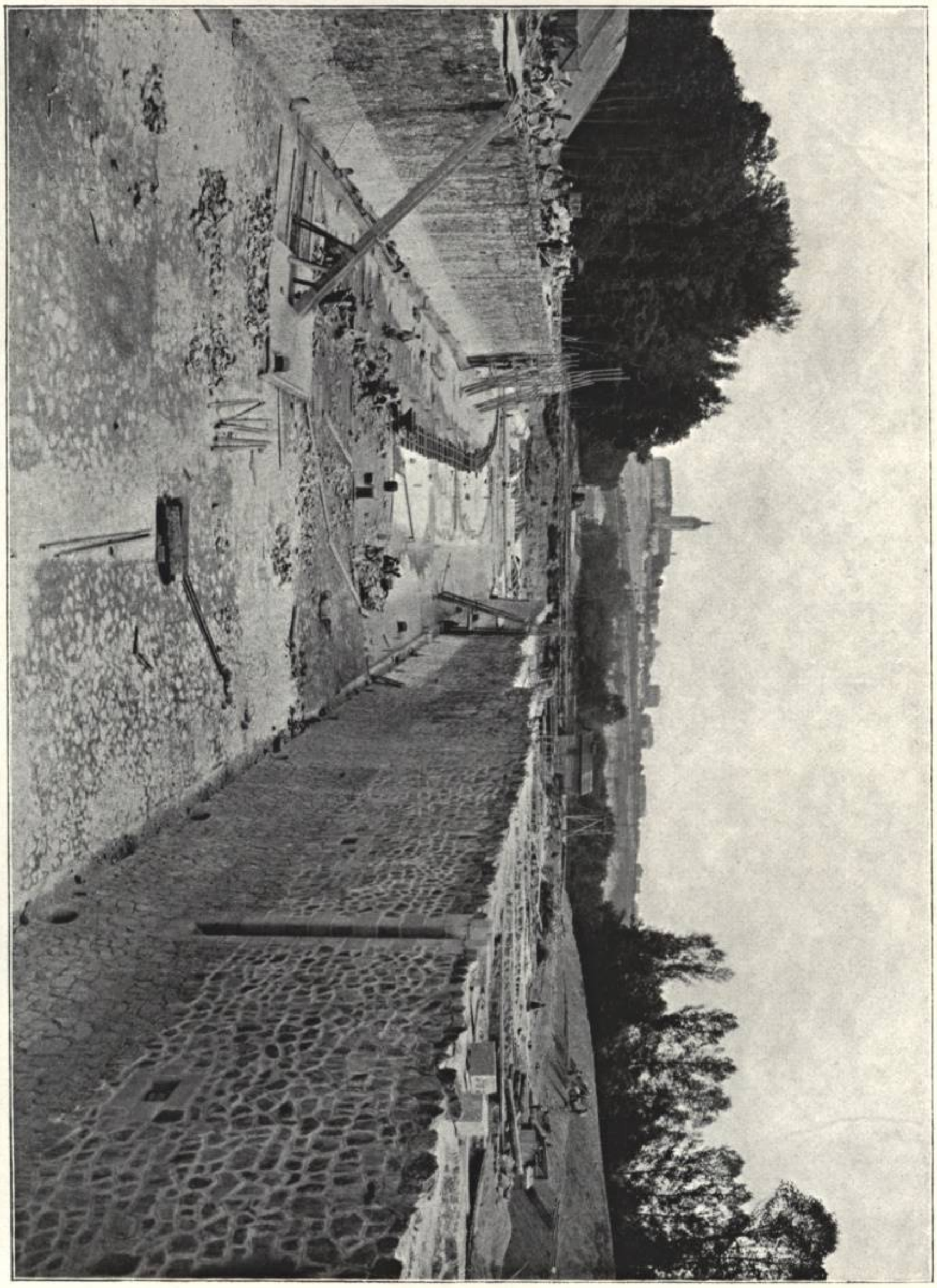
Čís. 21. Stav stavebních prací v Hoříně dne 18. prosince 1903. (Dolní ohlaví plavidel).

profily protéká a má za účel využitkovati plně profil kanálu obtokového a tlačnou výšku ve prospěch doby plnění.



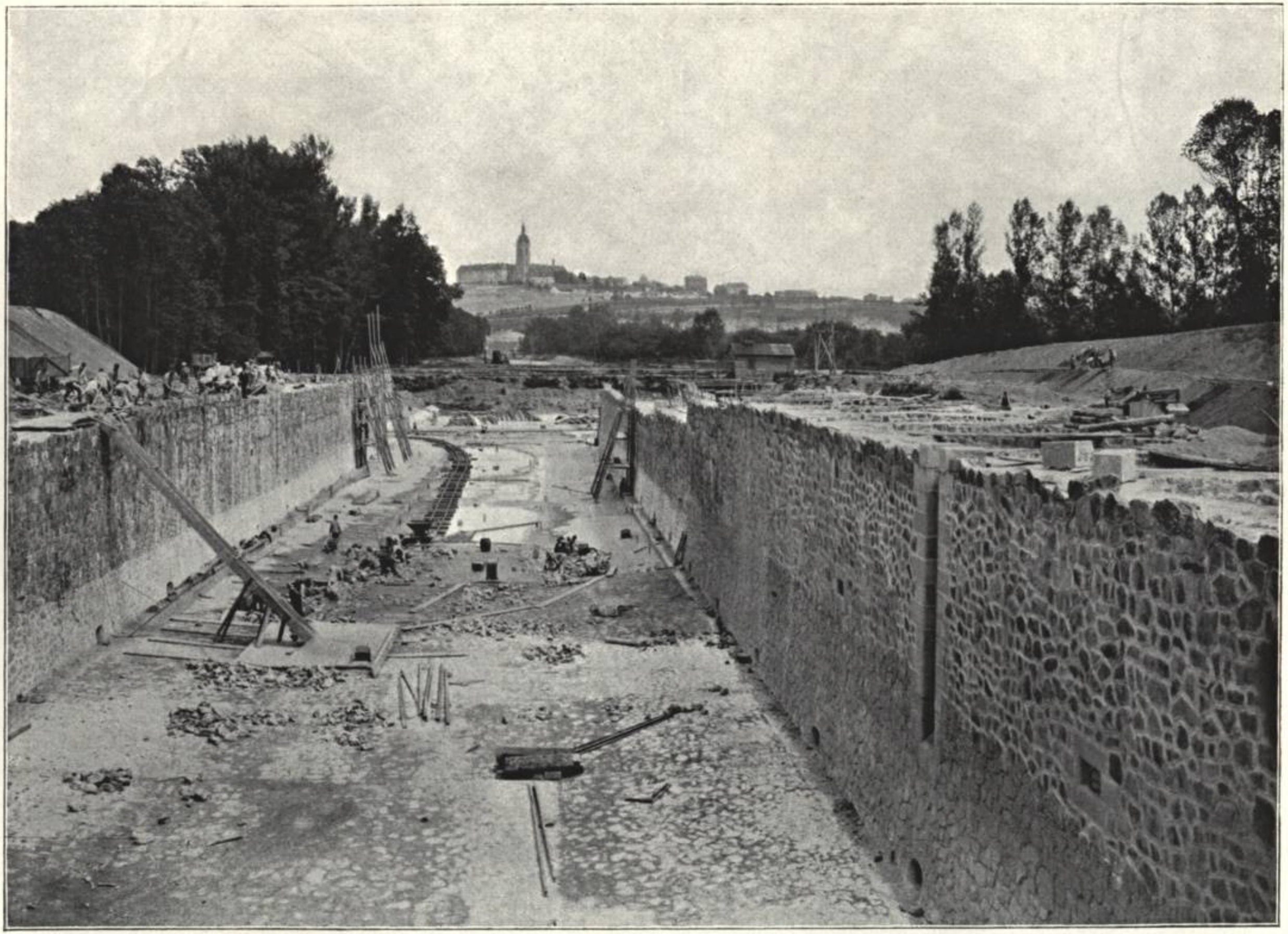
Čís. 21. Stav stavebních prací v Hoříně dne 18. prosince 1903. (Dolní ohlaví plavidel).

Vzduch, který by vzdor tomuto zařízení obtokových kanálů v horním ohlaví byl stržen vodou při plnění plavidla do obtoků, uniknouti může otvory ventilačními, které od místa k místu ve vrcholu kanálů obtokových



Čís. 22. Vydláždění dna velkého plavidla v Hořímě. (23. června 1903.)

jsou zařízeny; ty vúsťují do šachet ventilačních a odtud mřížkou nad povrch plavidla.



Čís. 22. Vydláždění dna velkého plavidla v Hoříně. (23. června 1903.)

b) Rámy a stavidla segmentová v dolních ohlavích plavidel.

Také u těchto objektů nutno objasniti myšlénku, na základě které provedena byla tato nová konstrukce.

Vrchní stavební správa berouc v úvahu veliký tlak vodní (8·9 *m*) na stavidla v dolním ohlaví plavidel v Hoříně, seznala, že nelze použiti v případě tomto dosud obvyklých stavidel vertikálních, poněvadž není možno pomíjeti za daných okolností některých vad stavidel těchto, které u plavidel s malým spádem nepadají tak na váhu, jako zde.

Především jednalo se o to, aby nová konstrukce stavidla, jsouc uzavřena, dokonale těsnila.

Jest dostatečně známo, jak značný význam má okolnost tato na dobu plnění plavidel při velkém spádu. Kromě toho vytkla si vrchní stavební správa za úkol, postaviti zde konstrukci pokud možno jednoduchou, která by nevyžadovala mnoho oprav, a kterou by bylo možno také ručně jedním mužem otevříti v případě, že by vypověděl službu projektovaný pohon elektrický. Konečně bylo podmíněno, aby se stavidlo i během vyprazdňování komory dalo uzavříti tak, aby v případě potřeby výtok vody z plavidla mohl býti přerušen, což při velkém spádu 8·9 *m* zdálo se býti důležitým.

Po bedlivých úvahách a pokusech provedených s modelem se seznalo, že požadavkům, které vytkla stavební správa, vyhovovati bude z konstrukcí k tomu účelu navržených, stavidlo segmentové.

Konstrukce stavidla tohoto jest jednoduchá, bez jakéhokoliv drobného detailu, který by mohl býti poškozen rezí ve vodě, aneb následkem nepravidelných rázů vody, které vznikají při plnění komory v obtokových kanálech.

Vlastní stavidlo tvoří segment kruhový (výseč válce), otočný kol osy horizontální, položené nad vrchol kanálu obtokového.

Vodní tlak výslední, působící na plochu stavidla, přenáší se ze stavidla stranními rosetami na hřídel a tímto do opěrných ložisek.

Při pohybu stavidla, jehož vlastní váha protizávažím jest vyvážena, přemáhati jest pouze tření čepové a tření proudící vody, která uniká při prázdnění komory do spodního kanálu plavebního.

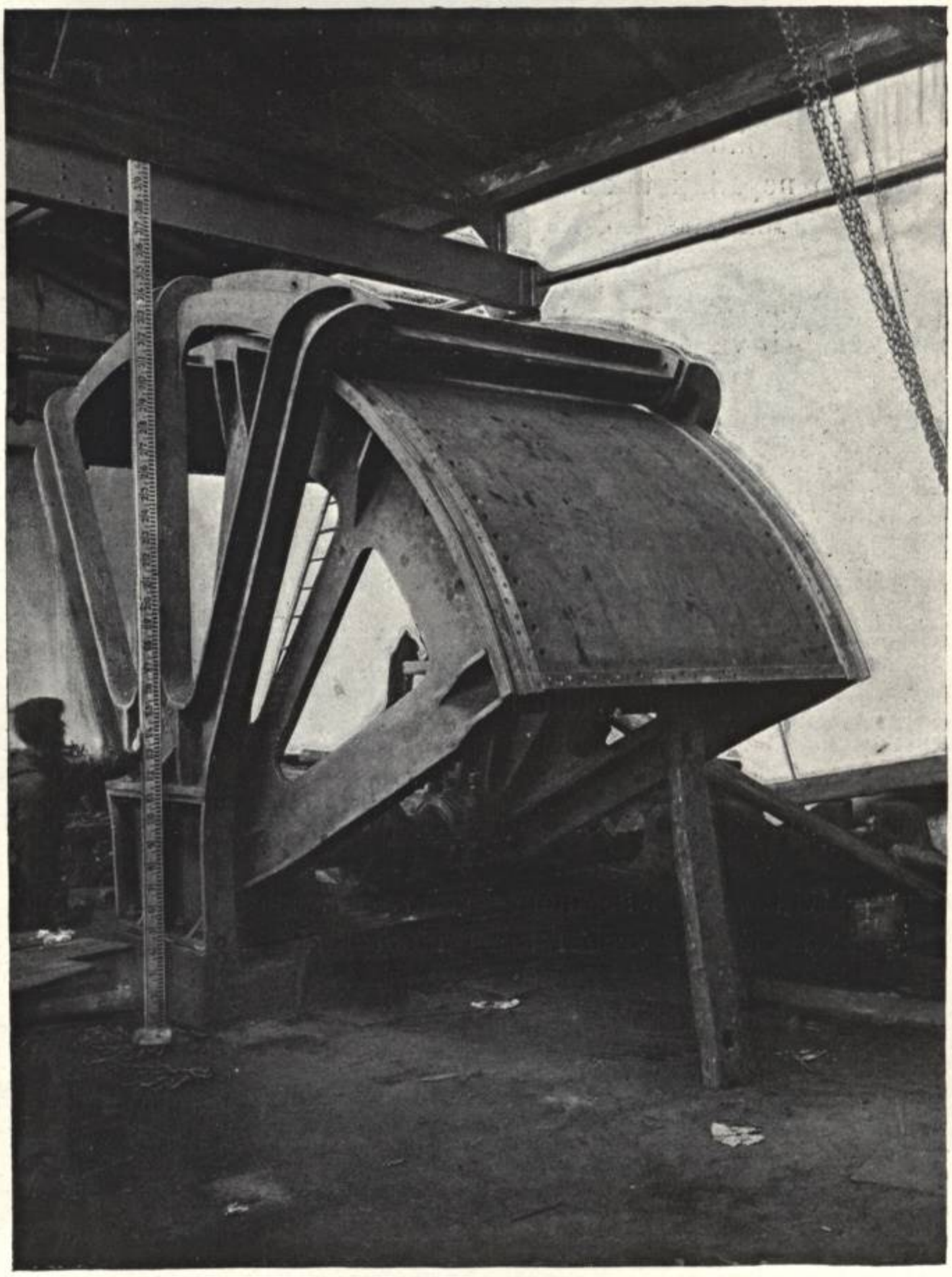
Detailní plány provedla firma „Bratří Prášilové a spol. v Libni“, kteréžto firmě byla také zadána dodávka stavidel segmentových.

Na obrázku č. 23 vyobrazeno jest sestavené segmentové stavidlo při montáži v továrně. Poloha jeho ovšem neodpovídá poloze ve skutečnosti.

Prvé stavidlo dodáno bylo koncem listopadu na staveniště a počátkem prosince počalo se montovati. Po provedené montáži bylo shledáno, že stavidla byla velmi pečlivě provedena, tak že spára mezi pevným rámem a vlastním uzavřeným stavidlem obnášela pouze asi millimetr.

Lze tudíž očekávati určitě, že pokud vodotěsnosti se týká, vyhoví stavidlo úplně.

K vůli bezpečnosti proveden byl ještě po návrhu továrny hřídel segmentového stavidla v ložiskách excentricky, tak že jest možno zvláštní pakou na hřídeli připevněnou stavidlo k pevnému rámu přitisknouti a tím v každém případě stavidlo úplně dotěsniti.

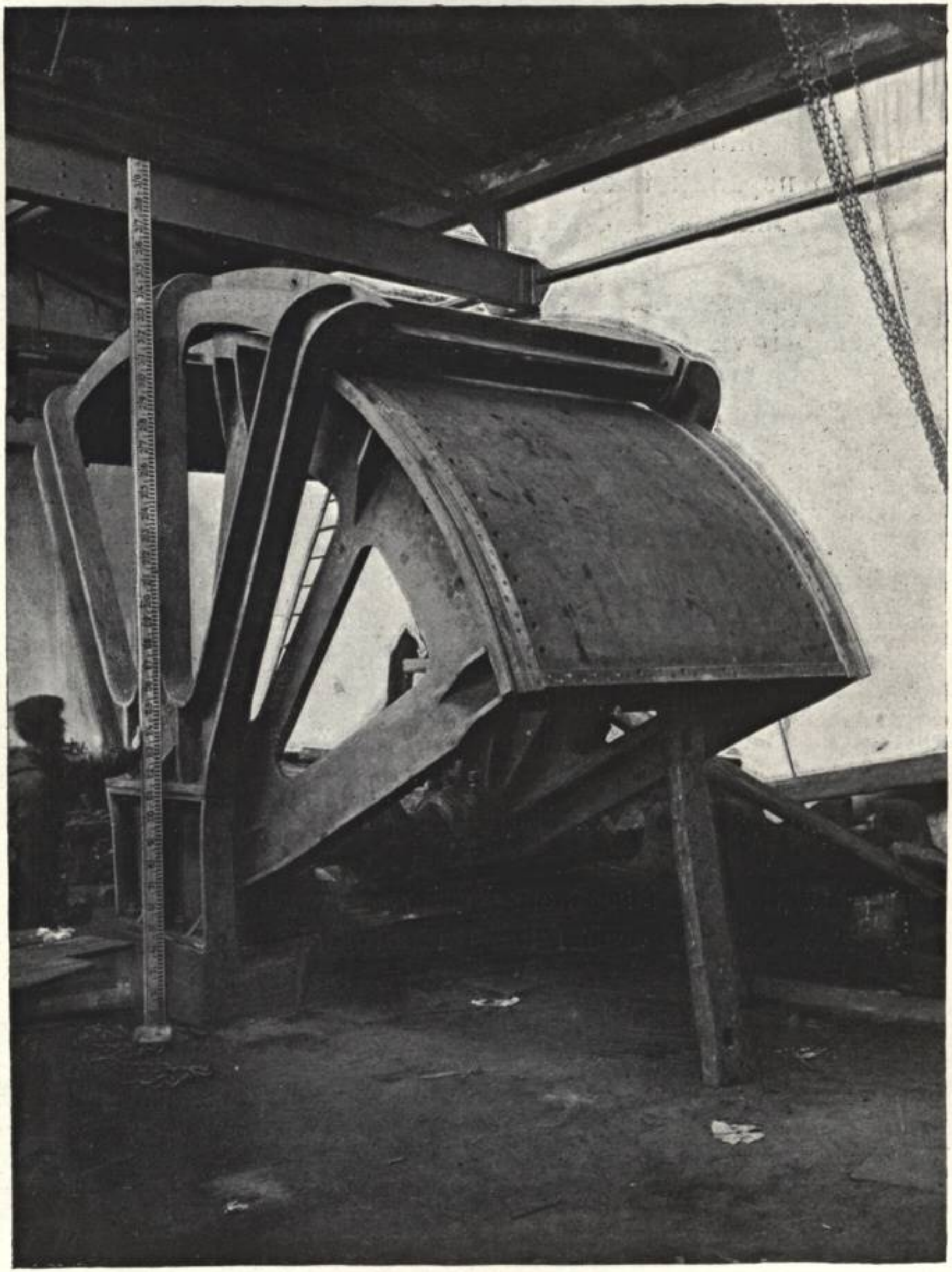


Čís. 23. Montování segmentového stavidla pro hořínské obtoky v továrně. (4. listopadu 1903.)

Ostatní 3 stavidla byla pak rychle za sebou smontována a osazena.

Dne 11. prosince mohlo býti počato s obetonováním stavidel, kterážto práce za velmi příznivého počasí byla ukončena již dne 23. prosince.

Dne 29. prosince odstraněna byla zkruž a lešení ze šachet a stavební jáma mohla býti zatopena.



Čís. 23. Montování segmentového stavidla pro hořínské obtoky v továrně. (4. listopadu 1903.)

c) Klapky a roury proplachovacího ústrojí v dolním ohlaví.

Konstrukce tato jest rovněž u plavidel provedených na Vltavě poprvé zavedena a sice také z ohledu na abnormální poměry, které jsou následkem velkého spádu plavidel.

V době plnění plavidel nastává proud v horním plavebním kanálu, který z míst, kde dno plavebního kanálu není opevněno, zanáší do plavidel, zvláště pak do prohlubní, v nichž pohybují se dolní vrata, písek a bahno. Aby nebylo nutno vyhrabávati tento nános lopatou, zařízeno jest po každé straně při dně prohlubně, v níž se vrata pohybují, šest otvorů ve hlavní zdi, jež ústí do kanálu sběrného, který komunikuje pod spodním stavidlem s kanálem obtokovým.

V případu, že usadí se nános v prohlubni pod spodkem vrat, která pozvolna písek ku stěnám shrnou, otevře se za plné komory klapka uzavírající kanálek sběrný, a material ke zdi shrnutý tlakem vody stržen bude do obtokového kanálu. Na obr. č. 24 jsou zmíněné proplachovací otvory nad vyústěním obtoků viděti.

d) Ve střední zdi mezi plavidly smontována jest roura pro turbinu.

Roura tato jest 63·6 *m* dlouhá a má světlý průměr 700 *mm*.

Úkolem jejím bude zásobovati turbinu systemu Francis-ova o 31 HP vodou z horního kanálu plavebního; turbina bude poháněti elektrodynamo, postavené ve strojovně nad dolním ohlavím plavidel.

Proudem elektrickým budou se pohybovati mechanismy vrat, stavidel, vratidla ku vtahování lodí do komory a mají se jím také osvětlovati plavidla.

Z uvedeného jest zřejmo, že hlavní objekt průplavu plavidla v Hoříně bliží se ku svému dokončení.

Rozhlédneme-li se pak po ostatních objektech kanálu laterálního, vidíme, že tyto rychlým tempem pokračují a lze za to míti, že příštím rokem, nevyskytne-li se překážek nepředvídaných, bude hotova dostavba průplavu z Vraňan do Hořína a tím také kanalisována trať Vltavy z Prahy do Mělníka.

6. Deponování materialu vyrýpaného, který nebyl nutný ku stavbě kanálu a ochranné hráze.

Úkol, který si vytkla komise kanalisační již při vypracování projektu, aby totiž pokud možno nejúčelněji byl uložen material výkopový, který při stavbě průplavu by přebýval, byl v plné míře dosažen.

Materialu přebytečného bylo s výhodou použito ku prospěchu regulace řeky, ku prospěchu jednotlivých obcí, v jichž obvodu kanál vede, a konečně ku prospěchu jednotlivců, což vidno jest z následujícího:

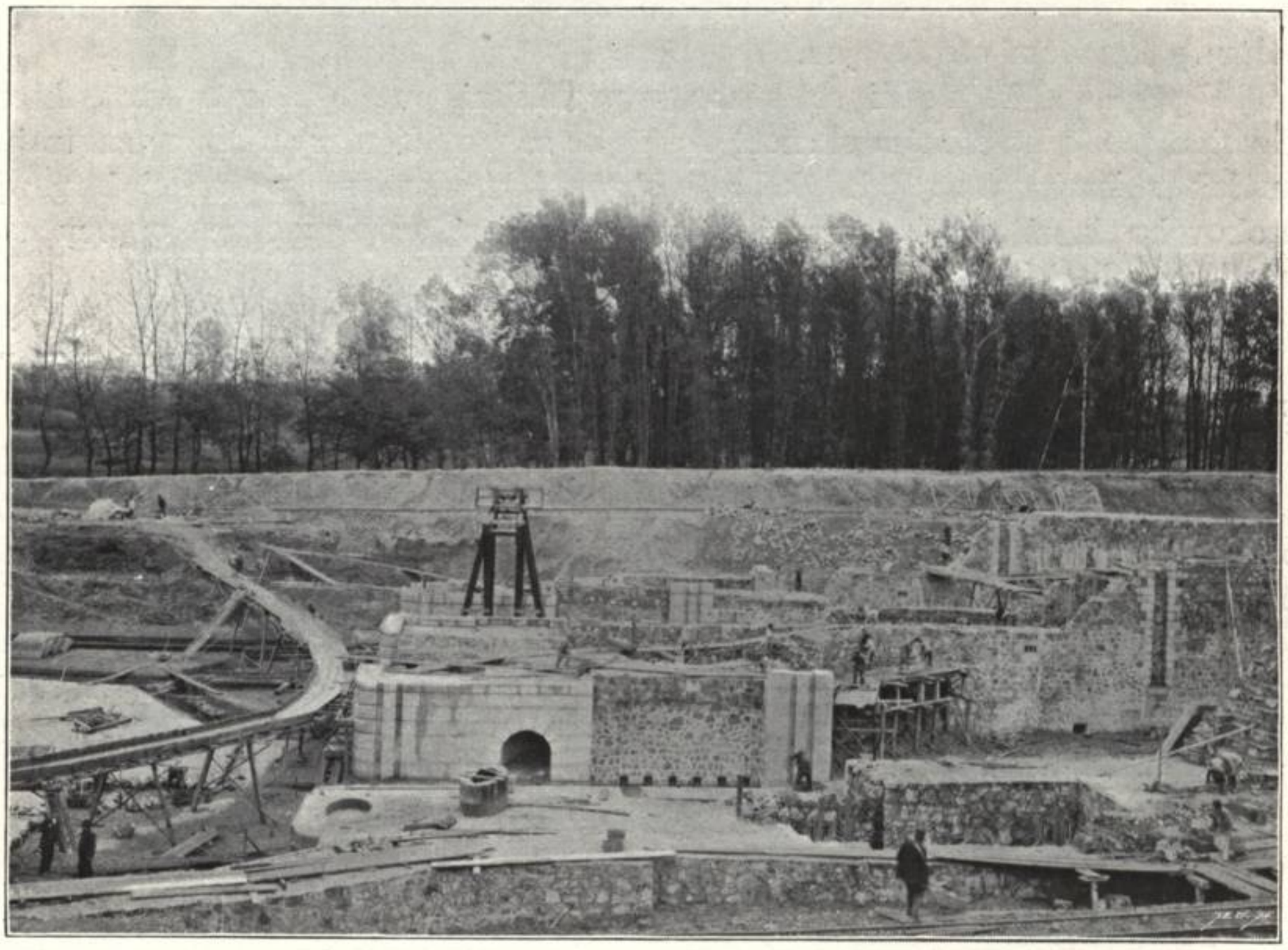
Proti Dušníkám upraven byl pravý břeh Vltavy tím, že materialem výkopovým prodloužila se potahová stezka, zasypány byly prolákliny v území

pobřežním, čímž s prospěchem upraven byl pravý břeh řeky a rozšířeny byly před hrází dušnickou úrodné pozemky.

Na levém břehu Vltavy u Vraňan vysypána byla celá řada pozemků buď chatrných, buď neplodných tak, že v místech těchto mohly založeny býti i chmelnice.

U Lužce vysypána byla nízká část obce a zlepšeny nevýnosné pozemky.

U Želčína zasypána byla část tůně, ve které hnijící voda mívala neblahý vliv na stav zdravotní, čímž poměry tyto podstatně byly zlepšeny a obec pak v těchto místech byla vkusně rozšířena. Hlínou uloženou pod Želčínem zlepšeny byly pozemky.



Čís. 24. Proplachovací zařízení v dolním ohlaví Hořínských plavidel. (16. října 1903.)

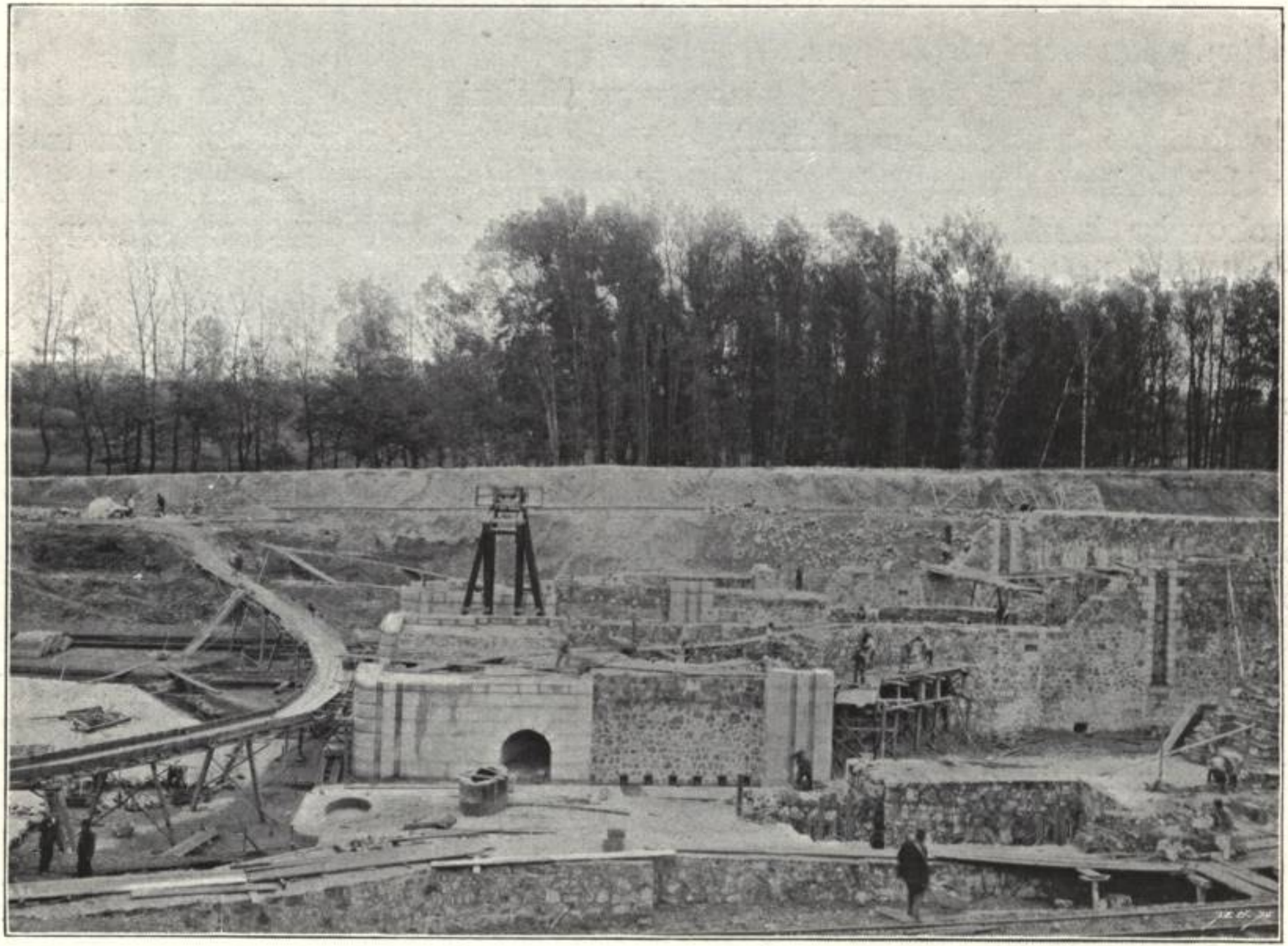
V Hoříně vysypána byla část nízké návse, která za každé vyšší vody bývala pod vodou, tak že v místech těchto, za vyšších stavů vody v řece, udržována byla komunikace mezi jednotlivými příbytky pouze loďkou.

V hořínském parku vysypáno bylo mrtvé rameno řeky.

Velkých výhod poskytla komise kanalisační interessentům také tím, že dovolila jim odvésti si ornici z pozemků zabraných.

Celá řada pozemků, dříve úhorových, stala se po zavezení hlínou úrodnými.

Konečně zvláštní zmínky v tom ohledu zasluhuje velká regulace Vltavy u Kozárovic, kterou mohlo provésti c. k. místodržitelství jedině v plném



Čís. 24. Proplachovací zařízení v dolním ohlaví Hořínských plavidel. (16. října 1903.)

rozsahu na základě okolnosti, že komise kanalisační ku této práci mohla poskytnouti více než 120.000 m^3 materialu výkopvého z laterálního kanálu.

Účelné rozdělení materialu, kteréž dle uvedeného prospělo zájmům veřejným i soukromým, bylo ovšem také spojeno s výhodou pro komisi kanalisační, neboť v případech uvedených nemusela platiti zádné odškodnění za pozemky potřebné ku deponování materialu přebytečného.

Ku velikému prospěchu celých obcí bylo použito materialu vyrýpaného z kanálu plavebního při stavbě hrází ochranných mezi Dušníky a Měl-
níkem.

Hráze tyto budou chrániti nejen zhoubně navštěvované příbytky lidské i obyčejnými povodněmi, ale ony také zamezí do jisté míry škodám vysokých vod, které dosud skorem každoročně pustošily na sta korců úrodnýck rolí.

Pozemky, kterých bylo ku vlastní stavbě hrází a na čas ku provedení stavby zapotřebí, poskytly: pro hráz Jedibaby—Bukol—Kozárovice: okresní výbor Velvarský, pro ostatní hráze obce: Lužec, Zelčín, Vrbno, Hořín a Zálezlice—Zátvor, kteréžto korporace staly se také ve smyslu zákona vodního podnikateli těchto hrází.

Pokrok stavby hrází ochranných v uplynulém období stavebním patrný jest z následujícího:

Hráz Jedibaby—Bukol—Kozárovice byla již do zimy vysypána a na nejnebezpečnějších místech obložena drnem.

S povděkem lze konstatovati, že okresní výbor velvarský, který, jak jak uvedeno, převzal za interesované obce závazky, které ukládá vodní zákon podnikateli, uchopil se svědomitě úkolu na se vzatého pokud se týká dalšího udržování a ochrany hrází před poškozením.

Rovněž hráz Kozárovice—Oupor jest dnešního dne nasypána a schází na ní odlážditi asi pětinu povrchu.

Podotknouti dlužno ohledně této hráze následující:

V uvážení okolnosti, že pro tuto jedinou hráz nebylo možno dodati s ohledem na příliš značnou vzdálenost hráze od staveb kanalisačních, ma-
material výkopový ku nasypání hráze, seznala stavební správa na základě provedených podrobných výpočtů, že by hráz užší v koruně a s příkřejšími svahy odlážděná nevyžadovala podstatně větších výloh, než projektovaná hráz odrnovaná.

Výsledek těchto úvah sdělen byl se zájemníky, kteří na základě tom žádali, aby provedena byla hráz odlážděná, oni pak že jsou ochotni větší výlohy nésti sami, které hodlají krýti z příspěvku na stavbu těchto hrází, jehož se jim dostane z fondu melioračního.

Interesenti předložili dotyčnou žádost také c. k. místodržitelství, ku schválení uvedené odchylky od projektu ve smyslu zákona vodního, kteréhož se jim také dostalo.

Hráz Zelčín—Vrbno, která postavena bude nad nejvyšší vodu, dosypána jest v některých místech na výšku plnou, jinde do výše vody z roku 1897.

Hráze u Lužce a u Hořína jsou hotovy úplně.

Z uvedeného jest patrno, že hráze ochranné v trati mezi Dušníky a Hořínem záhy z jara budou dokončeny.

Jest si jen přáti, aby hráze tyto nebyly záhy překvapeny velkou vodou, pokud povrch jejich není dokonale zarostlý a pokud dlažby nejsou řádně usedlé a násypy sazené, poněvadž by mohly utrpěti větších škod.

Jestliže pak interesenti s pochopením důležitosti těchto objektů postavených v jich zájmu s velkým nákladem, pečlivě také budou hráze udržovati, pak vyplní se zajisté oprávněné naděje, které vkládali do stavby hrází.

Zdýmadlo čís. VI. u Dolních Beřkovic.

Za příčinou předání stavby tohoto zdýmadla podnikatelství staveb A. Lanny změřeny a vynešeny byly počátkem měsíce června patřičné profily terrainní a říční a sice společně orgány vrchní stavební správy a podnikatelstva, a zároveň provedeno přesné zanivelování pevných bodů stavebních, které připojeno bylo na výškovou značku vojenského zeměpisného ústavu na nádraží v dolních Beřkovicích.

Staveniště předáno bylo podnikatelství dne 13. července r. 1903 a po provedení nutných přípravných prací, počato bylo dne 10. srpna s průlomem soustřeďovací hráze u Liběchova, by se umožnilo přímé přistání dopravních lodí podél projektované navážky za touto hrází.

Říční rýpadlo, jehož bylo při tom použito, probralo 40 *m* široký otvor do hloubky 1·2 *m* pod hladinou norm. vody a provedlo pak navržené vyrýpání podél nového břehu u Liběchova.

Mezitím bylo již 17. srpna uvedeno v činnost druhé říční rýpadlo, které mělo provésti prohrábku pro jimku prvního dílu jezového na levém břehu do hloubky 2·5 *m* pod norm. hladinou. Po ukončení této práce dne 29. srpna pracovalo toto rýpadlo na prohloubení, následujícího pole jezového do hloubky 3·5 *m*.

Dříve však, než byla tato práce zcela ukončena, mohlo býti počato zaberaněním vedoucích pilot pro jimku.

Jimka pro prvý díl jezový obsahovala levostranný pobřežní pilíř spolu s rybovodem v něm navrženým, celé 54·05 *m* dlouhé levostranné pole jezové a první říční pilíř; celkem obnášela půdorysná plocha jimkou uzavřená 920 m^2.

Beranění jimky bylo dne 9. října úplně dokončeno, a jelikož mezi beraněním dovážen také již jíl ku vyplnění jimky, mohlo býti po doplnění této výplně jílové dne 13. října počato s čerpáním vody, ku kterémuž účelu bylo postaveno čerpadlo výkonnosti 18ti koňských sil.

Po vyčerpání vody ze stavební jámy ihned provedl se výkop zeminy mezi štětovými stěnami a počato neprodleně se zaražením vnitřní 20 *cm* silné štětové stěny, kterážto práce byla dokončena dne 30. října. Den před tím bylo již započato s betonováním základů pro těleso jezové; při tom osvědčil se velmi dobře stroj na mísení betonu s pohonem ručním. Betonování dálo

se nepřetržitě dnem i nocí, ve dne bylo s přípravou betonu obyčejným ručním mísením zaměstnáno ještě jedno oddělení dělníků.

Stavba pokračovala od této doby velmi rychle, takže dne 6. listopadu mohlo býti již přikročeno k vyzdívání lomovým kamenem a dne 17. listopadu osazeny první kvádry. Během celé této doby pracováno dnem i nocí.

Vyskytnuvším se ku konci měsíce listopadu vyšším stavem vodním, jehož nejvyšší stav dosáhl dne 27. listopadu + 132 *cm* na vodočetu v Dolních Beřkovicích, nebyl sice rychlý postup stavby citelně zdržen, z části však přece musela býti noční práce zastavena, a pracovalo se na doplnění jimky jílem na celou předepsanou výši + 170 *cm* nad normální vodou, kterážto práce hned předem se neprovedla, jelikož se dalo očekávati, že dostačí i menší výše vyplnění jilem při obyčejně velmi nízkých listopadových stavech vodních.

Do 1. prosince byla již většina kvádrů jezového tělesa osazena, tak že tímto dnem počala firma Märky, Bromovský a Schulz s montováním slupic.

Další vyzdívání spolu s patřičným osazením kvádrů pro těleso jezové a pro pobřežní pilíř dokončeno 16. prosince a zbývalo ještě vyzdíti pobřežní pilíř s rybovodem; také tyto práce dodělány byly dnem 23. prosince, a jelikož toho dne bylo ukončeno montování železné konstrukce pro celé jezové pole, mohlo býti večer čerpání vody zastaveno.

Dne 29. prosince byla stavební jáma ještě jednou vyčerpána, aby se mohly pevně utáhnouti kotevní šrouby spodních ložisek slupic, načež byly veškeré slupice sklopeny. Tímto dnem byly tudíž ukončeny vlastní práce stavební zdýmadla beřkovického v r. 1903 a zbylo pouze odstraniti jimku, kteráž práce, ač byla ihned započata, přece nemohla býti před koncem roku ukončena.

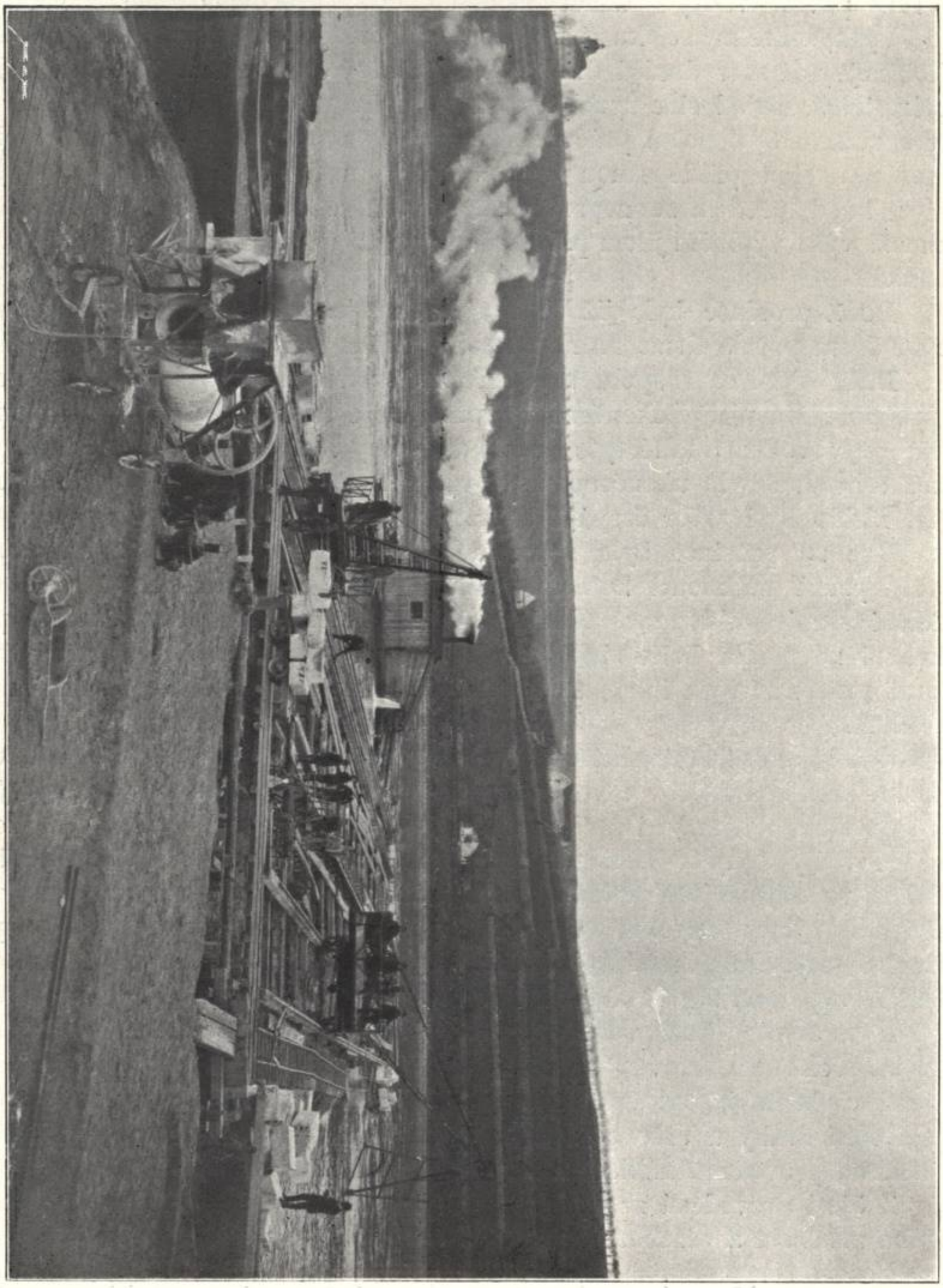
K bližšímu znázornění stavu stavby slouží dvě fotografické snímky ze dne 14. prosince 1903 v textu připojené. Obr. č. 25 znázorňuje celkový pohled do stavební jámy i s čerpací stanicí na lodi postavenou. K osazování kvádrů užity byly v Beřkovicích na místo dosud obvyklých pojezdných jeřábů dva otočné jeřáby, každý nosnosti 5000 *kg*, kterými dopravovány také slupice do jámy stavební; tyto jeřáby se co nejlépe osvědčily. V popředí obrázku stojí ruční mísidlo sloužící k přípravě betonu. V obr. č. 26 znázorněna vypažená stavební jáma a v ní právě vztýčené slupice.

Z ostatních prací v roce 1903 provedených připomenuto budiž ještě zřízení břehů u Čertovky nad Vlňovší; k náspu potřebný materiál dodal z části c. k. navigační erár a sice byl použit k tomu vyrýpaný materiál z plavební dráhy u Vlňovse a u Sidonky. Upevnění tohoto násypu záhozem a dlažbou provedeno nákladem kanalisační komise.

Z části provedená zasypávka nového překladiště u Liběchova byla zajištěna záhozem a dlažbou.

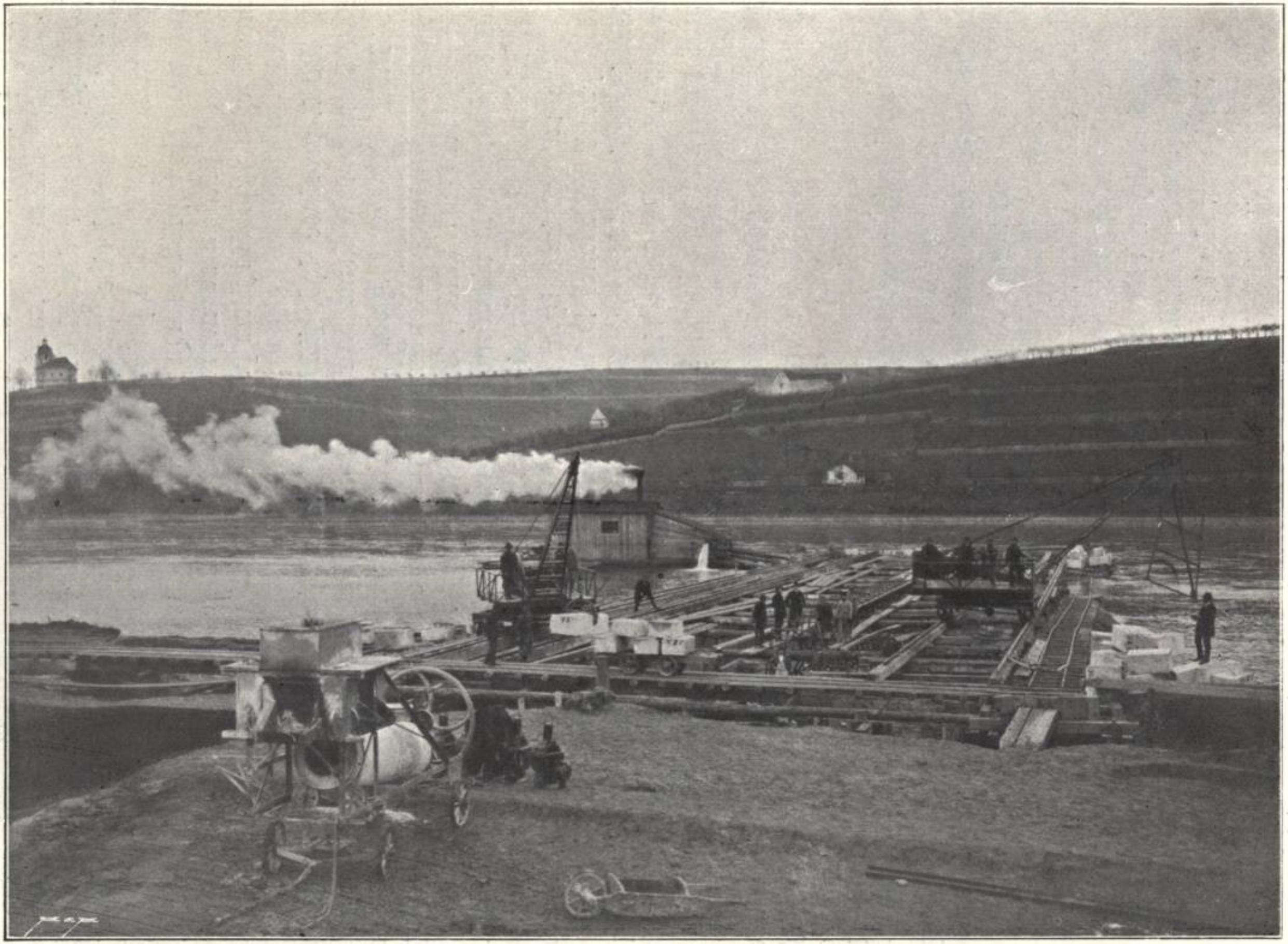
Pozemní rýpadlo, kterým dne 2. listopadu započato rýpání stavební jámy plavidla, nemohlo stále pracovati následkem malého místa pro deponii materiálu; vyrýpaná vrchní prsť byla použita k vysypání a zvýšení beřkovických zahrad. Ostatní materiál byl užit k vytvoření nového břehu podél

těchto zahrad, poněvadž však tento násyp je přímo vystaven vodnímu proudu, musil býti zároveň zřízen náležitý zához, aby čerstvý násyp byl dostatečně chráněn. Kámen, kterého bylo užito, byl většinou z lomů u Klecan na Vltavě,



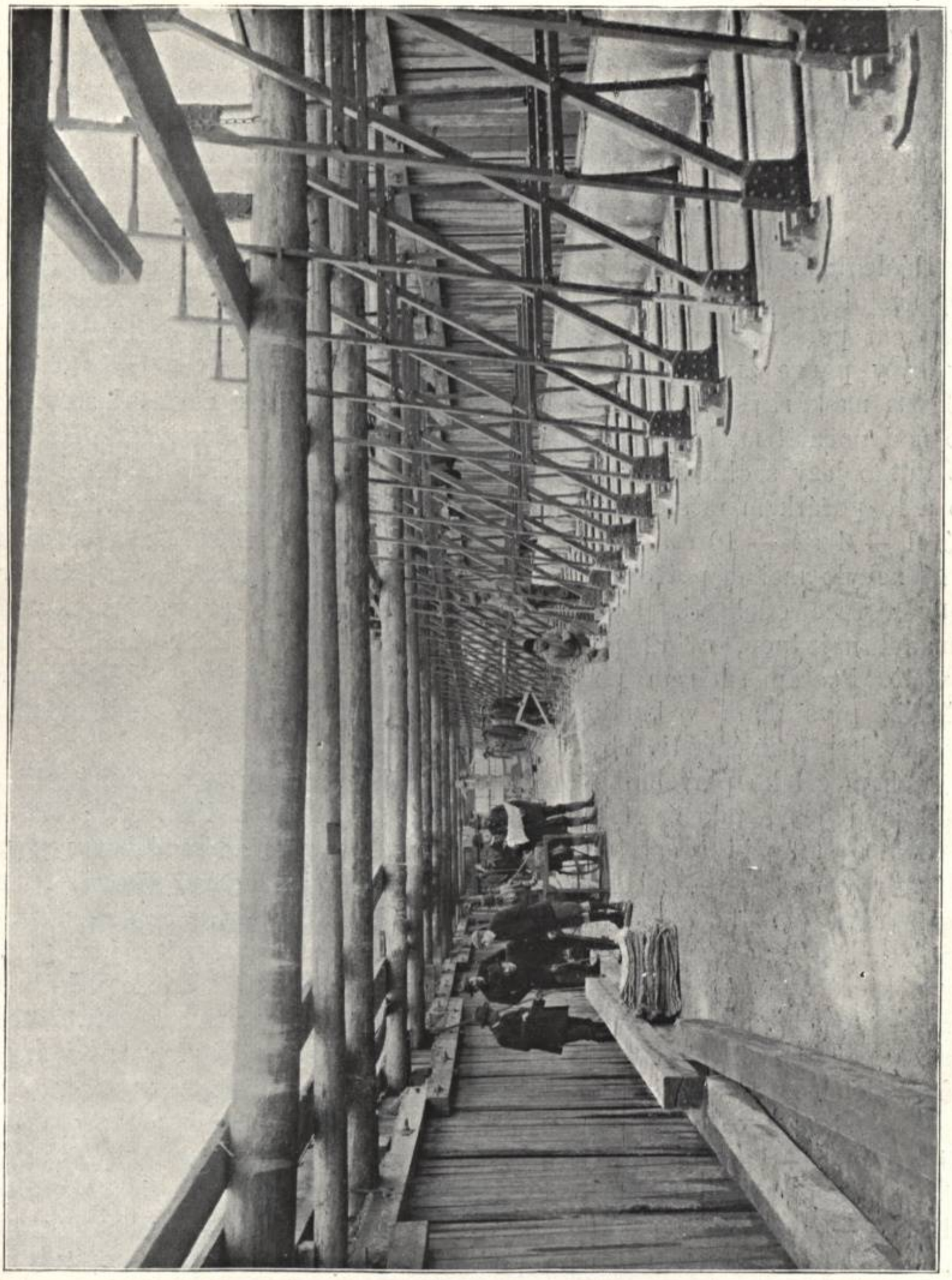
Čís. 25. Jímka pro levostranné pole hradlového jezu v Dolních Beřkovicích. (14. prosince 1903.)

nemohl však býti dodáván v dostatečném množství, a proto mohla býti tato deponie jen v části provedena.



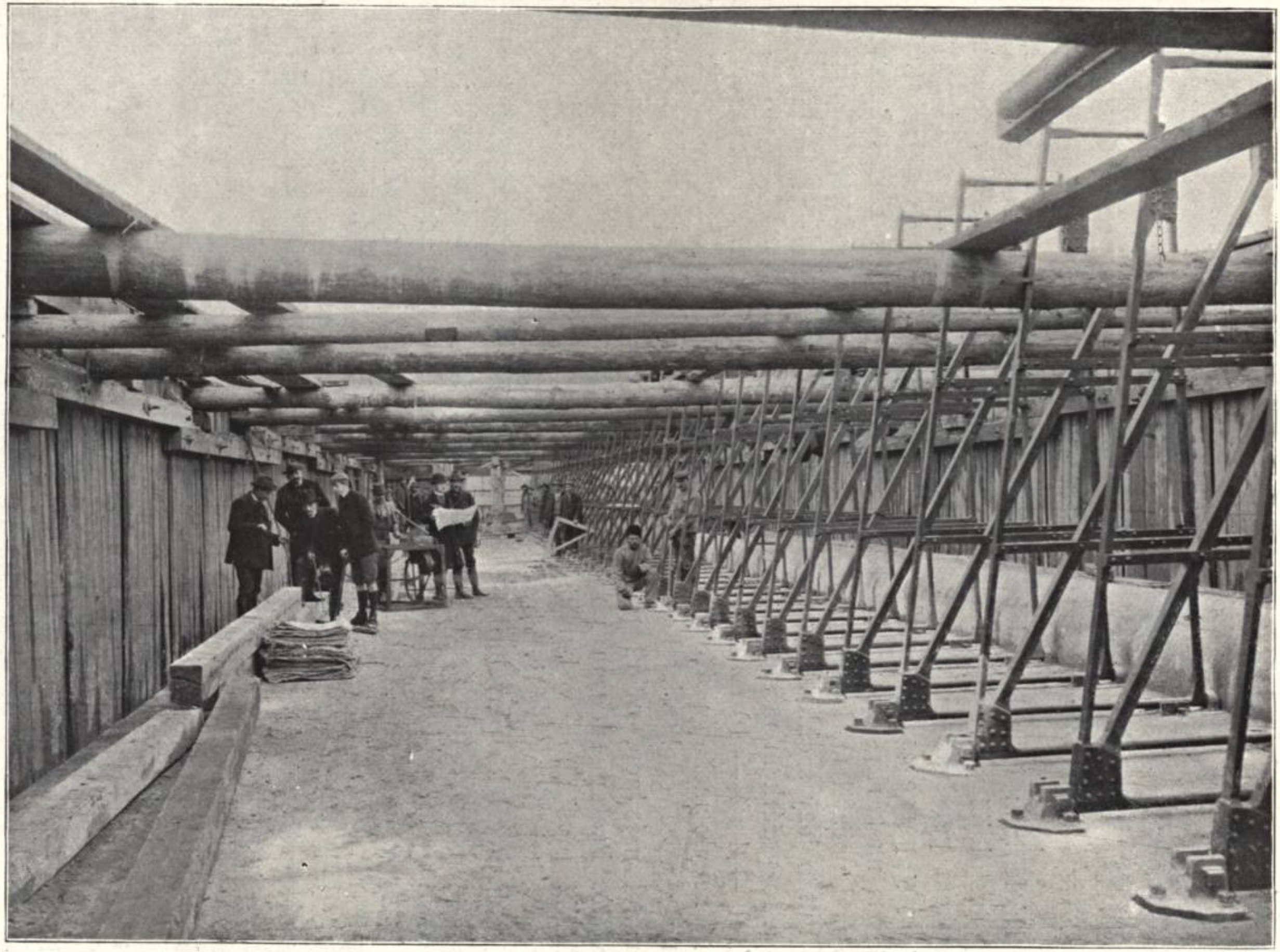
Čís. 25. Jimka pro levostranné pole hradlového jezu v Dolních Beřkovicích. (14. prosince 1903.)

Konečně se podotýká, že téměř úplně vystaveno bylo společné obydlí jezného a plavidelníka v Beřkovicích; zbývající menší práce uvnitř domku provedeny budou hned z jara r. 1904, načež bude v něm umístěna kancelář stavební správy.



Čís. 26. Stavba hradlového jezu v Dolních Beřkovicích. (14. prosince 1903.)

Staveniště bylo spojeno v říjnu telefonickým vedením mezi zdýmadly prodlouženým z Hořína do Beřkovic s centrálou v Praze.



Čís. 26. Stavba hradlového jezu v Dolních Beřkovicích. (14. prosince 1903.)

K posouzení letošního pokroku stavby uvedeny buďtež nejdůležitější stavební výkony do konce roku provedené. Pohyb materiálu obnáší okrouhle 60.000 m^3, délka dvojité jimky pro hloubku zakládání 3·5 m až 3·95 m pod normální vodou 168 m, délka štětové stěny vysoké 3·5 m až 4·0 m, jest 153 m. Betonu použito bylo úhrnem 776 m^3, lomového zdiva 797 m^3 a mimo toho osazeno bylo 377 m^3 žulových kvádrů. K upevnění břehů provedeno bylo 3770 m^3 záhozu a 1700 m^2 dlažby z lomového kamene.

VIII. Používání hotových zdýmadel.

Následkem časného odchodu ledu na Vltavě v zimní periodě 1902/3, který nastal již v prosinci 1902 za velmi nízkého stavu vody v řece a pak následkem poměrně nízkých vod počátkem roku 1903 vůbec, které přerušeny byly pouze značnější vlnou dne 7. ledna o + 296 *cm* a dne 11. února o 202 *cm* na karlínském vodočetu, kdežto po celý březen zůstával stav vody něco nad normálem, ke konci měsíce toho klesl však pod normál u Karlína, bylo nutno jezy s ohledem na plavbu vztyčiti poměrně dříve než roku minulého a to počátkem měsíce dubna. Stav vody, při němž vztyčováno, letos obnášel — 4 až — 10 *cm* dle vodočetu v Karlíně, tudíž stav značně nízký, tak že nebylo možno potřebnou vodu pro naplnění všech tří hotových zdrží najednou řece odebrati. Postavení jezů nebylo proto provedeno u všech zdýmadel najednou, nýbrž postupováno v přiměřených intervalech směrem po vodě. Postup směrem po vodě odpovídá praktické potřebě dopravy, poněvadž přes zimu v karlínském přístavu bývají obyčejně lodi naloženy a vyčkávají příznivé vody, aby se plaviły dolů.

Během celého plavebního období letošního nenaskytlo se žádné příčiny ke sklopení jezů, tak že tyto zůstaly vztyčeny až do listopadu; též při vztyčování, sklápění a ostatní obsluze všech hotových zdýmadel nevyskytly se závady a možno tudíž celkový výsledek označiti co velmi příznivý. Stavební správa použila příležitosti vztyčování jezů ku prohlídce železné konstrukce jich a k pokusům s nátěry téže, dále během vztyčených jezů provedeny některé opravy a doplnění, spolu s c. k. poříční správou pak podniknuty ve dvou zdržích práce směřující k ochraně břehů před vlivem vzduté vody, konečně použila stavební správa příležitosti sklápění jezů k provedení pokusů majících za úkol zjistiti nejvýhodnější zavedení a postup práce té.

O všech těchto opatřeních a jejich výsledcích budiž zde podána podrobnější zpráva. Mimo hotová již dříve zdýmadla č. I, II a III přistoupilo letošním rokem též zdýmadlo č. IV u Miřovic, které dne 19. listopadu bylo předběžně vyzkoušeno a příští rok 1904 zároveň s ostatními třemi bude dopravě odevzdáno. Sdělení o něm podáno je v příslušné části kapitoly pojednávající o postupu a provádění stavby.

Ještě před postavením jezů bylo dokončeno již loni započaté a ve výroční zprávě popsané zabezpečení dna plavidel u Podbaby cemen-

tovým betonem. Během měsíce ledna ukončeno totiž zabezpečení to pod plavidly ve spodním kanálu a to vrstvou betonu průměrně as 40 *cm* silnou, jenž byl pod vodu spouštěn truhlíkem; na to pak přikročeno k oběma komorám. Byla za tím účelem ve spodním ohlaví zřízena jimka tím spůsobem, že spuštěny do drážek k podobným účelům ve stěnách již zřízených dvě stěny z vodorovných hradidel, která na straně vnitřní opřena sloupci a zabezpečena vzpěradlem, načež prostor mezi oběma stěnami vypěchován jílem. Čerpadlem umístěným na lodi ve spodním kanálu byla pak vyčerpána z komory voda a po odklizení vymletého skalního materiálu, který srpovitě okolo vyhloubených jam až 1·5 *m* hlubokých se byl usadil, byly výmoly tyto vypěchovány cementovým betonem a též celé dno opatřeno vrstvou takovou, 10—30 *cm* průměrně silnou.

Počátkem března započato s pracemi těmi u malé komory a po ukončení jich provedeny stejně v komoře velké.

Snímek ze dne 6. března 1903 na obrazci č. 27 znázorňuje vyčerpané malé plavidlo a ukazuje zřejmě svislé zvrstvení břidly, jejíž souvislost vlivem chemickým i příčným prouděním vody byla snadno porušena, ačkoli břidla ta v původním stavu byla neobyčejně tvrdou a těžko trhatelnou.

Následující obraz č. 28 ukazuje část vyčerpané velké komory, na jejímž dně viděti jsou výmoly před výtoky a srpovitě nakupený skalnatý materiál okolo těchto výmolů.

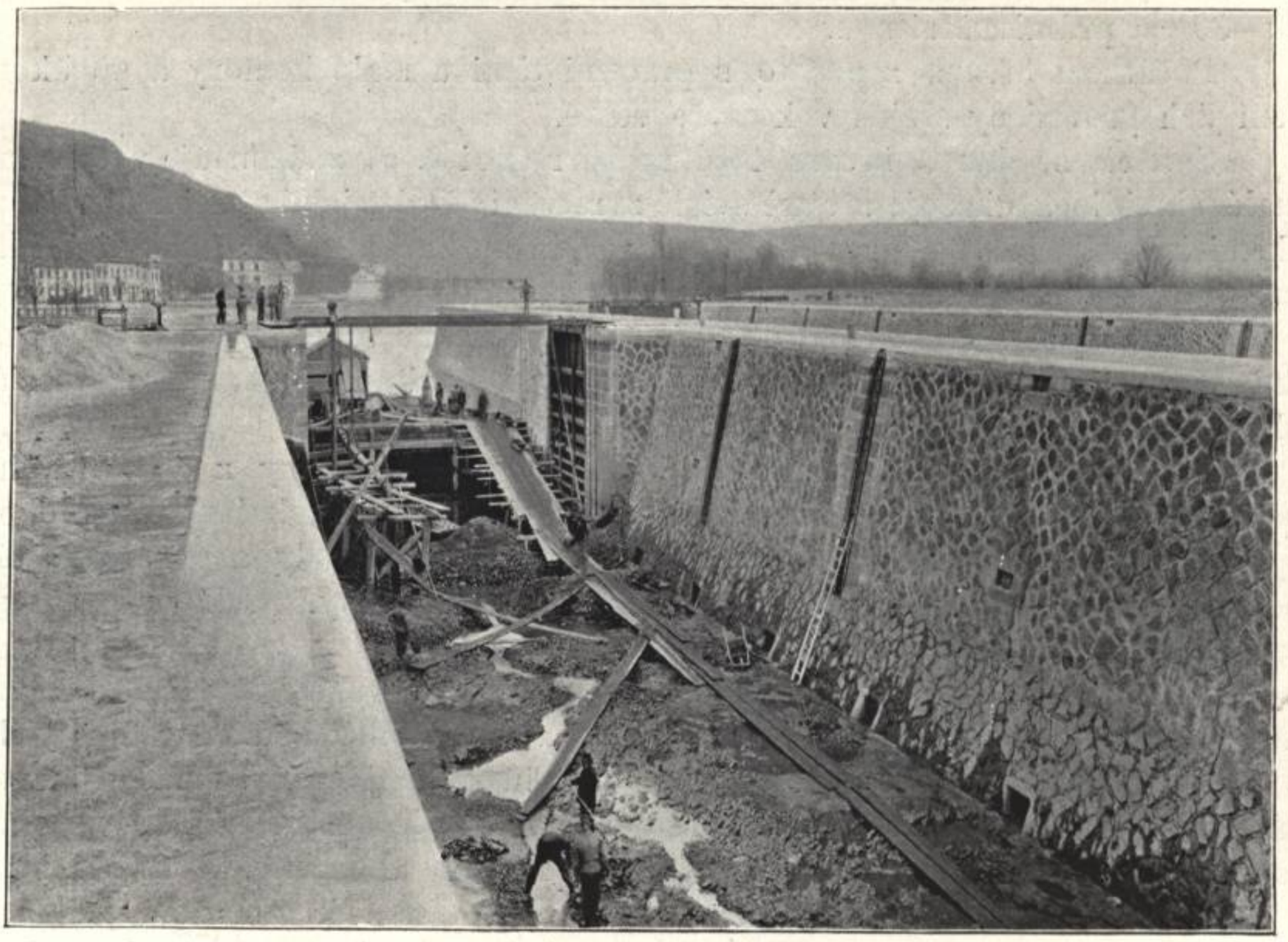
Při té příležitosti rovněž prohlédnuty bedlivě obtoky z cementového betonu v podélných zdech komor, jakož i svislá stavidla kolesková v obou spodních ohlavích, kteréž konstrukce shledány bez vady a porušení; též beton nejevil pražádných stop po účinku proudící vody. Celá práce skončena 30. března.

Vztyčení jezu v Troji částečně provedeno již ve dnech 21. a 23. března, kdy zahraženy oba otvory při pravé straně, aby docílilo se soustředění vody v lodní propusti a tím vyššího stavu nad hřbetem jejím. Stalo se tak po žádosti loďařů (rak. severozáp. paroplavební společnosti), avšak výsledku toho v žádané míře nedosaženo a přikročeno po ukončení svrchu zmíněné opevňovací práce v plavidlech dne 31. března ihned k zahražení propusti lodni. Při stavu — 4 *cm* na karlínském vodočetu docíleno normálního vzdutí dne 1. dubna, načež jez zůstal státi až do 14. listopadu, čili po 228 dnů.

Ze konstruce jezů vltavských jakož i zařízení obsluhy jich poskytují bezpečnost i pro případy náhlých velikých srážek, to ukázalo se dne 8. května, kdy nastala v okolí pražském průtrž mračen a voda v Karlíně skoro okamžitě stoupla ze + 24 na + 120 *cm*. Na jezu v Troji, který tato vlna nejprve zastihla, bylo třeba pouze ve dvou pravých otvorech vyjmouti asi 160 hradel, kdežto utěsněná lodní propust zůstala netknuta a příval odešel beze vší závady.

Při jezu klecanském bylo pokračováno od levého břehu: dne 27. března vztyčeno pole prvé, 30. března pole druhé a 1. dubna lodní propusť. Při tom prohlédnuta byla celá konstrukce železná a pokud to možno bylo i natřena dehtem. Na některých slupicích středního otvoru jezového a lodní propusti

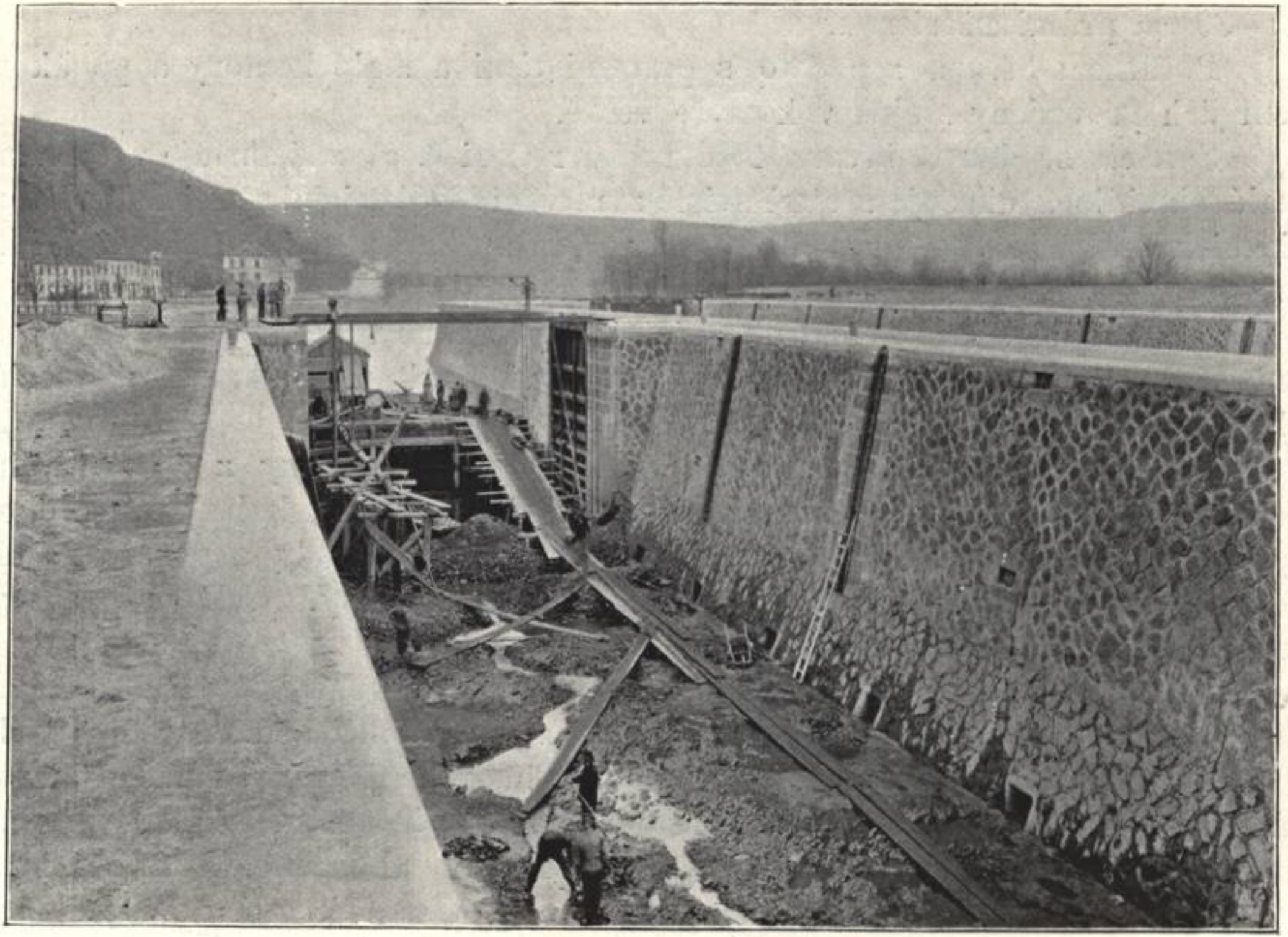
seznány zlomeniny trubkových nástavců (pouzder) pro roubíky Kummerových tyčí, a to v místech, kde výřezem jsou nejvíce seslabeny. Pravděpodobnou příčinou zjevu toho jest převalování se balvanů ledových přes sklopenou konstrukci při odchodu ledu nastalém minulé zimy po náhlé oblevě za velmi nízké vody, čemuž nasvědčuje také okolnost ta, že ve hlubší propusti lodní nalezeny pouze dvě takové slupice, kdežto ve mělčím otvoru středním sedm. Náprava okamžitá provedena byla tím spůsobem, že slupice sepjaty v poškozených místech řetězy, mimo to podélnými železnými kleštěmi přišroubovány k slupicím nepoškozeným. Plného vzdutí docíleno dne 2. dubna a provedeny pak na železné konstrukci lodní propusti zkoušky s nátěry a to: 1. černým



Čís. 27. Vyčerpané malé plavidlo v Podbabě. (6. března 1903.)

lakem na železo, 2. dehtem kamenouhelným a 3. t. z. šupinovou pancéřovou barvou. V suchu osvědčily se po dobu zkoušky všechny nátěry stejně dobře, avšak ve vodě narážející na konstrukci a proudící nejlépe vyhovuje dehet, pak černý lak a nejméně šupinová barva, která již první měsíc podléhala vlivu vody. Co do vzhledu stojí v prvé řadě černý lak, méně vzhledný je nátěr dehtový a nejméně nátěr barvou šupinovou. Poněvadž nejlacinějším je dehet, jest patrno, že provedené zkoušky svědčí úplně ve prospěch tohoto nátěru.

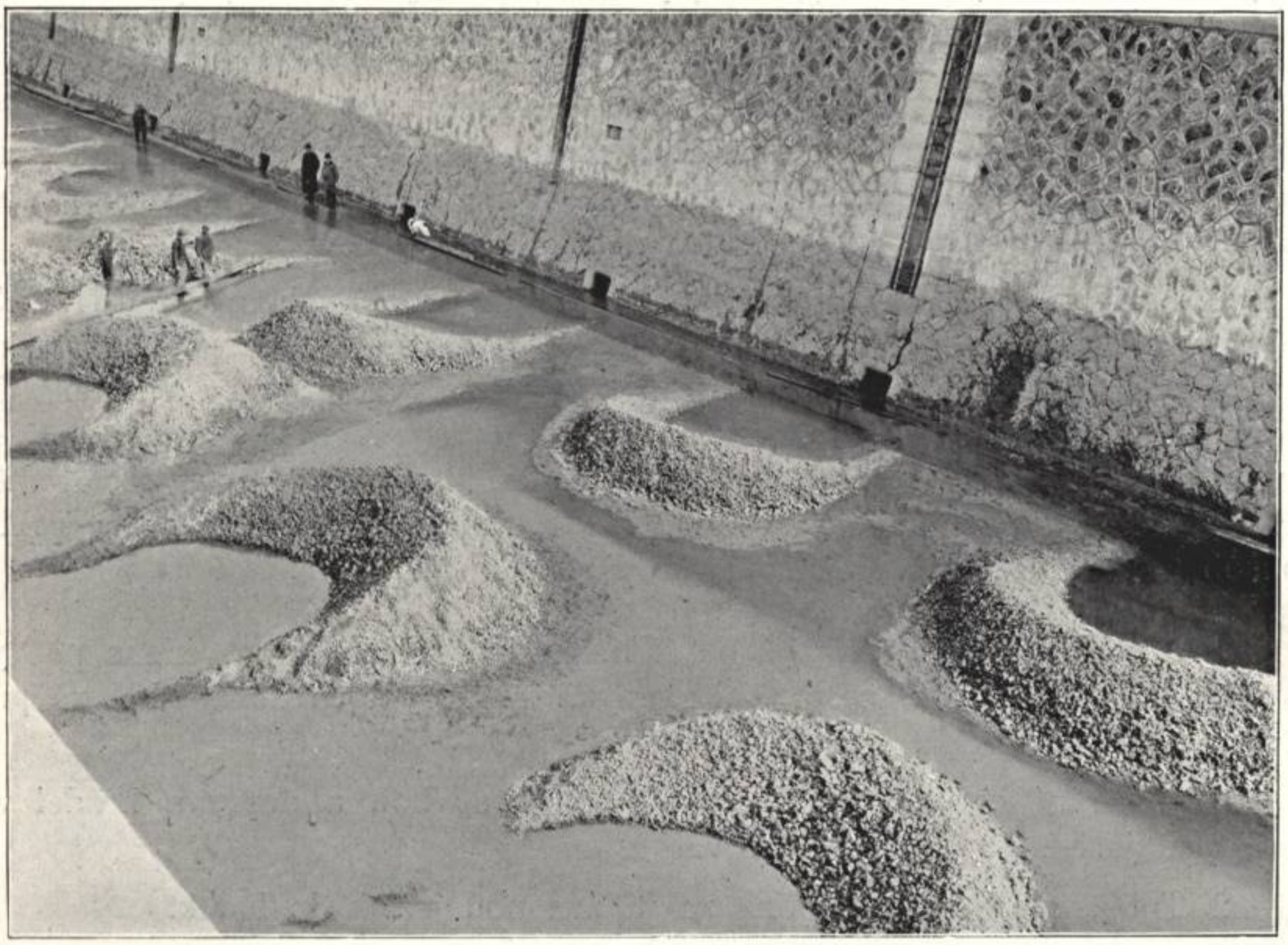
Jez zůstal vztyčen až do 5. listopadu, celkem tedy 219 dnů a byl sklopen za účelem provedení zabezpečení břehů ve zdrži klecanské.



Čís. 27. Vyčerpané malé plavidlo v Podbabě. (6. března 1903.)

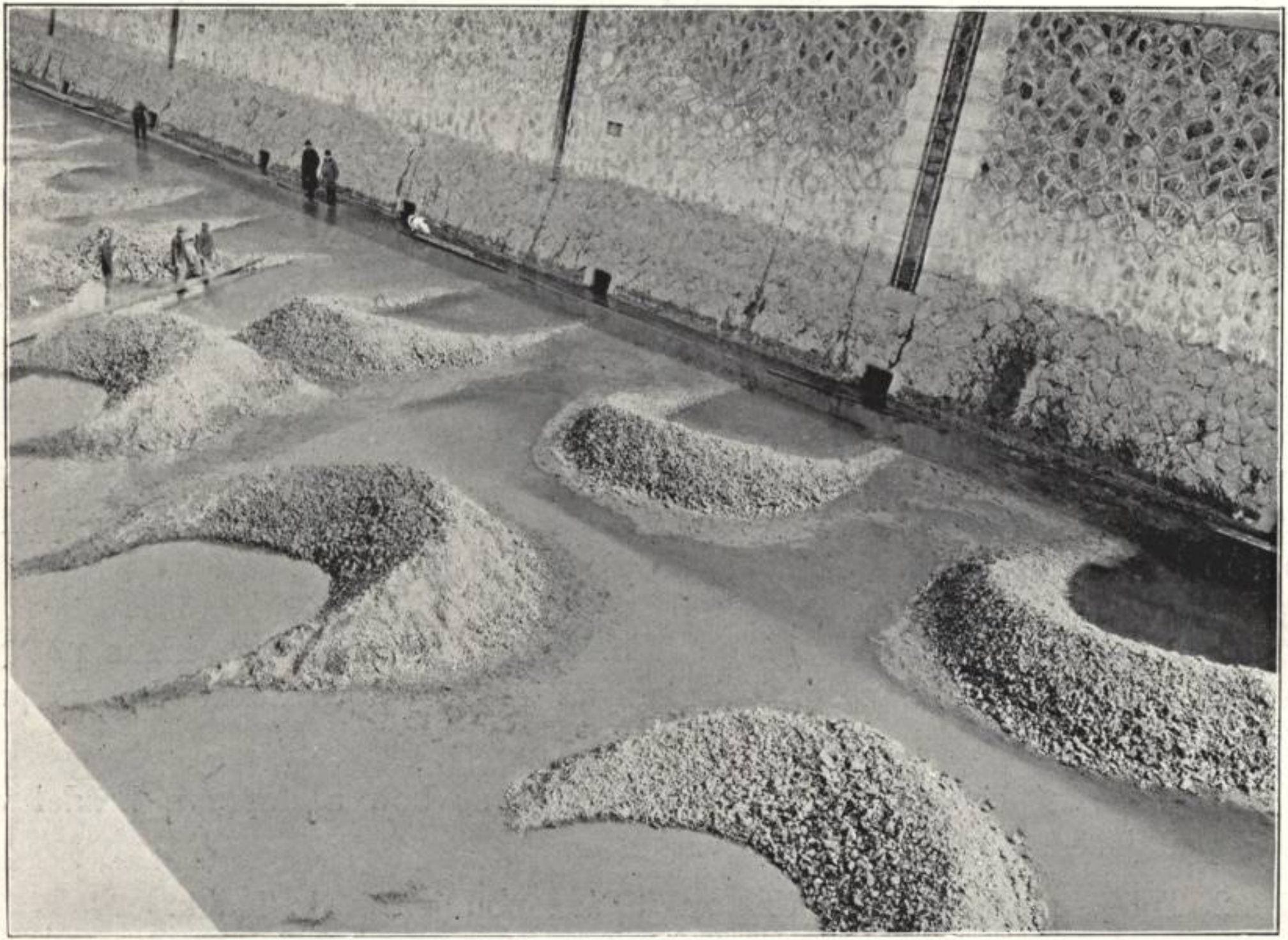
Jez u Libšic byl vztyčen ve dnech 1. a 2. dubna bez závady, tak že již dne 2. dubna odpoledne dosaženo plného vzdutí. Jez zůstal státi až do 24. listopadu, kdy byl sklopen, celkem tedy 236 dnů.

Také při zdýmadle libšickém provedeny byly svrchu zmíněné práce udržovací a doplňovací ještě před postavením jezu v době od 3. do 28. března, podporovány jsouce nízkou vodou a příznivým počasím. Během doby té pak provedeno prodloužení vorové propusti směrem proti vodě, jež doporučeno bylo pány kolaudatory a přijato v plenární schůzi komise dne 19. ledna 1903, zároveň se zvýšením prahu propusti té ze 1·20 *m* na 0·95 *m* pod normální vzdutou hladinu zdrže za účelem bezpečného vjezdu vorů do



Čís. 28. Vyčerpané velké plavidlo v Podbabě (výmoly a nános před výtoky). (20. března 1903.)

vrátek, zmírnění kontrakce vody a lepšího přechodu voru do spodní vody následkem menší rychlosti jeho. Prodloužení jmenované pozůstává z oboustranných vedoucích zdí z lomového kamene na cementovou maltu nahoře žulou obroubených, které vybíhajíce od obou pilířů vrátek směrem proti vodě v délce 15·6 *m* mírně nálevkovitě se rozvírají. Zeď pravá na předním konci 1·10 *m*, na zadním 1·50 *m* silná, stojí s obou stran volně, zapuštěna do svahu mezi propustí a hradlovým jezem, je opatřena špičkou ze žulových kvádrů a přiléhá na spodním konci na levou polovici návodního pilíře vorové propusti, zeď levá při levém břehu je provedena co opěrná zeď o průměrné



Čís. 28. Vyčerpané velké plavidlo v Podbabě (výmoly a nános před výtoky). (20. března 1903.)

síle 0·85 *m*, je vzadu vysypána do výše koruny a povrch dlážděn, na předním konci obloukem zabíhá do levého břehu před propustí. Koruna obou zdí leží 60 *cm* nad vzdutou vodou a stěny jich, obrácené do propusti, licují na spodním konci s příslušnými pilíři. Dno vorové propusti mezi nimi připojuje se k dosavadnímu a je provedeno z dlažby na cement ve dvou stupních po 12·5 *cm* výšky a každý o 5·0 *m* šířky; na straně proti vodě přechází svahem 45 *cm* vysokým a 1·50 *m* dlouhým do výše původního dna. Stavební náklad obnášel 6.735 korun. Vedle toho provedeny byly některé úpravy souvisící se stavbou zdýmadla, požadované při vodoprávním schválení této a jsou to jmenovitě úprava náplavek v obci Libšické a v Dolánkách.

Současně provádělo se — pokud čas stačil — společně s c. k. poříční správou opevnění břehů poškozených vzdutou vodu a to většinou pomocí násypu štěrkového z lomů a vedle toho též podchycovány a opravovány některé staré opěrné zdi potahové stezky. Práce tyto však nemohly býti ukončeny do času, kdy jez se stavěl, a proto dokončeny pak ve dnech 2. až 20. srpna při snížené vzduté hladině o 1 *m* u příležitosti každoročních všeobecných oprav na trati vltavské.

Při sklopení jezů provedeny byly manipulační pokusy u I. a II. zdýmadla. Jez v Troji byl sklopen dne 14. a 15. listopadu; na propusti lodní vyhražováno tím spůsobem, že hradla svazována byla provazy a házena do vody, kde pak ku břehu přitahována. Práce ta při délce hradel 4·65 *m* vyžadovala až 20 lidí a postupovala pomalu, poněvadž často se stalo, že hradlo uvázlo na slupici, a trvalo to dlouho, než bylo vyproštěno; v celku spůsob ten se neosvědčil. Sklopení slupic šlo úplně dobře.

Jez u Klecan sklopen byl již 5. listopadu, při čemž provedena po vyrovnání hladin zkouška se čtyřmi různými spůsoby vyhražování hlavně pro případ náhlého přívalu a to:

1. Otvírání celých polí Kummerovou výsuvkou a doprava hradel ve vodě pod jezem do propusti vorové.

2. Totéž, ale hradla při tom nakládána pod jezem do loděk.

3. Vytahování jednotlivých hradel na lávku jezu a doprava jich vozíkem na břeh.

4. Spouštění jednotlivých hradel do vody a nakládání jich pod jezem do loděk.

Spůsoby 3. a 4. spojeny ukázaly se býti nejjednoduššími a nejrychlejšími, nutno však míti třetí vozík k dopravě hradel z loděk ku skladišti.

Jez v Libšicích sklopen byl dne 24. a 25. listopadu při výšce vody + 132 *cm* v Karlíně. Položení slupic v propusti lodní bylo zdrženo as o 2 hodiny připlavením velké prkenné posady na ryby, již voda přitlačila na slupice, tak že s namáháním musila být odtažena, jinak celý pochod odbyl se bez závady.

Doprava lodní na kanalisované trati, obsahující tři zdýmadla jako roku minulého, v celku stoupla. Plavidla prvních dvou zdýmadel v Podbabě a Klecanech nerůzní se mezi sebou značně co do počtu proplavení vzdor velkému množství osobních parníků prošlých prvním plavidlem, jelikož klecanským prošlo zase mnoho lodí s kamenem z lomů otevřených u Roztok. Naproti tomu plavidlo třetí u Libšic bylo letos tak jako roku minulého značně více používáno než obě ostatní, která okolnost vysvětluje se tím, že skoro veškerý kámen a štěrk potřebný pro rozestavěná zdýmadla u Miřovic a Vraňan, jakož i pro pobočný průplav k Hořínu dodává se po lodích z lomů ležících pod klecanským jezem.

Následující tabulka podává názor o druhu lodí, jež se proplavily jednotlivými plavidly a o směru jich plavby, a jsou v ní uvedeny též úhrnné číslice proplavených lodí z roku minulého, aby se mohl posouditi přírůstek dopravy.

Tabulka o dopravě v plavidlech kanalisované trati Vltavy.

Plavidlo	Směr plavby	Parníky	Čluny labské	Lodi s kamenem	Pontony a menší nádobí	Baggry a jiné stroje	Motorové čluny	Vory	Proplaveno celk. plav. v r. 1903	Roku minulého 1902 plavadel	Poznámka
Čís. I. v Podbabě	proti vodě	796	199		33	2	3	—	1033		Osobních parníků 911 vlečných vorových 411 Použito: malé komory 1788krát velké komory 48krát
	po vodě	795	234		57	5	2	23	1116		
	dohromady	1591	433		90	7	5	23	2149	1880	
Čís. II. u Klecan	proti vodě	580	102	379	99	4	2	—	1166		Použito: malé komory 2082krát obou komor 281krát
	po vodě	506	108	398	106	6	1	45	1170		
	dohromady	1086	210	777	205	10	3	45	2336	1582	
Čís. III. u Libšic	proti vodě	172	107	1667	68	2	1	—	2017		Použito: malé komory 2030krát obou komor 284krát
	po vodě	167	107	1734	145	6	1	69	2229		
	dohromady	339	214	3401	213	8	2	69	4246	2008	

Voroplavba trvala od 6. března do 3. prosince; před vztyčením jezů do 1. dubna a po jich sklopení v listopadu braly se vory lodní propustí, jinak ale propustí vorovou, výminečně též plavidly komorovými. Při postavených jezích byly vory opětně v jednotlivých zdržích vlečnými parníky vlečeny. Množství remorkovaného dříví v jednotlivých měsících jest patrno z následující tabulky:

Přehled remorkovaných vorů v jednotlivých měsících r. 1903.

Měsíc	Vlečeno bylo zdržemi				Poznámka
	1nou	2mi	3mi	celkem	
	pevných metrů (m^3) dříví				
duben	44·22	—	68.536·65	68.580·87	
květen	—	—	77.293·81	77.293·81	
červen	198·00	—	62.362·29	62.560·29	
červenec	—	—	62.347·01	62.347·01	
srpen	60 0	—	22.559·40	22.619·40	
září	34·0	—	44.492·87	44.526·87	
říjen	69·0	24·0	40.113·54	40.206·54	
listopad	—	—	1.997·85	1.997·85	
Úhrnen . .	405·22	24·0	379·703·42	380.132·64	V minulém r. 1902: 299.167 09 m^3

Množství veškerého po Vltavě plaveného dříví obnášelo roku 1903 okrouhle 400.000 m^3.

Způsob vlečení vorů zůstal tentýž jako roku 1902, vylíčený v minulé zprávě, pouze bylo podnikatelství firmy Beck Brock et Cie., které i letos obstarávalo remorkáži vorů, nuceno zjednati ještě třetí parník, jelikož doprava dříví proti roku loňskému značně stoupla.

IX. Správa peněz.

Súčtování příjmů a výdajů provádí se dle pravidel vyznačených řádem o účtování, obsaženém ve výroční zprávě za rok 1897, a dělo se na základě výnosu c. k. ministerstva vnitra ze dne 8. prosince 1900 čís. 41220 a usnesení komise v XIII. plenární schůzi odbývané dne 20. ledna 1901 ve dvou oddělených fondech:

1. Kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. a
2. Uplavnění řeky Vltavy uvnitř města Prahy.

Ve fondu ad 2. uvedeném obsaženy jsou příjmy a výdaje týkající se jednak „Vystrojení holešovického přístavu a projektu přístavní vléčné dráhy“, jednak přípravných prací projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“.

Když provedení projektu právě jmenovaného svěřeno bylo kanalisační komisi, usnesla se tato ve smyslu výnosu c. k. ministerstva obchodu ze dne

22 května 1903 čís. 586 v. dr. v XX. plenární schůzi odbývané dne 30. června 1903, aby správa, upotřebení a súčtování dotyčných fondů vedly se odděleně pro každý projekt zvlášť a z té příčiny zařízeno bylo dnem 21. října 1903 účtování příjmů a výdajů dle tří fondů:

1. Kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L.
2. Vystrojení holešovického přístavu a
3. Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Přeúčtování dosavádních výdajů za přípravné práce projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“, jež prozatím kryty byly z peněz ostatních dvou fondů, nebylo ovšem možno v roce 1903 pro nedostatek potřebné dotace na nový účet ad 3. vyznačený provésti a stane se tak teprve, až peněžité prostředky k tomu povoleny budou. — Do té doby nutno bude i další výdaje uhražovati zatím zálohou z peněz druhých dvou fondů pod 1. a 2. uvedených.

V roce 1903 docíleno bylo následujících výsledků:

I. Fond pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L.

Příjmy:

Dle připojeného přehledu (I)

1.	Pokladniční hotovost koncem roku 1902	K 2,308.582·65
2.	Příjmy skutečné v roce 1903	„ 3,404.464·33
	dohromady . . .	K 5,713.046·98
	s připočtením příjmů průběžných	„ 965.941·—
	celkem . . .	K 6,678.987·98

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (I):

Výdaje skutečné v roce 1903

1.	Režie	K 217.515·39
2.	Výdaje stavební	„ 4,945.436·94
	dohromady . . .	K 5,162.952·33
	s přičtením průběžných výdajů	„ 920.193·60
	celkem . . .	K 6,083.145·93

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1903 pokladniční hotovost . . . . . K 595.842·05

Příspěvky státní na rok 1902 a 1903 povolené (lhůty VI. a VII.) byly splaceny dne 20. ledna a 23. září 1903, vždy částkami po K 1,250.000·— a v Zemské bance uloženy.

Rovněž tak splacen byl a dne 23. ledna 1903 v Zemské bance uložen příspěvek zemský za rok 1902 povolený (lhůta VI.) částkou K 625.000·—, kdežto příspěvek stejné výše za rok 1903 (lhůta VII.) realisován nebyl.

Kromě příspěvků, náležejících fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí n. L. přikázány byly a v Zemské bance dne 1. července a 20. listopadu 1903 uloženy státní dotace (IV. lhůta) částkou K 78.000·— a (V. lhůta) částkou K 100.000 — jež zařaděny byly v státních rozpočtech za rok 1902 a 1903 na stavbu železného silnicového, se zdýmadlem čís. IV. u Veltrus-Miřovic kombinovaného mostu.

Pro další stavby (od 1. ledna 1904 počítaje) má kanalisační komise ještě zajištěných peněz:

a)	pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1903 a sice i s dotací státní na stavbu silnicového mostu ve Veltrusích K 458.000·—	K	595.842·05
b)	zbytek ze zajištěného příspěvku státního K 17,268.000·—	„	4,638.000·—
c)	nesplacený příspěvek zemský za rok 1903	„	625.000·—
d)	zbytek ze zajištěného příspěvku zemského K 8,632.000·—	„	2,317.000·—
e)	zbytek ze státní, prozatím zajištěné dotace na stavbu silnicového mostu v Miřovicích K 593.758·—	„	135.758·—
f)	1/5 režijních výloh, kteréž nahrazeny budou z fondu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ za rok 1903 . .	„	9.990·87
g)	výdaje na stavby, jež na účet cizí provedeny a zatímně zapraveny byly z kanalisačního fondu, dále různé zálohy na náhradu okrouhle asi	„	37.000·—
	celkem . . .	K	8,358.590·92

Dle úmluvy se Zemskou bankou království Českého byly v roce 1903 vklady kanalisační komise v Zemské bance zúročeny třemi ze sta (pouze částka K 400.000.— určená na výkup pozemků pro laterální kanál třemi a půl ze sta), ježto officielní zúročení Rakousko-uherské banky i také v roce 1903 bylo neobyčejně nízké.

Účet cenných papírů, vadií a kaucí podnikatelů staveb a pod. v roce 1903.

Příjmy:

1.	Saldo cenných papírů koncem roku 1902 (Přehled I.) .	K	898.215·33
2.	Vystavené cheky (Přehled I.)	„	4,371.663·31
3.	Přijatá deposita, vadia, stavební kauce	„	1,067.821·46
	dohromady . . .	K	6,337.700·10

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I.) . . . . . K 4,371.663·31
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce . . . . . „ 749.751·64

dohromady . . . K 5,121.414·95

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1903 . . . . . K 1,216.285·15

Výplaty děly se buď přímo Zemskou bankou království Českého, neb prostřednictvím příruční pokladny, kteréž za tou příčinou poukazovány byly zálohy ze Zemské banky.

Výplaty činily v roce 1903 (nehledě k výplatám průběžným)

1. v hotovosti:

a) při Zemské bance . . . . . K 4,392.658·74
b) při pokladně příruční . . . . . „ 770.293·59

dohromady . . . K 5,162.952·33

2. v cenných papírech:

a) při Zemské bance . . . . . K 208.310·26
b) při pokladně příruční . . . . . „ 4,913.104·69
(v čemž obsaženo jest cheků na Zemskou banku vystavených za . . . . . K 4,371.663·31)

dohromady . . . K 5,121.414·95

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1903.

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1897	2,531.122	60	198.230	68	2,729.353	28
1898	3,480.056	48	328.776	44	3,808.832	92
1899	1,334.242	04	456.025	96	1,790.268	—
1900	3,851.281	10	349.356	13	4,200.637	23
1901	2,809.698	47	412.003	83	3,221.702	30
1902	2,063.316	69	625.650	46	2,688.967	15
1903	3,404.464	33	965.941	—	4,370.405	33
Celkem	19,474.181	71	3,335.984	50	22,810.166	21

Výdaje:

V roce	Výdaje skutečné				Výdaje průběžné		Dohromady	
	Režie		Výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	104.815	64	784.032	99	198.230	68	1,087.079	31
1898	140.272	84	2,207.509	81	328.776	44	2,676.559	09
1899	152.094	—	2,098.669	12	456.025	96	2,706.789	08
1900	216.499	45	1,849.807	80	349.356	13	2,415.663	38
1901	221.406	54	2,486.727	45	426.365	83	3,134.499	82
1902	234.873	55	3,202.442	89	673.271	11	4,110.587	55
1903	217.515	39	4,945.436	94	920.193	60	6,083.145	93
Celkem	1,287.477	41	17,574.627	—	3,352.219	75	22,214.324	16

K 18,862.104·41

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1903 pokladniční hotovost . K **595.842·05.**

Přehled účtů cenných papírů za roky 1897 až 1903.

Příjmy:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné: odvody Zemská banka od příruční pokladny		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	200.510	—	—	—	429.792	16	—	—	630.302	16
1898	350.720	—	—	—	2,060.099	16	—	—	2,410.819	16
1899	399.057	02	—	—	1,813.404	98	—	—	2,212.462	—
1900	3.600	—	2.334	20	1,714.483	15	—	—	1,720.417	35
1901	207.194	78	39.106	08	2,374.244	88	154.000	—	2,774.545	74
1902	330.533	05	30.257	01	2,885.611	18	24.495	33	3,270.896	57
1903	916.692	72	151.128	74	4,371.663	31	—	—	5,439.484	77
Celkem	2,408.307	57	222.826	03	15,649.298	82	178.495	33	18,458.927	75

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné: odvody příruční pokladny na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	—	—	—	—	429.792	16	—	—	429.792	16
1898	132.400	—	—	—	2,060.099	16	—	—	2,192.499	16
1899	58.697	48	—	—	1,813.404	98	—	—	1,872.102	46
1900	—	—	—	—	1,714.483	15	—	—	1,714.483	15
1901	140.270	—	11.412	20	2,374.244	88	154.000	—	2,679.927	08
1902	279.699	54	42.617	59	2,885.611	18	24.495	33	3,232.423	64
1903	661.794	78	87.956	86	4,371.663	31	—	—	5,121.414	95
Celkem	1,272.861	80	141.986	65	15,649.298	82	178.495	33	17,242.642	60

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá celkový stav cenných papírů koncem roku 1903 K **1,216.285·15.**

II. Fond pro vystrojení holešovického přístavu.

Příjmy:

Dle připojeného přehledu (II).

1.	Pokladniční hotovost koncem roku 1902	K 3.958·37
2.	Příjmy skutečné v roce 1903	„ 534.078·20
	dohromady . .	K 538.036·57
	s připočtením průběžných příjmů	„ 49.739·98
	celkem . . .	K 587.776·55

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (II).

Výdaje skutečné v roce 1903:

1.	Režie	K 49.245·04	
2.	Výdaje stavební	„ 97·970·45	
	dohromady . . .		K 147.215·49
	s připočtením průběžných výdajů		„ 113.901·98
	celkem . . .		K 261.117·47

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1903 pokladniční hotovost . . . . . K 326.659·08

K uhražení nákladu vzešlého rozšířením působnosti kanalisační komise přikázáním prací pro vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní a spojení jeho vlečnou dráhou s nádražím Priv. dráhy rakousko-uher. společnosti byl realisován příspěvek státní K 530.000·—, kdežto příspěvek zemský splacen nebyl.

Z peněz tohoto fondu byly mimo výdaje, týkající se vlastního projektu K 98.919·60, placeny ještě také:

1. Režijní výdaje vzešlé v roce 1903 (od 1. ledna do 21. října) přípravnými pracemi projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ K 26.507·55.

2. Výdaje do konce roku 1902, jež zatím zálohou placeny byly z fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. za přípravné práce obou projektů „Vystrojení holešovického přístavu“ jakož i „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ a kteréž řečenému fondu již nahrazeny byly . . . . . K 65.950·34

3. Další, na uhrazení výdajů za přípravné práce projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“, potřebné zálohy částkou . . . . . K 20.000·—

Zálohy tyto budou svým časem nahrazeny z prostředků státních a zemských, kteréž na provádění projektu povoleny budou.

Přehled peněžní fondu pro „Vystrojení holešovického přístavu“ (v němž obsaženy jsou zatím ještě také výdaje za práce přípravné objektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ a sice z té příčiny, že k tomu potřebné dotace dosud povoleny nebyly).

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901	332.903	56	341.988	24	674.891	80
1902	133	24	71.653	33	71.786	57
1903	534.078	20	49.739	98	583.818	18
Celkem	867.115	—	463.381	55	1,330.496	55

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	23.173	85	311.680	24	327.826	24	662.680	33
1902	30.906	65	7.479	69	41.653	33	80.039	67
1903	49.245	04	97.970	45	113.901	98	261.117	47
Celkem	103.325	54	417.130	38	483.381	55	1,003.837	47
	K 520.455·92							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1903 pokladniční hotovost . K 326.659·08.

III. Fond pro Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Jak již v předu bylo řečeno, zařízeno bylo účtování tohoto fondu odděleně od ostatních dnem 21. října 1903, a nebylo možným pro nedostatek potřebných dotací provedení přeúčtování dosavadních příjmů a výdajů obsažených zatím v ostatních dvou fondech.

Příjmy:

Skutečné příjmy v roce 1903	K	31·16
s připočtením průběžných příjmů	„	30.128·18
celkem . . .	K	30.159·34

Výdaje:

Skutečné výdaje v roce 1903	K 6.132·94
s připočtením průběžných výdajů	„ 10.128·18
celkem . . .	K 16.261·12

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1903
pokladniční hotovost . . . . . K 13.898·22

Přehledy příjmů a výdajů za rok 1903 jakož i za léta 1897 až 1902 jsou v přílohách k této zprávě I, II, III vyznačeny.

I. CELKOVÝ

účetních výsledků fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách

Příjem

Číslo položky	Předmět	V roce 1903 K	h	V roce 1897—1902 K	h	Úhrnem K	h
	A. Hotově.						
	I. Příjmy skutečné.						
1	Příspěvky státní	2,500.000	—	10,130.000	—	12,630.000	—
2	Příspěvky zemské	625.000	—	5,065.000	—	5,690.000	—
3	Úroky	78.865	88	570.535	49	649.401	37
4	Výtěžek z náklí a za trávu	160	—	810	—	970	—
5	Výtěžek za prodané pozemky	18.323	50	336	—	18.659	50
6	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	8	—	640	26	648	26
7	Nájemné a pachtovné	3.162	86	14.344	07	17.506	93
8	Různé příjmy	944	09	1.574	46	2.518	55
9	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodí)	—	—	6.477	10	6.477	10
10	Dotace státní na stavbu železného silničního mostu u Veltrus-Mířovic	178.000	—	280.000	—	458.000	—
	I.	3,404.464	33	16,069.717	38	19,474.181	71
	II. Příjmy průběžné.						
11	Zálohy dané příruční pokladně ze Zem.banky	860.700	—	2,159.362	64	3,020.062	64
12	Nahrazené zálohy	57.199	56	13.620	67	* 70.820	23
13	Cizí peníze	38.241	74	171.498	58	209.740	32
14	Odvody: Zem. banka přijala od přír. pokladny	5.217	97	9.951	50	15.169	47
15	Srážky z platů úřednictva	4.581	73	15.610	11	20.191	84
	* Nenahrazené zálohy K 16.235·15						
	II	965.941	—	2,370.043	50	3,335.984	50
	Úhrnem I a II	4,370.405	33	18,439.760	88	22,810.166	21
	Hotově	—	—	—	—	22,810.166	21
	B. V cenných papírech.						
1	Vystavené cheky	4,371.663	31	11,277.635	51	15,649.298	82
2	Přijatá deposita	151.128	74	71.697	29	222.826	03
3	Přijatá vadia	539.900	—	397.900	—	937.800	—
4	Přijaté kauce	376.792	72	1,093.714	85	1,470.507	57
5	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	178.495	33	178.495	33
	Úhrnem	5,439.484	77	13,019.442	98	18,458.927	75
	V cenných papírech	—	—	—	—	18,458.927	75

PŘEHLED

v trati Praha-Ústí n. L. za rok 1900 a za léta 1897—1902.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce 1903 K	h	V roce 1897—1902 K	h	úhrnem K	h
	A. Hotově.						
	I. Výdaje skutečné.						
	Režie.						
1	Osobní příjmy	176.864	74	772.321	05	949.185	79
2	Výdaje kancelářské a cestovní	36.217	18	184.881	74	221.098	92
3	Výdaje výstavní	2.392	09	82.707	98	85.100	07
4	Různá režijní vydání	2.041	38	30.051	25	32.092	63
		217.515	39	1,069.962	02	1,287.477	41
	Výdaje stavební.						
5	Technické práce přípravné	5.650	64	79.635	83	85.286	47
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	452.277	83	880.496	04	1,332.773	87
7	Výkup vodních sil, stromů, budov, jakož i různé náhrady	9.950	—	830.993	92	840.943	92
8	Stavební výdaje zdýmadel:						
	čís. I. Troja	256.889	29	3,488.777	10	3,745.666	39
	čís. II. Klecany	1.121	12	2,178.568	62	2,179.689	74
	čís. III. Libšice	118.132	97	2,076.103	97	2,194.236	94
	čís. IV. Mířovice	1,133.140	30	1,819.651	42	2,952.791	72
	čís. V. Vraňany-Hořín .	2,596.041	05	1,083.451	94	3,679.492	99
	čís. VI. Dolní Beřkovice .	243.736	79	—	—	243.736	79
	čís. VII. Štětí	19.700	—	—	—	19.700	—
	společné všem zdýmadlům	434	80	1.892	66	2.327	46
9	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdýmadly	2.350	78	28.171	08	30.521	86
10	Výdaje na parník a benzinový motor . . .	18.681	88	92.291	55	110.973	43
11	Různá stavební vydání	33.048	55	39.890	97	72.939	52
12	Remorkování vorů	34.297	30	29.264	96	63.562	26
13	Zalesňování holých strání podél kanalisované trati	19.983	64	—	—	19.983	64
		4,945.436	94	12,629.190	06	17,574.627	—
	I	5,162.952	33	13,699.152	08	18,862.104	41
	II. Výdaje průběžné.						
14	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	860.700	—	2,159.362	64	3,020.062	64
15	Zálohy na náhradu	11.452	16	75.603	32	87.055	48
16	Cizí peníze	38.241	74	171.498	58	209.740	32
17	Odvody: přír. poklad. odvedla Zemské bance	5.217	97	9.951	50	15.169	47
18	Srážky úřednictva c. k. hl. zemské pokladně v Praze a příslušným c. k. berním úřadům	4.581	73	15.610	11	20.191	84
	II	920.193	60	2,432.026	15	3,352.219	75
	Úhrnem I a II . .	6.083.145	93	16,131.178	23	22,214.324	16
19	K tomu koncem prosince 1903 zbývající pokladniční hotovost:						
	a) v Zemské bance K 575.453·— *b*) v příruční pokladně „ 20.389·05	—	—	—	—	595.842	05
	Hotově . .	—	—	—	—	22,810.166	21
	B. V cenných papírech.						
1	Vydané cheky	4,371.663	31	11,277.635	51	15,649.298	82
2	Vrácená deposita	87.956	86	54.029	79	141.986	65
3	Vrácená vadia	539.900	—	397.900	—	937.800	—
4	Vrácené kauce	121.894	78	213.167	02	335.061	80
5	Odvedené cenné papíry: příruční pokladna Zemské bance	—	—	178.495	33	178.495	33
	Úhrnem . .	5,121.414	95	12,121.227	65	17,242.642	60
6	K tomu koncem prosince 1903 zbývající saldo cenných papírů:						
	a) v Zemské bance . K 1,212.637·15 *b*) v příruční pokladně „ 3.648·—	—	—	—	—	1,216.285	15
	V cenných papírech . .	—	—	—	—	18,458.927	75

II. CELKOVÝ

účetních výsledků fondu pro Vystrojení holešovického přístavu společně s fondem

Příjem

Číslo položky	Předmět	V roce 1903 K	h	V roce 1901—1902 K	h	Úhrnem K	h
	A. Hotově.						
	I. Příjmy skutečné.						
1	Příspěvek státní	530.000	—	181.000	—	711.000	—
2	Příspěvek zemský	—	—	151.000	—	151.000	—
3	Úroky	4.078	20	1.030	24	5.108	44
4	Nájemné a pachtovné	—	—	6	56	6	56
	I	534.078	20	333.036	80	867.115	—
	II. Příjmy průběžné.						
5	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	39.000	—	356.838	38	395.838	38
6	Zálohy nahrazené	—	—	23	75	* 28	75
7	Zálohy přijaté	10.000	—	54.162	—	64.162	—
8	Cizí peníze	87	92	126	54	214	46
9	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	—	—	6	56	6	56
10	Srážky z platů úřednictva	652	06	2.479	34	3.131	40
	* Nesplacené zálohy K 20.000·—.						
	II	49.739	98	413.641	57	463.381	55
	Úhrnem I a II	583.818	18	746.678	37	1,330.496	55
	Hotově	—	—	—	—	1,330.496	55
	B. V cenných papírech.						
1	Vystavené cheky	6.785	—	5.000	—	11.785	—
2	Přijatá deposita	—	—	67.162	—	67.162	—
	Úhrnem	6.785	—	72.162	—	78.947	—
	V cenných papírech . .	—	—	—	—	78.947	—

PŘEHLED

pro Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy za rok 1903 a za léta 1901 až 1902.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce 1903 K	h	V roce 1901—1902 K	h	Úhrnem K	h
	A. Hotově.						
	I. Výdaje skutečné.						
	Režie.						
1	Osobní příjmy	41.416	63	46.401	61	87.818	24
2	Výdaje kancelářské a cestovní	7.812	55	7.672	47	15.485	02
3	Různá režijní vydání	15	86	6	42	22	28
		49.245	04	54.080	50	103.325	54
	Výdaje stavební.						
4	Technické práce přípravné	6.791	80	17.135	63	23.927	43
5	Výkup pozemků, náhrada úroků, a evidence pozemků	409	88	24	30	434	18
6	Výkup vodních sil	—	—	302.000	—	302.000	—
7	Stavba přístavní dráhy holešovické . . .	90.768	77	—	—	90.768	77
		97.970	45	319.159	93	417.130	38
	I	147.215	49	373.240	43	520.455	92
	II. Výdaje průběžné.						
8	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	39.000	—	356.838	38	395.838	38
9	Zálohy na náhradu	20.000	—	28	75	20.028	75
10	Zálohy splacené	54.162	—	10.000	—	64.162	—
11	Cizí peníze	87	92	126	54	214	46
12	Odvody: příruční pokladna odvedla Zemské bance	—	—	6	56	6	56
13	Srážky úřednictva c. k. hlavní zemské pokladně a příslušným c. k. berním úřadům	652	06	2.479	34	3.131	40
	II	113.901	98	369.479	57	483.381	55
	Úhrnem I a II	261.117	47	742.720	—	1,003.837	47
14	K tomu koncem prosince 1903 zbývající pokladniční hotovost:						
	a) v Zemské bance . K 321.523·— *b*) v příruční pokladně „ 6.136·08	—	—	—	—	326.659	08
	Hotově	—	—	—	—	1,330.496	55
	B. **V cenných papírech.**						
1	Vydané cheky	6.785	—	5.000	—	11.785	—
2	Vrácená deposita	—	—	67.162	—	67.162	—
		6.785	—	72.162	—	78.947	—
3	K tomu koncem prosince 1903 zbývající aktivní saldo cenných papírů: *a*) v Zemské bance . . . K —.— *b*) v příruční pokladně . „ —.—	—	—	—	—	—	—
	V cenných papírech . .	—	—	—	—	78.947	—

III. CELKOVÝ

účetních výsledků fondu pro Uplavnění Vltavy uvnitř

Příjem

Číslo položky	Předmět	Jednotlivě K	Jednotlivě h	Úhrnem K	Úhrnem h
	A. Hotově.				
	I. Příjmy skutečné.				
1	Příspěvek státní	—	—	—	—
2	Příspěvek zemský	—	—	—	—
3	Úroky	—	—	31	16
	I	—	—	31	16
	II. Příjmy průběžné.				
4	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky . .	—	—	10.000	—
5	Zálohy přijaté	—	—	20.000	—
6	Cizí peníze	—	—	18	48
7	Srážky z platů úřednictva	—	—	109	70
	II	—	—	30.128	18
	Úhrnem I a II	—	—	30.159	34
	Hotově . .	—	—	30.159	34

PŘEHLED

města Prahy za dobu od 21. října do 31. prosince 1903.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	Jednotlivě K	Jednotlivě h	Úhrnem K	Úhrnem h
	A. Hotově.				
	I. Výdaje skutečné.				
	Režie.				
1	Osobní přijmy	—	—	5.036	68
2	Výdaje kancelářské a cestovní	—	—	1.095	10
3	Různá režijní vydání	—	—	1	16
	I	—	—	6.132	94
	II. Výdaje průběžné.				
4	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	—	—	10.000	—
5	Zálohy splacené	—	—	* —	—
6	Cizí peníze	—	—	18	48
7	Srážky úřednictva c. k. hlavní zemské pokladně a příslušným c. k. berním úřadům	—	—	109	70
	* Nesplacené zálohy K 20.000·—	—	—	—	—
	II	—	—	10.128	18
	Úhrnem I a II	—	—	16.261	12
8	K tomu koncem prosince 1902 zbývající aktivní saldo hotovosti:				
	a) v Zemské bance	10.030	—		
	b) v příruční pokladně	3.868	22	13.898	22
	Hotově . .	—	—	30.159	34

X. Záležitosti osobní.

Jako v létech předešlých nastaly i roku 1903 ve stavu personálu kanceláře některé změny, jež úzce souvisí se stále vzrůstající agendou kanalisační komise; změny ty buďtež v následujícím uvedeny.

Technický odbor.

V prvé řadě dotýkají se naznačené změny vrchní stavební správy. Aktivování pražské expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest mělo za následek, že dva techničtí úředníci, kteří se ucházeli o přijetí do státní služby, vystoupili ze služeb komise. Jsou to soukromí technikové inženýr Josef Langer a stavební adjunkt Bohuslav Pařík, již byli vynesením c. k. ministerstva obchodu ze dne 2. června 1903, č. 3040, jmenováni stavebním komisarem resp. stavebním adjunktem při pražské exposituře ředitelství pro stavbu vodních cest. Mimo to vystoupil také ze služby komise technický úředník Jaroslav Míšek a přešel k stavebnímu podnikatelství firmy A. Lanna v Praze.

Mezery ve stavu technických sil kanceláře, jež nastaly těmito odchody, byly ihned vyplněny tím, že c. k. místodržitelství k žádosti komise přidělilo k technickému odboru komise nové inženýry. Tak byl nejprve vynesením praesidia c. k. místodržitelství ze dne 17. června 1903, č. 9300, ke komisi přidělen c. k. inženýr Josef Karban, dále vynesením ze dne 19. června 1903, č. 209, c. k. stavební adjunkti Jaroslav Pantoflíček a Josef Záleský, vynesením ze dne 28. září 1903, č. 15.673, c. k. stavební adjunkt Stanislav Znojemský a konečně vynesením ze dne 18. prosince 1903, č. 19.928, c. k. stavební praktikant Karel Samek.

Na konci roku 1903 sestával technický odbor komise z následujících úředníků:

C. k. stavební rada Václav Rubín, stavební ředitel,
c. k. vrchní inženýr Emil Zimmler, zástupce stavebního ředitele, zároveň sekční stavební správce I. sekce,
" " " Alois Kohout, stavební správce oddělení pro splavnění Vltavy v Praze,
" " " Dr. techn. Antonín Klír, sekční stavební správce II. sekce,
Bohuslav Müller,
c. k. inženýr Hugo Schwab, místní stavební správce v Miřovicích,
" " Alois Drahorád, místní stavební správce při laterálním kanálu,
" " Rudolf Šponar,
" " Bohumil Štěpán,
" " Jan Paul,
" " Eduard Schwarzer,

c. k. inženýr Dr. techn. Břetislav Tolman,
„ „ Gustav Walta,
„ „ Max Bílý,
„ „ Zdeněk Schwarz, místní stavební správce v Dolních Beřkovicích,
„ „ Vítězslav Pavlousek,
„ „ Josef Karban,
inženýr Josef Petřík,
c. k. stavební adjunkt Jindřich Skokan,
„ „ „ Jaroslav Pantoflíček,
„ „ „ Josef Záleský,
„ „ „ Stanislav Znojemský,
technický úředník Josef Sumr.
c. k. stavební praktikant Karel Samek.

Administrativní odbor.

Rozmnožená agenda komise vyžadovala, aby také v administrativním odboru kanceláře komise byla služba přiměřeně upravena. Tak byl c. k. okresní komisař Leopold Průša, jenž byl dosud polodenně při komisi zaměstnán, vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 5. března 1903, č. 1447, jmenován místodržitelským tajemníkem a zároveň definitivně přidělen celodenně ke komisi. Dále povolilo c. k. ministerstvo financí k návrhu komise vynesením ze dne 9. října 1903, č. 4325, c. k. tajemníku finanční prokuratury JUDr. Maxu Weisovi, který byl při komisi polodenně zaměstnán, na rok dovolenou a přidělilo jej na tento rok úplně ke komisi.

K administrativnímu odboru přináleželi podle toho:

C. k. okresní hejtman Konrád svob. pán Braun, administrativní správce,
„ místodržitelský tajemník Leopold Průša,
„ tajemník finanční prokuratury JUDr. Max Weis,
„ místodržitelský účetní rada František Havlík,
„ evidenční vrchní geometr Hynek Meder,
„ místodržitelský účetní officiál Václav Bradáč,
„ okresní tajemník Karel Pražák.

Revisi knih a pokladny obstarával c. k. místodržitelský vrchní účetní rada Jan Tichý.