

DEVÁTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE
H
PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH.

Vodní správa
Vodní dílny *Mlýnská*
O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK *8 x*

1905.



V PRAZE 1906.

ČESKÁ GRAFICKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST »UNIE«. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

OBSAH.

	Strana
I. Úvod	1
II. Chronologický přehled důležitějších událostí v roce 1905	3
III. Technické práce přípravné	32
IV. Vypracování projektův a zadání prací	34
a) Labská trať z Roudnice do Ústí n. L.	34
b) Studie o otázce nutnosti dalšího kanalizování Labe z Litoměřic do Ústí n. L.	36
c) Splavnění Vltavy uvnitř Prahy	39
d) Vystrojení holešovického přístavu	40
V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení	42
VI. Výkup pozemků atd. a evidence	46
a) Výkup pro zdýmadlo č. VI. u Dolních Beřkovic	46
b) Výkup pro zdýmadlo č. VII. u Štěti	47
c) Výkup práv užívacích	47
d) Výkup pro holešovickou dráhu přístavní	48
e) Evidence	48
VII. Provádění a postup stavby	49
a) Zdýmadlo č. IV. u Miřovic	49
b) Laterální kanál z Vraňan do Hořina	51
1. Hradlový jez	62
2. Plavidlo pro lokální dopravu u Vraňan	62
3. Vorová propust	66
4. Vlastní plavební kanál	66
5. Objekty na plavebním kanále	68
6. Uzavírka plavebního kanálu u Vraňan	68
7. Mosty	68
8. Plavidla u Hořina	69
c) Zdýmadlo č. VI. u Dolních Beřkovic	70
Stavba jezu a propusti vorové	71
Stavba plavidel	76
Vedlejší práce a stavby upravovací	83
d) Zdýmadlo č. VII. u Štěti	84
e) Zdýmadlo č. VIII. u Roudnice	85
VIII. Používání hotových zdýmaadel	86
IX. Správa peněz	93
X. Personalie	110
A) Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách	110
B) Kancelář kanalizační komise	112

Tab. I. Situace uplavňovacích prací v Praze a holešovické dráhy přístavní.



I. Úvod.

S uspokojením může komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách pohližeti na rok 1905; byl to rok ujasnění a ustálení poměrů, jež po drahounou dobu zdržovaly zdárny rozvoj prací komisi svěřených a které také po delší čas měly nepříznivý vliv na konečné vyřízení otázky splavnění Vltavy v obvodu Prahy, jež tvoří část vodních drah v zákoně ze dne 11. června 1901 č. 66 říš. zák. zahrnutých, jakož i na neméně důležitou otázkou vystrojení holešovického přístavu na moderní přístav dopravní.

Obě tyto záležitosti byly s úspěchem vyřízeny v zasedání zemského sněmu království Českého v roce 1905 tím, že učinil ve věci té usnesení, která vrcholila v povolení zemských příspěvků potřebných k provedení těchto staveb.

S nemenším doslužením vítá kanalisační komise také rozhodnutí c. k. vlády a sněmu království Českého, jimiž byla komisi této povolením potřebných peněžních prostředků poskytnuta možnost dále prováděti uplavňovací práce na Labi od Litoměřic k Ústí n. L.

Ankety, které z tohoto podnětu svolaly obchodní a živnostenské komory v Liberci a v Praze, a dobrá zdání z těchto směrodatných míst podaná v záležitosti dalšího uplavňování Labe poskytují komisi cenný materiál pro posouzení otázky, jak stavby ty měly by se účelně provésti.

Všem činitelům, kteří při šťastném řešení uvedených otázek spolupůsobili a poskytli komisi kanalisační možnost, aby se věnovala provádění dalších staveb, buděž tímto vzdány povinné díky komise.

Ponechávajíc si podrobně uvésti ve zvláštních oddilech této zprávy všechny kroky a opatření, která souvisí se stavbami tuto v krátkosti naznačenými, považuje komise za přiměřené na tomto místě pouze vytknouti, že následkem rozšíření působnosti komise také složení její bylo rozmnoženo a tudíž i stanovy její doplněny, a to vysláním jednoho zástupce c. k. ministerstva financí a jednoho zástupce c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah.

C. k. ministerstvo financí jest od nynějška zastoupeno panem c. k. sekčním radou JUDrem Josefem Künstlerem, c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah panem c. k. dvorním radou Janem Mrasickem.

Náhradníky těchto nových členů komise jsou pan c. k. ministerský tajemník v ministerstvu financí JUDr. Karel Pollák a pan c. k. vrchní stavební rada při ředitelství pro stavbu vodních drah Viktor Mayer.

Ve schůzi dne 11. června 1905 konané použila kanalisační komise příležitosti přivítati co nejvřeleji své nové členy.

Než i jinak lze rok 1905 označiti jako plodný; po tříleté horlivé práci, po překonání různých obtíží podařilo se spojenými silami dokončiti stavbu zdýmadla č. V. u Vraňan s 10 km dlouhým laterálním kanálem mezi Vraňany a Hořiněm nad Mělníkem a tím dokonati kanalisování Vltavy v její dolním toku od Prahy až k Mělníku.

Dne 12. září 1905 byl prostým ale důstojným spůsobem za přítomnosti vzácných hostí a za účasti obyvatelstva celé krajiny položen závěrečný kámen a tato stavba odevzdána veřejnému užívání.

Dokončením tohoto díla vykonala kanalisační komise skoro polovici úkolu na ni vzneseného a tím upravila cestu čilému rozvoji plavby na Vltavě.

Blíží-li se toužebné přání komise, aby povznesen byl obchod a dopravnictví, aby povzneseno bylo národní hospodářství provedenou kanalisací řeky, k svému splnění, nachází v tom komise nejkrásnější odměnu svého upřímného snažení; než dokončení kanalisace Vltavy neznamenalo pro komisi zastavení dalších prací, její snahy nesou se dále, k Labi, i toto má být od Mělníka dolů učiněno splavným pro velkou dopravu lodní.

Zdatně pokračuje stavba prvního zdýmadla na Labi u Dolních Beřkovic, šestého to zdýmadla na celé trati, jež má být kanalizována, stavba sedmého zdýmadla u Štětí byla v roce 1905 započata a všechno připraveno, aby stavba osmého zdýmadla u Roudnice mohla být počátkem stavebního období roku 1906 zahájena.

V Praze, v prosinci 1905.

II. Chronologický přehled důležitějších událostí ve správním roce.

Dne 10. ledna 1905 konalo se v Litoměřicích vodoprávní řízení o projektu kanalizace mlýnské ulice, kterého se súčastnili v zastoupení kanalizační komise c. k. místodržitelský tajemník Průša a c. k. vrchní inženýr Dr. Klír.

Týžden odbývalo se také v Praze vodoprávní řízení o hlavním sběrači městské kanalizace na Malé Straně, kterého se súčastnil c. k. vrchní inženýr Kohout.

Dne 16. ledna 1905 bylo v Mírovicích vyčerpáno komorové plavidlo a započato s rekonstrukcí betonového dna tamtéž; na práci tu speciální dozor měl c. k. inženýr Schwarzer. Provedení nového betonového dna započalo dne 30. ledna 1905 a bylo s přestávkou od 6. do 15. února 1905 následkem velké vody a třenice ledu dokončeno dne 18. března 1905.

Dne 23. ledna 1905 konáno v Lounkách vodoprávní řízení o odvodnění pozemků v obcích Lounkách a Černovsi, při kterém intervenoval vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 31. ledna 1905 konána místní komise o detailním projektu nového mostu přes Vltavu v prodloužení Mikulášské ulice v Praze, při které vrchní inženýr Kohout zastupoval kanalizační komisi.

Dne 1. února 1905 odbývala se u obchodní a živnostenské komory v Praze anketa, při které se jednalo o možnosti a o účelnosti využitkování vodní síly při plavidlech v Hoříně. Za komisi intervenoval stavební ředitel c. k. stavební rada Rubin a administrativní správce okresní hejtman svob. pán Braun.

Dne 6. února 1905 odešel led s Vltavy a její přítoků při stavu vody + 200 m nad nulou na karlínském vodočtu, aniž na kanalizačních stavbách jakoukoliv škodu způsobil.

Dne 13. února 1905 byl předložen alternativní projekt pro splavnění Vltavy v Praze c. k. ministerstvu ku schválení.

Dne 14. a 15. února 1905 bylo konáno v Praze vodoprávní řízení o projektu na nové podskalské nábřeží obcí pražskou předloženém, kterého se súčastnil vrchní inženýr Kohout.

Dne 16. a 17. února 1905 navštívil inženýr Gustav Berggren z Kungsången v Švédsku kanalizační stavby na Vltavě za účelem studií.

Dne 17. února 1905 prohlédli páni členové technického komitétu, zemský vrchní stavební rada svobodný pán Spens-Booden, c. k. vrchní stavební rada Rytíř, zemský stavební rada Jirsík, c. k. stavební rada

Ritter z Rittershaianů a zemský stavební rada Stupecký, provázeni jsouce stavebním ředitelem c. k. stavebním radou Rubinem a c. k. vrchním inženýrem Zimmlerem, rekonstrukční práce na dně plavidla v Mírovicích.

Téhož dne bylo konáno vodoprávní řízení o projektu obce Smichovské na zřízení nábřežní zdi na levém břehu Vltavy, které se súčastnil vrchní inženýr Kohout.

Dne 25. února 1905 odbývalo se vodoprávní řízení v záležitosti přivádění vody do mlýna R. Taussiga ve Vraňanech, při čemž kanalisační komise zastoupena byla administrativním správcem c. k. okresním hejtmanem svob. pánum Braunem, stavebním ředitelem c. k. stavebním radou Rubinem, c. k. vrchním inženýrem Zimmlerem a tajemníkem finanční prokuratury Dr. Weissem.

Dne 27. února 1905 súčastnil se c. k. inženýr Dr. Tolman v zastoupení kanalisační komise vodoprávní kolaudace zařízení pro přivádění vody a čisticí nádržky v továrně firmy Feitis a Kornfeld v Pelc-Tyrolce.

Dne 1. března 1905 bylo konáno na staroměstské radnici v Praze informativní jednání ohledně odvádění splašků z továrny na pergament firmy Schlüter a spol. v Holešovicích do Vltavy poblíže trojského hradlového jezu, při kterém intervenoval c. k. inženýr Štěpán.

Dne 2. března 1905 byla provedena superkolaudace železné konstrukce mírovického mostu c. k. vrchním stavebním radou Haberkalem z ministerstva vnitra a c. k. stavebním radou Weingärtnerem za účasti zástupců vrchní stavební správy kanalisační komise a mostárenských firem.

Téhož dne odbývala se v Praze-Holešovicích vodoprávní kolaudace výpustí čís. 21, 22 a 23 pražské městské kanalisace, při které intervenoval c. k. inž. Štěpán.

Dne 3. března 1905 bylo pokračováno ve vodoprávním řízení v přičině přivádění vody do mlýnu R. Taussiga ve Vraňanech (viz 25. února), které pak dne 13. března 1905 bylo ukončeno.

Dne 4. března 1905 súčastnil se c. k. vrchní inž. Kohout vodoprávního řízení o projektu na upravení motolského potoka na Smíchově.

Dne 8. března 1905 bylo předsevzato úřední odhadnutí pozemků v obci chvatěrubske, podmočených následkem vzduší jezu mirovického, při čemž byla kanalisační komise zastoupena pány: c. k. tajemníkem finanční prokuratury Dr. Weissem, c. k. vrchním inž. Zimmlerem a c. k. vrchním geometrem Mederem.

Dne 15. března 1905 intervenoval c. k. inž. Štěpán při vodoprávní kolaudaci hlavního sběrače „B“ pražské městské kanalisace ve Stromovce.

Dne 18. března 1905 bylo konáno místní šetření ohledně žádosti obce král. hlav. města Prahy o prodloužení práva převozního mezi Karlínem a Holešovicemi, při kterém kanalisační komise byla též zastoupena.

Dne 27. března 1905 konala se interní porada v místodržitelském oddělení VII., týkající se vleku vorů v roce 1905.

Dne 28. března 1905 odbývalo se v Dušníkách vodoprávní jednání v příčině udržování a obsluhy propustku v dušnické hrázi, kteréhož se súčastnili c. k. místodrž. tajemník Průša a c. k. vrchní inž. Zimmler. V řízení tom bylo dne 7. dubna 1905 pokračováno a téhož dne bylo ukončeno.

Dne 29. března 1905 odbývalo se informativní jednání o projektu vypracovaném expositurou c. k. ředitelství vodních drah pro splavnění středního Labe v Kolíně, kteréhož se súčastnil jako expert stavební ředitel c. k. stav. rada Rubín.

Dne 1. dubna 1905 podnikl profesor Petrik s 20 posluchači české techniky v Praze exkursi za účelem prohlédnutí zdýmadla čís. I. u Troje, při čemž c. k. inž. Štěpán podával patřičná vysvětlení.

Dne 6. dubna 1905 konalo se vodoprávní řízení o projektu mostu přes vltavské rameno Čertovku na Malé Straně v Praze, kteréhož se súčastnil c. k. vrchní inž. Kohout.

Dne 7. dubna 1905 konalo se v Dolních Beřkovicích vodoprávní jednání o odvolávacích námitkách rakouské severo-západní dráhy a majitele cihelny Viktorína proti rozhodnutí c. k. místodržitelství v příčině zdýmadla čís. VI. u Dolních Beřkovic, při kterém kanalisační komise byla zastoupena administrativním správcem c. k. okr. hejtmanem baronem Braunem, stavebním ředitelem, c. k. stav. radou Rubinem a sekčním správcem stavebním, c. k. vrch. inž. Dr. Klírem.

Dne 9. dubna 1905 podnikla jednota stavitelů v Praze s 25 členy exkursí ke stavbě laterálního kanálu Vraňany-Hořín, kde vysvětlení podal c. k. inž. Drahorád.

Dne 10. dubna 1905 počala na Mělníku politická pochozí komise o projektu kanalisace středního Labe od Mělníka do Neratovic, při čemž kanalisační komise byla zastoupena stavebním ředitelem Rubinem.

V týž den odpoledne byl při vyšším stavu vodním ve Vltavě poprvé na zkoušku napuštěn laterální kanál Vraňany-Hořín, při čemž byla v něm docílena hloubka 1'50 m. Jelikož se však ve vysoké hrázi nad plavidly hořinskými ukázalo netěsné místo, byla voda z kanálu zase vypuštěna, aby dotyčné místo mohlo být opraveno.

Dne 11. a 12. dubna 1905 byly postaveny jezy v Troji, Klecanech, Libšicích a Miřovicích při vodním stavu + 117 dle karlínského vodočtu.

Dne 12. dubna 1905 odbývala se vodoprávní kolaudace zařízení ku odvádění vody od mlýna R. Taussiga ve Vraňanech, provedeného

kanalisační komisi, kterou při tomto řízení zastupoval c. k. vrchní inženýr Z i m m l e r.

Dne 13. dubna 1905 započata politická pochůzka s vývlastňovacím řízením o projektu na splavnění Vltavy v obvodu města Prahy, při kterémžto jednání zastupovali kanalisační komisi co projektantku dva členové komise pp. říšský a zemský poslanec civ. inženýr K a f t a n a c. k. vrchní stavební rada R y t í ř, jakož i administrativní správce, c. k. okresní hejtman svobodný pán B r a u n, stavební ředitel c. k. stavební rada R u b í n, sekretář finanční prokuratury dr. W e i s s a vrchní inženýr K o h o u t.

Jednání začlo o 9. hod. dop. schůzí všech zájemníků na staroměstské radnici v Praze. Komisi řídil c. k. místodržitelský rada F i l i p a účastnili se jí dále: za okr. hejtmanství v Karlíně místodrž. rada Ř e h á k, za hejtmanství na Smíchově vrch. kom. H e i s i n g e r, za ministerstvo obchodu vrch. stav. rada V. M a y e r, ministerský koncipista Rich. M ü l l e r a insp. plavby vnitrozemské dv. rada S c h r o m m, za ministerstvo železnic vrch. stav. rada V y š a t a, vrch. inž. c. k. řed. státních drah v Praze V. H u l a, za říšské ministerstvo války major Ludvík B e r g e r, setník Oldřich P f l e g e r a voj. stav. inž. M. T i e b l, za zemský výbor stav. rada J i r s í k, dále technický znalec místodržitelství vrch. inž. R a p p, zástupce poříční správy vrch. inž. M a c h u l k a, znalec rybářství adjunkt zemského musea J. K a f k a, za obec pražskou m. r. K a s a l i c k ý, řed. K r e u t z e r, řed. M a d ě r a, stav. rada V l Č e k a Dr. P i n k a s, mag. rada H r n č i ř, stav. radové S o u k u p a V á c l a v e k, vrch. inž. D v o ř á k, správce vodárny stav. rada F e i g l, geometr Jos. D ř í z a, za kanalisační kancelář vrch. inž. H e i n e m a n n, za magistrát mag. komisař Dr. H e r r m a n a vrchní inž. Karel A n k e r t, za okr. výbor v Karlíně tajem. Š i m e k, za okr. výbor na Smíchově Dr. K o l d í n s k ý, za obec Karlín m. r. Dr. B r a b e c, arch. Š t ě r b a, ředitel a vrch. inž. B a r o c h, řed. S v á t e k, za obec smíchovskou Dr. K o l d í n s k ý, inž. T y k a č, stav. řed. D u c h o n, dále zástupci drah: c. k. priv. spol. rakousko-uherské dráhy, výhr. priv. spol. buštěhradské dráhy, c. k. priv. severozápadní dráhy, spolek a gremium obchodníků dřevařských a podnikatelů voroplavby, soukromí interesenti, majitelé mlýnů a jich právní zástupci, celkem asi 100 účastníků.

Ředitel pochozí komise místodržitelský rada F i l i p zahájil jednání tím, že uvítal přítomné a představil jednotlivé členy komise. Na to sdělil, jaký úkol pochozí komise má a jaká práva jí přísluší a která podání od jednotlivých účastníků úřadu došla; pak rozdal program pochůzky a konečně vyslovil naději, že se komisi při vzájemné dobré vůli zajisté podaří nastávající řízení v brzku ke zdárnému konci přivésti a tak učiniti další důležitý krok v záležitosti, která od mnoha let všem zájemníkům na srdeci leží.

Potom udělil slovo zemskému a říšskému poslanci p. K a f t a n o v i, kterýž v podstatě toto promluvil:

„Stojíme na prahu velkého, pro král. Prahu a tím i pro celé král. České veledůležitého díla, kterým má být prodloužena úplně splavná a výkonná vodní dráha od moře Severního a Baltického do středu města samého, kde nalezne již dnes kvetoucí obchod a průmysl, k jehož zvelebení a povznesení přispěje měrou nemalou. Vstupuje do stadia skutečnosti sen krále Ferdinanda I., jenž toužil zřídit v Praze uplavněním Vltavy velké emporium obchodní, ke kterému účelu radil se s proslulými hydrotekty holandskými. Oživnou dosud zamlklé břehy vltavské, čilý ruch, jemuž se v Ústí nad Labem, v Děčíně a Drážďanech obdivujeme, rozhostí se podél nábřeží pražských. Kanalisováním Vltavy Prahou vzhůru rozpadnou se pouta, jež v jezích pražských svírala Vltavu, aniž by nejmenší měrou utrpěl nádherný obraz, jakého skýtá uvnitř Prahy Vltava, v které se nejen velebné Hradčany, nejen staroslavný most Karlův a četné historické budovy, nýbrž i dějiny král. českého zrcadlí.

Kanalisace Vltavy a prodloužení plavební dráhy na Smíchov má nejen pro Prahu a zemi, nýbrž i pro říši velkou důležitost.

Na jižním konci velké Prahy dostane se státním drahám nezbytného, dosud jediného spojení se splavněnou řekou, ke kterému po sestátnění společnosti státních drah přibude spojení s přístavem holešovickým.

Zástupcům vašim na radě říšské podařilo se po dlouholeté úmorné práci vymoci r. 1901 zákon o drahách vodních, jímž bylo také uplavnění Vltavy uvnitř Prahy zabezpečeno. Nechci se obírat příčinami, jimiž bylo započetí této fundamentální práce zdržováno, podařilo se nám za této vlády dosíci provedení nezbytné politické komise pochozí, a bude-li sněm král. Českého dělným, by mohl schváliti zákon o příspěvku $\frac{1}{8}$ zúročení a umoření celkového nákladu, nebude žádných překážek, aby se s kýzenou stavbou započalo.

Avšak jest přece něco, a sice velmi důležitého zapotřebí k provedení velkého díla, a to jest: vaše součinnost.

Podařilo se nám vymoci u vlády, že bylo svěřeno vypracování projektu a provedení kanalisování Vltavy uvnitř Prahy komisi pro kanalisaci Vltavy a Labe, o niž lze vším právem předpokládati, že práci tu provede co nejrychleji a vzhledem k dokonalé znalosti poměrů pražských i nejsprávněji. Úloha ta nebyla snadnou: sloučiti požadavky velké plavby s oprávněnými požadavky estetickými veškerého obyvatelstva pražského, jež vším právem lpi na udržení dosavadního překrásného obrazu vltavského. Společným působením technického komitétu komise a velezasloužilého ředitelství stavebního podařilo se plně dosáti úloze, kterou vždy v dorozumění s obcí pražskou řešily.

Jest nyní na vás, pánové, abyste tyto ideální snahy — neboť komise pro kanalisování není žádným podnikem výdělkovým — vydatně podporovali. Jen v takovéto součinnosti všech oprávněných činitelů leží zdar a brzké uskutečnění práce, která znamená pro Prahu zahájení nového, šťastného období. jinak bychom oddálili opět dílo, které se k nám přiblížilo.“

Na to vysvětlil stavební ředitel c. k. stavební rada R u b í n zevrubně celý projekt po stránce technické, a jelikož se potom nikdo ku slovu nehlásil, ani bližšího vysvětlení nežádal, odložil ředitel komise pokračování na 3. hod. odpolední a sdělil, že program pochůzek ustanovil se takto: o 3. hod. odpol. polit. pochůzka a řízení vyvlastňovací na l e v é m břehu vltavském od mostu Palackého k mostu císaře Františka. Dne 14. dubna o 9. hod: u městského úřadu na Smíchově: protokolování výsledku polit. pochůzky předešlého dne. O 3. hod. odp.: pokračování polit. pochůzky a řízení vyvlastňovacího na l e v é m břehu od mostu císaře Františka až k vyústění Čertovky. Dne 15. dubna o 9. hod. dop. ve Staroměstské radnici v Praze: protokolování výsledku pochůzky. O 3. hod. odp.: polit. pochůzka a řízení vyvlastňovací na p r a v é m břehu Vltavy od mlýnů Šitkovských k nábřeží kor. prince Rudolfa. Dne 17. dubna o 9. hod. dop. ve Staroměstské radnici v Praze: protokolování výsledku pochůzky. O 3. hod. odp.: polit. pochůzka a vyvlastňovací řízení na p r a v é m břehu od mostu císaře Františka Josefa až k viaduktu rak. uherské želez. státní společnosti v Karlíně. Dne 18. dubna ve Staroměstské radnici v Praze: protokolování výsledku pochůzky. Dne 19. dubna o 9. hod. odp.: polit. pochůzka a vyvlastňovací řízení na p r a v é m břehu pod viaduktem rak.-uherské želez. státní společnosti a na levém břehu v Bubnech. O 3. hod. odp. u měst. úřadu v Karlíně: protokolování výsledku polit. pochůzky.

Dle tohoto programu byla také celá pochůzka v následujících dnech provedena.

Dne 14. dubna 1905 podnikl prof. Novotný s 19 absolventy kursu pro komunikace na c. k. české průmyslové škole v Praze exkursi ku zdýmačlům na Vltavě z Prahy až do Hořína, při níž c. k. inženýr Dr. Tolman podával potřebné vysvětlivky.

Dne 16. dubna 1905 prohlíželo 80 učitelů, kteří v Praze navštěvovali universitní kurzy, uplavňovací práce na Vltavě, při čemž je c. k. vrch. inženýř Zimmler a Dr. Klír doprovázeli.

Dne 18. dubna 1905 konalo se v Litoměřicích vodoprávní řízení o zamýšleném zazdění vtoku k turbinám bývalého mlýna Conrathova (nyní Maximilian Bloch), od kterého bylo vykoupena vodní síla. V zastoupení kanalisační komise súčastnil se jednání toho vrch. inženýr Dr. Klír.

Dne 19. dubna 1905 konalo se ku žádosti přádelny M. Mauthner v Bubenči vodoprávní jednání o zřízení výkladiště a lanové dráhy vedle plavebního kanálu u Podbaby, kterého se súčastnil c. k. inženýr Štěpán.

Dne 28. dubna 1905 bylo pokračováno ve vodoprávním řízení o projektu na kanalisaci města Litoměřic, při kterém kanalisační komise zastoupena byla administrativním správcem c. k. okres. hejtmanem svob. pánum Braunem a stavebním ředitelem c. k. staveb. radou R u b í n e m.

Dne 3. května 1905 provedeno bylo c. k. místodržitelstvím šetření v příčině účinku vzduté vodní hladiny na mlýn Sýkorův na Zákolanském potoce v Kralupech, při kterémžto jednání zastupoval kanalisační komisi.

c. k. tajemník finanční prokuratury Dr. Weiss a c. k. vrchní inženýr Zimmler.

Dne 5. května 1905 provedl c. k. inženýr Štěpán superkolaudaci hospodářského stavení zdýmadla č. IV. u Mířovic.

Dne 8. května 1905 prohlíželo přes 200 členů spolku architektů a inženýrů v král. Českém v Praze u příležitosti oslavy čtyřicetiletého trvání spolku mezi jinými stavbami též zdýmadlo čís. I. u Troje.

Dne 9. května 1905 konalo se jednání s majiteli domů na Františkově nábřeží v Praze za příčinou prozkoumání základů těchto domů, aby se zjistilo, jaký vliv na tyto domy by měl projekt na splavnění Vltavy v Praze dle alternativního návrhu B s elektrickou stanicí; tohoto jednání, které řídil c. k. místodržitelský rada Filip, súčastnili se za kanalisační komisi c. k. okresní hejtman baron Braun, stavební rada Rubín a vrch. inženýr Kohout. Bylo ustanoveno, aby se na vhodných místech vyhloubily jámy, jichž provedení svěřeno bylo firmě Kress a Bernard.

Dne 10. a 12. května 1905 konala se stavební komise o projektu na přestavbu mlýnu č. p. 250 Kopeckého v Praze, při které intervenovali okresní hejtman baron Braun a vrch. inženýr Kohout a protestovali jménem kanalisační komise proti této přestavbě.

Dne 11. května 1905 provedeno bylo smírnou cestou zakoupení některých pozemků na pravém břehu Labe, náležejících panství Liběchovskému a potřebných pro stavbu zdýmadla čís. VI. u Dolních Beršovic za intervence c. k. okresního hejtmana barona Brauna, c. k. stavebního rady Rubína a vrch. inženýra Dr. Klíra.

Dne 13. května 1905 byla za příčinou stížnosti, kterou podali zájemníci voroplavby, c. k. místodržitelstvím úředně prohlédnuta vorová propust zdýmadla v Libšicích, kteréhožto jednání se také súčastnili zástupci komise kanalisační.

Dne 17. května 1905 prohlíželi pánové Ondřej Kędzior, ředitel haličského melioračního úřadu ve Lvově s inženýry téhož úřadu Maryanem Navrockim, Antonínem Dylagem, Ondřejem Gnoinskym a Ladislavem Kowalskym kanalisační práce na Vltavě od Prahy až do Mělníka. Současně podnikl profesor Hráský s 25 slovenskými studujícími vědeckou exkursi k prohlídce jmenovaných staveb, při čemž poskytli inženýři kanalisační komise potřebná vysvětlení.

Dne 19. května 1905 přednášel c. k. inženýr Jan Paul v německém polytechnickém spolku v Praze o kanalisačních stavbách na Vltavě a přednášku provázel světelnými obrazy.

Dne 20. května 1905 byly prohlédnuty na místě zalesňovací práce na stráničích podél Vltavy od Prahy až do Libšic c. k. vrchním lesním radou Bohutinským, lesmistrem Hejrovsckým, c. k. okresním hejtmanem baronem Braunem a c. k. staveb. radou Rubinem, a bylo uznáno, že zalesňovací práce úplně účelu vyhovují.

Téhož dne bylo vodoprávní jednání o regulaci Dejvického potoka v obci bubenčské, při němž intervenoval c. k. místodržitelský tajemník Průša a c. k. inženýr Štěpán.

Dne 22. května 1905 přednášel profesor Smrk ek z české technické vysoké školy brněnské ve spolku českých inženýrů v markrabství moravském v Brně o kanalizačních stavbách na Vltavě a Labi v Čechách.

Dne 24. května 1905 prohlédl Jeho Excellence býv. pan ministerský předseda František hrabě Thun v průvodu Jeho Excellence pana místopředstitele hraběte Coudenhova kanalizační stavby na Vltavě v trati od Prahy až do Hořína.

Dne 27. května 1905 podnikli 74 členové německého polytechnického spolku v Praze za vedení stavebního ředitele c. k. stavebního rady Rubína, c. k. vrchního inženýra Zimmlera a c. k. inženýra Paula vědeckou exkurzi ku prohlídce kanalizačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy až do Beřkovic.

Dne 2. června 1905 navštívil spolek českých inženýrů v markrabství moravském z Brna za účasti 50 osob kanalizační stavby mezi Prahou a Beřkovicemi. Vedení a výklad obstarali c. k. vrchní inženýři Zimmler a Dr. Ing. Klír.

Dne 5. června 1905 skončilo se vodoprávní jednání o kanalisaci města Litoměřic, při němž kanalizační komisi zastupovali c. k. okresní hejtman svobodný pán Braun a c. k. vrchní inženýr Zimmler.

Týž den odbývalo se XII. sezení sněmu království Českého, v němž povoleny byly zemské příspěvky pro uplavnění Vltavy uvnitř Prahy a pro pokračování v kanalizování Labe od Štětí až do Ústí n. L. Současně odbývala se také týž den stavební komise ohledně zřízení skladišť v Císařském mlýně v Bubenči, při níž c. k. inženýr Štěpán intervenoval.

Dne 6. června 1905 súčastnil se c. k. vrchní inženýr Kohout při stavební komisi ohledně skladiště v továrně č. p. 516-VII. firmy E. Mauthner vedle projektované přistavní dráhy v Holešovicích a dne 7. června 1905 při vodoprávním řízení ohledně městské kanalisace „Jeleního příkopu“ v Praze.

Dne 9. června 1905 podnikl prof. dipl. inž. Dr. Kresník z německé technické vysoké školy v Brně s 20 posluchači za vedení c. k. vrchního inženýra Zimmlera vědeckou exkurzi ke kanalizačním stavbám na Vltavě a Labi.

Dne 10. června 1905 odbývala kanalizační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místopředstitele hraběte Coudenhove, za přítomnosti pana místopředsedy Dörfla a téměř všech členů komise v zasedací síni c. k. místodržitelství svou XXV. plnou schůzí.

Schůze tato byla první, kterou kanalizační komise měla po definitivním přenesení provedení splavnění Vltavy v obvodu Prahy, ze které příčiny

vládní kurie komise rozšířena byla vysláním zástupců c. k. ministerstva financí a c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest. Přiležitosti této použil Jeho Excellence pan předseda, aby zástupce tyto, a sice odborného radu Dra Künstlera a dvorního radu Mrasicka v nové jejich působnosti jako členy kanalisační komise přivítal.

Po schválení protokolu poslední schůze přečtena byla presidiální s dělení, mezi nimiž hlavně vytknuta budtež vynesení c. k. ministerstva obchodu a c. k. ministerstva vnitra týkající se jednak přenesení uplavňovací akce v Praze, jednak dalšího úvěru za účelem pokračování v kanalizování Labe od Štětí do Ústí n. L.

Předmět tento tvořil, jak známo, také bod programu posledního zasedání sněmu zemského král. Českého.

Usnesení vlády a zemského sněmu umožňují nyní pokračování v kanalisačních pracích na Labi a zahájení předběžných prací k účelu splavnění Vltavy v Praze.

V tomto směru jest se naditi zejména dokončení politické pochůzky a řízení vyvlastňovacího o prázském splavovacím projektu, jež se konala ve dnech od 13. do 20. dubna b. r.

Komise zaměstnávala se v sezení právě odbývaném zvláště s podáním vyjádření a prohlášení zájemníků a městské obce pražské, načež schváleno bylo protokolární prohlášení, jež zástupcové komise při pochůzce intervenující byli podali.

V dalším průběhu sezení bylo usneseno, aby předsevzata byla úřední jednání směřující ku vystrojení holešovičkého přístavu ohledně zřízení staveb pozemních, by tyto, pokud možná, brzo byly zadány a započaty.

Komise taktéž se usnesla na tom, zahájiti stavbu zdymadla č. VII. u Štětí podnikatelskou firmou A. Lanna, jakož i podrobiti projekt pro následující zdymadlo č. VIII. v Roudnici vodoprávnímu jednání, kteréžto zdymadlo spojeno býti má se železným silničním mostem, jejž provede obec roudnická.

Kanalisační komise vyslechla pak zprávu o stavu stavebních prací zvláště na laterálním kanálu v raňanskohorinském.

Porada o zahrážování bystřin na Vltavě a Labi, jakož i schválení uzavírky účtů za rok 1904 tvořily další předmět programu.

Konečně bylo nařízeno vrchní stavební správě, aby s ohledem na usnesení posledního zasedání sněmu zemského opětně provedla podrobné šetření předběžné za účelem uplavnění Labe v trati od Litoměřic do Ústí n. L., aby otázka tato pak mohla býti konečně rozřešena.

Schůze započala o 9. hod. dopolední a byla uzavřena o 2. hod. odpolední.

Dne 16. června 1905 prohlíželi páni vládní a stavební rada Prüssmann od císařského vyslanectví ve Vídni, stavební rada Wolfram z Opolí, stavební rada Frank z Koppelschleuse a stavební inspektor Zander

z Briegu za vedení stavebního ředitele R u b í n a kanalisační práce na Vltavě a Labi z Prahy až do Dolních Beřkovic.

Dne 19. června 1905 byla vodoprávní kolaudace Riegrova nábreží, které obec pražská ve čtvrti svatovojtěšské postavila. Kanalisační komisi zastupoval c. k. okresní hejtman svobodný pán Brauna a c. k. vrchní inženýr Kohout.

Dne 20. června 1905 podniklo asi 25 členů saské obchodní komory z Drážďan, Kamennice a Plavna za vedení předsedy obchodní komory drážďanské komerčního rady Collenbusche a syndika Schulze exkursi za účelem shlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě. — Saské účastníky, k vúli nimž dík zvláštní ochotě ředitelství společnosti státních drah výjimečně ranní rychlik na zastávce vraňanské zastavil, uvitali jménem kanalisační komise c. k. okresní hejtman svobodný pán Braun a stavební ředitel c. k. stavební rada Rubín a jménem pražské obchodní a živnostenské komory místopředseda Němeca a 15 členů komory. Nejdříve shlédnut byl laterální kanál vraňansko-hořínský a potom jelo se parníkem „Marie Valerie“ proti proudu hotovými zdýmadly u Mířovic, Libšic, Klecan a Troje až do Prahy.

Dne 22. června 1905 postavil se poprvé hradlový jez ve Vraňanech při stavu vodním — 44 cm (nevzdutém) dle karlínského vodočetu a dne 23. června 1905 odpoledne byla tamže úředně vyzkoušena vorová propust, která podala v každém směru příznivý výsledek.

Dne 25. června 1905 podnikl zemědělský a živnostenský spolek ve Slaném se 100 členy vyjížďku ke zdýmadlu č. IV. u Mířovic a na laterální kanál vraňansko-hořínský.

Dne 26. června 1905 bylo II. zasedání ústředního výboru pro záležitosti staveb vodních v království Českém za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele, jehož v zastoupení kanalisační komise súčastnil se stavební ředitel, c. k. stavební rada Rubín.

Téhož dne intervenoval administrativní správce c. k. okresní hejtman svobodný pán Braun při vodoprávním jednání o čištění mlýnského náhonu Conrathova v Litoměřicích.

Dne 28. června 1905 provedli páni kolaudatoři c. k. ministerský rada Goldbach a zemský stavební rada Jirsík, stavební kolaudaci zdýmadla č. IV. u Mířovic, spojeného s říšským mostem silnicovým.

Kolaudace této súčastnil se v zastoupení správy říšských silnic c. k. vrch. stav. rada Svoboda, c. k. stavební rada Weingärtner a c. k. inženýr Záhoršký; od vrchní stavební správy kanalisační komise stavební rada Rubín, vrchní inženýři Zimmler a Schwab a inženýr Schwarzer a od podnikatelství A. Lanna vrchní inženýři Winkler a Brousil a inženýr Žáka ve c.

Dne 4. července 1905 pokračovalo se ve vodoprávním jednání o regulaci Dejvického potoka v Bubenči, kteréžto jednání bylo započato dne 10. června 1905.

V týž den odpoledne započalo se s plněním laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Dne 5. července 1905 bylo dokončeno sondování provedené k vůli ohledání základů domů na Františkově nábřeží v Praze.

Dne 7. července 1905 konalo se vodoprávní řízení ohledně užívání přístaviště zřízeného v plavebním kanále při čisticí stanici pražské městské kanalisace v Bubenči, při němž byla kanalizační komise zastoupena okresním hejtmanem baronem Brauinem a stavebním radou Rubinem.

Dne 10. července 1905 byla v laterálním kanále již hloubka 1'80 m a odpoledne byly první dvě labské lodi komorou hořinskou do horní vody proplaveny.

Následující den byly proplaveny ještě tři labské lodi do spodní vody; jelikož při zcela naplněném kanále opět dvě netěsná místa byla zpozorována, bylo asi 70 cm vody z kanálu a z vraňanské zdrže vypuštěno, což mělo mít též ten účel, aby se zvýšil stav vodní v Labi u Ústí. Toho se však — jak později jest podrobněji vysvětleno — nedocílilo; bylo pozorováno v Ústí stoupení vody pouze o 8 cm.

Dne 13. července 1905 konalo se vodoprávní řízení o odvedení odpadních vod z továrny firmy D. Hirsch v Holešovicích do Vltavy pod trojským hradlovým jezem za intervence c. k. inženýra Štěpána.

Dne 15. července 1905 súčastnil se c. k. vrchní inženýr Dr. Klír vodoprávního řízení ohledně prodloužení koncese pro osobní přívoz přes Labe v Račicích.

Dne 15., 17. a 18. července 1905 prohlíželi inženýři Pietraszkiewicz, Pelcarski a Galica z expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Krakově k studijním účelům kanalizační stavby na Vltavě a Labi, doprovázeni vrchním inženýrem Zimmlerem.

Dne 24. července 1905 jednalo se v Bubenči za intervence c. k. inženýra Štěpána o odvodnění části Královské obory ležící mezi železničním násypem rak. uher. společnosti státní dráhy a plavebním kanálem.

Dne 29. července 1905, když byly provedeny práce dodatečné, pokračovalo se opět v plnění laterálního kanálu Vraňany-Hořín.

Dne 31. července 1905 ve 3 hod. odpoledne bylo v laterálním kanále docíleno plné vzdutí (164:20 Adria), a jelikož se neobjevily žádné nedostatky, byl laterální kanál dne 1. srpna 1905 na zkoušku pro plavbu otevřen. Týž zůstal pak již až do konce plavebního období v užívání.

Dne 3. srpna 1905 prohlíželi inženýři Drahotoupil, Chour a Čeřovský z c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah ve Vídni provázeni c. k. inženýrem Schwarzerem kanalizační práce na Vltavě.

Dne 15. srpna 1905 přijeli do Prahy techničtí zástupci německých polabských států, pánové: stavební ředitel, tajný staveb. rada B u b e n d e y a inspektor vodních staveb L o e w e r z Hamburku, vládní a tajný stavební rada J a n u s c h k o w s k i z Dessavy, stavební ředitel labské poříční správy, vrchní stavební rada R o l o f f z Magdeburku, stavební ředitel vodních staveb, vrchní stavební rada S c h m i e d t z Drážďan a obvodní stavitel S c h o l l ä h n z D ö n i t z, a následujícího dne za vedení stavebního ředitele c. k. staveb. rady R u b í n a podnikli plavbu parníkem „Marie Valerie“ z Prahy do Bečovic ku prohlídce kanalisačních staveb.

Dne 29. a 30. srpna 1905 odbývala se v o d o p r á v n í k o l a u d a c e z dýmadla č. IV. u Mírovic za řízení pana c. k. místodržitelského rady F i l i p a; při tomto jednání zastupovali kanalisační komisi pp. c. k. ministeriální rada G o l d b a c h, zemský stavební rada J i r s í k, okresní hejtman svob. pán B r a u n, stavební rada R u b í n a vrch. inž. S c h w a b. Při této příležitosti provedena byla také s u p e r k o l a u d a c e ž e l e z n ý c h k o n s t r u k c í při tomto zdýmadle.

Dne 2., 4. a 5. září 1905 provedeno bylo za řízení pana c. k. místodržitelského rady F i l i p a v o d o p r á v n í řízení o projektu na zdýmadlo č. VIII. u Roudnice.

Kanalisační komise byla při tom zastoupena pp. zemským a říšským poslancem, civ. inž. K a f t a n e m, okr. hejtm. svob. pánum B r a u n e m, stav. radou R u b í n e m, sekretářem fin. prok. Dr. W e i s s e m a vrch. inž. Dr. K l i r e m.

Dne 9. září 1905 provedl se výkup pozemků v obci Račice pro zdýmadlo č. VII. u Štětí, i podařilo se získati potřebné pozemky v cestě dobrovolného dohodnutí.

Dne 12. září 1905 oslaveno bylo ukončení stavby laterálního kanálu z Vraňan do Hořína interní slavností, při které položen byl závěrečný kámen při velkých plavidlech u Hořína. K této slavnosti se dostavili: Jeho Excellence pan místodržitel Karel hrabě C o u d e n h o v e, jakožto předseda komise, Jeho Jasnost pan nejvyšší maršálek Jiří kníže z L o b k o w i c z, Jeho Jasnost pan president zemědělské rady království Českého Ferdinand princ L o b k o w i c z, vicepresident pražské obchodní a živnostenské komory N ě m e c, starosta karlínský císařský R o n z, členové komise a jich zástupcové: ministeriální rada G o l d b a c h, sekční rada Dr. K a u t z k y, místodržitelský rada F i l i p, vrchní stavební rada R y t í ř, poslanec K a f t a n, přesedící zemského výboru Dr. Albert W e r u n s k y, vrchní zem. stavební rada baron S p e n s - B o o d e n, zemský stavební rada J i r s í k, c. k. vrchní stavební rada M a y e r, ministerský tajemník Dr. P o l l á k, c. k. stavební rada z R i t t e r s h a i n ů, c. k. okresní hejtman K a l a n d r a, odborní znalci: inspektor pro plavbu vnitrozemskou, dvorní rada S c h r o m m, vrchní inženýr E n g e l b e r t h, inženýr Z v ě ř i n a za inženýrskou komoru, inženýr P r á š i l, ředitel stavby komise kanalisační

c. k. stavební rada R u b í n, administrativní správce okresní hejtman svob. pán B r a u n, sekční stavební správce c. k. vrchní inženýr Z i m m l e r, místní stav. správce inženýr D r a h o r á d, splnomocněný zástupce podnikatelství A. Lanna vrchní inženýr W i n k l e r, stavbyvedoucí této firmy vrchní inženýr B r o u s i l a inženýr P a p í r n í k, zástupcové strojnických továren: akciové továrny dříve Breitsfeld, Daněk a spol., pražské strojírny dříve Ruston a spol., První českomoravské továrny na stroje v Praze, strojírny Bromovský, Schulz a Sohr v Hradci Králové, pan císařský rada K ř i ž í k, zástupce akumulatorové továrny Tudor a elektrické akciové továrny Kolben a spol., se strany priv. rak. uher. společnosti státní dráhy: centrální inspektor císl. rada R u t h a vrchní inspektor Š e b e s t a, c. k. okr. hejtman v Mělníce B r o ž k a, c. k. poříční správci vrch. inž. M a c h u l k a a C r a m e r, starostové okresů mělnického a velvarského s členy okr. zastupitelstev, starostové obcí Vepřku, Mlčehost, Dušník, Vraňan, Lužce, Zelčinu, Chramostku, Zálezic-Zátvoru, Kozárovic, Bukole, Vrbna a Hořina s členy obec. představenstev, veledlůst. pan děkan z Mělníka inful. probošt B e r n a r d, páni faráři z Lužce, Vrbna a Hořina K r á l, K o z e l a Z w i e f e h o f e r, kníž. řed. panství V a l i n a a m. j. a četné obecenstvo z vůkolních obcí. — Omluvili se: c. k. místodržitelský mistopředseda Jiří D ö r f l, c. k. dvorní rada n. o. šl. S c h e i n e r, c. k. dvorní rada M r a s i c k, c. k. sekční rada dr. K ü n s t l e r, president dr. R u s s, president obchodní a živnostenské komory císl. rada Ř i v n á č, president českého odboru rady zemědělské P r á š e k, ryt. L a n n a, starosta dr. S r b s náměstky, stavební rada S t u p e c k ý.

Pražští účastníci odjeli rychlikem rak. uher. společnosti státní dráhy ve 3 hod. 4 min. odp. do Beřkovice a odtud na stavební vléčné dráze k Labi u Dolních Beřkovic, kdež vstoupili na parník „Marii Valerii“ patřící kanalisační komisi, který je odvezl k plavidlům Hořinským. Obyvatelstvo Mělníka a vůkoli oslavilo tento den rovněž výzdobou domů a věží prapory a vítalo slavnostní hosty nadšeným provoláváním slávy a výstřely z hmoždířů.

Když loď vjela do komorového plavidla, zavřela se elektricky dolní vrata a plavidlo naplnilo se vodou z laterálního kanálu vraňansko-hořinského.

Parník se zvedl ponenáhlu do výše 10 m a slavnostní hosté mohli vystoupiti na břeh, kdež se dostavilo značné množství obecenstva.

O b r a z e c č. 1. znázorňuje vjezd parníku „Marie Valerie“ se slavnostními hosty na palubě do hořinského plavidla.

Po vystoupení hostů hlásil se okresní hejtman mělnický pan B r o ž k a J. Exc. panu m i s t o d r ž i t e l i, který potom přijal představení dostavivších se purkmistrů a obecních starostů z vůkoli. Jeho Excellence pan místodržitel pohovořil s několika pány a odebral se pak na dělicí zed' mezi plavidly, kde zřízen byl stan, před nímž ležel připravený závěrečný kámen.

Zde předstoupil stavební ředitel kanalisační komise, c. k. stav. rada R u b í n, aby promluvil takto:

„Vaše Excellence! Vaše Jasnosti!

Slavná komise a vzácní hosté!

Bylo to dne 27. května 1902, kdy nedaleko od tohoto místa u přítomnosti Vaši Excellence a Jejich Jasností pana nejvyššího zemského maršálka a pana presidenta zemědělské rady království Českého slavnostně zahájeny byly prvním zabráním pozemního rýpadla stavební práce na průplavu z Vraňan do Hořína — a dnes po uplynutí pouze tří let dostává se mi opětně té vzácné cti vítati zde Vaši Excellenci se všemi téměř pány členy kanalisační komise, jakož i ostatní slovutné pány hosty u hotové stavby. Činím tak co nejuctivěji s mocným pohnutím a s vděčností v srdeci jménem všech na tomto díle súčastněných, neboť dnešní den, kdy naše dílo po překonání veškerých, mnohdy dosti značných potíží jest šťastně hotovo a kdy celá stavba položením závrečného kamene má býti korunována, jest pro nás nanejvýše čestným a památným.

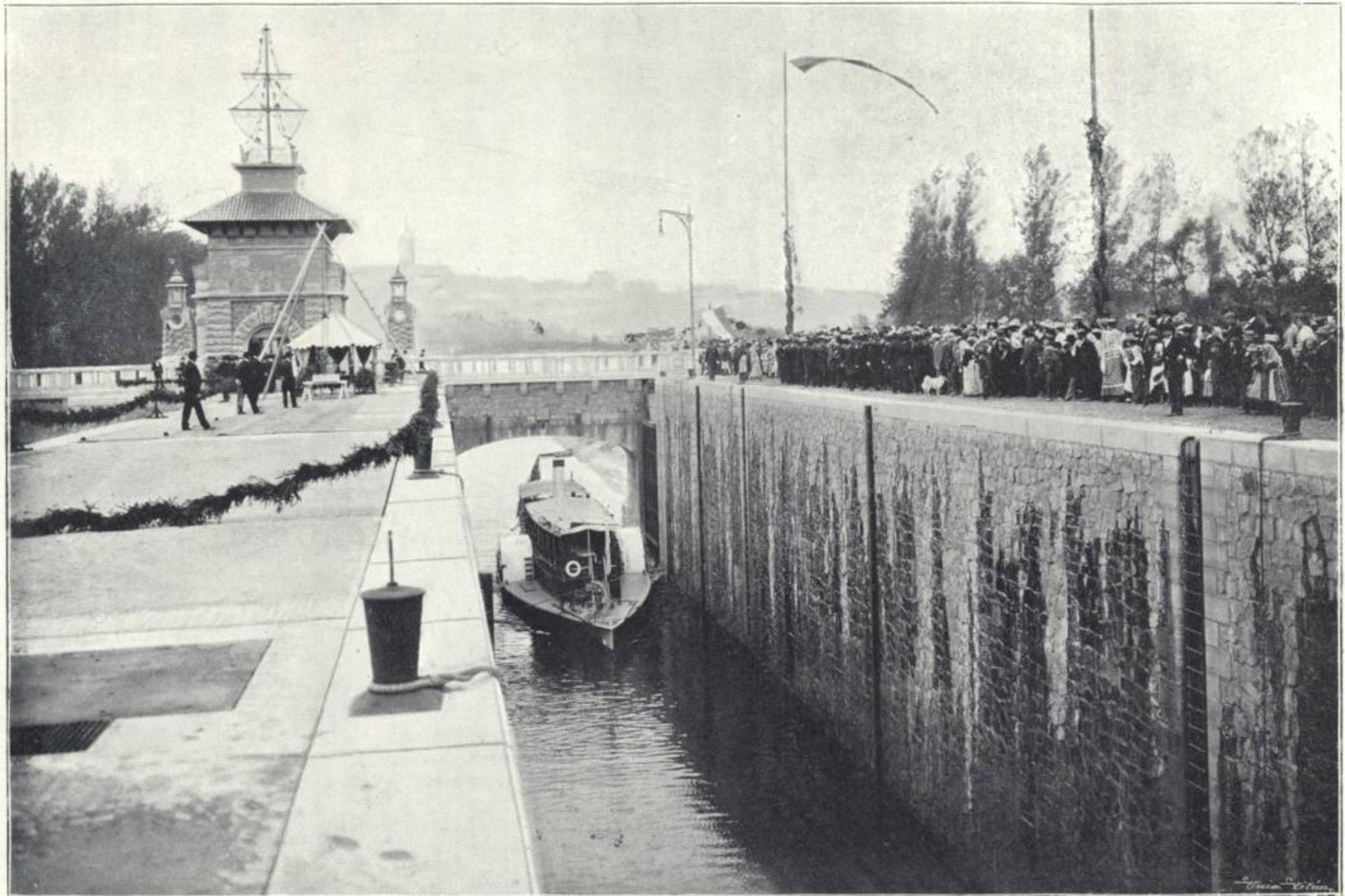
S živým zájmem a blahovůlí ráčil Jste, Excellenci, sledovati cely průběh stavby a jako předseda komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách dovedl Jste nás vždy a při každé příležitosti tak vésti, že překonali jsme šťastně veškeré mnohdy značné potíže.

S neličeným díkem musím zde v první řadě vzpomenouti také všech pánů členů a expertů kanalisační komise, kteří s upřímnou láskou k společnému dílu bděli nad úspěšným pokrokem prací, a svými vynikajícími odbornými znalostmi a zkušenostmi poskytli nám vždy ve všech těžkých případech spolehlivou oporu.

Dílo, které se hotovíme právě slavnostním spůsobem dovršiti, zaslhuje arcif do jisté míry zvláštní pozornosti, neboť nejen že vyniká svými rozměry a svým vystrojením nad jiné stavby podobného druhu, ono vyznamenává se též značnou národohospodářskou důležitostí, jelikož se jím dokončuje kanalisování Vltavy v dolním její toku, od Prahy až do Mělníka, čímž odstraněna jest nejhlavnější překážka, která doposud stavěla se tomu v cestu, aby plavba lodí, která na dolním Labi tak utěšeně vzkvétá, rozvinula se vydatněji až ku samé Praze.

Kanalisační komise, které svěřen byl úkol uplavniti Vltavu a Labe z Prahy až do Ústí n. L., provedla nyní téměř polovičku tohoto úkolu, a to polovičku v ohledu technickém obtížnější a v ohledu hospodářském důležitější. Dílo tak velkého významu a rozsahu vyžadovalo arcif nejen značných hmotných oběti na státu a zemi, které tyto stavby podnikají, ale i mnoho práce duševní i fysické.

Jsem šťasten, že mohu zde při této příležitosti dátí o tom svědectví, že po celou dobu této stavby panovala mezi všemi súčastněnými povždy jen nejlepší shoda: technikové a právnici svorně přiložili ruce k společné práci, inženýři stavební správy i podnikatelství stavby, zemědělští, strojní a elektro-



Obr. 1. Vjezd parníku »Marie Valerie« do komorového plavidla v Hořině při slavnosti položení závěrečného kamene.

techničtí inženýři a architekti obětavě postavili svůj důmysl a své vědění do služeb velkého díla a pilné ruce našich řemeslníků a dělníků zdárně a dovedně provedly vykázané jim práce. Ale i obyvatelstvo území, jímž vede průplav, s porozuměním vyšlo našim snahám vstří a mohu říci, že i při jednání se zájemníky a majiteli pozemků podařilo se nám najít onu cestu, která ve vzájemné shodě vedla k uspokojivému dorozumění, takže nikde nebylo třeba přikročiti k vyvlastnění. Kanalisační komise hleděla též — pokud se to dalo s úkolem jí svěřeným sloučiti — podporovati zájmy zemědělské, a ochranné hráze na dolním toku Vltavy, o jichž zřízení zájemníci již po tak dlouhou řadu let usilovali, očekávajíce od nich kýzenou ochranu drahocenné půdy, jsou výsledkem této snahy. Vzpomínám-li vděčně této všeestranné součinnosti, cítim se povinen vytknouti zvláště záslužnou činnost našeho místního stavebního správce pana c. k. inženýra Drahoráda, na jehož bedrách spočívala nejhlavnejší část starosti a práce a jenž svou neúnavnou píli a obětavosti zasloužil si plného uznání. Tak podařilo se nám — jdouce za heslem našeho Nejmilosrđejšího císaře a krále — spojenými silami v době poměrně krátké dokončiti šťastně dílo, o jehož proveditelnosti z počátku z různých stran sice bylo pochybováno, které ale — jak doufáme — sloužiti bude nejen tomuto kraji, ale i celé zemi a státu k povznesení a prospěchu. My výkonné orgánové pracujeme za šťastných okolností s radostí a ochotou pod záštitou tak věhlasných mužů a nepřejeme si nic snažněji, než abychom si získali jejich spokojenosť a aby chom síly své mohli i na dále uplatnit při pokračování započatého dila — až k jeho šťastnému ukončení.

Vaše Excellence račež nyní dovoliti, aby připravená zde pamětní listina, která dnešní slavnostní akt pro budoucí časy zvěčniti má, vložena byla do závěrečného kamene, po jehož uložení stavba laterálního kanálu z Vraňan do Hořína a spojených s ním plavidel a tím i kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka bude ukončeno.“

Po té chopil se slova J. Exc. pan místodržitel a promluvil takto:

„Dva důvody přiměly kanalisační komisi k tomu, aby ukončení zdymadla mezi Vraňany a Mělníkem oslavila a vzácné hosty k slavnostnímu tomu aktu pozvala. Předem byla to velikost a zvláštní význam ukončených prací a pak ta okolnost, že splavení Vltavy pod Prahou na tomto místě bylo dokonáno. Kanalisační komise mohla odevzdati toto dílo veřejnému použití v pevném přesvědčení, že vyhoví požadavkům dopravy a že také přispěje k živému hospodářskému rozvoji na tomto vodotoku. I obyvatelé břehů Vltavy s docela jinými pocity pohlížejí dnes na toto dílo než tenkráte, když předloženy byly plány k tomuto projektu. Četné projevy těch účastníků opravňují komisi ku přesvědčení, že se jí podařilo různým těm přáním a požadavkům účastníků vyhověti, zejména pokud se týče zemědělství a ochrany proti škodným následkům povodní. K tomu přistupuje ještě naděje, že bude lze využíkovati vodních sil zde na snadě jsoucích. Nejvřelejší dík a plné uznání věnuje kanalisační komise svým zdatným silám technickým,

jež toto dílo s bystrostí vymyslily, navrhly a provedení pozorně řídily, obzvláště osvědčenému stavebnímu radovi R u b i n o v i. Očekávám s důvěrou, že veřejnost příznivý úsudek kanalisační komise o jejím technickém štábu a jeho výkonech potvrdí.

Administrativní orgány komise za vedení okresního hejtmana barona B r a u n a přičinily se svým věcným spolupůsobením o šfastné vyvedení díla a získaly si rovněž bohaté zásluhy. Stavba této právě zakončené práce svěřena firmě L a n n o v ě. Naše očekávání, že se tato firma i při této stavbě osvědčí, vyplnilo se v plné míře. S plným uznáním ale dlužno dnes se vysloviti také zvláště o českých strojírnách a sice o firmách: B r o m o v s k ý, S c h u l z a S o h r v Hradci Králové, Č e s k o - m o r a v s k á t o v á r n a n a s t r o j e v Praze, P r a ž s k á s t r o j í r n a dříve R u s t o n a s p o l . v Praze, Společnost akciová dříve B r e i t f e l d, D a n ě k a s p o l . v Karlíně, B r a t ř i P r á š i l o v é a s p o l . v Praze, F r a n t . K ř i ž í k , elektr. závod v Karlíně, Akc. společnost dříve K o l b e n a s p o l . ve Vysocanech a továrna na a k k u m u l á t o r y „T u d o r“ v Král. Vinohradech, které podaly uznání hodné důkazy o své zdatné výkonnosti.

Pan stavební ředitel právě se zmínil o šfastném spolupůsobení různých činitelů při pracích našich, kteří spojenými silami svorně na tomto díle spolupůsobili; každý člen komise účast jejich rád potvrdí. Zvláště ale dlužno na to poukázati, že p r í s l u š n í c i o b o u n á r o d n o s t í a t a k é zá- s t u p c o v é a u t o n o m n í c h a s t á t n í c h ú ř a d ū svorně a v ú p l n é s h o d ě s e v ě n o v a l i s p o l e č n é m u ú k o l u . Všeobecné blaho bylo jim v tom jediným cílem.

Nechť práce toho druhu nalezne u nás čím dál tím většího rozšíření. Jmérem komise projevuji přání, aby toto dílo přineslo zdar a požehnání zemědělství, průmyslu a celému hospodářskému rozvoji království Českého, zejména pak pracovitým a zdatným obyvatelům povltavské krajiny.“

Hlučné projevy souhlasu se strany přítomných hostů a účastníků následovaly této řeči.

Na to promluvil pan zemský a říšský poslanec, civ. inženýr K a f t a n následovně:

Vaše Excellenci! Vaše Jasnosti!

Slovutní pánové!

Úderem Vaší Excellencí a Vaší Jasnosti na závěrečný kámen plavidla hořínského bude dovršeno dílo, jež nemá dosud sobě rovného v král. Českém ano i v říši rakouské. Uměním inženýrským byla skrocena rychlotoká Vltava a učiněna spůsobilou nésti nejtěžší břemena, sprostředkovati plavbu mezi veletokem labským a středotokem král. Českého. Co započal otec vlasti Karel IV., o čem snil první zvolený král český ze vznešeného rodu habsburského, Ferdinand I., chtěje utvořiti z Prahy upravením Vltavy velkolepé

emporium obchodní, — na čem pracoval počátkem XVII. věku dvorní kancléř Zdenko Lobkovic, zřídil u císařských mlýnů první plavidlo lodní, o co se přičinovali za panování císaře Marie Terezie proslulí hydrotechnikové domácí i cizí, to bylo za vlády a nejvyššího blahovůle Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I. účelně provedeno — a jak co člen komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe s hrdostí pronáším, provedeno domácími silami technickými a administrativními, jež s příkladnou horlivostí své úloze se podjaly a ji čestně vykonaly. Avšak velká práce tato, jež přinese našemu průmyslu, zemědělství a obchodu nové vzpružení a povznesení, umožněna a usnadněna byla mocnou podporou, které se jí dostalo bývalého předsedou ministerstva hraběmu Badenimu, tehdejším místodržitelem Františku hraběmu Thun-Hohensteinem, sněmem krále Českého, jeho nejvyšším maršálkem a zejména Vaší Excellenci, jenž Jste ráčil co místodržitel krále Českého a jako předseda komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe vydatně a skvěle fedrovati toto nyní hotové, epochální dílo, pročež cítím se povinna vysloviti jmenovaným pánům, jakož i všem, kdož k uskutečnění jeho působili, vroucí díky. Ano mám za to, že činím tak v souhlase se všemi hospodářskými vrstvami a stavý v království Českém, jež vidí v kanalizované Vltavě prodloužení veletoku labského vzhůru a tím převedení požehnání moře do údolí labskovo-vltavského a do srdce naší společné vlasti, do královské Prahy, a proto budiž mně dovoleno, abych provolal nerušené plavbě na této nové, dokonalé vodní dráze z plna srdce: „*Fluctuat nec mergitur*“.

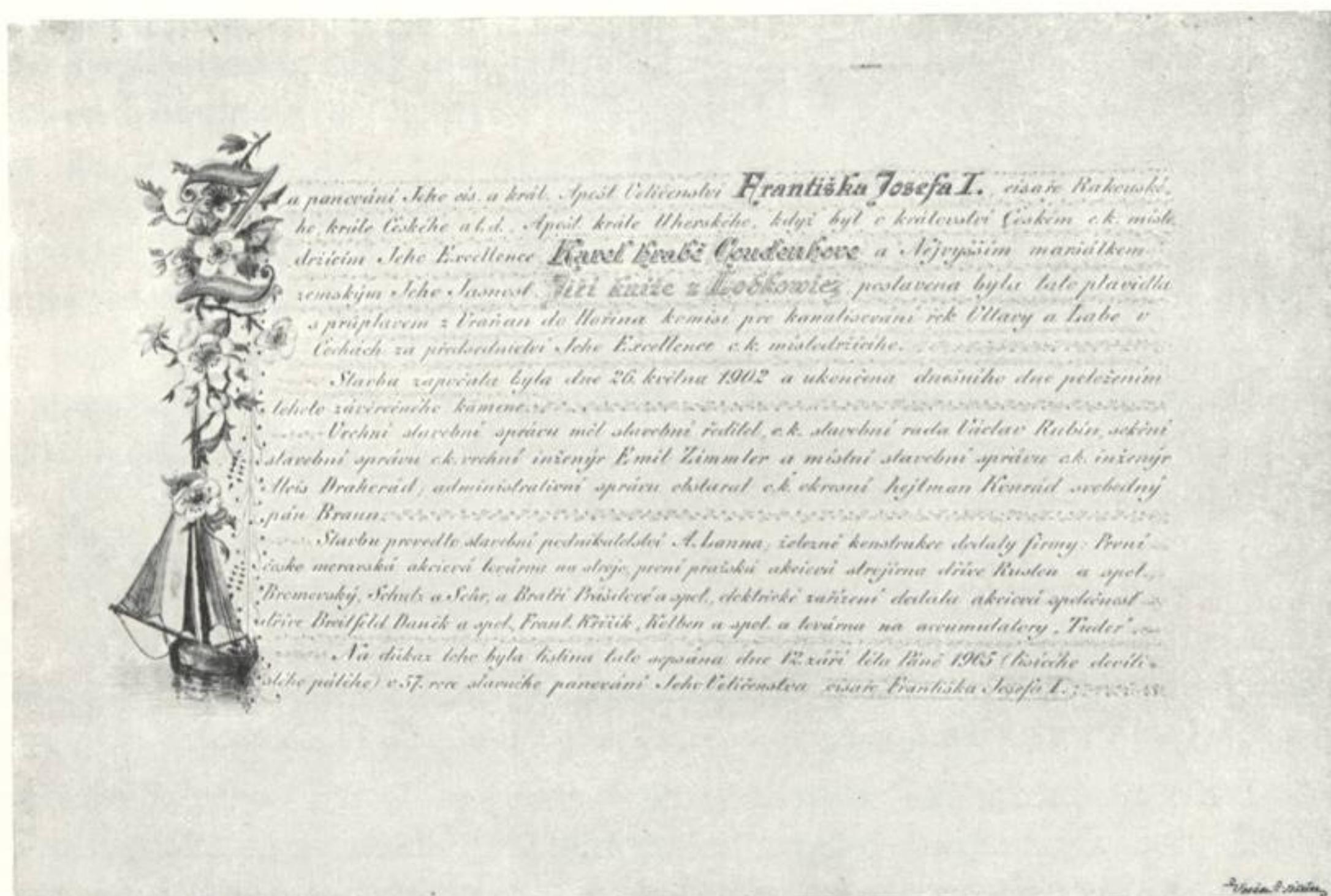
Nemohu však ukončiti svého proslovu, aniž bych nevzpomněl oné vzeněné osoby, která nám všem v tomto velkolepém díle byla mocnou záštitou. Jest to Jeho Veličenstvo, náš nejmilostivější císař a král František Josef I., pod jehož hesla znamením práci tuto ku konci jsme přivedli, a já jistě mluvím jen ze srdce nás všech, když provolávám Jeho Veličenstvu císaři a králi „Sláva!“

Poslední slova řečníkova byla provázena bouřlivým provoláním „slávy“ Jeho Veličenstvu.

Pak pozvání byli Jeho Excell. pan místodržitel a J. J. pan nejvyšší zemský maršálek, aby podepsali pamětní listinu, jež znázorněna jest v obrázci 2. a měla následující znění:

„Za panování Jeho císaře a krále Apoštola Františka Josefa I., císaře Rakouského, krále Českého atd., Apoštola krále Uherského, když byl v království Českém c. k. místodržicím Jeho Excellence Karlem hraběm Coudenhove a Nejvyšším maršálkem zemským Jeho Jasnosti Jiří kníže z Lobkowicz, postavena byla tato plavidla s průplavem z Vraňan do Hořína komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za předsednictví Jeho Excellence c. k. místodržicího. Stavba započata byla dne 26. května 1902 a ukončena dnešního dne položením tohoto závěrečného kamene. Vrchní stavební správu měl stavební ředitel c. k. stavební rady Václav Rubín, sekční stavební správu c. k. vrchní inženýr Emil Zimmler a místní stavební správu c. k. inženýr Alois

Drahorád; administrativní správu obstaral c. k. okresní hejtman Konrád svob. pán Braun. Stavbu provedlo stavební podnikatelství A. Lanna, železné konstrukce dodaly firmy: První česko-moravská továrna na stroje, Pražská akciová strojírna dříve Ruston a spol., Bromovský, Schulz a Sohr a Bratří Prášilové a spol.; elektrické zařízení dodala akciová společnost dříve Breitfeld, Daněk a spol., Frant. Křížík, Kolben a spol. a továrna na accumulatory Tudor. Na důkaz toho byla listina tato sepsána dne 12. září léta



Obr. 2. Pamětní listina vložená do závěrečného kamene hořínských plavidel.

Páně 1905 v 57. roce slavného panování Jeho Veličenstva císaře Františka Josefa I.“

Pamětní listina vložena byla do měděného, silně postříbřeného pouzdra, k ní přidány byly všechny běžné rakouské mince a po čísle včera vyšlých časopisů.

Poklepy na závěreční kámen zahájil Jeho Excellence pan místodržitel heslem: Bůh žehnej toto dílo; na to klepali na kámen Jeho Jasnost nejvyšší zemský maršálek, princ Ferdinand z Lobkovic, poslanec inženýr Kaftan, funkcionář komise kanalisační a podnikatelství stavby A. Lanna, někteří pp. starostové atd.

Zajímavy byly kalamář a kladivo, jichž při slavnosti bylo použito, Kalamář byl týž, jenž sloužil při návštěvě Jeho Veličenstva císaře a krále na zdýmadle trojském r. 1901; kladiva bylo použito při kladení základních kamenů na řetězový most pražský r. 1840, na řetězový most Štěpánský u Podolska r. 1847 a na pomník císaře Františka roku 1845.

Pak byl závěreční kámen, na němž vyryt jest letopočet 1905, vložen do svého místa a zacementován, čímž slavnost byla skončena. Po prohlídce elektrárny vstoupili pražští účastníci opět na loď, která vydala se na cestu kanálem.

Před návratem slavnostních hostů do Prahy, který se děl po parníku až do Nelahozevse a odtud vlakem společnosti státní dráhy, zaslán byl na kabinetní kancelář Jeho Veličenstva následující telegram:

„Dnešního dne konalo se za bouřlivého provolávání „slávy“ Jeho Veličenstvu císaři a králi položení závěrečného kamene plavidla hořínského, čímž kanalizování Vltavy od Prahy do Mělníka provedeno jest.

Na žádost při slavnosti shromážděných členů kanalisační komise a přítomných hostů dovoluji si prositi, aby tento hold Jeho Veličenstvu k Nejvyšší vědomosti byl předložen.

Místodržitel hrabě Coudenhove.“

Na tento holdovací telegram byl kanalisační komisi sdělen Nejvyšší dík Jeho Veličenstva výnosem c. k. ministerstva vnitra ze dne 17. září 1905 č. 5946 (nota místodrž. praesidia ze dne 21. září 1905 č. 15.158).

Dne 16. září 1905 sestoupila se v Ústí n. L. anketa, kterou na popud předsedy německé pokrovské strany v Čechách, zemského poslance Dr. Eppingra svolala obchodní a živnostenská komora v Liberci a na níž se súčastnilo pod předsednictvím presidenta obchodní a živnostenské komory liberecké, člena panské sněmovny pana Aloise Neumannna více než 100 účastníků z různých zájmových skupin libereckého komorního obvodu a jiných zvaných korporací a úřadů, tak zejména: od c. k. místodržitelství místodržitelský rada Jan Filip, vrchní stavební rada Antonín Rytíř a vrchní inženýr Leopold Gramer, v zastoupení kanalisační komise stavební ředitel, stavební rada Václav Rubín a administrativní správce, okresní hejtman Konrád svobodný pán Braun a vrchní inženýr Bohuslav Müller, příslušník zemského výboru Dr. Eppinger a Dr. Werunsky, několik zemských poslanců z volebních okresů polabských, co zvaní odborní experti dvorní rada prof. Artur Ölwine z Vídni a profesor na německé vysoké škole technické v Praze Dr. Václav Rippel, zástupcové okresních hejtmanství, okresních zastupitelstev a měst v Polabí, Labský spolek v Ústí n. L., zástupce plavebních společností Labských, soukromých loďařů, železničních správ, jakož i delegátů velkého počtu hospo-

dářských korporací a jednotlivých na této otázce interesovaných průmyslových závodů.

Při anketě byl, po předchozím uvítání přítomných předsedajícím, nejprve stavebním ředitelem komise kanalisační stavební radou R u b í n e m projekt kanalisační zevrubně vysvětlen, poukázáno při tom na rozdíl mezi splavněním řeky methodou kanalisační nebo regulační a na výhody i vady obou těchto spůsobů. Dalšího jednání, které bylo velmi živé a zajímavé a které trvalo s jednohodinovou přestávkou polední od 9 hodin ráno až do 6 hodin večer, súčastnil se zejména: vládní rada R o s c h e, generální ředitel ústecko-teplické dráhy, poslanec M a r e s c h, dvorní rada Ö l w e i n, B e c k za mezinárodní dopravní společnost B e c k, B r o c k a s p o l., rektor R i p p l, poslanec Dr. H a c k e l, Dr. Richard L ö b l v zastoupení Labského spolku, B r o d e, chef firmy Bratří Brode-ovi v Ústí, purkmistrův náměstek C z e r n e y a městský rada Dr. B o e c k z Litoměřic, městský rada Dr. O s t h o f z Ústí, velkoobchodník W e i n m a n n, ředitel sev. záp. paropl. společnosti G r ü n w a l d, velkoobchodník P e t s c h e k, městský rada G a r t n e r z Děčína, K i n d v zastoupení ústecké sekce svazu rakouských průmyslníků, poslanec K u t s c h e r, člen okresního výboru P o l l a k z Litoměřic, C l a r z e H ř e n s k a, ředitel českosaské paropl. spol. F i s c h e r, městský rada Dr. H a n t s c h l z Lovosic, ředitel plavby D e u t s c h a G l e i t z z Drážďan, okresní starosta G r ö s c h l z Děčína, hospodářský ředitel H a s s m a n n z Lovosic, vrchní stavební rada R y t i ř a poslanec Dr. E p p i n g e r.

Z uvedených účastníků vyslovili se poslanci Maresch, Dr. Hackel a Kutschler, dále pánové Brode, Weinmann, Deutsch a Gleitz proti kanalisování Labe, veškerí ostatní řečníci projevili souhlas s kanalisováním. Spojený dopravní a montanní výbor obchodní a živnostenské komory liberecké podrobil pak na základě obsažného a dokonalého referátu sekretáře komory Dr. V i k t o r a O n d r a c z k a výsledek ankety ústecké spolu s předloženými při této příležitosti odbornými pomůckami zevrubné poradě, a podal pak plenu obchodní a živnostenské komory zprávu, v níž obsaženy jsou následující vývody:

Spojené výbory postavily se na stanovisko, že při posuzování sporné otázky, dá-li se docílit v Labi v trati nad Ústím stálý vodní stav výhradně použitím methody kanalisační aneb také účelnou úpravou řeky, nutno plnou důvěru věnovati povolaným, a se skutečným i poměry dokonale obeznámeným technickým odborníkům, ježto jedná se o otázku hlavně rázu technického. Jedenomyšlnému úsudku těchto kruhů, který vyzněl v anketě skvělým obhájením kanalisování, musily oba výbory přiznati značnou míru přesvědčivosti. Ohledně otázky, která dotýká se nejen stránky technické, ale i stránky plavební a obchodní, je-li totiž zapotřebí ve zmíněné říční trati již nyní domáhati se toho, aby po celé plavební období bylo spůsobilou pro plavbu lodí nosnosti 600 t, aneb zdali stačí, když v této trati bude dosaženo též výkonnosti, jakou vykazuje

Labe pod Ústím, vyslovily se oba výbory pro případ první, totiž pro kanalizování řeky. Pro tento náhled byla rozhodující úvaha, že za daných poměrů jedině nejdokonalejší cesta vodní a nejdokonalejší prostředky dopravní mohou dopravě trvale být prospěšnými, a že veškerá soutěž národů na poli hospodářském v poslední řadě rozhodnuta bude prostředky nejdokonalejší techniky výrobní a dopravní. Při tom nesmí být spuštěna se zřetele souvislost této kanalizované trati s navrženou sítí ostatních umělých vodních cest, kterážto souvislost vyžaduje nezbytně, aby dosavadní splavné cesty, které tvoří pokračování vnitrozemských vodních drah k volnému moři, nevykazovaly menší výkonnost, nežli na ně připojené vodní cesty uvnitř země.

Pro posuzování důležitosti této kanalisační trati pro dopravu nesmí být měřítkem nynější doprava, která se děje na trati neupravené. Zkušenosti, které vyplývají z pozorování vývoje vodních cest, nutí nás spíše k doznání, že teprve rádně upravená vodní cesta jest způsobilou vzbuditi proud nové dopravy a připoutati k sobě zároveň trvale veškerou dopravu dřívější; při vodních cestách bylo toto pozorování podle statistiky vodních drah německých způsobem opravdu skvělým potvrzeno. Námitky proti kanalizování činěné netýkají se podle názoru spojených výborů ani tak projektu kanalizování Labe, o nějž se jedná, nýbrž spíše hlavních zásad, na nichž methoda kanalisační spočívá; zkušenosti nabyté v jiných zemích, zejména v Německu, ve Francii a v Belgii s kanalizováním řek, jakož i výsledky v této anketě častěji oceněné, které týkají se u nás provedeného kanalizování Vltavy, přivádějí k závěru, že touto metodou mohou docíleny být výsledky velmi příznivé, a že tedy kanalizování nejen nikterak není na překážku, aby vyvinouti se mohla veliká a výkonná plavba, nýbrž že tím právě připravena jest cesta pro další netušený rozvoj dopravní.“

V další části zprávy podány jsou návrhy směřující ku zlepšení plavebních poměrů také v trati labské od Ústí k zemským hranicím, a k zamezení kolísání stavu vodního v Ústí vlivem regulování jezů u zdýmařů; dále doporučuje se podporovati stavbu třetího přístavu a dostatečně rozsáhlého překladiště pro uhlí v Ústí, a zároveň žádá se ochrana zájmů plavby vorové a plavby parníků osobních. Konečně přimlouvá se komora za poplatků prostou plavbu na mezinárodní trati řeky Labe.

Dne 20. září 1905 odbývalo se vodoprávní jednání ohledně zřízení vojenské plovárny ve Vltavě u podolského přístavu nad Prahou, při němž v zastoupení kanalisační komise intervenoval vrch. inž. Kohout.

Týž den uspořádala obchodní a živnostenská komora v Praze anketu techniků, odborných znalců a zástupců různých zájmových skupin, aby se vyslovili o otázce, zdali má být Labe až do Ústí n. L. kanalizováno a nebo pouze regulováno.

K této poradě vyslala kanalisační komise svého stavebního ředitele, stavebního radu Rubína, administrativního správce okresního hejtmana svob. pána Brauna a vrchní inženýry Zimmiera a Müllera.

Dále se súčastnili mezi jinými pp.: J. Seifert, Eust. Neubert a inž. Zvěřina za král. hlav. město Prahu, Dr. K. Herrheiser za Svaz průmyslníků v Praze a okolí, kom. r. A. Reinwart za Klub obchodníků a průmyslníků, vrchní inž. Jos. Höselmayer a přednosta J. Röhrig za Rakouskou severozápadní paroplavební společnost v Drážďanech, Dr. Oppenheimer, tajemník Německého spolku kupeckého v Praze, Emil Pésci, ředitel Mezinárodní dopravní společnosti, V. K. Nebeský za spolek „Merkur“, Jindř. Ronz a Dr. Frt. Lokař za město Karlín, kom. rada Klatzcher, za Plodinovou bursu, tajemník Dr. Leipen za Pražskou peněžní bursu, Josef Engelmann za obchodní gremium v Karlíně, Dr. J. Lošťák a inž. K. Fischer za Průmyslovou jednotu v Praze, H. Karlík za Středolabský komitét, L. J. Čech za Nové obchodní gremium v Praze, J. Macháček a J. Janatka za Zemský spolek strojíren v Čechách, E. Rosenbaum za Spolek pražských zasílatelů, Dr. Jos. Brejcha za město Veltrusy n. L., P. J. Masner za okres veltruský, V. Vávra za město a okres Mělník, R. a G. Beckové za firmu Beck, Brock a spol., E. Hirsch za firmu Pražská tov. na pergamentový papír, B. Neumann za firmu Neumann a spol. v Kralupech, H. Schick za firmu Andree a Winkerling v Hamburce, S. F. Haslinger za firmu F. Ringhoffer na Smíchově, A. Tille za Živnostenskou banku, R. Kubík z Bubenče, A. Schram a J. Orth za firmu a M. Oesinger, V. Schönbach, řed. Akciové strojirny dř. Breitfeld a Daněk, M. Hammeršlag, prokurista Anglobanky, Gust. Neumann za firmu Jakub Neumann, E. Rosenbaum za firmu Schick a Rosenbaum, K. Wartha, ředitel Pražské akciové strojirny dř. Ruston, Jaroslavský, prokurista fy. Benies, A. Pavec z Kolína, L. Pick, V. Holejšovský, F. B. Batovec, P. F. Krejčí, Arn. Grossmann, R. Ellbogen, c. r. Fr. Křížík, V. Formánek, posl. J. Krejčí, Jos. Kosta, Ig. Weinmann, c. r. V. Nekvasil, c. r. Otto Forchheimer, Ludvík Sojka a j.

V presidiu zaujali místa vicepresident obchodní komory, posl. Němc, který zároveň řídil jednání, a náměstek starosty pražského Seifert; z úředníků komory súčastnil se ankety pp. sekretáři docent Dr. Grubera a Dr. Matys.

Technický zástupce kanalisační komise stavební rada Rubín pojednal o výhodách kanalisování, podal zevrubnou zprávu o stavu prací kanalisačních, obíral se pak námitkami, které se činí proti kanalisování a ujistil konečně, že kanalisační komise vezme na všechna přání, která budou přednesena, bedlivý zřetel.

Administrativní správce komise, okresní hejtman svob. pán Braun vysvětloval výhody, které plavbě kanalisováním vzejdou a podal vysvětlení o stavu záležitosti vystrojení holešovického přístavu; mezi jiným podotkl, že učiněny byly již kroky, aby vléčná dráha spojena byla se stanicí společnosti státní dráhy.

Velmi významné pro skutečnou hospodářskou cenu kanalisačního projektu byly vývody sekretáře svazu průmyslníků pro Prahu a okolí, pana Dr. Herrenheisera, který sdělil, že na okružník, který byl svazem vydán, vyslovili se všichni průmyslníci pro kanalisování a ani jediný pro regulování. Na základě zkušeností nabytých na kanalizované Vltavě jest kanalisování řeky jediným prostředkem zabezpečení stále upotřebitelnou plavební dráhu a průmyslníkům uspořiti ona zdražení vodní dopravy, kterému byli doposud vysazeni a kterému by při pouhé regulaci i nadále byli vydáni v šanci.

Také zástupce rakouské severo-západní paroplavební společnosti a spojených plavebních společností labinských, pan vrchní inženýr Höselmayer z Drážďan, zasadil se výmluvně pro kanalisování až do Ústí n. L., jelikož spolehlivá a přesná doprava zboží, jak ji plavba potřebuje, docílit se dá jeně kanalisováním řeky.

Na dalším jednání brali účast pp.: komerční rada Karlík, ředitel Schönbach, poslanec Macháček, čís. rada Ronz, H. Beck, bursovní rada Neumann, komerční rada Klatscher, městský radní Engelmann, poslanec Krejčík, náměstek starostův Seifert, R. Weinmann, inženýr Fischer a čís. rada Kubík, kdežto městská rada a okresní zastupitelstvo v Mělníku, Pražský spolek spediterů a firma A. Schramm podaly písemné vyjádření.

Anketa se vyslovila bez výjimky jednomyslně pro kanalisování Labe až do Ústí n. L. a pro brzké vystrojení holešovického přístavu.

Pražská obchodní a živnostenská komora usnesla se pak na základě zevrubného referátu komorního sekretáře p. docenta Dr. Grubera a zprávy své obchodní sekce na tom, podati své dobrozdání v tom smyslu, že se po bedlivém uvážení všech okolností přimlouvá co nejrozhodněji za to, aby kanalisování Labe dle vypracovaného projektu v plném rozsahu až do Ústí n. L. bylo provedeno, jakož i aby přístav holešovický potřebným zařízením překládacím co nejdříve opatřen a nákladní vlečkou s nádražím společnosti státní dráhy v Bubnech spojen byl.

Dne 22. září 1905 provedeno bylo vodoprávní řízení ohledně projektu na nový most v prodloužení Mikulášské ulice v Praze, při kterém se súčastnil vrch. inž. Kohout.

Dne 24. září 1905 uveřejněno bylo v zemském zákonníku č. 124 císařské schválení zákona v příčině přispěvků království Českého na uplavení Vltavy v obvodu Prahy a na pokračování kanalisování Labe až do Ústí n. L., který usnesen byl v XII. sezení sněmu královského dne 5. června 1905 odbývaném.

V době od 24. září do 1. října 1905 zasedal v Miláně X. mezinárodní plavební kongres, na němž kanalisační komise oficielně

zastoupena byla dvěma členy: pp. zemským a říšským poslancem civ. inž. K a f t a n e m a c. k. ministeriálním radou G o l d b a c h e m.

Mimo to súčastnili se kongresu ještě z bureau soukromě pp. vrch. inž. Z i m m l e r a M ü l l e r a inženýr P e t ř í k.

Dne 26. září 1905 odbývalo se v L i t o m ě ř i c í ch vodoprávní řízení o projektu na nový říšský silnicový most přes Labe, jehož se súčastnil vrchní inž. Dr. K l í r.

Týž den, jakož i následující prohlížel inženýr Dr. Maxmilian M a t a k i e w i c z z technického departementu c. k. místodržitelství ve Lvově za vedení inž. Dr. T o l m a n a kanalisační stavby na Vltavě.

Dne 27. září 1905 vykonalo c. k. místodržitelství v Praze za řízení c. k. okresního hejtmana S v á t k a stavební komisi o pozemních stavbách v h o l e š o v i c k é m p ř i s t a v ě a sice o budově pro železniční zřizence, budově pro správu celní expositury, o jednom velkém celním skladišti a dvou přenosných skladištích, při které kanalisační komisi zastupoval adm. správce svob. pán B r a u n, stavební rada R u b í n a vrch. inženýr K o h o u t.

Dne 2. října 1905 usnesla se obchodní a živnostenská komora v Budějovicích v odbývané plenární schůzi na r e s o l u c i , ve které se vzhledem ku výsledkům ústecké a pražské ankety vyslovuje pro kanalizování Labe až do Ústí n. L. a žádá pokračování kanalizování Vltavy od Prahy nahoru až k Budějovicům.

Dne 7. října 1905 prohlížel inženýr David A. W a t t z průplavu New York-Barge z Albany (v Americe) za vedení vrch. inženýra Dr. K l í r a kanalisační stavby na Vltavě, jmenovitě laterální kanál Vraňany-Hořín a zdýmadlo v Mířovicích, poněvadž v Americe podobný mostový jez má být postaven.

Téhož dne odbývala se v K r a l u p e c h vodoprávní kolaudace rekonstruovaných zařízení pro přivádění vody české severní dráze, které se súčastnil místodržitelský tajemník P r ú š a a vrchní inženýr Z i m m l e r.

Dne 9. října 1905 jednali administrativní správce svobodný pán B r a u n a vrchní inž. Dr. K l í r v obci M l a z i c k é s majiteli vrbin, které vzdutím beřkovického hradlového jezu budou zaplaveny, o podmírkách, za kterých by majitelé připustili nasypání těchto pozemků.

Dne 10. října 1905 súčastnil se inž. Š t ě p á n vodoprávního řízení v příčině odvedení vod odpadových z továren S c h l ü t t e r a E. H i r s c h v H o l e š o v i c í ch do Vltavy pod hradlovým jezem v Troji.

Dne 12. října 1905 odbývala se v obchodní a živnostenské komoře v Praze anketní porada, ve které se jednalo o otázce r e n t a b i l i t y h o l e š o v i c k é h o p ř i s t a v u ; porady se súčastnili: komorní tajemník Dr. G r u b e r, okresní hejtman svobodný pán B r a u n, stavební rada R u b í n, vrchní inž. K o h o u t, vrchní revident S t e r z l o d r a k. státních drah, podnikatel plavby B e c k od firmy Beck, Brock a spol. a velkoobchodník W e i n m a n n z Karlína.

Dne 13. října 1905 podnikl spolek posluchačů strojnictví na české vysoké škole technické v Praze vědeckou exkursi k plavidlům v Hořině, kde účastníkům (30 osob) podal vysvětlení inž. Drahorád.

Dne 17. října 1905 dopoledne bylo konáno pány členy komise zemským vrchním stavebním radou svobodným pánum Spens-Boodenem a c. k. stavebním radou Ritterem z Rittershaianu za přítomnosti zástupečných vrchní stavební správy a podnikatelství staveb A. Lanny zahájení stavby a předání staveniště pro zdýmadlo č. VII. u Štěti a sice především pro stavbu plavidla na levém břehu Labe v obci Račicích. Podnikatelství A. Lanna započalo ihned se stavbou.

Téhož dne odpoledne byla provedena touž komisí za přítomnosti zástupců strojíren předběžná kolaudace obtoků a všech částí plavidla v Beřkovicích a jich železných konstrukcí, které v nejbližších dnech přišly pod vodu a tím staly se nepřistupnými.

Dne 26. října 1905 prohlíželi si za vedení vrchního inženýra Zimmlera páni vrchní komisaři Hübel a Deinlein od c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah ve Vídni plavidlo v Hořině a stavbu zdýmadla čís. VI. v Dolních Beřkovicích, zvláště segmentová stavidla obtoková zde upotřebená.

Dne 31. října 1905 súčastnil se c. k. vrchní inženýr Kohout stavební komise na rozšíření stavby továrny E. Mahlera v Holešovicích, protože tato továrna jest v blízkosti navrhované přístavní dráhy.

Dne 1. listopadu 1905 zrušena byla místní stavební správa laterálního kanálu, poněvadž stavba plavidel v Hořině a laterálního kanálu vraňansko-hořínského právě skončena a veškerá měření a ohledání pro sestavení kolaudačního elaborátu provedena byla. Bývalý místní stavební správce c. k. inženýr Drahorád povolán byl ke službě při vrchní stavební správě. V Hořině byl prozatím ponechán c. k. inženýr Šponara ve Vraňanech c. k. inženýr Skokan, kdežto c. k. stavební adjunkt Záleský, který přidělen byl ve Vraňanech, přesazen byl na stavbu zdýmadla čís. VII. u Štěti.

Dne 2., 3. a 4. listopadu 1905 sepsány byly od pánů: c. k. zemského ministra Goldbacha a zemského stavebního rady Jirsíka protokoly o výsledku kolaudace zdýmadla č. IV. u Mírovic v kanceláři vrchní stavební správy, čímž celý kolaudační elaborát byl uzavřen.

Dne 3. listopadu 1905 odbyvalo se v obci Mlazicích za řízení okresního hejtmana Bozděcha vyvlastňovací komise a odhadnutí vrbín, které při stavbě zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic mají být zasypány, při kteréž příležitosti se podařilo intervenujícím zástupcům kanalizační komise, okresnímu hejtmanu svobodnému pánu Braunovi a vrchnímu inženýru Dr. Klírovi, docílit smírného narovnání.

Dne 6., 7. a 8. listopadu 1905 pokračovalo se v politické pochůzce o návrhu na uplavnění Vltavy v Praze a sice bylo v obcích Smíchově, Praze a Karlíně sděleno s interessenty vyjádření zástupců kanalizační komise.

Dne 10. listopadu 1905 vykonalo c. k. místodržitelství v Praze v obci Dušníkách za řízení c. k. okresního hejtmana Božděch a šetření o stížnosti V. Pokorného, majitele usedlosti č. p. 12 ohledně domnělého poškození jeho budov podmáčením následkem postavení vraňanského hradlového jezu, a provedlo se odškodňovací řízení ohledně zaplavených a podmáčených pozemků podél věstudského potoka, při kterémž se v zastoupení kanalisační komise súčastnili okresní hejtman svobodný pán Braun, stavební rada Rubin a sekretář finanční prokuratury Dr. Weiss.

Téhož dne prohlíželi si pánové: vrchní stavební rada Herbst z ministerstva vnitra, stavební ředitel vrchní stavební rada Božděch, stavební rada Halter a inženýr Pollák z regulační komise dunajské zdýmadlo č. IV. u Mirovici a laterální kanál Vraňany - Hořín, jsouce doprovázeni vrchním inženýrem Zimmlerem a inženýrem Drahorádem; jmenovitě prohlédli sobě elektrické zařízení hořinských plavidel, ježto plavidlo v kanále dunajském u „Kaiserbadu“ má býti rovněž na elektrický pohon zařízeno.

Dne 11. listopadu 1905 konalo se v Kralupech vodoprávní šetření týkající se znečišťování zákolanského potoka, kteréhož súčastnili se vrchní inženýr Zimmler a místodržitelský tajemník Průša.

Dne 13., 14. a 15. listopadu 1905 zasedala na staroměstské radnici politická pochozí komise v záležitosti splavnění Vltavy v Praze, aby sepsala a protokolovala dobrozdání o výsledku politické pochůzky o zmíněném projektu.

Dne 15. listopadu 1905 konalo se vodoprávní řízení ohledně přistaviště vorového v obci Mlčechvosty, kteréhož inženýr Drahorád se súčastnil.

Dne 24. listopadu 1905 odbývalo se XXX. sezení sněmu královského, v němž povolen byl příspěvek ve výši 50% nákladu na vystrojení holešovického přístavu.

Dne 25. listopadu 1905 odbývala kanalisační komise svou XXVI. plnou schůzi. Této předsedal Jeho Excellence pan místodržitel hrabě Goudenhove. Přítomni byli pan místodržitelský místopředseda Dörfel, všichni členové komise, jich náhradníci a odborní znalci komise. Pan předseda pozdravil přítomné a schválil protokol o poslední schůzi sepsaný, načež po vyslechnutí presidiálních sdělení se přistoupilo ku vyřízení objemného programu.

Zprávu o bezzávadné kolaudaci stavby zdymadla č. IV. u Mirovici, spojené se stavbou silnicového mostu, vzala komise k vědomosti a vyslovila všem při stavbě zaměstnaným osobám za zdárné působení a všem súčastnějším firmám za bezzávadnou práci plné uznání.

S uspokojením konstatovala komise dokončení zdymadla č. V. u Vraňans laterálním kanálem vraňansko-hořinským a odevzdání celé této stavby veřejné dopravě. Stavba tato bude nyní kolaudátory ve schůzi zvolenými přezkoušena.

Komise vyslechla dále referát o pokroku stavby při zdymadle čís. VI. u Dolních Beřkovic a schválila vykoupení vztažmo odškodnění pozemků k této stavbě potřebných.

Tomuto referátu následovala zpráva o zahájení stavby zdymadla č. VI. u Štětí a o vykoupení jakož i odškodnění pozemků při tom potřebných, načež komise se usnesla v příčině vypsání ofertního řízení pro dodávku železných konstrukcí.

Jelikož příštím rokem započata býti má stavba zdymadla č. VIII. u Roudnice a s tímto kombinován silnicový most, podrobila komise kombinovaný projekt důkladnému uvážení a schválila zahájená jednání s městskou obcí roudnickou, která sama svým nákladem stavbu mostu podniká.

Se zvláštním zájmem sledovala komise sdělení o výsledku anket svolaných obchodními a živnostenskými komorami v Liberci a v Praze do Ústí a do Prahy v záležitosti dalšího splavnění Labe od Litoměřic k Ústí a vyslechla zprávu o stavu studií, které o tomto předmětu opětně podnikla vrchní stavební správa.

Nemenší váhu kladla komise na sdělení o stavu záležitosti týkající se splavnění Vltavy v obvodu Prahy a o stavu záležitosti týkající se vystrojení holešovického přístavu. Řízení ohledně splavnění Vltavy v Praze jest ukončeno a nalézá se nyní projekt se všemi spisy při c. k. ministeriu obchodu ku konečnému rozhodnutí. Vystrojení holešovického přístavu nepotká se nyní s překážkami, neboť schválil sněm království Českého příspěvek na zemi připadající a bude tudíž v příštím stavebním období stavba zahájena.

Po schválení dodatečných zalesňovacích prací na zalesněné trati svahu mezi Karlínem a Chvatěrubou byla schůze po trvání více než čtyřhodinném ukončena.

Dne 25. listopadu 1905 sklopily se všecky jezy na Vltavě a plavba byla zastavena.

Dne 29. listopadu 1905 pokračovalo se v jednání započatém dne 10. t. m. týkajícím se stížnosti majitele realit č. p. 12 V. Pokorného v Dušníkách ohledně domnělého ohrožení jeho budov podmáčením.

Dne 30. listopadu 1905 byl přítomen vrchní inženýr Kohout při komisi ohledně parcelace pozemku čís. kat. 429/1 v Holešovicích, kterýž hraničí na projektovanou přístavní dráhu.

Dne 1. prosince 1905 byl c. k. inženýr Šponar z Hořína povolán k službě zpět do Prahy.

Téhož dne večer přednášel stavební ředitel c. k. stavební rada Rubín o stavbě laterálního kanálu Vraňany-Hořín ve spolku architektů a inženýrů království Českého v Praze; přednáška doprovázena světlými obrazy.

Dne 2. prosince 1905 inženýr Drahorád provedl superkovku a udalaci domku plavidelníkova v Hoříně.

Dne 5. prosince 1905 konala se v Holešovických kominise ohledně parcelace pozemků kat. č. 320/2 a 320/3 v blízkosti holešovického přístavu, kteréž vrchní inženýr Kohout se súčastnil.

Dne 12. prosince 1905 byli vrchní inženýr Zimmler a místodržitelský tajemník Průša přítomni vodoprávnímu řízení ohledně zahrazení strží na pravém břehu vltavském v obci Klecanech.

Dne 16. prosince 1905 měl stavební ředitel c. k. stavební rada Rubín přednášku doprovázenou světelnými obrazy o stavbě laterálního kanálu Vraňany-Hořín v rakouském spolku inženýrů a architektů ve Vídni.

Dne 18. prosince 1905 pokračovalo se v dalším jednání o šetření konaném dne 10. a 29. listopadu o stížnosti V. Pokorného v Dušníkách, týkající se domnělého podmáčení budov, patřících jmenovanému majiteli realit, při kterémž znalci ve stavebních věcech, stavitel Pudlač a c. k. inženýr Červenka a přísežný hospodářský znalec, bývalý hospodářský inspektor Jirkuf, podali svá dobrozdání, načež stěžovateli stanovena lhůta ku podání svého protivyjádření.

Dne 19. prosince 1905 provedl vrchní inženýr Dr. Klír společně s technickým zástupcem paní Schneibergové, majitelky mlýna č. p. 7 v Sopce, civ. inženýrem, stavebním radou Plenknerem, hydrotechnická šetření a měření při označeném mlýně, která mají být podkladem pro zjištění náhrady tomuto mlýnu za přirozený úbytek na vodní síle následkem zpětného vzdutí beřkovického zdýmadla.

Dne 22. prosince 1905 vykonalo c. k. místodržitelství šetření místních poměrů při přeloženém přívozu ve Vraňanech na základě stížnosti této obce, při kterém kanalisační komisi zastupovali místodržitelský tajemník Průša, vrchní inženýr Zimmler a inženýr Drahorád.

Dne 23. prosince 1905 byly soudními znalci inspektorem Eman. Kiliánem a Ottou Eisensteinem za přítomnosti c. k. inženýra Štepánka odhadnuty ony pozemky u Císařského mlýna v Bubenči, které majitel Císařského mlýna, císařský rada Kubík, zamýšlil koupiti od kanalisační komise.

Dne 30. prosince 1905 vystoupil soukromý inženýr Josef Petřík ze služeb kanalisační komise, po 5tileté služební době, byv jmenován mimoř. profesorem pro geodesii na c. k. české vysoké škole technické v Praze.

Týž den byl c. k. inženýr Skokan z Vraňan odvolán a přidělen službou vrchní stavební správě.

III. Technické práce přípravné.

Labská trať z Roudnice do Ústí n. L.

Ku vyhotovení předběžného podrobného projektu kanalizování labské trati z Roudnice do Ústí zbývalo provést ještě zkoušebné vrtání pro poslední dvě zdýmadla č. XI u Prackovic a č. XII u Střekova. Poněvadž ale, jak povědomo, se vynořila zásadní otázka, zda vůbec má se Labe od Litoměřic dolů kanalizovat, či zda stačí zvýšit zde jeho splavnost pouhou úpravou (regulací), bylo prozatím od těchto předběžných prací upuštěno, až stane se konečné rozhodnutí o jmenované otázce zásadní.

Potřebná zaměření pro jednotlivá zdýmadla byla doplnována tu a tam, dle toho, jak ukázalo se to nutným během vypracování dotačných podrobných návrhů předběžných.

Tak pro zdýmadlo čís. IX. u Českých Kopist byl zaměřen podélný profil hladiny vodní při $+143\text{ cm}$ na vodočetu mělnickém, a to jak v toku hlavním, tak i ve vedlejším ramenu při pravém břehu pod Třebouticemi, aby byl získán bezpečný podklad pro posouzení odtokových poměrů v tomto rozdvojení toku.

Pro zdýmadlo č. XII. u Střekova byly doplněny v měsíci září některé rázovité profily přičné již dříve zaměřené a prodlouženy až nad úroveň katastrofální velké vody.

Zbývá dále podat zprávu o šetřeních provedených za účelem zodpovědění otázky, zda jest nutno pokračovat s kanalizováním Labe též od Litoměřic dolů až do Ústí n. L.

V souhlasu s usnesením sněmu král. Českého v této příčině ze dne 4. června 1905 bylo kanalizační komisi uloženo vrchní stavební správě, aby zavedla nutná šetření a příslušnou studii vypracovati dala.

Práce vyměřovací byly vykonány v měsících srpnu a září a vztahovaly se na celou trať labskou, které svrchu zmíněná otázka se týká, a to od Českých Kopist případně Třeboutic v *km 41*, kde jest projektováno poslední zdýmadlo nad Litoměřicemi, až pod ústí Bělé v Ústí n. L. v *km 71*, celkem tedy na délku 30 *km*. Bylo provedeno zaměření přičných profilů říčních ve vzdálenostech po 200 *m* a podélné zanivelování hladiny normální vody.

Pro situaci bylo použito říčních map stávajících, do nichž zanešeny byly všechny dosud provedené říční stavby a jiné změny, jakož i rozdělení kilometrické a výškové koty vztažené na nulu adriatickou.

Zaměření profilů přičných stalo se ve třech sekcích, souhlasně s budoucími třemi zdržemi: Litoměřice-Lovosice, Lovosice-Prackovice a Prac-

kovice-Ústí. Při tom použilo se též výsledků detailních zaměření pro poslední dvě zdýmadla u Prackovic a u Střekova z roku 1904.

Nivellement hladiny vodní provedlo se dne 17. a 18. srpna 1905 při stavu — 7 cm na vodočetu v Ústí aneb — 28 cm v Litoměřicích, a z něho byla odvozena hladina nulové vody pro Ústí.

Ze dřívějších měření kanalisační komise upotřebilo se ještě zaměření hladiny vodní při 0 cm na mělnickém vodočetu z roku 1898, dále zaměření hladiny při — 75 cm na tomtéž vodočetu, či při — 58 cm na vodočetu ústeckém z roku 1903, pak hladiny velké vody z roku 1890, všechna tři pro celou uvažovanou trasu; konečně použilo se též nejnižšího dosud známého stavu z r. 1904, vzatého v obvodu detailního zaměření pro jmenovaná již dvě poslední zdýmadla.

Na základě dat takto získaných vypracovány byly pak následující pomůcky ku posouzení otázky, jež má se zodpovědít:

1. Situace labské trati od km 41. až ku km 72. v měřítku 1 : 2880, se zakreslenými příčnými profily ve vzdálenostech po 200 m jakož i plavební rýhou (kynetou) 40 m širokou.

2. Příčné profily trati jmenované ve měřítku 1 : 1000 pro délky a 1 : 100 pro výšky.

3. Podélný profil téže trati, v němž vyznačeno: hladina při 0 cm na vodočetu ústeckém z roku 1905, čára dna největších a nejmenších hloubek v plavební dráze o šířce 40 m, dále hladina při — 75 cm v Mělníku = — 58 cm v Ústí z roku 1903 jakož i hladina velké vody z roku 1890, konečně ve způsobu diagramu šířky hladiny a plochy průtočných profilů při 0 v Ústí r. 1905.

4. Synoptické znázornění dna plavební rýhy v šířce 40 m dle zaměření z roku 1905, s udáním největších i nejmenších hloubek pro plavbu, a to: a) při stavu 0 (r. 1905), b) při stavu — 58 cm (r. 1903) na vodočetu v Ústí.

5. Schematický profil podélný ku vyznačení poměru spádových v říční trati, o niž se jedná.

Z ostatních, od jiných úřadů vyšetřených a uveřejněných dat, byly pak ještě tyto pomůcky spolu použity:

6. Synoptické znázornění dna labského ve směru proudunice z roku 1902 (Synoptische Darstellung der Sohle im Talwege des Elbeflusses) z publikace c. k. hydrografického ústředního úřadu z r. 1904, obsahující trati: a) Litoměřice-Ústí a b) Ústí-českosaská hranice, a to z toho důvodu, jelikož trať poslední leží mimo obor působnosti přikázaný kanalisační komisi a tato postrádala vlastních měření.

7. Diagramy stavů vodních pro dvanáctileté období pozorovací od r. 1893 až 1904 na vodočetech v Ústí i v Litoměřicích, sdělené c. k. hydrografickým zemským oddělením.

8. Diagramy protékajícího množství vody v Labi pro vodočety na Mělníku, v Ústí a v Děčíně, dle udání c. k. hydrografického zemského oddělení v Praze.

Na základě uvedených tu pomůcek přikročilo se ku vypracování svrchu zmíněné studie, jejíž hlavní rysy budou stručně předvedeny pod záhlavím nejblíže následujícím.

IV. Vypracování projektů a zadání prací.

a) **Labská traf z Roudnice do Ústí n. L.**

Pokud se týče vypracování předběžných detailních projektů pro zdýmadla čís. IX. u Českých Kopist nebo u Třeboutic a čís. X. u Lovosic, bylo již ve výroční zprávě za předešlý rok sděleno, že úkol ten v celku již jest rozřešen, a byly rovněž naznačeny hlavní rysy těchto projektů.

V prvé polovici minulého roku bylo v těchto pracích pokračováno, a to obzvlášť u prvně jmenovaného zdýmadla čís. IX. u Českých Kopist. Toto nachází se nad Litoměřicemi a jeho poloha není proto dotčena později se vyskytující otázkou, týkající se dalšího kanalizování Labe od Litoměřic dolů po vodě.

Pokud se týče zdýmadla č. XI. u Prackovice, bylo jeho detailní zaměření již v r. 1904 vykresleno a zhotovenou i několik náčrtků polohy.

V uplynulém roce bylo toto zdýmadlo podrobeno bližšímu studiu, přičemž byly vypracovány rozličné, poměrně však ne značně odchylné předběžné alternativní projekty.

Příčinou toho jsou tamější říční a terraiinní poměry, které za předpokladu, že u Střekova nebude zřízen žádný jez, předem již stanovi určité řešení, jez v následujícím v hlavních obrysech budiž uvedeno.

Zdýmadlo jmenované sestává z hradlového jezu asi v km 58 + 250 m umístěného, t. j. asi 400 m pod pramovým a osobním přívozem mezi Prackovicemi a Libochovany, a pak z plavebního kanálu okrouhle as 1 km dlouhého, odbočujícího na levém břehu.

Jez hradlový má tři otvory, z nichž levý a střední otvor — tento jako lodní propust v úvahu vzatý — umístěny jsou ve stávajícím vlastním řečišti,

kdežto pravý otvor i s vorovou propustí po pravé straně k němu připojenou navrženy jsou za pravostrannou soustřeďovací hrázi.

Aby vyhověno bylo přirozené snaze toku, která směřuje ku vytvoření patrnější konkávy na pravém břehu pod Libochovany, byla navržena přiměřená úprava řeky v těchto místech, a sice má obnášet zakřivení konkávního pravého břehu 1000 m.

Tím docílí se jednak rozšíření území na levém břehu, použitého k umístění sdružených plavidel, mezi náspevem společnosti státní dráhy a řečištěm o potřebnou míru as 30 m, jednak docílí se zmírnění spádu v těchto místech zvláště nepříznivého, poněvadž ostřejším zakřivením prodlouží se poněkud tok.

Plavební kanál jde souběžně se železničním náspevem společnosti státní dráhy až ku plavidlům, umístěným v km 58 + 600 m, a vyúsťuje pak přímým směrem jako spodní kanál u km 59. do řeky. Dále navržena jest regulace obou břehů v prodloužení a připojení na výše zmíněnou regulaci u jezu, a to až ke km 59 + 700 m.

Regulací touto má se odstraniti na levém břehu stále přibývající kuželovitý nános potoka radejšínského, na břehu pravém pak má se docílití lepšího soustředění toku a odvrácení směru jeho více ku levému břehu, za účelem udržení plavebních hloubek pod spodním kanálem, a k vůli zamezení nového se tvoření zmíněného nánosu potoka.

V případě, že zřídilo by se u Střekova úplné zdýmadlo s pohyblivým jezem, bylo by možno umístiti právě projednávané zdýmadlo čís. XI. též na pravém břehu nad Libochovany naproti Litěchovicům. Na příslušné studii se nyní pracuje.

Zdýmadlo čís. XII. u Střekova. V loňské výroční zprávě udány byly ony důvody, jež lze uvésti proto, aby konečný článek ve stavbách kanalisačních na Labi u Ústí n. L. nebyl proveden jako pouhý plavební kanál jen za účelem obejití proudů střekovských, nýbrž že bude zde pravděpodobně nutno zřídití úplné zdýmadlo s jezem.

Ve zprávě té bylo též poukázáno k tomu, že nutno jest pamatovati zavčas na zřízení příhodného překladiště uhelného na kanalizované trati nad Ústím n. L. a uvésti je ve výhodnou a organickou souvislost s kanalisačními stavbami.

V tomto smyslu byla pro uvedené zdýmadlo vypracována studie, jež vyzkazuje následující součásti:

Hradlový jez se třemi otvory, jeden z nich případně uzavřen stavidly, jest navržen v km 68 + 200 m, to jest v onom místě, kde nyní nalézá se přirozený práh ve dnu a jež vyznačuje počátek proudů.

K umístění vorové propusti, jež skýtá značné obtíže, byl vzat v úvahu pravý břeh, než studují se i jiné varianty.

Zásadně byla směrodatnou snaha, zasahovati co možno nejméně do poměrů dosavadních na tomto dosti choulostivém místě labské trati, ze kte-

réhož důvodu zůstanou skorem nedotčeny jak potahová stezka na levém břehu, tak i soustředná hráz táhnoucí se po pravém břehu přes 2 km délky. Vzdutí docílené tímto jezem sahalo by až k vyústění spodního kanálu v Prackovicích, tak že by byla zajištěna nejmenší plavební hloubka 2·10 m v celé této zdrži okrouhle 9 km dlouhé.

Na levém břehu, 250 m nad jezem odbočuje plavební kanál a vede, probíhaje souběžně mezi zmíněnou potahovou stezkou a labskou silnicí (Elbestrasse) ku plavidlům navrženým asi u km 68; v mírné křivce vybíhá pak spodní kanál do Labe nad ústeckou raffinerií cukru. Plavební kanál je v celku 1·6 km dlouhý a je chráněn na straně návodní dělící hrázi až do výšky obyčejných letních velkých vod. Poblíže horního konce kanálu, asi 150 m od jeho ústí, obmýšli se zřídit rozšíření jeho do levého břehu, které by poskytlo místa pro čtyry čluny labské. Tento malý přístav dal by se spojiti pomocí vlečky vedené po levém břehu kanálu se starým překladištěm nad mostem severozápadní dráhy, a mohl by sloužiti pro první dobu za překladiště. Vedle toho pomýšlí se na prodloužení dosavadní nábřežní zdi starého překladiště směrem proti vodě podél raffinerie, jakož i na prohloubení řečiště podél této nové i podél staré nábřežní zdi tak, aby se zde dalo překládati zboží určené k dopravě směrem proti vodě také za nízkých vod a s plným využitím prostoru lodního. Pakli by doprava se rozvinula a vyvolala potřebu nových překladišť, dalo by se jí vyhověti tím způsobem, že by se vlečka prodloužila ještě dále proti vodě až do Vanova; zde pak, jmenovitě v zátoce na levém břehu, když by se z části zasypala a dlážděným tarasem opatřila, získalo by se výhodné překladiště, případně i malý přístav.

Aby se pak zlepšily též odtokové poměry velkých vod, jež doznávají značné překážky v ostrém záhybu labského údolí as 300 m nad km 68., u Střekovské skály, kde zároveň i neobyčejné zúžení nastává, obmýšli se odstraniti z části strmý pravý břeh, na tomto místě daleko do řeky vybíhající, a tím získati širší průtočnou plochu pro odtok velkých vod. Jest to nutným i proto, aby se směr velkých vod odvrátil poněkud od ústí plavebního kanálu. V dalším průběhu má být pravý břeh až proti raffinerii v Ústí přiměřeně upraven a opevněn.

Studie o otázce nutnosti dalšího kanalizování Labe z Litoměřic do Ústí.

Tato již vícekrát dotčená otázka není jen rázu čistě technického, nýbrž — jak pochopitelně — má též svou stránku finanční i obchodní, a následkem toho jest tudíž rázu národní hospodářského. Z nařízení kanalizační komise zabývala se vrchní stavební správa, jak již uvedeno bylo, prozatím se stránkou stavební, plavební, hydrotechnickou a sta-

v e b n ě h o s p o d á ř s k o u celé této záležitosti, kdežto ostatním zájemníkům byla poskytnuta příležitost vysloviti se o všech jiných otázkách s tím souvisejících na obou anketách, uspořádaných za tím účelem v Ústí n. L. a v Praze.

Při této příležitosti ale nebyly vlastně položeny se žádné strany — také ne od samých zájemníků — určité otázky ani rázu všeobecného ku přesnému zodpovědění. Proto vrchní stavební správa, aby si vymezila aspoň poněkud úkol již přidělený, musila si vytknouti jisté zásadní body a shrnouti t e c h n i c k o u stránku do těchto tří otázek:

1. Jaký jest nynější stupeň splavnosti labské trati z Litoměřic do Ústí a jaký na trati pod Ústím?

2. Dá se vůbec podstatně a trvale zvýšit nynější splavnost labské trati z Litoměřic do Ústí další regulaci, až ku které mezi a jakými prostředky?

3. V jaké míře by odpovídala splavnost regulaci nejvíše dosažitelná potřebám a požadavkům plavby, a jak by se pak v budoucnosti vytvářila doprava nad Ústím s ohledem na plně splavnou trasu z Prahy do Litoměřic, případně z Hradce Králové do Litoměřic?

Ve předešlé kapitole bylo sděleno, jaká šetření se provedla za účelem zodpovědění těchto otázek; v následujícím pak buďtež vyznačena povšechně ona hlediska, ze kterých bylo vycházeno při zodpovídání otázek uvedených.

Při otázce prvé (jaký jest nynější stupeň splavnosti) vyšetří se z příčných a podélných profilů nynější minimální plavební hloubky za různých stavů vody, a to pro lodi o 600 t nosnosti a za předpokladu plavební rýhy 40 m široké. Z těch odvodí se průměrný počet oněch dnů, kdy možno plouti s plným, polovičním nebo třetinovým nákladem — nebo kdy vůbec lze jen s prázdnými čluny plouti. Stav vody odpovídající tomuto poslednímu případu bude značiti dosavadní s p o d n í m e z s p l a v n o s t i. Výsledky tyto srovnají se pak s oněmi analogickými, jež poskytne spodní trať Labe z Ústí na hranici zemskou, případně též Labe v Sasku.

Vedle této spodní meze splavnosti bude věnována hlavní pozornosť oné plavební hloubce, která by se mohla označiti jako „normální“, jelikož ona rozhoduje, celkem vzato, o účinnosti lodní dopravy.

Ohledně otázky druhé (možnost zvýšení dosavadní splavnosti methodou regulační, jejímez a prostředky) nutno předeslati, že uvažovaná trať labská jest upravena na velké vody hlavně od přírody samé, z časti též i uměle, skorem v celém svém průběhu. Též na v o d y s t r e d n í jest táz v celku dobře regulována, tak že nějaké podstatné, všeobecné zvýšení plavebních hloubek touto posléz jmenovanou methodou jest vyloučeno, nehledíme-li ani ku negativnímu vyjádření technického oddělení c. k. místodržitelství, učiněnému na základě šetření z roku 1893.

Nezbývá tudiž leč methoda r e g u l a c e n a m a l o u v o d u , ku které by se v tomto případu bezpodmínečně musilo sáhnouti. Směrodatným stavem

vodním nemohl by tu však být nejnižší známý stav (z roku 1904), nýbrž o býčejná malá voda — což vychází z hydrologických poměrů Labe — pro který stav nutno vyšetřiti normálny profil s ohledem na příslušné množství průtočné a na schopnost dna řečiště udržeti se jmenovitě pro případ velkých vod.

Na tomto podkladu musil by pak být sdělán jednotný regulační plán pro celou uvažovanou trať, při čemž obzvláštní péče vyžadovalo by správné vedení zúženého řečiště malé vody v řečišti širším. Nejmenší hloubky, které na tento způsob se pak vyšetří pro plavební rýhu 40 m širokou, byly by spodní mezi splavnosti dosažitelné methodou regulační. Spojený s tím náklad stavební dá se s dostatečnou přesností vyšetřiti.

O tázka třetí (do jaké míry odpovídala by splavnost právě vymezená potřebám plavby, a jak by se pak doprava sama vytvářila) vyžaduje opět vyšetření a sestavení plavebních dnů dle přípustného nákladu člunů, na základě poměrů nově vytvořených regulací na malou vodu. Ze srovnání obou sestav dnů plavebních před a po regulaci bude možno nejlépe posouditi míru zlepšení splavnosti.

Ve příčině budoucího vytváření se dopravy vodní pro případ, že by Labe z Litoměřic do Ústí bylo pouze regulováno, lze uvésti následující. Po ony dny, kdy na volné trati labské od Litoměřic dolů mohou plouti čluny plně naložené (vollschiffige Tage), budou moci dospěti tytéž bez překážky až do Prahy, případně — po výstavbě Středního Labe — až do Hradce Králové, bez rozdílu zda budou jezy na tratích kanalizovaných vztyčeny či sklopeny. Zdýmadla na Labi vstoupí tenkráte v činnost, když klesne voda asi na + 120 cm dle mělnického vodočetu, poněvadž při stavech nižších, než je tento, není nad prahem otevřených loďních propustí již nutné hloubky 250 cm. Předpokládáme-li, že regulace na malou vodu vypadla by příznivě, nemusila by tudíž zdýmadla na trati z Prahy do Litoměřic být z pravidla sklopena za oněch dnů, jež na nekanalizovaném Labi pod Litoměřicemi by připouštěly plný náklad člunů; avšak plná splavnost trati kanalizované jest i v tomto případu úplně zajištěna, a náklad lodní není tím nikterak dotčen.

Jinak ovšem jevily by se věci v těch případech, kdyby trať pod Litoměřicemi pouze regulovaná připouštěla jen náklad poloviční nebo třetinový, kdežto trať kanalizovaná od Litoměřic nahoru by poskytovala splavnost plnou. Tu bylo by nezbytno — pakli by se mělo této plné splavnosti vůbec využiti — překládati v Litoměřicích, přesněji řečeno nad Litoměřicemi poblíže posledního zdýmadla anebo nad ním ve vzduté vodě.

Aby pak se získal jakýsi podklad ku posouzení podobné dopravy lodní též v ohledu tarifárním, konaly se v kanceláři vrchní stavební správy studie o nejrůznějších způsobech takovéto dopravy a spojených s nimi dopravních výdejích, jichž výsledky budou se moci s výhodou upotřebiti při zkoumání celé otázky po stránce komercielní.

Po čas nejnižších vod, jež nepřipouštěly by na trati z Litoměřic do Ústí žádného nákladu, byla by tu doprava vodní zcela přerušena, a čluny plně naložené mohly by pojízděti pouze na tratích z Prahy do Litoměřic, případně z Hradce Králové do Litoměřic. V tomto případu musilo by se překládati na železnici a naopak též v Litoměřicích, anebo v jiné stanici směrem proti vodě, na př. v Mělniku.

Jak z uvedeného jest patrno, není otázka dalšího kanalisování Labe — také jen s technického stanoviska vzato — tak jednoduchou; kanalisační komise vynasnaží se však, aby se vši vážnosti, po přísně věcném a nestranném prozkoumání a bez ohledu na dřívější zodpovědění, jež dopadla ve prospěch kanalisace, přivedla záležitost tuto ku novému a konečnému rozřešení.

b) **Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.**

Vedenězitá otázka splavnění Vltavy uvnitř Prahy pokročila ve správním roce 1905 v řešení svém značně ku předu. Detailní projekt předložený kanalisační komisi v lednu 1904 postoupen byl c. k. ministerstvem obchodu výnosem ze dne 18. února 1905 čís. 175. vod. dr. c. k. místodržitelství ku provedení politické pochozí komise a vyvlastňovacího řízení podle nařízení téhož ministerstva ze dne 23. dubna 1903. ř. z. č. 90. Toto řízení, které na základě ediktu c. k. místodržitelství ze dne 17. března 1905. čís. 58.876 dne 13. dubna zahájeno a 8. listopadu 1905 skončeno bylo, nevztahovalo se pouze na původní projekt, nýbrž i na alternativní projekt, který v únoru r. 1905 předložen byl a jímž ve zdýmadle žofínském navrhovala se na místě staroměstského kanálu elektrická stanice u Šitkových mlýnů a ve zdýmadle u Štvanice místo zvýšení starého Helmovského jezu jez úplně nový a ku proudnici kolmější.

Při jednání namítali někteří majitelé domů na nábřeží Františkově proti alternativnímu projektu, že následkem snížení hladiny vodní byly by ohroženy jejich domy, jež prý jsou na dřevěných roštech založeny. Aby se zjistilo, jak skutečně tyto domy jsou založeny, vykopány byly sondy, které podle dohody s majiteli dílem uvnitř domů, dílem na ulici se nalézaly a vždy až pod základy dotyčného domu sahaly. Vyšetřování, jak založeny jsou ostatní domy, na které snížení hladiny vliv by mít mohlo a jejichž majitelé při jednání komise prozkoumání základů nežádali, provedeno bylo na základě nalezených stavebních plánů a dle výpovědí pamětníků.

Výsledky tohoto vyšetřování byly předány pochozí komisi, aby na jejich základě podala c. k. ministerstvu obchodu návrh na konečné rozhodnutí o projektu, který by se měl provést. Projekt, na jehož podkladě pochozí komise jednala, jest znázorněn na přiloženém situačním plánu t a b. I. v měřítku 1 : 10.000.

Situační rozvrh splavňovacích objektů jest téměř nezměněn u porovnání s generálním projektem, který ve IV. odstavci výroční zprávy za rok 1901 popsán byl, takže není třeba podrobněji o něm se rozepisovati a možno ku shora uvedenému odstavci odkázati. Podrobný popis detailů projektu vyhrazuje se pozdější výroční zprávě, až detailní projekt bude definitivně rozřešen.

c) Vystrojení holešovického přístavu.

V prvních měsících správního roku vypracován byl zadávací elaborát umělých a vysokých staveb, které v holešovickém přístavu provedeny býti mají. Zároveň po vzájemné dohodě s obcí pražskou a c. k. ředitelstvím státních drah ustanoven základní typ vrchní stavby přístavní dráhy v nynějších i budoucích ulicích. Volba systému vrchní stavby na pozemcích uličních nebyla svodnou, poněvadž zástupci obce pražské žádali, aby zvolen byl takový systém, který by užívání celého uličního pozemku a provádění dlažeb nestěžoval, a poněvadž se c. k. ministerstvo železnic z technických důvodů dopravy původně vyslovilo proti žlábkovým kolejnicím systému „Phönix“, které těmto požadavkům vyhovují. Aby vyšetřil se systém vrchní stavby, který by vyhovoval jak nárokům obce pražské, tak i potřebám přístavní dráhy, bylo dále vyjednáváno se zástupci obce pražské a c. k. ředitelstvím státních drah v Praze. Výsledek toho jednání byl předložen c. k. ministerstvu železnic zároveň se zadávacím elaborátem. C. k. ministerstvo železnic schválilo výnosem ze dne 9. srpna 1905, č. 33.400. obnovený návrh kanalisační komise, dle něhož se má pro vrchní stavbu v nynějších i budoucích ulicích použiti žlábkových kolejnic systému Phönix, a vzalo na vědomí vysoké stavby přístavního nádraží.

Dne 27. září jednala komise o navrhovaných vysokých stavbách se stanoviska místních zájemníků, načež výnosem c. k. ministerstva železnic ze dne 11. listopadu 1905, č. 50.908, udělen byl kanalisační komisi stavební konsens pro tyto pozemní stavby. Tím jsou všechny předběžné práce pro přístavní dráhu skončeny, a poněvadž též zemský sněm království Českého v posledním svém zasedání povolil příspěvek na zem připadající, jsou rozluštěny veškery otázky, které započetí stavby v cestě stály.

Projektované přístavní dráha, která generelně je znázorněna na přiložené přehledné situaci t a b. I. v měřítku 1 : 10.000, má spojiti holešovický přístav se stanicí bubenskou rak. uher. společnosti státní dráhy, a tím, třebas nepřímo, se všemi železnicemi pražskými a přetvořiti tento přístav v dopravní přístav a překladiště.

Spojovací trať odbočuje na severním konci horního plateau stanice bubenské sp. st. dr. a překračujíc Nádražní a Plynární ulici, snaží se dosíci přístavu skrze nově povstávající část města Prahy — Holešovice, a sice po

okružní třídě. Při vstupu do přístavního nádraží, které se navrhuje podél přístavu v šířce 75·0 m, přechází trať v levo od nynějšího obydlí přístavního dozorce na vysokou nábřežní zeď, běží rovnoběžně s kolejí jeřábovou, protíná spojovací hráz příjezdnej silnice k ochranné přístavní hrázi, aby se dále spojila s kolejemi přístavního nádraží a posléz i s kolejí, která vede ku překladišti podél ochranné přístavní hráze. Ve stanici bubenské jsou vyhrazeny přístavní dráze dvě zvláštní seřaďovací koleje.

Aby získalo se místo potřebné pro tuto kolej, a práce v dílnách nebyla omezena a rušena, bylo třeba postavit podél nové kolejí opěrnou zeď na místě dřívějšího svahu. Mimo jiné stavby ve stanici bubenské jest třeba pro položení seřaďovacích kolejí přístavní dráhy zabrat prostor při dílnách a strhnouti kůlnu asi 100 m dlouhou. V nahradu za to postaví se nová kůlna a posunovadlo pro vozy mezi dílnami a Nádražní ulicí.

V přístavním nádraží navrhují se mimo běžnou trať podél vysoké nábřežní zdi a tamtéž ležící jeřábové kolejí ještě druhá kolej, a mezi příjezdnou cestou a západním ohrazením přístavního nádraží další čtyry manipulační kolejí, které na obou koncích přístavního nádraží vhodně jsou spojeny. Horní nádražní plateau bude spojeno s dolním překladištěm podél nízké pobřežní zdi a pobřežního svahu pod ústím přístavu ve výši 3·0 m nad normální vodou kolejí o spádu 16·5‰. Tato spojovací kolej odbočuje u anglické výhybky, umístěné blízko ústí běžné trati do přístavního nádraží a vede ku druhé anglické výhybce u přívozní rampy, u níž se rozvětvují odbočky ku skladišti pro dovoz a vývoz. Podél celého přístavního nádraží vede prodloužená příjezdná silnice, která jak na severním, tak na jižním konci nádraží spojuje se s křižovatkou několika ulic.

Pro nádražní personál a pro celní exposituru vystaví se dle zvláštních plánů úřadovny, obytná stavení a skladiště. Celní úřadovna a skladiště navrhují se na horním konci přístavu, a sestává ze střední, jednopatrové, 12·0 m široké kancelářské budovy a ze dvou oboustranně přilehlých skladišť 27·0 m dlouhých a 12·0 m širokých.

V pravo od příjezdné silnice k celnímu skladišti jest jednopatrová budova pro správce a celní stráž expositury, a v pravo od vjezdu běžné trati do přístavního nádraží nalézá se jednopatrová budova pro nádražní zřízence.

Skladiště pro vývoz i dovoz, která, jak již poznamenáno bylo, stojí na dolním plateau překladiště a tudíž nad velkou vodu vyvýšena nejsou, budou skládací ze železné konstrukce na zděných základech. Stěny těchto skladišť budou ze zásuvných prken a střecha z vlnitého plechu.

Pro snadno zapalné látky postaví se na ochranné hrázi dvě pevná skladiště, každé po 20·0 m délky a 6·0 m šířky.

Mechanické vystrojení přístavního nádraží bude sestávat pro první dobu ze čtyř otáčidel, z mostní váhy a ze dvou pojazdných jeřábů.

V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení.

Styk kanalisační komise se státními i autonomními úřady, jakož i s mnohými korporacemi veřejnými byl i v tomto roce velmi čilý, tak že komisi došla v roce výroční zprávy četná úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení o záležitostech, které souvisí s pokračováním v kanalisaci Vltavy a Labe, jakož i s otázkou splavnění Vltavy v obvodu Prahy a s úpravou holešovického přístavu.

Nemůže být úkolem této výroční zprávy, aby, byť i jen ve výtahu, podala všechna tato úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení; v rámci této výroční zprávy postačí spíše úplně k vyličení písemného styku kanalisační komise, stane-li se na tomto místě zmínka pouze o těch rozhodnutích, vynesených a sdělených ústředních úřadů, c. k. místodržitelství a zemského výboru království Českého, která byla zvláště důležita pro práce kanalisační komise.

Budiž tedy uvedeno pouze následující:

1. Vynesením ze dne 3. března 1905 č. 371 vod. dr. nařídilo c. k. ministerstvo obchodu z té příčiny, že kanalisační komisi svěřeno bylo provedení splavnění Vltavy v obvodu Prahy, aby stanovy komise doplněny byly v ten rozum, že státní kurie komise skládati se má ze šesti členů, mezi nimiž má být kromě dosavadních čtyř členů jeden zástupce c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah a jeden zástupce c. k. ministerstva financí.

Současně delegovalo c. k. ministerstvo obchodu takto rozšířenou komisi také k tomu, aby zastupovala projekty pro splavnění Vltavy v obvodu Prahy při politické pochůzce v té příčině nařízené.

2. Toto rozšíření kanalisační komise bylo vyhlášeno v zemském zákoníku pro království České ze dne 4. května 1905 pod č. 41; dotčená vyhláška zní:

Čís. 41.

Vyhlašení c. k. místodržitele ze dne 5. dubna 1905 č. 61.904 o doplnění stanov komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Na základě vynesení c. k. ministerstva obchodu ze dne 3. března 1905 č. 371-vd. daného ve srozumění se zemským výborem království Českého prohlašuje se následující dodatek ke stanovám komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách (místodržitelské vyhlášení ze dne 5. listopadu 1896 č. 77 z. z.).

Když komise se radí a usnáší o kterékoli záležitosti týkající se svěřeného komisi provedení splavnění Vltavy v obvodu Prahy spadajícího pod zákon ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z., sestává skupina zástupečných, jež jmenovati má

vláda, ze šesti členů, mezi nimiž nachází se kromě zástupců uvedených v § 3. odst. 2. stanov jeden zástupce c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah a jeden zástupce c. k. ministerstva financí. Za tyto ustanoví se též po jednom náhradníku.

Ustanovení §§ 5. a 6. stanov se nemění a přísluší oprávnění vyhrazené zástupcům ministerstva v § 6. odst. 3. každému členu sesílené kurie vládní.

Ve smyslu ustanovení tohoto dodatku byli súčastněnými ministerstvy jmenováni za c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah c. k. dvorní rada Jan Mrasick členem a c. k. stavební rada Viktor Mayer náhradníkem, za c. k. ministerstvo financí c. k. odborový rada Dr. Jose Künstler členem a c. k. ministerský sekretář Dr. Karel Pollák náhradníkem v jmenované komisi.

C. k. místodržitel

Karel hrabě Coudenhove v. r.

3. C. k. ministerstvo vnitra schválilo vynesením ze dne 23. dubna 1905 č. 22.138/1904 ve shodě s c. k. ministerstvem financí další požadavek 18,600.000 K vypočítaný pro pokračování v kanalisačních pracích na Labi až k Ústí, a to s výhradou ústavního povolení příslušných částek a v předpokladu, že země převezme podle dosavadního klíče vypadající na ni třetinu 6,200.000 K.

Z tohoto podnětu bylo dále jmenovanými ministerstvy současně nařízeno, že zástupci c. k. ministerstva financí vyslanému do komise k vůli záležitostem splavnění Vltavy v Praze přísluší také účastniti se porad a usnášení ve všech jiných záležitostech působnosti kanalisační komise.

Tím způsobené opětné doplnění stanov komise bylo taktéž v zemském zákoníku z roku 1905 pod č. 113 vyhlášeno. Dotčená vyhláška zní:

Vyhlašení c. k. místodržitele ze dne 26. srpna 1905 č. 167.564 o doplnění stanov komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Na základě vynesení c. k. ministerstva vnitra ze dne 23. dubna 1905 č. 22.138, daného ve srozumění s c. k. ministerstvem financí a na základě srozumění se zemským výborem království Českého doplňují se stanovy komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách (místodržitelské vyhlášení ze dne 5. listopadu 1896 čís. 77 z. z.) následujícím ustanovením:

„Zástupci vyslanému dle dodatečných ustanovení ke stanovám zmíněné komise (místodržitelského vyhlášení ze dne 5. dubna 1905 č. 41 z. z.) se strany c. k. ministerstva financí pro záležitosti splavnění Vltavy v obvodu Prahy do skupiny vládní, pokud se týče jeho náhradníku, přísluší stanovami vyměřené účastenství na poradách a usneseních též ve všech ostatních záležitostech působnosti jmenované komise.“

C. k. místodržitel

Karel hrabě Coudenhove v. r.

4. Dle přípisu předsednictva zemského sněmu ze dne 9. června 1905 č. 430 učinil sněm království Českého ve schůzi ze dne 5. června 1905 v záležitosti pokračování v kanalisačních pracích na Labi následující usnesení:

1. K uhrazení větší potřeby vyšetřené pro pokračování v kanalisačních, po případě regulačních pracích na Labi až do Ústí obnosem 18,600.000 K povoluje se zemský příspěvek ve výši jedné třetiny skutečných větších výloh, avšak v nejvyšším obnosu 6,200.000 K s tou podmínkou, že příspěvky jiných interessentů zemi takovým způsobem k dobru účtovány budou, aby zemský příspěvek snížen byl o sumu těchto příspěvků.

Zemský příspěvek 6,200.000 K bude rokem 1906 počínaje vkládán do zemských rozpočtů na jednotlivá léta v ročních splátkách stanovených dle případné potřeby, o jejichž výši rozhodnutí vyhrazeno zůstává.

2. C. k. vláda a zemský výbor se vyzývají, by poukázaly své zástupce v komisi pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách, aby opětně co nejpečlivěji uvážili otázku, zdali a pokud se má trvat při původním projektu kanalisování trati labské od Třeboutic dolů, či zdali a pokud jest se omeziti na přiměřené regulování této trati říční — aspoň na ten čas — a aby při tom, pokud možná, přihlíželi ku přáním vysloveným účastníky.

5. Dle připisu c. k. místodržitelství ze dne 6. října 1905 č. 239.727 byla c. k. ministerstvem vnitra jako 10. splátka státního příspěvku pro kanalisování Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí na rok 1906 zajištěna částka 2,020.000 K v předpokladu, že dotčený úvěr bude ústavně schválen a že země poskytne příspěvek 1,010.000 K.

Pro vystrojení holešovického přístavu byla do státního rozpočtu na rok 1906 vložena částka 50.000 K.

Předem uvedenému předpokladu vyhověl zemský výbor království Českého dle připisu ze dne 13. října 1905 č. 105.749/II. tím, že ve schůzi ze dne 9. října 1905 se usnesl vložiti do návrhu zemského rozpočtu na rok 1906 kromě zbytku 808.500 K z původní zemské subvence částku 466.167 K na účet dalšího příspěvku zemským sněmem přislibeného, v celku tedy částku 1,274.667 K, v niž jest zahrnuta také dodatečná splátka 266.667 K za rok 1904.

Na vystrojení holešovického přístavu bylo jak do návrhu zemského rozpočtu na rok 1905 tak i do návrhu zemského rozpočtu na rok 1906 vloženo 625.000 K.

6. Vynesením ze dne 21. prosince 1904 č. 274.336 dalo c. k. místodržitelství městu Kralupům vodoprávní schválení ku zřízení městského překladiště s náplavkou na levém břehu Vltavy v Kralupech.

7. C. k. ministerstvo železnic schválilo vynesením ze dne 30. prosince 1904 č. 54.651/19 v plném obsahu smlouvu, která se má uzavřít s obcí pražskou co do užívání uličních pozemků ku stavbě a provozování přístavní dráhy v Holešovicích.

8. Zemský výbor království Českého oznámil přípisem ze dne 14. ledna 1905 č. 122.547/II, že do návrhu zemského rozpočtu na rok 1905 vložena

byla částka 883.500 K jako 9. splátka zemského příspěvku k účelům kanalizování Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí.

9. Obchodní a živnostenská komora v Praze svolala dle přípisu ze dne 28. ledna 1905 665/B na den 1. února 1905 anketu, která se zabývala otázkou zřízení akciové společnosti k využitkování vodních sil, jež při stavbě vodních cest v Čechách vzniknou.

10. Následkem vnesení c. k. ministerstva vnitra ze dne 9. února 1905 č. 2868 konala se dne 2. března 1905 superkolaudace železné konstrukce říšského silničního mostu v Miřovicích.

11. C. k. min. vnitra zmocnilo vnesením ze dne 10. března 1905 č. 407 kanalisační komisi, aby také pro období voroplavby v roce 1905 učinila potřebná opatření ku prozatímnému dalšímu provozování vleku vorů v dokončených zdržích na Vltavě.

12. Přípisem ze dne 4. března 1905 č. 47.702 oznámilo c. k. místodržitelství, že proti jeho rozhodnutí ze dne 18. ledna 1904 č. 180.910 vydaného o stavbě zdýmadla č. VII. u Štětí podána byla odvolání obcí Hněvicemi, městskou obcí Štětí, princem Ferdinandem z Lobkowicz, cukrovarem ve Štětí a Leopoldem Jelinkem tamtéž; odvolání ta byla předložena c. k. ministerstvu orby.

13. Při slavnosti položení závěrečného kamene u plavidla v Hořině, která se konala dne 12. září 1905, byl Jeho Excellenci panem místodržitelem k žádosti účastníků odeslán holdovací telegram Jeho cis. a král. Apošt. Velenstvu. Vnesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 17. září 1905 č. 5946 byl sdělen účastníkům Nejvyšší dík za tento projev oddanosti.

14. C. k. ministerstvo orby zamítlo vnesením ze dne 12. srpna 1905 č. 10.591 jako bezdůvodná odvolání, jež c. k. priv. rak. severozápadní dráha a Josef Viktorin, držitel cihelny v Mlazicích, podali z místodržitelského rozhodnutí ze dne 13. června 1903 č. 116.372 ohledně projektu zdýmadla u Dolních Beřkovic.

15. Vnesením ze dne 26. června 1905 č. 15.148 oznámilo c. k. ministerstvo vnitra ve shodě s c. k. ministerstvem financí, že se upouští od příspěvku, který svého času obec pražská přislíbila částkou 260.000 K ku nákladu na splavnění Vltavy v Praze.

16. Dle přípisu ze dne 27. června 1905 č. 154.668 byla vodoprávní kolaudace zdýmadla č. IV. u Miřovic vypsána na dny 29. a 30. srpna 1905.

17. C. k. ministerstvo železnic schválilo vnesením ze dne 10. října 1905 č. 46.361 v dohodnutí s c. k. ministerstvem vnitra projekt na prohloubení holešovického přístavu, kdežto alternativa s komorovým plavidlem, které by se zřídilo v ústí přístavu, byla z ohledů na plavbu jako méně vhodná odmítnuta. Zároveň prohlásilo ministerstvo vnitra, že vezme polovici nákladu na prohloubení přístavu rozpočteného na 270.000 K na účet státu, zajistí-li země uhrazení druhé polovice z prostředků zemských.

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

a) **Výkup vztažmo odškodnění pozemků pro účely stavby zdýmadla č. VI. v Dolních Beřkovicích.**

Potřeba vykupování pozemků pro zřízení tohoto zdýmadla nastala již roku 1903, ve kterémž roku se stavbou bylo započato. Bylo tudiž také o objemu a rozsahu těchto výkupů již referováno v sedmé výroční zprávě.

Tehdejší zpráva obmezila se ovšem na uvedení oněch dat, která byla s to poskytnouti přehled o působnosti komise v tomto oboru, která se pohybovali musila v mezích nejnuttnejší potřeby při šetření povolených peněžních prostředků.

Komise vykoupila proto v roce 1903 toliko ony pozemky, kterých ku stavbě samé bylo zapotřebí, kdežto vykupování, vztažmo odškodnění oněch pozemků, kterých podle postupu stavebního bylo potřeba pro deponie, ponecháno na dobu pozdější. Avšak ani roku 1904 nenastala toho potřeba a teprve roku 1905 pokročila stavba zdýmadla u Dolních Beřkovic tak dalece, že musilo být zahájeno další jednání s majiteli pozemků za příčinou vykupování potřebných ploch.

Komise při těchto jednáních neměla na zřeteli pouze ohledy finanční, nýbrž dala se také vésti snahou, aby co možná nejméně půdy odňato bylo hospodářskému využitkování, by majiteli bylo umožněno, zděděnou roli v budoucnosti opět vzdělávat.

Z těchto ohledů byla dána přednost pouhému odškodnění pozemků stavbou dotečených před vykupováním, což se jeví být také ve prospěch kanalisačního fondu.

Byly tudiž toliko odškodněny pozemky ve výměře $73 a 41 m^2 = 1$ jitra 442 čtv. sáhů v obci dolnobeřkovické, ve výměře $121 a 05 m^2 = 2$ jiter 165 čtv. sáhů v obci mlazické, ve výměře $20 a 79 m^2 = 578$ čtv. sáhů v obci vehlovické, celkem tudiž pozemky ve výměře $2 ha 15 a 25 m^2$, t. j. 3 j. 1185 čtv. sáhů čili 5985 čtv. sáhů.

K vůli úplnosti budiž podotknuto, že bylo v obci liběchovské vyměněno $65 a$ pozemků za půdu získanou zasypáním říčního pozemku.

Aby byli komise jakož i její právní nástupce v budoucnosti chráněni před možnými požadavky majitelů pozemků, byla služebnost — trpěti případné škody povstalé následkem trvání zdýmadla — knihovně vtělena.

Zbývá ještě odškodniti aneb vykoupiti ony pozemky, které po vztyčení jezu dolnobeřkovického zdýmadla vzdutou vodou budou zaplaveny.

Zaplavená plocha — která však již nyní z větší části pozůstává z tůní, pokrytých vodou — měřiti bude asi 23 jitro. Ku řešení tohoto úkolu přikročeno bude však teprve roku příštího, až právě nastane doba vztyčení jezu.

Zpráva o tom následovati má v příští výroční zprávě.

b) Výkup pozemků k účelům stavby zdýmadla č. VII. u Štěti.

Příznivá změna poměrů, o níž čini se zmínka v úvodu této zprávy, umožnila zahájení stavebních prací při zdýmadle č. VII. u Štěti roku 1905. Komisi záleželo tudíž na tom, aby nabyla oněch pozemků, jichž ke stavbě samé nevyhnutelně byla potřeba.

Pro první období stavební dostačilo vykupování pozemků položených na levém břehu labském v katastrální obci račické.

Jednání za účelem tím zahájené potkalo se s příznivým výsledkem. Ačkoliv bylo zakoupiti pozemky řepné, velmi dobrě pěstované, a louky, podařilo se ujednat maximální cenu 1 K 80 h za čtverečný sáh, ve které také obsaženo jest odškodnění za stížení v hospodaření, jež ponejvíce nastane.

Pro první stavební období zakoupeno 3 h 37 a 39 m² čili 5 jiter 1380 čtv. sáhů pozemků.

Současně provedeno bylo s dobrým výsledkem jednání s nájemci jednotlivých pozemků ohledně odstoupení od práva pachtovného.

Tím ovšem není ukončeno vykupování všech pozemků pro zdýmadlo u Štěti potřebných. Jelikož však potřeba dalšího vykupování nastane teprve roku příštího, musí se obmeziti zpráva na to, co skutečně v roce 1905 bylo provedeno.

Smlouvy o výkupech dosud provedených jsou již uzavřeny a jest knihovní vtělení smluv těchto zahájeno.

c) Výkup práv užívacích.

Za přičinou stavby zdýmadla č. VII. u Štěti mají býti zabrány dílem na deponie, dílem ke stavbě samé také pozemky č. k. 651, 652, 653 a 654 v katastrální obci račické, které v knihách jako řeka Labe a statek veřejný jsou zaneseny. Pozemků těch používá obec račická ku pěstování prutin a sklizení trávy, z kteréhož důvodu tato obec čini požadavek za náhrady škody za znemožnění využitkování užívacího práva, uvádějíc, že toho práva nabyla po více než čtyřicetiletém nerušeném vykonávání uvedeného užívání.

Jelikož obec pořadem práva soukromého dokázala, že jí vzpomenuté právo skutečně přísluší, nezbylo jiného, než zahájiti s obcí jednání ohledně výše náhrady za odstoupení od tohoto práva. Vyjednávání dosud ukončeno není, a bude proto o výsledku výkupu tohoto práva uživacího svého času referováno.

d) **Výkup k účelům stavby holešovické dráhy přístavní.**

Poněvadž pro okolnosti uvedené na jiném místě této zprávy nebylo lze započítí v roce 1904 aneb 1905 se stavbou přístavní dráhy v Holešovicích neb s vystrojením tamního přístavu, využitkován byl rok 1905 k tomu, aby jednak vše bylo připraveno, by v daném okamžiku nenastalo nových překážek při stavbě, jednak aby dokončeno bylo vykupování potřebných pozemků, započaté již roku 1903, aby kupní smlouvy se uzavřely a knihovní pořádek se provedl.

Pozemků vykoupeno bylo *7 ha 92 a 72 m²* čili 13 jiter 1240'5 čtv. sáhů; sepsáno bylo 29 smluv, kteréž vesměs provedeny byly v knihách pozemkových.

K účelu zamezení toho, aby koupené pozemky nezůstaly ležeti ladem, byly tyto na rok 1905 pronajaty.

Komise nemá příčiny litovati toho, že provedla výkup pozemků již roku 1903, neboť od té doby cena pozemků stále vzrůstala, takže cena za pozemky v Holešovicích nyní požadovaná převyšuje onu, již komise platila, skorem dvojnásobně.

e) **Evidence.**

Jedním z nejdůležitějších úkolů přiděleného evidenčního úředníka bylo, že ukončil zaměřování, ohraňování a vypočítávání pozemků, kterých kanalisační komise při příležitosti stavby laterálního kanálu z Vraňan do Hořína nabyla. K tomu přidružilo se vyměřování pojediných nových pozemků v obci mlčechvostské, kterých bylo potřeba ke zřízení potahové stezky a k opevnění levého břehu vytavského, dále vyměřování oněch pozemků, na kterých se založily odvodňovací příkopy v obci vrbenské. Vyměřením celé stavby zdýmadla č. V. u Vraňan i s laterálním kanálem za účelem zanesení její do katastrálních map jeví se býti práce evidenčního úředníka, pokud se této stavby dotýká, téměř ukončena.

Podle postupu stavby zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic nastala nutnost vyměřiti, ohraňčiti a vypočítati výměru těch pozemků, které — jak již v tomto záhlaví zprávy bylo řečeno — musily býti odškodněny.

Tutéž práci vykonal evidenční úředník ohledně oněch pozemků, jichž vykupování aneb odškodnění za příčinou stavby zdýmadla č. VII. u Štětí bylo nutné.

Pozemky zakoupené ke zřízení přístavní dráhy holešovické byly zaměřeny a omezníkovány, celá pak dráha do map u c. k. evidence v Praze zakreslena.

Za účelem provedení knihovního pořádku vyhotovil evidenční úřadník 232 polohopisných nástinů o 239 dílech parcelních.

VII. Provádění a postup stavby.

a) **Zdýmadlo čís. IV. u Miřovic.**

Dokončení stavby tohoto zdýmadla jakož i jeho vyzkoušení v činnosti spadá, jak v minulé výroční zprávě bylo uvedeno, vlastně již do roku 1904.

V roce 1905 se tedy na stavbě zdýmadla nepracovalo, provedla se totiž rekonstrukce dna plavidla komorového, které poškozeno bylo vztlakem spodní vody, o čemž se v odstavci jednajícím o udržování hotových zdýmadel činí bližší zmínka.

V roce uplynulém byl mimo to sestaven konečný účet stavební a provedena kollaudace tohoto zdýmadla.

Ve XXIII. plenární schůzi komise kanalisační, konané dne 25. června 1904, byli za kollaudatory zvoleni pánové c. k. ministerský rada J o s e f G o l d b a ch, přednosta vodního odboru v c. k. ministerstvě vnitra a zemský stavební rada J a n J i r s í k. Tito pánové súčastnili se již prvních zkoušek, které dne 5. a 6. července 1904 se konaly na zdýmadle, pozorovali postup při uzavírání jezu a zdýmání vody, a byli přítomni při proplavování lodí v plavidlech a při zkouškách s vorovou propustí. Celkem zjistili, že veškeré součásti zdýmadla účelu svému dokonale vyhovují, dále že obsluha jezu jest snadná, a při upotřebení síly elektrické velmi rychlá a přesná.

Se zřetelem na tento příznivý výsledek zkoušek byly dohotovené konstrukce železné již tehdáž převzaty, a scházející menší dodělávky odloženy na dobu příznivější; zároveň byly prohlédnuty stavební práce firmy A. Lanna dříve, než zatopeny budou vzdutou vodou.

Vlastní kollaudace celkové stavby počala dnem 28. června 1905 a provedena na základě velmi obsažného konečného súčtování, doloženého všemi

prováděcími plány, které předložila firma A. Lanna v měsíci květnu; při tom bylo možno shlédnouti veškeré stavby, které po čas jednoho roku plnému vodnímu tlaku byly vystaveny.

Při kollaudaci bylo zjištěno, že stavbou zdýmadla dosaženo bylo v celé zdrži mířovické předepsané hloubky vody, že provedené stavby úplně odpovídají schváleným plánům prováděcím, a že zhotoveny jsou z dobrého materiálu a provedeny trvanlivě a odborně.

Na základě výsledků tohoto prohlédnutí stavby prozkoumala pak vrchní stavební správa obsáhlý účet stavební se všemi přílohami a předložila jej pak pánům kollaudatorům k opětnému prozkoušení.

Ti sepsali svůj nález, dobrozdání a konečné návrhy ohledně železných konstrukcí později dodávaných v protokole ze dne 2. listopadu 1905, ohledně stavebních prací firmy A. Lanna v Praze v protokole ze dne 3. listopadu 1905 a ohledně celého zdýmadla v kollaudečním protokole ze dne 4. listopadu 1905. Veškeré protokoly předloženy byly pak i s příslušnou zprávou ve XXVI. plné schůzi kanalisační komise konané dne 25. listopadu 1905. Ve zprávě bylo zejména vytknuto, že zdýmadlo mířovické ve spojení s říšským silnicovým mostem odpovidá jako celek i ve svých jednotlivých součástech úplně svému účelu, celková stavba že jest úsporně a rádně provedena a tvoří vynikající technické dílo.

Stavební náklad sestává z následujících položek:

1. Technické práce přípravné	K 19.515'56
2. Výkup pozemků, náhrada za přívoz a ostatní veškerá odškodnění	„ 102.545'69
3. Zemní práce po srážce hodnoty za po- užity při stavbě štěrk a písek	„ 261.411'14
4. Plavidlo komorové a vlakové: práce stavební K 563.475'10 železné konstrukce „ 115.593'58	} „ 679.068'68
5. Mostové a jezové pilíře, a sice: dva pilíře pobřežní a 4 pilíře vnitřní	„ 391.340'41
6. Těleso jezu hradlového K 207.042'42 „ „ stavidlového „ 202.669'12	} „ 409.711'53
7. Propust vorová: práce stavební K 252.163'47 konstrukce železné „ 32.759'81	} „ 284.923'28
8. Železné konstrukce: most K 659.765'34 jez hradlový „ 47.349'97 „ stavidlový „ 145.225'57	} „ 852.340'88
	Snáška K 3,000.857'17

	Přenáška . . . K	3,000.857·17
9. Záhozy a dlažby	„	179.564·99
10. Úpravy břehové	„	146.755·15
11. Cesty příjezdné a vozovka mostová	„	78.370·36
12. Zařízení elektrického pohonu	„	63.488·99
13. Stavba obydlí služebních	„	79.769·68
14. Výstroj zdýmadla a obydlí služebních	„	22.408·72
15. Udržení plavby po čas stavby	„	71.405·90
16. Telefon	„	6.684·46
17. Práce vedlejší	„	48.099·54
	Úhrnem . . . K	3,707.405·58

Z tohoto stavebního nákladu připadá na říšský fond silnicový za most K 643.305·37 a na fond kanalisační co náklad na zdýmadlo . . . 2,948.268·52.*

Kanalisační komise schválila ve zmíněném sezení tento výsledek kollaudační, a vyslovila uznání nejen technikům, súčastněným na zbudování tohoto díla, zejména c. k. vrch. stav. radovi Viktoru Mayerovi a c. k. stav. radovi Vilému Weingärtnerovi, dále c. k. stav. řediteli Václ. Rubini, c. k. vrch. inženýrům Emiliu Zimmlerovi a Hugo Schwabovi, c. k. inženýrům Eduardu Schvarzerovi, Hanuši Paulovi a Janu Záhorákemu, ale i úředníkům oddělení administračního a správci jeho c. k. okres. hejtmanovi Konrádu svob. p. z Braunů a účetnímu oddělení, konečně též podnikatelství stavby A. Lanna a všem súčastněným strojírnám (Ringhoffer, Českomoravská, Breitfeld a Daněk, Bratří Prášilové a spol., Škodovy závody a Rustonka).

b) Laterální kanál Vraňany-Hořín.

Jak ze zprávy za minulý rok jest patrno, byl plavební kanál s různými objekty svými již roku 1904 zhruba dokončen, takže na rok 1905 zbyly jen stavební práce menších rozměrů.

Byly to hlavně dostavba dolního ohlaví plavidel v Hoříně, montáž elektrických zařízení těchto plavidel a některá práce odvodňovací, které bylo možno racionelně provést teprve po provedení pokusů zdýmacích a naplnění kanálu vodou.

Hned jakmile nastalo příznivé počasí jarní, počato na dolním ohlaví a v elektrické centrále v Hoříně s pracemi dokončovacími, a to s osazením zábradlí kamenného na mostě přes ohlaví a se zřízením válcované vozovky pro silnici přes dolní ohlaví vedoucí. Budova elektrické centrály byla omítнутa

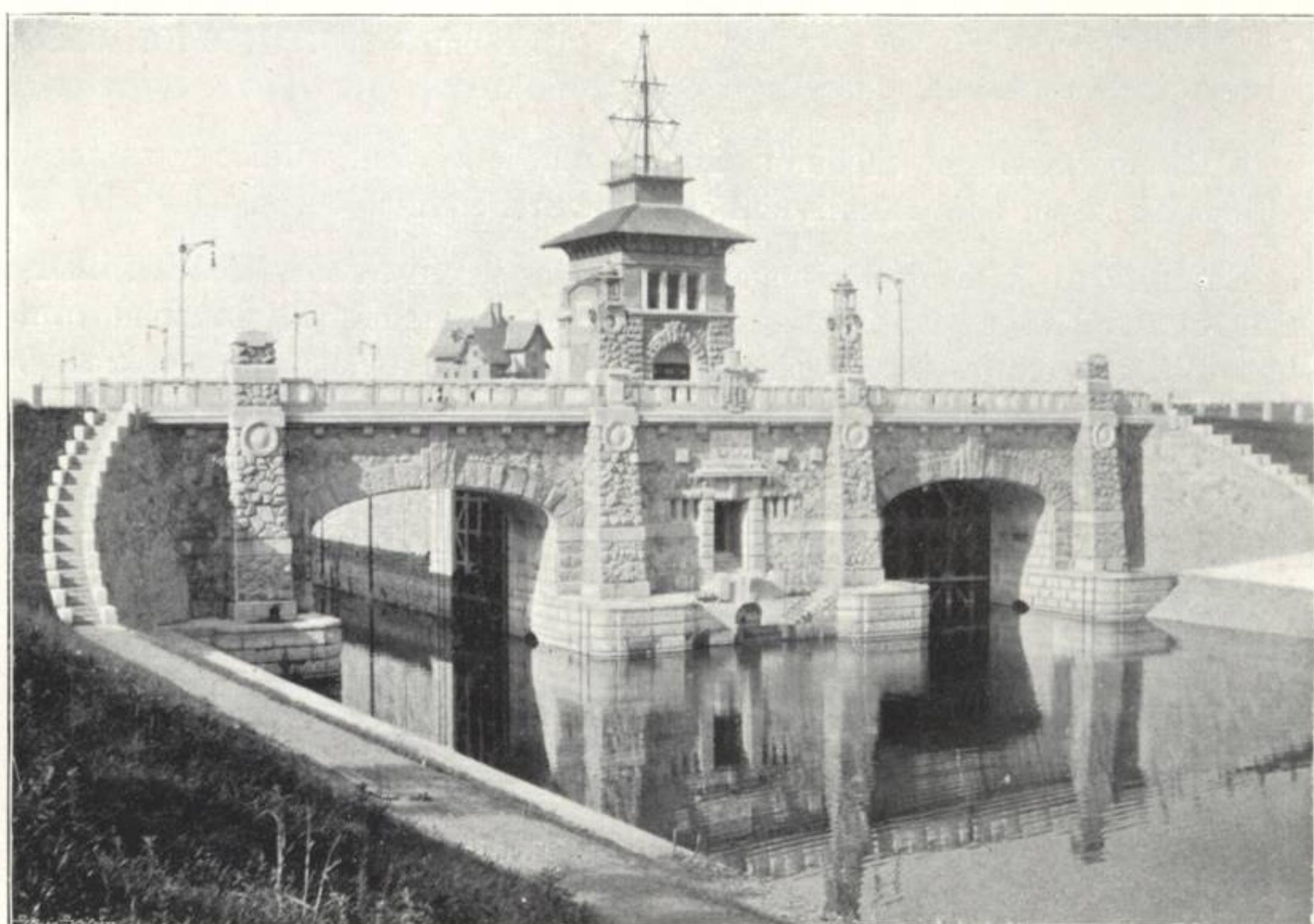
*

Oprava

Na stránce 51. řádka 13 má státi místo K 2,948.268·52 . . . K 3,064.100·21.

a fařadou opatřena, tak že v měsíci květnu 1905 dokončena tímto způsobem vlastní stavba zdýmaadel.

Obrázek čís. 3. ukazuje průčelí dolního ohlaví, které provedeno jest dle návrhu architekta Fr. Sander a ve formách účelných, mohutných a klidně působících, a důstojně označuje veliký objekt, kterým kanalisace Vltavy se uzavírá. Fotografie arcif neukazuje barvitý effekt, který užitím různých druhů stavebních hmot, hlavně jen z údolí vltavského vybraných, byl docílen. Spodek a klenby zhotoveny jsou ze žuly tmavé, zábradlí ze žuly tmavé a světlé,

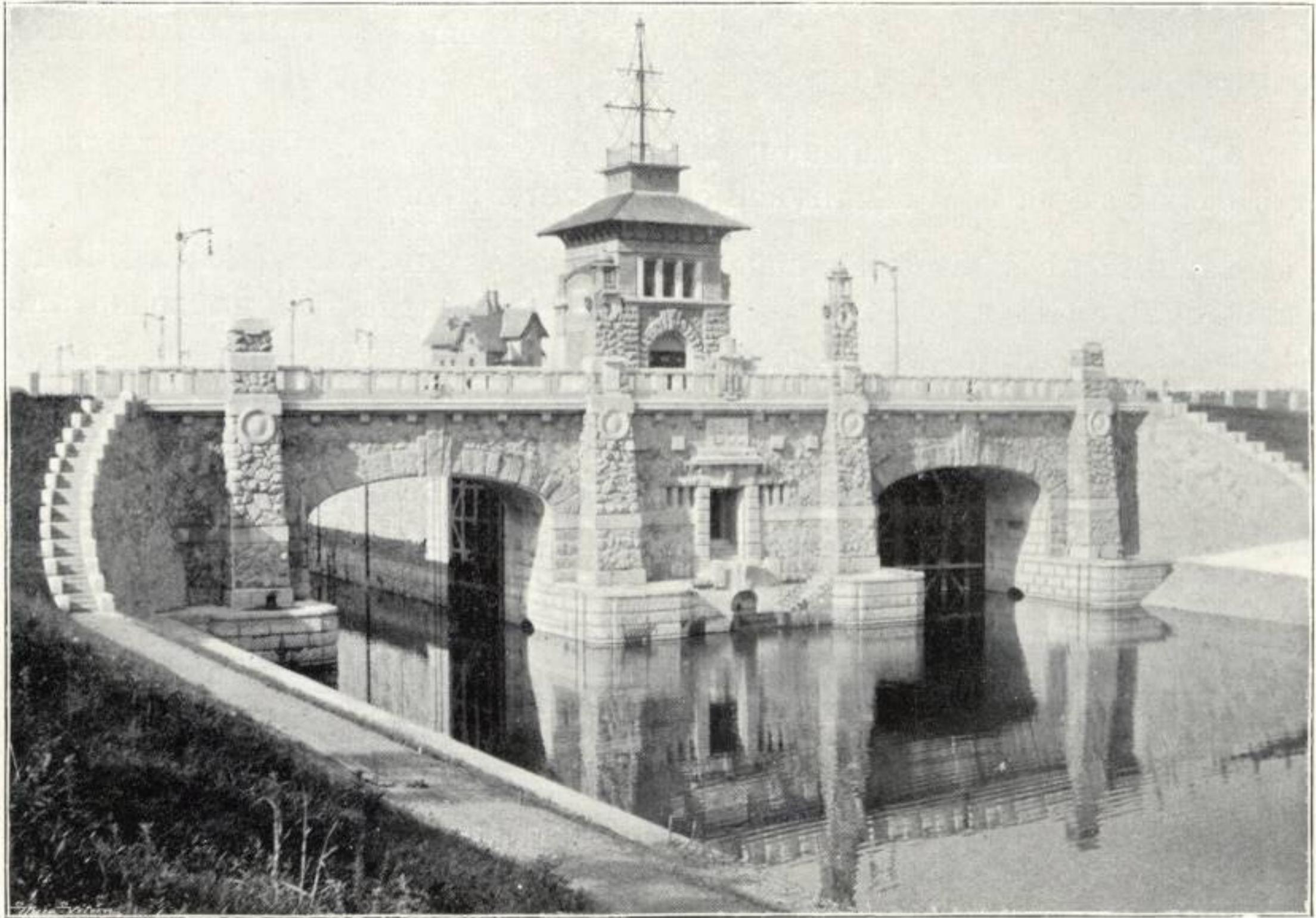


Obr. 3. Pohled na dolní ohlaví plavidel hořínských.

dříky pylonů opěrných ze zdiva tmavě modrošedého a zelenavého dioritu a žuly s velmi hrubou rustikou, výplně mezi nimi a klenbami i středními dveřmi do centrály elektrické, jakož i křídla z obyčejného zdiva kyklopského, hrají pestrými barvami různých kamenů s břehů dolní Vltavy.

1. Elektrické zařízení. Centrála elektrická se spodkem mohutně rustikovaným, prvním patrem v režné stavbě cihelné, s červenohnědou prejzovou střechou, zakončenou stěžněm a lodním lanovim, účelně korunuje a ukončuje celé průčelí.

Po ukončení prací zednických uvnitř centrály počato ihned s instalací elektrického zařízení. Nejprve osazena Francisova turbina spirální,



Obr. 3. Pohled na dolní ohlaví plavidel hořínských.

kterou i s přístrojem regulačním na pohon ruční dodala pražská a kciiová strojírna dříve Ruston a spol. v Praze. Turbina pohání při effektu 31 koní řemenovým převodem elektrický generator v přízemí centrály elektrické umístěný.

Generator vyrábí proud stejnosměrný o 220 Volt napětí, který od desky rozváděcí vede se třemi hlavními větvemi kabelu k mechanismu poháněcímu na plavidlo. Kabely položeny jsou v kanálcích na střední zdi mezi plavidly a podél vnějších stran obou plavidel i v kanále pod vozovkou mostu přes dolní ohlaví. Od této kabelů napájí se poháněcí ústrojí, které skládá se při každé vrátni a při každém stavidle ze spouštěče a motoru.

U horních vrat a horizontálních stavidel užity jsou motory o 2 HP, u dolních vrat a segmentových stavidel motory o 4 HP. Motory vrat jsou seriové, motory stavidel derivační. Otočná pacholata na dolním i horním ohlaví opatřena jsou motory o 5·3 HP výkonu.

Motory tyto pracují pomocí šroubového převodu na mechanismech, které se při vratech a stavidlech i pro pohon ruční dají užiti, když se zjedná na hřídeli příslušné zapnutí spojkou zásuvnou.

Pohyb motorů řídí se spouštěči, uloženými vedle motoru v litých skříních, naplněných olejem, za příčinou ochrany proti vlhkosti.

Spouštěče jsou spojeny navzájem mezi sebou, vždy párem stejných mechanismů jedné komory, ku př. obou vrátni, obou segmentových stavidel atd. vedením, jež jde jednak po dnem horního kanálu, jednak přes most dolního ohlaví. Zapnutí spouštěče provádí plavidelník dle potřeby při proplavování buď od ústředního rozvodu, který umístěn jest před vyhlídkou skleněných dveří centrály elektrické, jež vedou na plošinu plavidel, a v němž jsou soustředěny i všecky pojistky, aneb od stojanů jednotlivých mechanismů pro pohyb ruční na místě samém, které nesou skříňku s klíčem ke kontaktu.

Dvojice spouštěčů uvádí se v činnost současně pohnutím klíče v levo, který magnetem v poloze té jest držen, každý vykonává však pohyb svůj neodvisle, a na konci manévrů samočinně a neodvisle od druhého se vypne, při čemž magnet klíč pustí, kterýž potom pérem do polohy střední se vrací, a tak viditelné znamení ukončení pohybu dává.

Jestliže klíč z polohy vysunuté do polohy střední moci vpravíme a od magnetu odtrhneme, zastavíme pohyb spouštěčů okamžitě, neboť spustí se ihned elektromagnetická brzda pásová.

Mimo to však jsou spouštěče elektricky skloubeny tak, že lze zapnout jen ony spouštěče respektive mechanismy oněch vrat neb stavidel, jejichž pohyb vyžaduje právě ono období, ve kterém proplavení se nachází.

Nelze ku př. pohybovat segmentovými stavidly, dokud horizontální stavidla nejsou úplně zavřena, čímž zabrání se nesprávnému manévrů, který by v daném příkladu přivodil přímé spojení horního kanálu se spodním a způsobil veliký a škodný proud v obtocích.

Chybné zapnutí zabráněno jest tím způsobem, že v takovém případu magnet, který klíč v poloze vyhnuté udržuje, nedostane proud a klíč proto

nechytne, ale ihned zase do střední neutrálné polohy se vraci, a tím i viditelné znamení dává.

Tím jest zneužiti mechanismů vyloučeno, a lze i se zařízením neobeznámenému pokusem nalézti a provésti vždy jen manévr správný.

Spouštěci však dovoli mimo to nejen okamžité zastavení pohybu, ale i jeho obrácení, u stavidel tedy zavření jich proti proudici vodě, což pro případy nehod mezi proplavováním jest velmi výhodným, ano nutným požadavkem.

Zařízení pohonu elektrického u mechanismů dodal elektrotechnický závod Fr. Křížíka v Karlíně, dle návrhu svého konstruktéra, chef-ingeneura Lista — k úplné spokojenosti, neboť vyznamenává se zařízení to nejen kompendiosností a pěkným vzhledem, ale i dobrým chodem.

Zařízení v centrále k výrobě proudu a rozvedení jeho sloužicí, jakož i otočná pacholata provedla akciová společnost dříve Kolben a spol. ve Vysočanech.

Té svěreno bylo i zařízení osvětlovací na plavidle, které sestává ze 6 lamp obloukových systému „Regina“ na ozdobných stožárech, dvou lamp téhož systému v lucernách na pilonech průčelí dolního ohlaví, a z většího počtu žárovek, sloužícího co osvětlení vedlejší. U každého mechanismu vrat i stavidel zařízen jest kontakt pro lampu přenosnou, jež slouží při revisi a práci na mechanismu v dobách večerních.

Na horním i dolním ohlaví umístěny jsou lampy signálové se sklem červeným a zeleným, z nichž dle polohy vrat (zavřené neb otevřené) svítí jen ta neb ona, tak, aby byl lodníkům na kanále vjezd volný již z dálí znatelný.

Ve vedlejším okruhu zapnuta jest do vedení akumulatorová baterie, která umístěna jest v prvém patře elektrické centrály, a slouží co baterie pomocná k osvětlování a ku pohonu mechanismů v časech, kdy turbina není v chodu.

Baterii dodala a k. c. spol. pro akumulatory systemu „Tudor“; baterie má 124 článků, Typu J10 s kapacitou $\frac{270}{365}$ Amp. hodin, při $\frac{90}{36}$ Amp. proudu vybíjecím, a 90 Amp. proudu nabíjecím.

K dopravování článků a kyselinu do prvního poschodi slouží malá zdviž s pohonem elektrickým na tyči cevové; komunikaci zprostředkuji točité železné schody vedoucí od turbiny až do prvého patra.

Elektrárna může být elektrickými kamny vyhřívána.

Vnitřek centrály s deskou rozváděcí upraven jest v přiměřeném slohu.

2. Telefon. Podél celého kanálu od Vraňan k Hořinu zřízena hned z jara telefonická linie, která tvoří tím časem druhé spojení mezi Prahou a Hořinem, a bude tvořiti hlavní linii pro okruh telefonický stanic labských, neboť linie vltavská jest již stávajícími stanicemi dosti obtížena.

Druhá tato linie vedená jest k vůli bezpečnosti zcela jinou trasou než linie vltavská, a připojena jest na interurbánní stanici státního telefonu v Praze a v Kralupech.

Spojením obou linií v Hořině lze užiti nového vedení k rozmluvě do stanic vltavských, když vedení vltavské jest přerušeno. K zamezení poruch, jež častěji nastaly v telefonickém vedení vltavském, hlavně na místě, kde u Vraňan

telefon přes řeku veden byl, zrušeno bylo toto vedení přes řeku, a c. k. jezny ve Vraňanech spojen byl zvláštní odbočnou linií od domku plavidelníka v Mírovicích přes mírovický most a dále po pravém břehu vltavském s okruhem vltavským.

3. Další práce dokončovací. Hlavním úkolem, který určen byl pro stavební období roku 1905, bylo zevrubně vyzkoušet jednotlivé objekty zdýmadla vraňanského a laterálního kanálu, zdali bezvadně vyhovují svému účelu. Se zkouškami započato bylo nejprve na laterálním kanálu.

Zajimavé bylo provedení pokusného plnění plavebního kanálu, které uskutečněno bylo za podmínek celkem nepříznivých.

Značné množství nadřžené vody v plavebním kanálu, propustnost terainu, do něhož kanál jest zaříznut, nízká poloha spodní vody a poměry, za jakých bylo nutno sypati až 60 m vysoké hráze plavebního kanálu, druh materialu, který k tomuto účelu byl k disposici, jakož i četné jiné okolnosti nutkaly stavební správu, aby počínala si při prvním pokusném plnění s největší opatrností.

Voda z řeky do plavebního kanálu vpuštěna byla již dne 27. února 1905, kdy v řece nastal vyšší stav vody, ač té doby ležela ještě na dně průplavu kolej železné dráhy, které používalo se k dopravě materialu z Lužce do Hořína. Voda pouštěla se pouze klapkami při zavřených vratech bezpečnostních u Vraňan.

Zde dostoupila voda za vraty uzavírky uvnitř průplavu výšky 42 cm nade dnem, počala však ještě téhož dne klesati. Při tomto pokusu dostala se až do Hořína, při čemž obnášel přítok od Vraňan do plavebního kanálu po určitou dobu maximum 390 l za vteřinu. Veškerá voda do kanálu vpuštěná vsákla se v trati kanálu od Vraňan ku Hořínu, hlavně v tratích netěsněných, tak že dno kanálu před plavidly bylo záhy suché.

Již při této příležitosti podařilo se nalézti několik netěsných míst, hlavně u shýbek, vady byly však ihned odstraněny, jakmile zastaven byl přítok pomocí přičné hrázky zřízené u Lužce. Traf kanálu z Lužce do Hořína držená byla potom i na dálce ještě v suchu, a této příležitosti bylo použito také k odstranění zmíněné koleje ze dna plavebního kanálu.

Po druhé vpuštěna byla voda do plavebního kanálu dne 9. dubna 1905 při vyšším stavu vody ve Vltavě, při čemž dostoupila voda v kanálu výšky 133 cm nade dnem v celé jeho délce.

Vpuštění vody do plavebního kanálu stalo se výhradně za tím účelem, aby byla nalezena v trati další snad ještě místa netěsná, a zejména aby se mohly dle nabytého názoru o propustnosti dna a svahů plavebního kanálu účelně provésti v projektu obsažené drenáže, jimiž by se odvedla voda prosáklá z plavebního kanálu do přirozených toků vodních.

Provedeným pokusem se zjistilo, že bude nutno: a) položiti drenáž podél levostranné hráze mezi km 5,5—6,0, b) rozšířiti pravostranný příkop odvodňovací tamtéž, c) zřídit navrženou drenáž nad plavidly v zahradách hořinských, d) utěsniti jilem dilatační spáry betonu ve dně plavebního kanálu,

v délce asi 350 m nad plavidly hořinskými, c) zabezpečiti patu pravostranné hráze kanálové nad plavidly hořinskými kamenem.

Obě poslednější práce, které nabyla značnějšího rozsahu, nastaly tím, že nad horním ohlavím komor v Hořině, kde dno kanálové nalézá se na násypu 3 m vysokým, nastalo následkem vpuštění vody do hlav. kanálu sednutí násypu až o 30 cm, čímž pootevřely se spáry dilatační mezi jednotlivými deskami betonovými, zejména ve dně plavebního kanálu, štěrbinami pak prosakovala voda ve značnější míře do okolního terénu. Zřízení hráze kanálové na pravé straně nad plavidly, která jest přes 6 m vysoká nad okolním terénem, stalo se vůbec za podmínek nepřiznivých. Hráz založena byla na terénu úplně nepropustném, a mimo to přisypána byla ku vysokému přirozenému svahu, v němž vybíhala silná vrstva jemného písku; voda z plavebního kanálu prosáklá nemohla následkem nepropustné spodiny uniknouti do okolních vrstev a zamokřila nejen okolní pozemky, nýbrž i hráz samotnou. K odstranění této závady usneseno provést v místech, kde zjištěno bylo zamokření soukromých pozemků, přiměřené drenáže z dvou až tří trubek 15 cm v průměru. Betonové dno kanálu před plavidly utěsněno vrstvou jílu 10 cm silnou a pokryto vrstvou říčního štěrku ve výši 30 cm.

Voda do hráze samotné vnikající zachycena byla příčnou a podélnou drenáží ze záhozu a svedena do shýbky pro hořinský potok; pata hráze pak zabezpečena byla na délku as 40 m opěrnou zídkou z lomového kamene na sucho rovnáného.

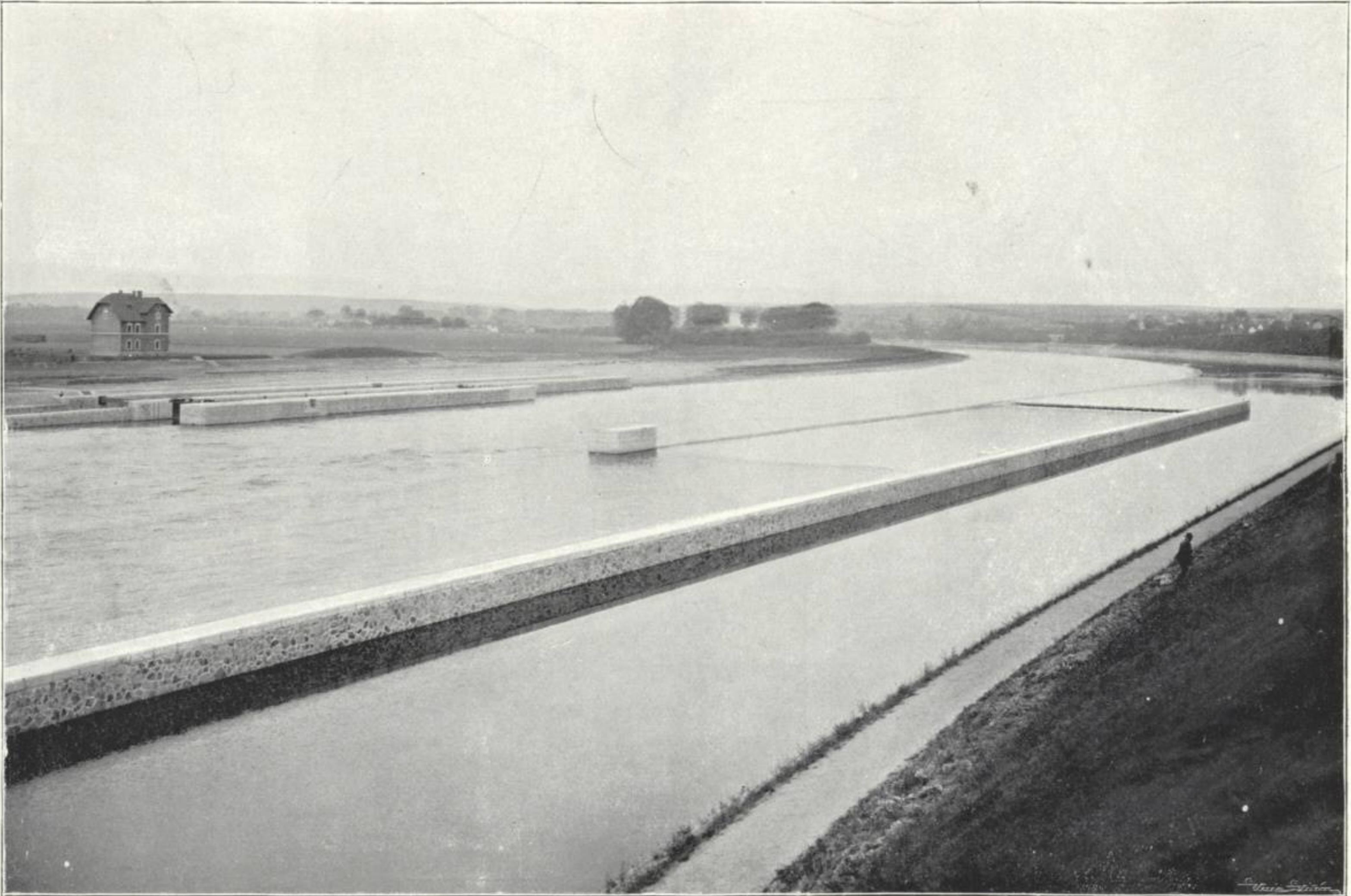
Za přičinou usnadnění těchto prací vypuštěn byl plavební kanál mezi Chramostkem a Hořinem úplně, kdežto ostatní část kanálu zůstala i na dálce naplněna vodou a pozorována její propustnost. Celá trať kanálu od Vraňan k Hořinu rozdělena byla příčnými hrázkami z jílu a štěrku na pět oddílů, do nichž dle možnosti postupně napouštěna byla voda a pozorováno vsakování.

V této zprávě nelze ovšem uváděti veškeré výsledky obsáhlých pozorování těchto a sděluje se pouze charakteristický vztah propustnosti v tratích kanálu plavebního, které na spodině písčité opatřeny byly těsněním betonovým, a těch, které zaříznuty byly ve vrstvách hlinitých a betonovány nebyly: za stavu vody 50 cm nade dnem byla propustnost v trati kanálu, který byl betonován (Lužec-Chramostek) asi osmkrát menší než v trati, kde dno bylo téměř úplně zaříznuto ve hlíně (Chramostek-Želčín).

Jelikož mezi tím vyšší stav vody v řece pominul, byla — za tim účelem, aby se dostala voda do průplavu — protržena koncentrační hráz na levém břehu blíže závazku u Mlčechvost (viz obr. č. 4.).

Když se práce spojená s kladením drenáži blížily ke konci, postaven byl jez u Vraňan, aby bylo možno za vzduté vody klapkami ve vratech uzavírky u Vraňan účinněji plavební kanál plnit. Jez hradlový postaven byl dne 22. června a normální vzdutí dosaženo bylo již dne 23. června v poledne.

V y o b r a z e n i č. 4. a 5. předvádějí pohled na disposici zdýmadla u Vraňan před a po postavení jezu hradlového.



Obr. 4. Sklopený hradlový jez u Vraňan.



Obr. 5. Postavený hrádlový jez u Vraňan.

Pokusy se zdýmáním vody hradlovým jezem, pak s proplavováním lodi komorovým plavidlem pro lokální dopravu a vorů vorovou propustí provedeny byly ještě dne 23. června odpoledne s úplně uspokojujícím výsledkem, i bylo potom ihned přikročeno k dalšímu plnění průplavu, což dělo se jen velice pozvolně klapkami ve vrátech uzavírky vraňanské, tak že za několik dní zvýšena hladina vodní v průplavu pouze o 20 až 30 cm.

Při tom pozorováno stále vsakování vody a ssedání se kanálových hrází, které — jak známo z loňské výroční zprávy — sypány byly za velmi suchého počasí a následkem toho se teprve po vniknutí vlhkosti sázely. Ssednutí obnášelo místy 20 až 40 cm, pročež také sypány byly s převýšením $\frac{1}{10}$ výšky, což úplně stačilo k dosažení správné výšky.

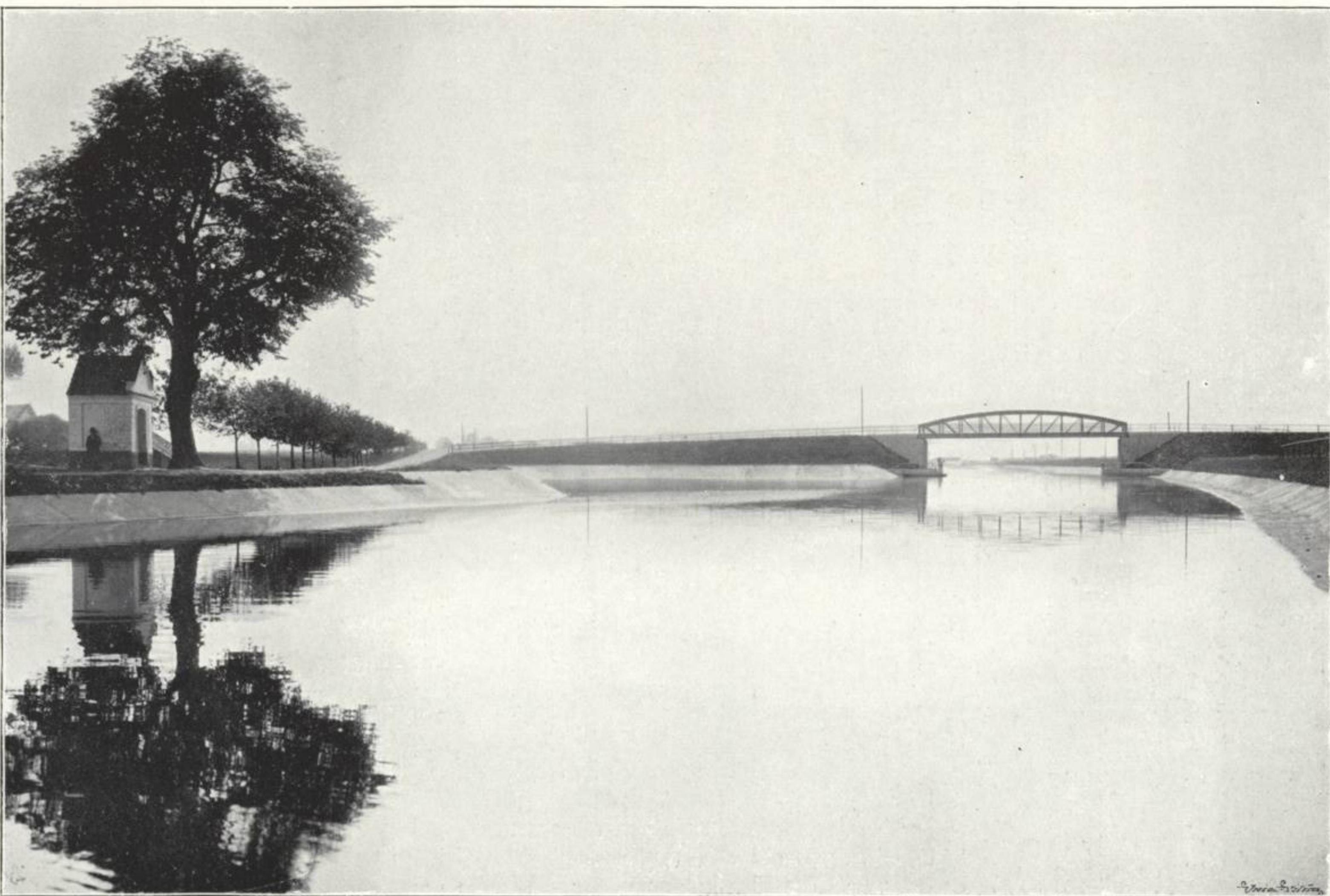
Dne 11. července bylo možno plavební kanál do té míry naplniti, že za snížené vody ve zdrži byla vrata uzavírky kanálu otevřena a plavebním kanálem proplaveny byly prvé vlaky lodní s vlečnými parníky ve směru od Mělníka k Míšovicům a naopak, které pro nízký stav vody v řece již delší dobu na toto proplavení čekaly.

Nelze na tomto místě zevrubně popisovati zajímavé detailey prací odvodňovacích a prací spojených se zabezpečením hrází kanálových, možno pouze uvésti, že podařilo se provésti tyto mnohdy dosti obtížné práce, místy v promoklém pisku, s úplným zdarem a zcela účelně.

Obavy některých obcí, které leží při laterálním kanálu, a četných zájemníků, které týkaly se podmáčení pozemků vlivem vody z plavebního kanálu, pak obavy týkající se vysušení koryta vltavského pod hradlovým jezem u Vraňan, jakož i jiné pochybnosti, které z různých stran byly pronášeny proti předloženému projektu laterálního kanálu během řízení vodoprávního a které daly podnět k četným protestům proti tomuto projektu, nenašly svého potvrzení dosaženými výsledky při praktickém používání jeho během roku 1905. Poněvadž pak konaným pozorováním vod spodních mezi Vraňany a Hořínem bylo možno zjistiti, že propustnosti plavebního kanálu časem následkem přirozeného zašlemování ubývá, není nutno chovati obav, že by i v budoucnu zájmy zemědělské mohly být nevýhodně dotčeny vodou prosáklou z plavebního kanálu.

Dne 31. července naplněn byl plavební kanál do normální výše, vrata uzavírky u Vraňan byla definitivně otevřena a plavební kanál odevzdán byl tím veřejnému používání.

Obráz. 6. podává pohled na naplněný kanál a přístav u Chramostku s pohledem proti proudu, obráz. 7. předvádí pohled na horní ohlaví plavidel v Hoříně při kanálu naplněném směrem po vodě, obráz. 8. pohled z centrály elektrické v Hoříně na plavidla a horní kanál proti vodě. Odevzdání průplavu veřejnému používání stalo se právě v době, kdy vodní stav na Vltavě a Labi následkem trvalého sucha poklesl tou měrou, že plavci očekávali denně zastavení plavby na Labi a opakování se pohromy plavební z roku předešlého.



Obr. 6. Partie z laterálního kanálu s mostem pro okresní silnice u Chramostku.



Obr. 7. Pohled na horní ohlaví hořinských plavidel.

Otevřením kanálu plavebního udrženo spojení Prahy s Labem i v těchto nepříznivých dobách, až konečně nastalými dešti stav vody se zlepšil a pak již až do konce roku, byť i s jistým střídáním, zůstal splavným.

Traf vltavská s kanálem rovnoběžná byla v časech malých stavů vody pro lodě labské, i větší lodě vltavské nesplavnou. Zdrž vraňanská však s průplavem hořinským byla po celou tu dobu až do sklopení jezu ve Vraňanech, které se stalo dne 25. listopadu 1905, bez závady a nehod v užívání.

V této poměrně jen krátké době 155 dní, kdy postaven byl jez vraňanský, potažmo 116 dní, kdy používáno bylo průplavu hořinského, proplaveno bylo:

v Hořině 838, ve Vraňanech 429 plavadel, celkem 1267 plavadel.

O b r a z č í s. 9. předvádí vlečení lodi labské v trati průplavu u Vraňan směrem po vodě a **o b r a z č. 10** výjezd lodního vlaku z velkého komorového plavidla u Hořína do dolního kanálu.

Po tomto všeobecném přehledu o uplynulém stavebním období, má nyní následovat stručný popis jednotlivých provedených objektů s udáním zkušeností při užívání jich nabytých.

1. Hradlový jez.

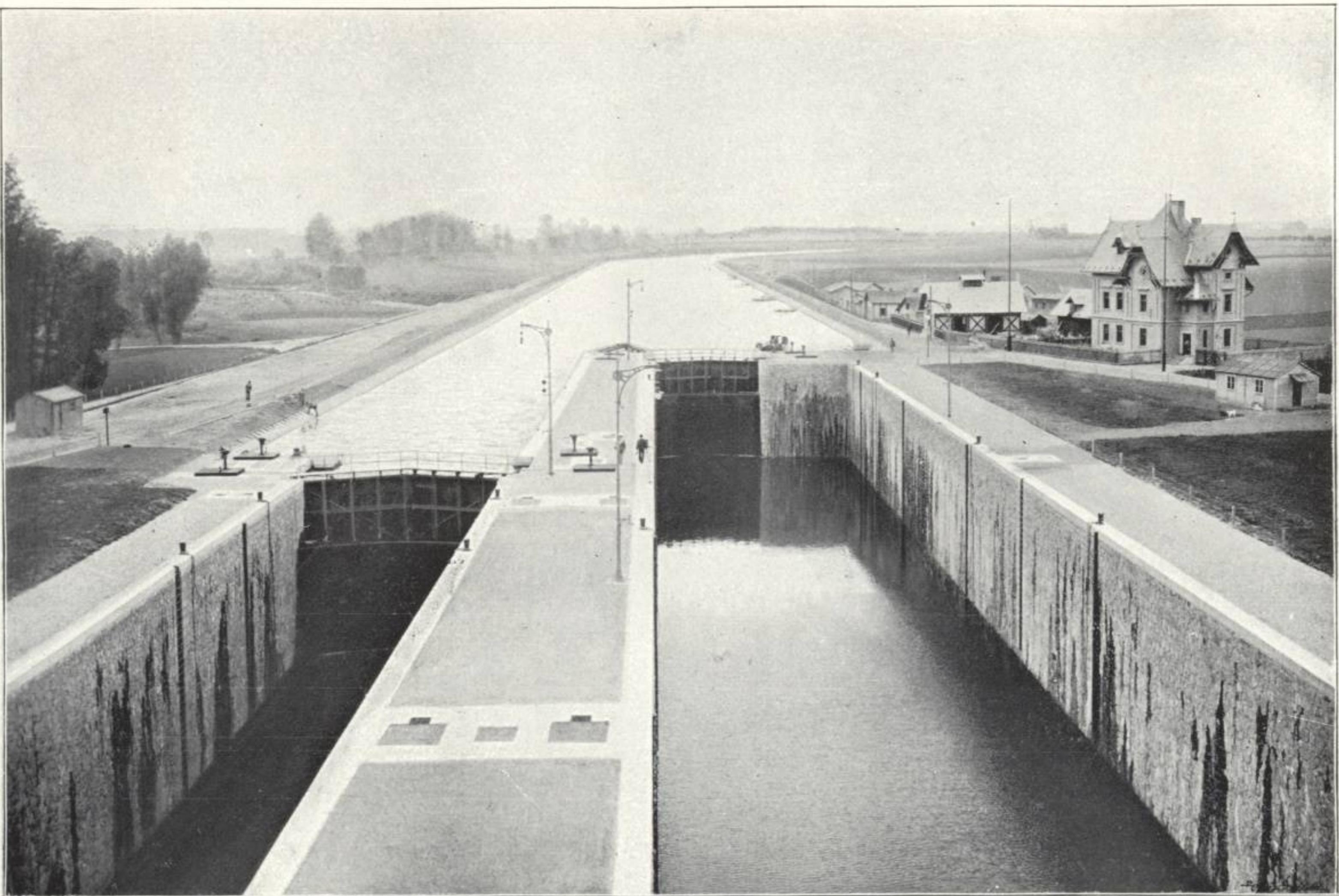
Hradlový jez u Vraňan vykazuje obdobnou konstrukci se slupicemi svařovanými a kovanými jako jez zdýmadla č. I. u Troje. Výška vody nad hřbetem jezu jest v lodní propusti u obou těchto objektů téměř stejná. Podstatný rozdíl jeví se pouze v délce jejich: kdežto v Troji obnáší délka lodní propusti 39 m, měří ve Vraňanech 60 m.

Hradla jsou 4·62 m dlouhá a váží v mokrému stavu 50 kg. K usnadnění manipulace při regulování stavu vodního ve zdrži zavedeny byly uprostřed každého pole mezi dvěma slupicemi ještě jedny bokovnice, což se ve Vraňanech i Troji dobře osvědčilo. Jinak nevykazuje hradlový jez vraňanský žádných zvláštností oproti ostatním jezům na Vltavě.

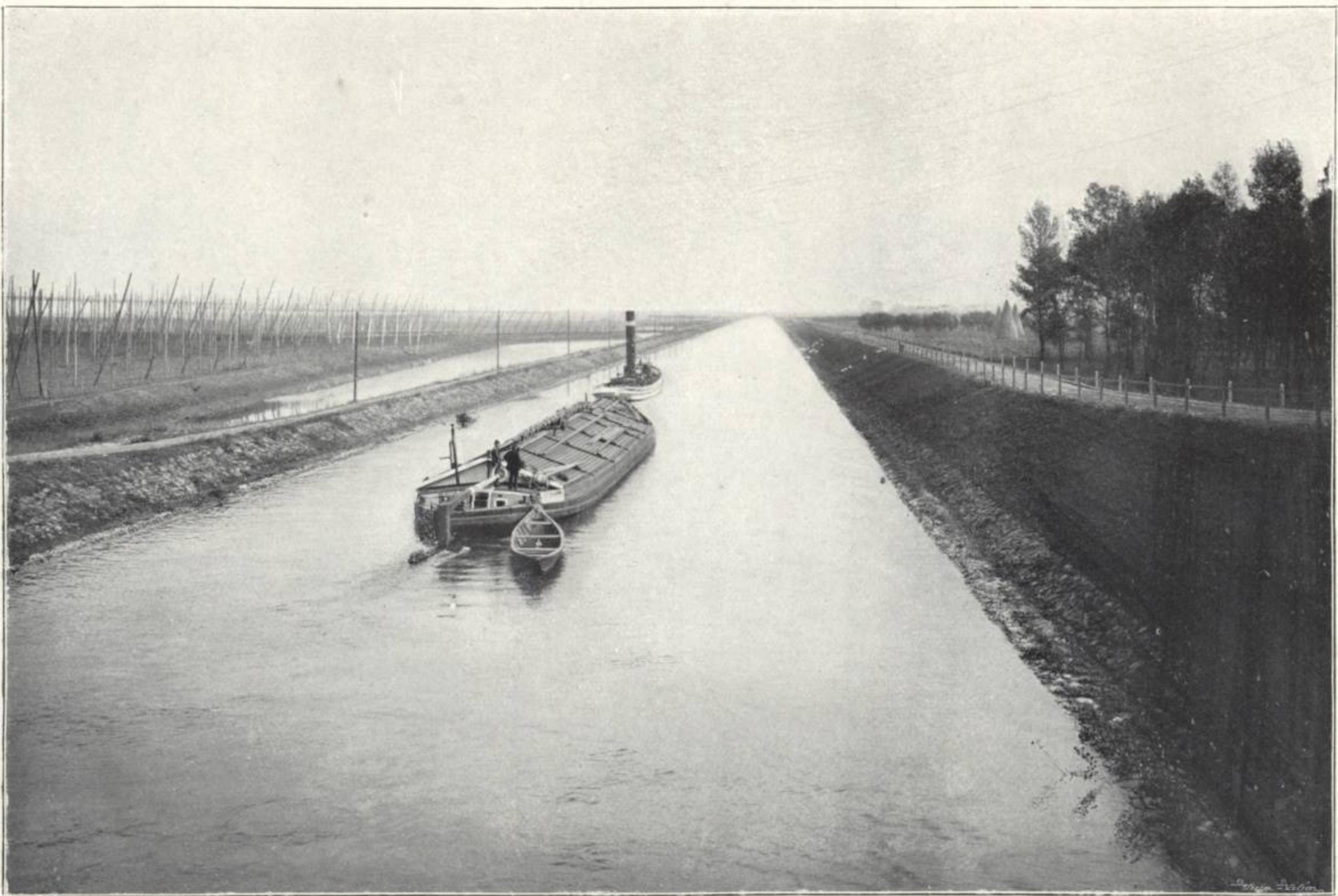
2. Plavidlo pro lokální dopravu u Vraňan.

Plavidlo toto vykazuje při úhrnné délce 71·29 m a světlé šířce 8·32 m užitečnou délku 60 m a užitečnou šířku 8·0 m; používáno jest hlavně menšími loďmi, které sprostředu plavbu mezi břehy nad jezem ve Vraňanech a mezi břehy od Vraňan ku Vrbnu, ač za příznivých stavů vody v řece pod jezem mohou plavidla použiti i lodi jiné, plující vůbec směrem po vodě. Spád plavidla obnáší při normální vodě 2·80 m.

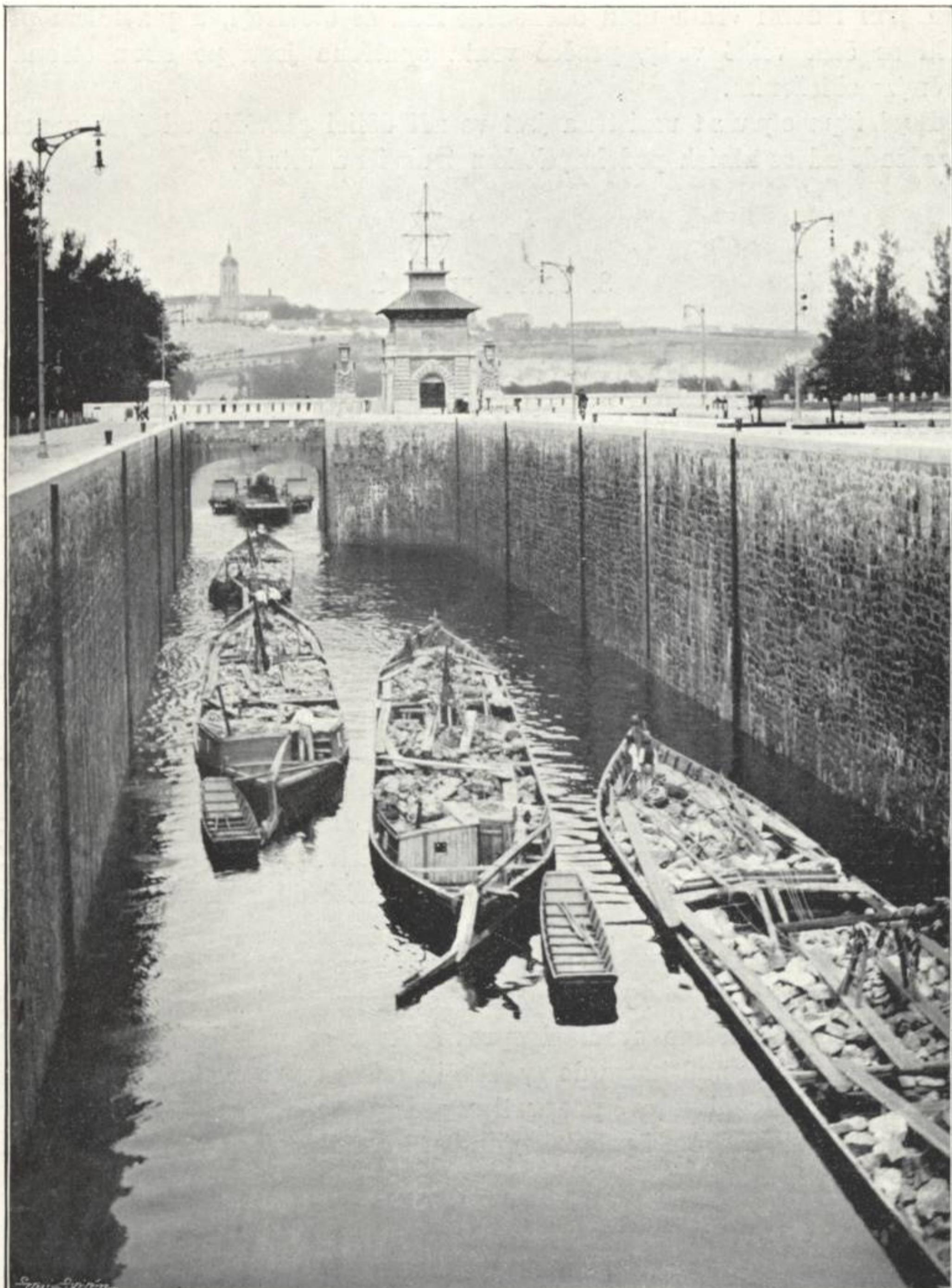
Flnění plavidla děje se krátkými obtoky kol horních vrat, kteréžto obtoky lze uzavřít klapkami otočnými kol osy vertikální.



Obr. 8. Pohled na hořínská plavidla z elektrické centrály.



Obr. 9. Partie laterálního kanálu u Vraňan.



Obr. 10. Výjezd lodního vlaku z vlakového plavidla u Hořina.

Vypouštění vody děje se pouze klapkami umístěnými v dolních vrátních.

Jednoduché uspořádání toto vyhovuje úplně účelu a významu tohoto plavidla. Doba plnění obnáší zde 9 minut, doba prázdnění $7\frac{1}{2}$ minuty.

Horní i dolní vrata před odchodem ledu se otevírají, a plavidlem pro-
pouští se část velké vody, pročež vrata opatřena jsou po obou stranách
dřevěným obložením.

Rybí propust umístěna jest ve zdi dělící plavidlo od jezu a neliší
se v zásadě od ostatních podobných konstrukcí na Vltavě.

3. Vorová propust.

Normálního vzdutí nad uzavírkou ve Vraňanech dosaženo bylo posta-
vením hradlového jezu dne 23. července, při kteréž příležitosti provedlo c. k.
místodržitelství vodoprávní kollaudaci vorové propusti. Proplaveno 13 růz-
ných vorů před komisi, k tomuto jednání zvlášť delegovanou, což stalo se zcela
bezzávadně s výsledkem úplně uspokojujícím, ač při velmi nízkém stavu
spodní vody panoval toho dne značně větší absolutní spád.

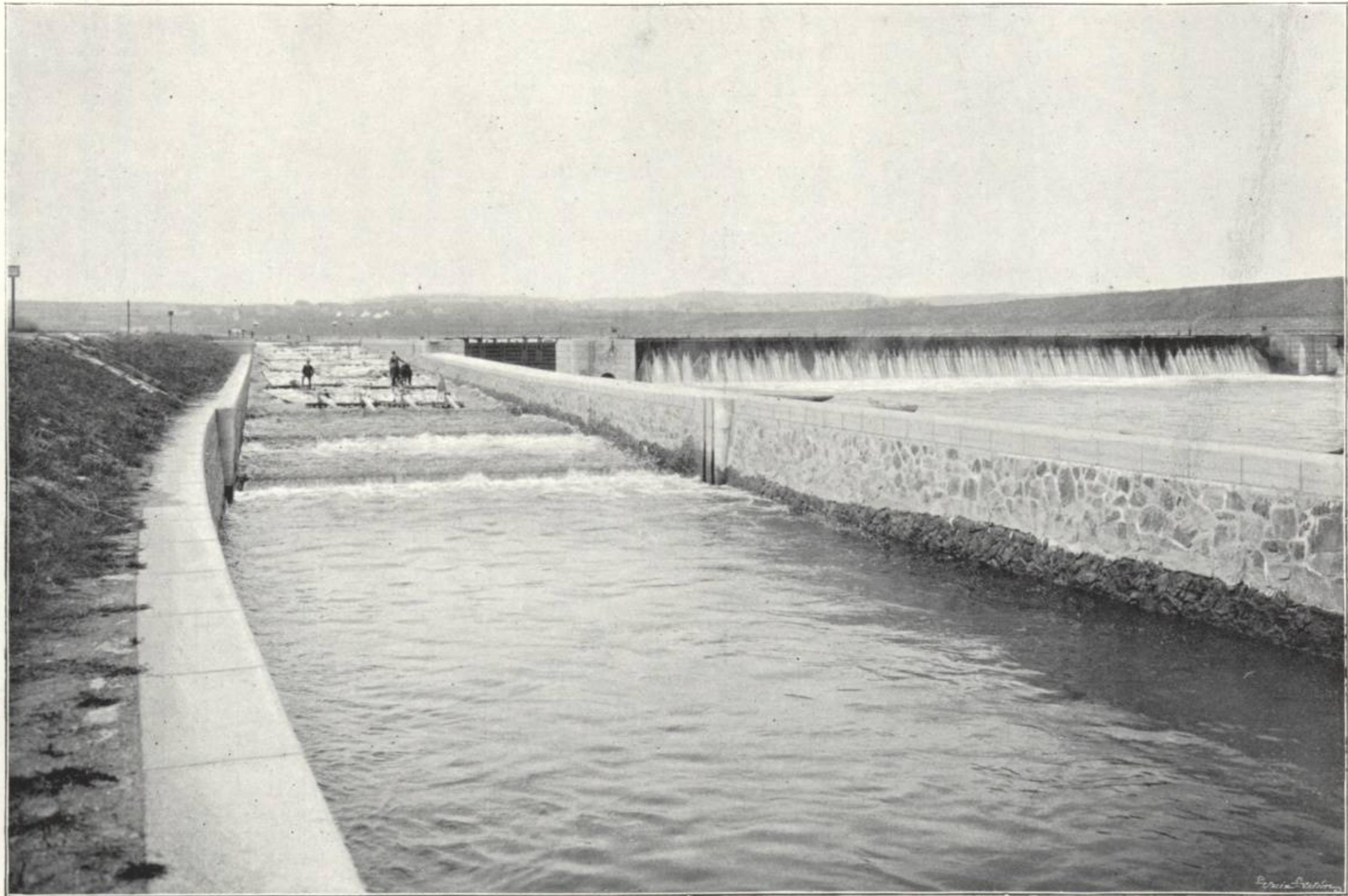
Vyobrazení č. 11 předvádí proplavení voru vorovou propustí. Rozdíl
hladin, o který vor při proplavení sestoupí, obnáší za normálních poměrů
 28 m . Hloubka vody na záporníku jest 1.2 m . Dno propusti jest napřed na
délku 73 m horizontální, pak následuje naklonění, dno 102 m dlouhé se
spádem postupně na délku 12 m 1% ním, uprostřed na délku 66 m 2.17% ním
a na konci na délku 24 m opět 1% ním. Dno pohyblivé (klapačky) v délce
 24 m upraveno jest ze dvou tabulí, jichž pohyb ve směru vertikálním
jest omezen nárazníky v drážkách pobočních zdí, čímž odpadá dříve pro-
váděné, nepřistupné zakotvení klapaček do dna dolního kanálu pomocí řetězů.
Za klapačkami následuje ještě spodní kanál v délce 60 m^* , tak že celá vorová
propust vykazuje délku 259 m .

Zcela výhodně osvědčila se u této vorové propusti zděná svodidla nad
vorovou propustí v délce 73 m a pod vorovou propustí v délce 127 m pro-
vedená. V obvodu těchto svodidel sprostředkuje se výhodně přechod vorů
z rychlosti nepatrné nad jezem do rychlosti značné v propusti a naopak. Také
dosti značné zakřivení vorové propusti neukázalo se býti nevýhodným, jelikož
vory obdrží lepší vedení při proplavení a lepší vjezd do řeky vorovou propustí.

4. Vlastní plavební kanál.

O plavebním kanálu stala se povětšině již zmínka při zprávě o po-
kusech zdýmácích; zbývá dotyčné poznámky doplniti zprávou o tom, pokud se
osvědčily různé druhy opevnění a utěsnění dna a boků plavebního kanálu
během provozování plavby.

Opevnění plavebního kanálu stalo se hlavně jednak skalním štěrkem a
záhozem v místech, kde kanál byl zaříznut do vrstev málo propustných, a be-
tonem v tratích zaříznutých do vrstev velice propustných.



Obr. 11. Proplavení voru ve vorové propusti vraňanské.

Desky betonové, provedené způsobem popsaným ve zprávě loňské, osvědčily se dobře a nevadilo jim sebe větší sázení se náspů, které jimi byly opevněny.

Také není patrné té doby nějaké poškození desek betonových od nárazů lodi za větru, od sochorů používaných na lodích aneb od mrazu.

5. Objekty menší na plavebním kanále.

Z objektů těchto zvláštní zmínky zasluhují shybky a propustky pod plavebním kanálem. Profil jejich jest vejcový, posazený širším kruhem dolů; výška jejich obnáší 1'0—1'8 m; tloušťka zdiva betonového (1 : 8) 20—25 cm. Shybky opatřeny jsou cementovou omítkou uvnitř a jsou většinou úplně vodotěsné. Při každé shybce postaráno jest o možnost proplachování vodou z plavebního kanálu. Stavby ty — počtem 5 — vyhovují vesměs dobře.

6. Uzavírka plavebního kanálu u Vraňan.

Objekt tento má za účel chrániti plavební kanál před účinky velkých vod a zameziti rychlému vyprázdnění plavebního kanálu v době, kdy sklápí se jez, pozůstává ze dvojích vzpěrných vrat, z nichž prvá otvírají se proti vodě, druhá po vodě. Uzavírka tato osvědčila se i tehdy dobře, kdy bylo k účelům pokusným nutno vodu buď na stanovené výšce držeti, buď kanál zvolna plnit, aneb prázdniti.

7. Mosty.

Veškeré mosty přepínající plavební kanál vykazují rozpětí 24 m, šířku 3'5 až 5'5 m. Železná konstrukce silničových mostů váží dle šířky 28 až 42 t. Váha mostu železničního obnáší 52 t.

Výhodným se ukázalo kombinovati zdivo pilíře se zdí potahové stezky, čímž pilíře nemálo nabyla na stabilitě.

Rampy k těmto mostům, vykazující stoupání 3—4%, dle toho, vedou-li po nich okresní silnice neb polní cesty, vyhovují poměrům místním v roviném terénu zcela dobře.

Obráz. 6. znázorňuje přístav v plavebním kanále za normálně vzduté vody s mostem pro okresní silnicí u Chramostku.

8. Plavidla v Hořině.

Jedním z nesnadných úkolů, jichž bylo na průplavu Vraňany-Hořín mnoho, bylo také účelné řešení plavidel v Hořině.

Následkem velkého spádu, který za normálních poměrů obnáší 8·9 m, a vzhledem ku snaze, aby výkonnost plavidla byla co možná velká, aby tudíž velké množství vody (ve velké komoře $27.000\ m^3$, v malé $8000\ m^3$), jehož potřebí jest k jednomu naplnění plavidel při proplavení, co možno rychle bylo vpuštěno i vypuštěno, vymykalо se řešení plavidel těchto typů na Vltavě — ano i v cizině — provedeným, a bylo nutno navrhnuti různé detaily odchylné od konstrukcí podobných.

V tom ohledu zasluhují zmínky v prvé řadě hlavní zdi plavidel, zejména střední zeď mezi komorami, jakož i mezi plavebním kanálem a velkou komorou, které vykazují nový tvar a zajímavé řešení statické. Na plnění a prázdnění komor má hlavní vliv úprava obtoků a výtoků; průřez každého obtoku měří $3\cdot06\ m^2$; po každé straně plavidla vyúsťuje při dně 16 kanálků výtokových $44/60\ cm$ v průřezu, majících tedy po jedné straně plochy $4\cdot22\ m^2$; plocha výtoků jest tudíž o něco více než o $1/3$ větší než plocha obtoků.

Výtoky nejsou naproti sobě umístěny, nýbrž střídavě tak, že každý kanálek jednotlivý směruje doprostřed dvou kanálků zdi protilehlé. Značný počet výtoků z kanálů obtokových, jakož i zmíněné jejich vystřídání způsobuje rychlé a úplně klidné plnění komor.

Vzduch, který vzdor prospěšné disposici horních stavidel horizontálních — o nichž zmínka učiněna již ve výroční zprávě za minulý rok — do obtoků při plnění plavidel šachtami vstupnými ku stavidlům se strhuje, uniká šachtami vzdušnými zvláště k tomu zřízenými nad povrch plavidel.

Betonové klenby, armované železem, přepínající dolní ohlaví plavidel, zcela dobře přejímají tlak hydrostatický asi $350\ t$ obnášející, přenášený na ně svislými hlavními nosníky vrat dolních.

Ze železných konstrukcí hlavní zmínky zasluhuje segmentové stavidlo obtoků v dolním ohlaví plavidel provedené.

Po dobu, po kterou se toto stavidlo nalézá v užívání, nelze vytknouti celé konstrukci žádné závady. Možno dokonce uvésti, že výsledky při používání stavidla dosažené v mnohých směrech předčily naděje do konstrukce této kladené. Chod stavidla jest přesný, klidný a snadný. Vzdor značnému spádu není žádný zvláštní dynamický účinek proudící vody při pohybu stavidla pozorovati; vedení proudu zakřivenou stavidlovou deskou jest naopak tak dokonalé, že nenastává v šachtě zcela žádné víření vody, jako se ukazuje při stavidlech vertikálních i při menších spádech.

Při pohonu elektrickém, který poskytuje vůbec personálu obsluhujícímu největšího pohodlí, trvá otevření a zavření stavidla pouze 30 vteřin a lze stavidlo při plném proudu vody snadno uzavřít.

Zvláštního zařízení k utěsnění stavidla pomocí excentru na hlavní hřídeli té doby se nepoužívá, poněvadž nepatrná vůle mezi pevným a pohyblivým rámem stavidla sotva 1 mm obnášející, poskytuje dostatečnou těsnost. Vzhledem k tomuto příznivému výsledku bylo usneseno používat segmentového stavidla i na dalších zdýmadlech labských.

Doba plnění neb prázdnění plavidla při normálním spádu 8·9 m obnáší při rychlém otevření stavidel u komory malé 5' 40'', u komory velké 15' 30''. Obyčejně neotvírají se však stavidla při proplavování hned z počátku na plno, nýbrž postupně dle prázdnění komory, aby nenastal přílišný proud v dolním kanále pod plavidly, následkem čehož se prodlužuje plnění neb prázdnění malé komory obyčejně asi na 8 minut, a komory velké asi na 20 minut.

Také jiné výkony spojené s proplavováním lodí komorami hořinskými zůstávají celkem stejné, tak že doba zdržení v plavbě s proplavováním spojená těmito plavidly celkem jest stejná, jako u plavidel o malém spádu, jež na Vltavě jsou provedena.

Maximální klesnutí hladiny v plavebním kanálu mezi Vraňany a Hořinem, které nastává následkem proplavání plavidly v Hoříně, obnáší za normálních poměrů 20 cm před plavidly. Snížení hladiny v kanálu probíhá trať mezi plavidly v Hoříně a uzavírkou kanálu u Vraňan (8·2 km dlouhou) v době asi 30 minut.

Rozsáhlá stavba laterálního kanálu Vraňany-Hořín dokončena byla během tří let. Uváží-li se, že to byla u nás stavba toho druhu první, dále, že jedině kubatura výkopu obnášela 1,421.000 m^3 , kubatura zdiva lomového a betonového ku stavbě objektů, opevnění břehů a utěsnění dna kanálu 101.722 m^3 , zdiva kvádrového 3.280 m^3 , mimo to že se stavbou kanálu souvisela stavba rozsáhlých hrází inundačních, které táhnou se podél spodního toku Vltavy od km 233. až do km 244., pak nutno uznati, že jest to výkon co do množství práce a doby, v které tato byla vykonána, který u nás dosud ve vodním stavitelství dosažen nebyl.

Všeobecný zájem kruhů odborných jak domácích, tak také i cizích, který budí stavba laterálního kanálu, provedená za poměrů v mnohem směru ne-příznivých, věnován jest ponejvíce plavidlům v Hoříně nejen k vůli jejich neobvykle značnému rozdílu hladin a velkému množství vody, které potřebuje se ku jednomu proplavení, ale také z ohledů na účelně provedené konstrukce, jakož i přesné a solidní provedení vůbec.

c) **Zdýmadlo č. VI. u Dolních Beřkovic.**

V uplynulém roce doznavaly stavební práce zdýmadla velmi značný pokrok; trvale nízký vodní stav a povolená výše stavebního nákladu dovolovaly rozvinouti činnost stavební v plném rozsahu. Budiž stručně předesláno, že bylo

zúplna dokončeno veškeré zdivo plavidel a provedena montáž obojích horních i dolních vrat, jakož i všech uzavírek obtokových, vyjma k nim příslušná ústrojí pohybovací.

Propust vorová postavila se v celé délce pevné spodní stavby, upraveny zároveň na konci její klapačky a provedena uzavírka segmentová. Mimo to byla postavena asi 45 m dlouhá část tělesa jezového v lodní propusti a ukončena montáž příslušných slupic. Vedle těchto hlavních stavebních prací pokračovalo se také na četných stavbách vedlejších a provedla rozsáhlá opevnění břehová; stavba zdýmadla u Dolních Beřkovic celkem tak pokročila, že bude ji lze v roku 1906 zcela dokončiti a odevzdati pak zdýmadlo veřejné dopravě.

O průběhu jednotlivých prací stavebních bude v následujícím podána stručná zpráva, k niž připojeno jest několik snímků fotografických.

Stavba jezu a propusti vorové.

Po odchodu jarní vody bylo ihned započato se stavbou vorové propusti. Nejprve provedla se ochranná a svodná hráz ze záhozu v koruně 10 m široká a do téže výšky nad normální vodu vyvedená. Hráz, která položena byla v oblouku, a zavázána asi 50 m proti vodě do pravého břehu, zabrala z části dosavadní plavební dráhu; měla dvojí účel, jednak sloužila za svodidlo pro lodi po vodě plující, jednak získána byla za ní klidná voda, čímž usnadnila se stavba jimky v těch místech, kde jinak jest velmi čilý vodní proud.

Když skončeno bylo předrýpání pro jimku, začala vlastní její stavba dne 3. května; po deseti dnech byl postup práce přerušen nastalým přes 10 m vysokým stavem vodním, při němž ochranná hráz byla zatopena, a nebylo lze také upevniti na hlavní piloty spodní kleště nezbytné pro beranění štět. Jakmile však dne 18. května voda opadla na + 75 cm, bylo ve stavbě jimky ihned dále pokračováno, a dne 5. června započalo již čerpání vody.

Jimka tohoto jezového dílu pojala 22 m dlouhý kus vorové propusti se vjezdem do ní, který v Dolních Beřkovicích leží nad osou jezovou v horní vodě, dále část přiléhající lodní propusti zdělá asi 10 m, zdivo pro segmentovou uzavírku propusti, a ještě asi 15 m dlouhý díl propusti za uzavírkou.

Již dnem 10. června zahájeno bylo betonování základů stavebních, ačkoli zbylý výkop teprve dnem 20. června tak dalece pokročil, že bylo lze tím dnem zavést práci ve dne i v noci.

Při betonování užilo se jednoduchých, na ruční pohon zařízených míchaček, takže zhotovení základů velmi rychle pokračovalo a záhy bylo lze přikročiti ke zdění lomovým kamenem. Současně zaberanila se uvnitř jimky štětovnice, která slouží k zajištění základů stavby. První kvádry v tělese jezovém lodní propusti osazeny byly dne 7. července a brzy potom osadily se kvádry na pravostranném pilíři jezovém a při uzavírce segmentové.

Se zřetelem na tento utěšený pokrok stavby pomýšlela stavební správa záhy na další pokračování ve stavbě vorové propusti, a sice vzat byl v úvahu kus 60 m dlouhý. Dne 26. června zahájeno bylo předprýpání pro jimku do hloubky 2·3 m pod norm. vodu, dnem 8. července uvedena byla v činnost dvě beranidla, jedno parní a zároveň jedno ruční, která pracovala nepřetržitě ve dne i v noci na stavbě jimky té až do jejího ukončení dnem 27. července. Délka jimky volena byla tak, aby v ní postaviti se mohla celá zbylá část spodní pevné stavby vorové propusti i s konstrukcí klapaček. Pro vyčerpání jimky postavilo se na spodním konci nové čerpadlo, jež 1. srpna počalo pracovati. Pravou podélnou stranu jimky tvořil přirozený břeh, do něhož byla vlastní jimka jen na straně říční upravená náležitě po obou koncích zavázána.

Po vyčerpání stavební jámy se ukázalo, že ve hloubce navržené pro základy zdi nachází se staré bahno. Aby usnadnilo se jeho odstranění, bylo četou dělníků bahno mícháno s vodou a svedeno k čerpadlu, které tento kal odstranilo ze stavební jámy.

Ve spodku vrstvy bahnité nalezen byl dosti ulehly štěrk, na který se mohlo založiti; hloubka základů jest v této části zdi vorové propusti však vesměs o 20—30 cm větší, nežli byla navržena v projektu.

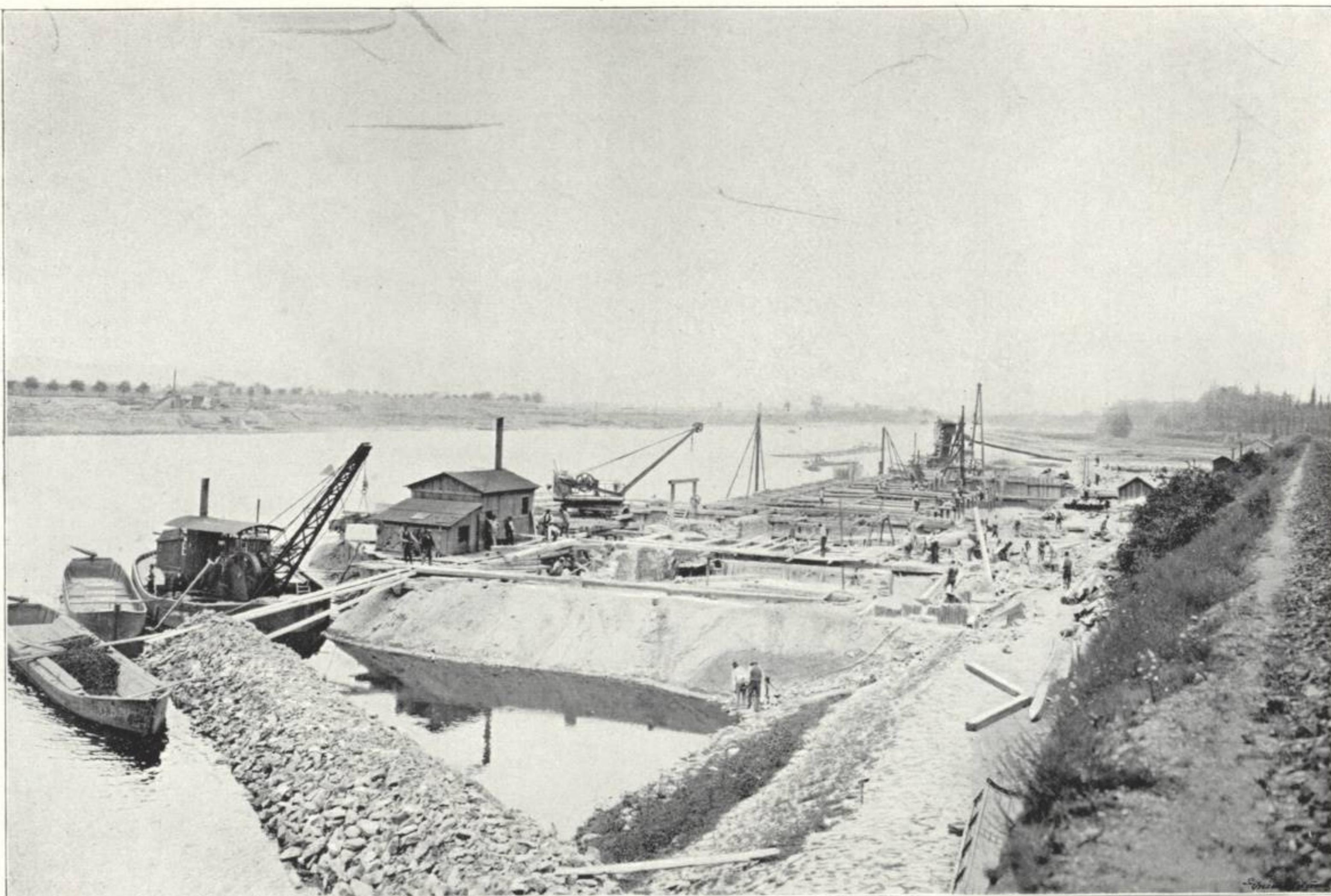
Aby se mohlo zdění provésti jednotně, byla odstraněna příčná jimka, která dosud dělila první a druhý oddíl stavební jámy; z fotografického snímku ze dne 22. července, obr. 12., jest možno seznati tehdejší stav prací stavebních.

V popředí jest viděti zmíněnou ochrannou hráz ze záhozu, na jejímž konci stojí drapák Priestmannův, kterým se zdvihaly kvádry přivážené na lodích k jimce. Drapák ukládal kvádry zatímně na jimce, odkudž bral je otočný jeřáb a osazoval ihned na patřičné místo. V obrázku jest patrnou také čerpadlo postavené při první jimce a v pravo na vysokém náspu jest viděti koleje podél vedoucí rakouské severozápadní dráhy.

Po spojení obou jimek mohla se práce přiměřeněji rozvinouti a postupovala tak rychle, že bylo nezbytno pomýšleti ihned na přípravné práce pro třetí jimku. Do této jimky pojat byl další 37 m dlouhý kus lodní propusti, připojující se na 10 m dlouhou část, zhotovenou již v jimce první.

Tímto zamýšleným prodloužením jimky byla však zúplna přeříznuta dosavadní plavební dráha, tak že před zahájením stavby jimky bylo třeba přeložiti plavbu dále do středu řeky a vytvořiti pro ni nové plavební koryto. Práce s tím spojená vyžadovala vyrýpati v celku asi 17.700 m³ štěrku, při čemž obdržela nová plavební dráha nejmenší šířku ve dně 30 m a hloubku 1·8 m pod norm. vodou.

Po dokončení této práce provedlo se předprýpání pro třetí jimku do hloubky 2·3 m pod norm. vodou, a současně stavěla se ze záhozu nová ochranná hráz, která zavázána byla do pravého břehu blízko pod přívozem, měla délku asi 100 m a pojala 1460 m³ záhozu.



Obr. 12. Stavba vorové propusti na pravém břehu v Bečovicích.

S beraněním na třetí jimce počalo se dnem 28. srpna, a bylo v něm s úsilím pokračováno.

Mezitím postupovala stavba ve spojené první a druhé jimce rychle ku předu; v první jimce bylo veškeré zdivo do 4. září hotovo a tím dnem také příslušné čerpadlo zastaveno. Zahájené zatím montování segmentové uzavírky vorové propusti firmou Bratří Prášilové a spol., Praha-Libeň, bylo možno i bez čerpání dokončiti. Táž firma počala po dokončení zdí na konci dna vorové propusti montovati dne 16. září nosnou konstrukci klapaček, kterážto práce po 11 dnech i s příslušným nátěrem byla dokončena, takže i druhé čerpadlo bylo dne 27. září zastaveno.

Stavba třetí jimky pokročila do 20. září do té míry, že bylo lze přikročiti k jejímu vyčerpání; s výhodou použito bylo při tom studny z první jimky, která opětně spojila se v celek s jirkou třetí.

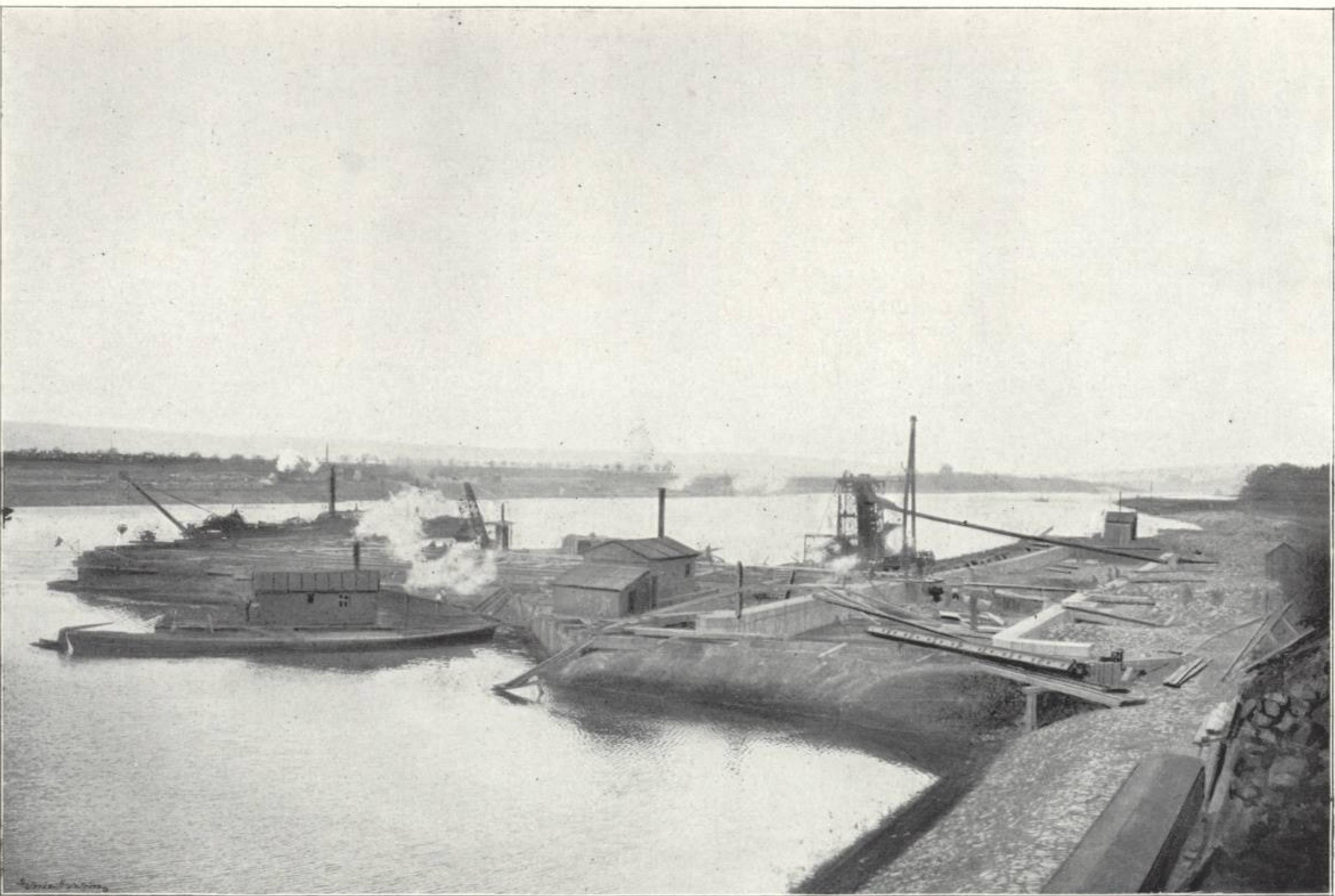
Další výkop pro základy dál se za čerpání vody; při tom bylo zjištěno, že přítok vody do stavební jámy jest tak značný, že čerpadlo pracující se skutečným výkonem 18 koňských sil nebylo s to jirku vyčerpati. Vzata tudíž na výpomoc druhá pumpa odstředivá, umístěná na pontonu, která dle provedených měření pracovala průměrně se 6 eff. koňskými silami.

Na obrázku čís. 13., zhotoveném dle snímky ze dne 13. října, lze spatřiti jak třetí jirká daleko od břehu zasahuje do řeky; plavební dráha byla přeložena až za tuto jirku. Jest viděti zároveň obě čerpadla a otočný jeřáb, užívaný k osazování kvádrů. V popředi jest patrno hotové zdivo vorové propusti, jejíž pravostranná zeď se zasypávala elevátorem v řece stojícím.

Za stále činnosti obou čerpadel pokračoval výkop pro základ betonový ve hloubce 4·4 m pod normální vodou, a dne 3. října mohlo zahájeno býti betonování. Již dne 14. října osadily se první kvádry a počato zároveň s betonováním podjezí na 10 m délky za vlastním tělesem jezovým. Za tímto betonovaným zajištěním dna říčního provedeno bude další upevnění na 10 m délky vrstvou záhozu 1·0 m vysokou. Po skončení betonáže základů bylo pomocné čerpadlo dne 14. října zastaveno.

S montováním slupic ve spojené první a třetí jimce počala firma Bromovský, Schulz a Sohr dne 23. října; v celku bylo postaveno 38 slupic v lodní propusti. Práce trvala až do 11. listopadu, kdy zalita byla ložiska slupic cementovou maltou, ježto voda v Labi počala náhle stoupati, a nebyla vyloučena možnost, že bude nutno stavební jámu zatopiti. Na štěstí počala voda po dvou dnech zase opadávat, takže čerpání nebylo přerušeno, a zdivo veškeré mohlo se do 17. listopadu dokončiti. Do téže doby dohotoven byl i nátěr železné konstrukce ve spodní části, a čerpání bylo pak 22. listopadu zastaveno.

Další montáž lávky na slupicích a můstků nad výklenky v pilířích trvala ještě do 25. listopadu, načež dokončen byl nátěr železné konstrukce i ve svrchní části nad vodou, a dne 5. prosince byly zmontované slupice sklopeny. Zbývalo ještě odstraniti jirká a ochrannou hráz ze záhozu, což stalo se do vánoc, a tím pro letos byly stavební práce skončeny.



Obr. 13. Stavba hrádlového jezu a vorové propusť na pravém břehu v Bečovicích.

Stavba plavidel.

V roce 1905 byla stavba plavidel téměř zúplna dokončena, ačkoli teprve dnem 1. května počalo se s vyčerpáním stavební jámy pumpou odstředivou o výkonnosti 18 koňských sil. Vyčerpání trvalo 8 dní; od 9. května začalo se prováděti lomové zdivo zejména v části ležící nad spodní vodou, a sice zdilo se na hydraul. maltu mísenou v poměru 1 : 3. Současně zahájila se také práce v horním ohlaví, kde již 7. června se mohly osaditi kotevní kameny vrat. Ostatní zdivo dospělo zde záhy do plné výše, a byla tím ohlaví připravena pro montování obou horních vrat.

Počátkem července přistoupilo se ke zdění v obou dolních ohlavích.

V o b r a z e č. 14. znázorněn jest stav prací stavebních ze dne 22. července. Užitím dvou otočných jeřábů uspíšilo se osazování kvádrů, a na zdivu jest také viděti kulaté tyče, které uloženy byly na místě budoucích kotev vratových.

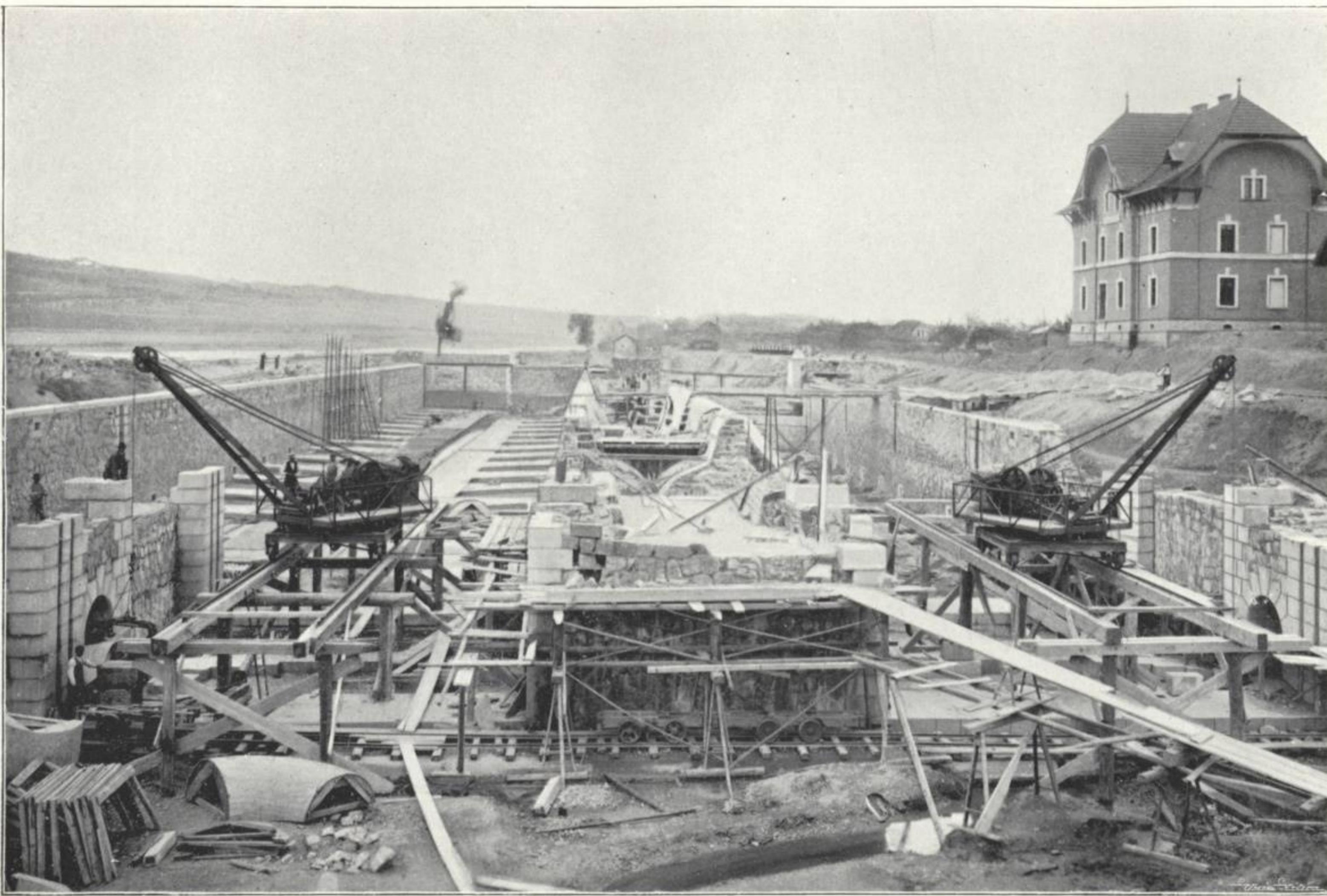
Zároveň se zděním v dolním ohlaví pracovalo se na zajištění dna v plavidle komorovém i vlakovém. V plavidle vlakovém provedly se před výtoky obyklé lichoběžníkové zástěrky z cementového betonu 1 : 10 o střední tloušťce 30 cm, jak patrno jest z obrázku č. 15. Pole povstalá při zdech mezi jednotlivými zástěrkami opevnila se 30 cm vysokou dlažbou lomovou, rádně vyklínovanou; spáry této dlažby nebyly však zaplňovány pískem, aby jimi umožněn byl přítok spodní vody do plavidla, čímž vyloučeno jest působení většího vodního vztlaku na toto poměrně slabé zajištění dna. Zástěrky před výtoky mají délky 6,5 m; pruh povstalý mezi nimi uprostřed vlakového plavidla o šířce 9 m byl zabetonován cement. betonem 1 : 10 i s odvodňovacím příkopem, kterým po čas stavby byla voda vniklá do stavební jámy odváděna k čerpadlu. Jakmile povrch tohoto betonového zajištění poněkud zavadnul, byl přetažen řídkou cementovou maltou, která se do povrchu náležitě zatřela.

V malé komoře obdrželo betonové zajištění nejmenší tloušťku 60 cm. Spodek betonového dna je vodorovný.

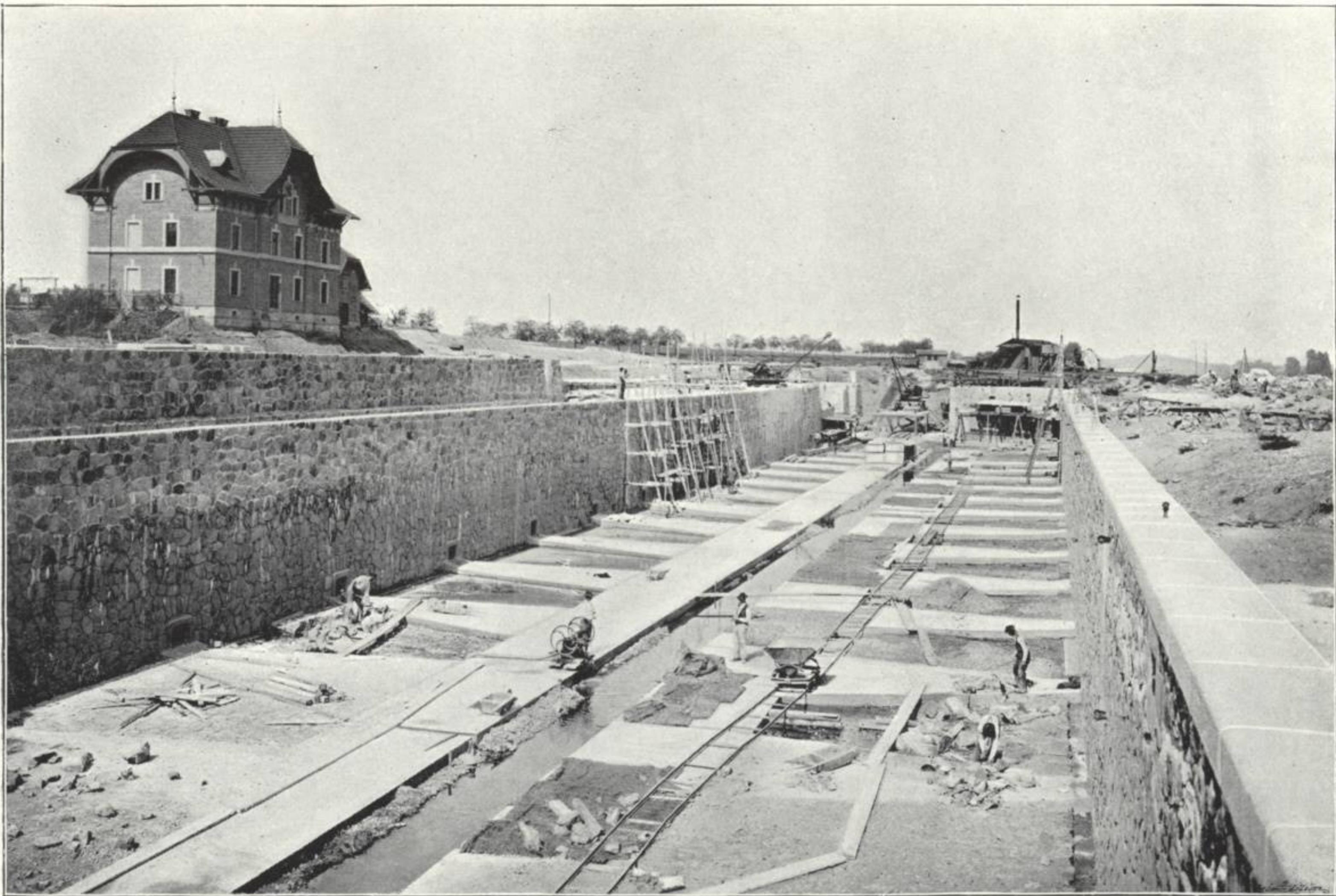
Po dokončení zdiva v horním ohlaví počala dne 26. července firma Bratří Prášilové a spol. montovati vrata plavidla vlakového. Za dva dny zahájila také Českomořanská továrna na stroje montáž horních vrat v plavidle komorovém.

Zminěné továrny mohly dne 14. září přikročiti již k montování dolních vrat obou plavidel, a dnem 16. září počala také strojírna Breitfeld, Daněk a spol. v levém obtoku plavidla komorového montovati segmentové stavidlo.

Zajišťovací práce ve dně obou plavidel, jakož i montáž veškerých konstrukcí železných byly dnem 17. října zúplna dokončeny. Z pozdější snímky ze dne 13. listopadu, obrázek 16. jest tehdejší stav prací na plavidlech jasně viděti. Otevřenými spodními vraty plavidla vlakového lze shlédnouti opevněné dno jeho, v němž odlišuje se střední pruh, který při zabetonování drenážního příkopu naposledy byl proveden.



Obr. 14. Stavba plavidel v Beřkovicích.



Obr. 15. Betonáže dna vlakového plavidla v Beřkovicích.

K vyspárování lících ploch zdiva lomového a vymáznutí spar mezi kvádry užívalo se posuvného, jednoduše sestrojeného lešení, které stojí již na rohu spodního ohlaví, protože ostatní spárování bylo již dokončeno. V popředí obrázku jest viděti ruční beranidlo, jehož upotřebeno bylo k zarážení pilot ochranných koz při vjezdu do plavidel; dvě takové konstrukce byly tehdy již hotovy při plavidle vlakovém.

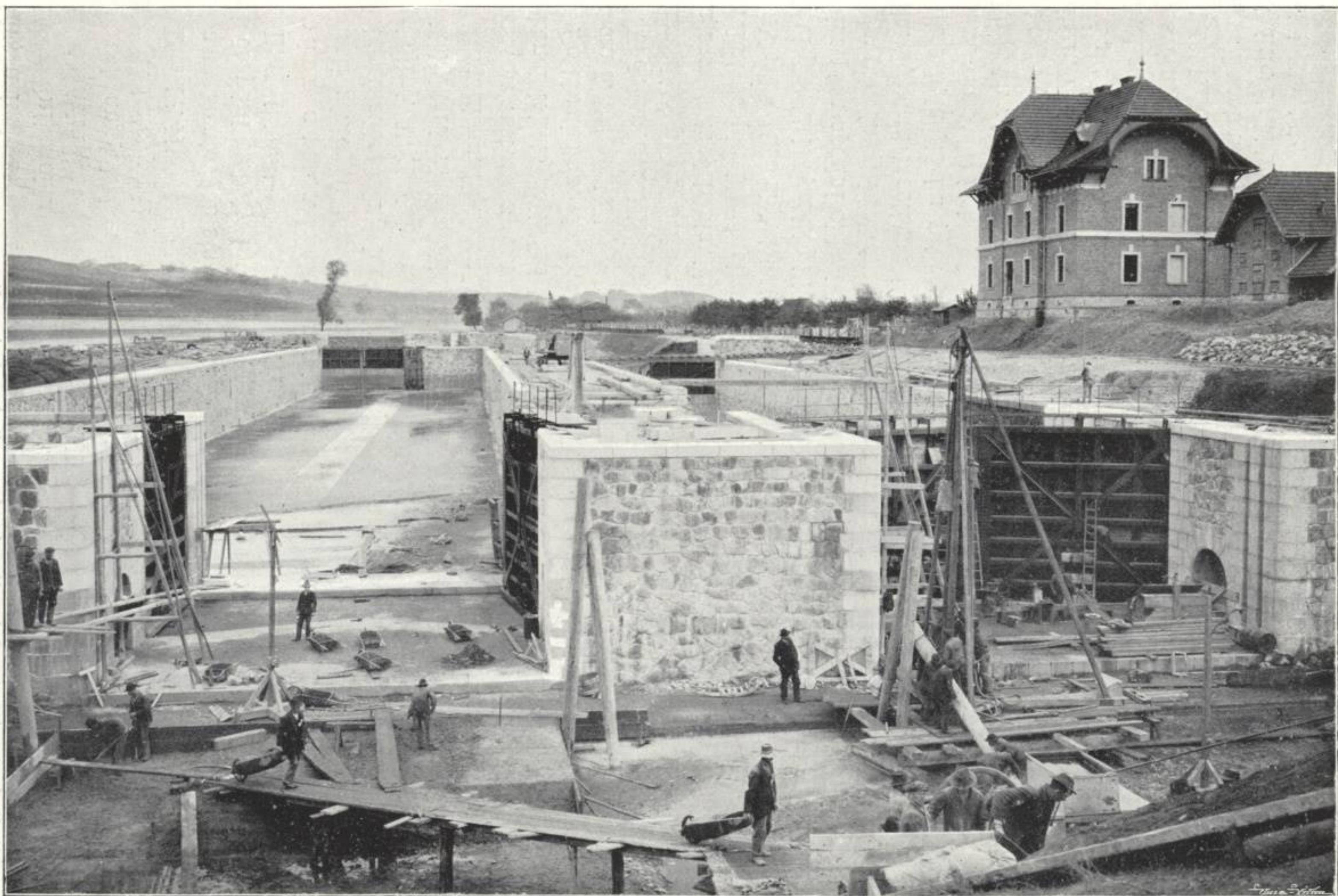
Dne 17. října konala se předběžná kollaudace obtokových kanálů, dolních vrat a segmentových stavidel při obou plavidlech, ježto tyto objekty po zastavení čerpání nebyly by přístupnými. Kollaudace, kterou provedli členové kanalisační komise pan zemský vrchní stavební rada svob. pán S p e n s - B o o d e n a pan c. k. stavební rada Ritter z Rittersha i n ū za přítomnosti zástupců stavební správy, podnikatelstva stavby A. Lanna jakož i zástupců súčasně strojnických továren, měla výsledek v každém ohledu uspokojivý. V té době nebyla ještě dokončena montáž dvou segmentových stavidel, která však přičiněním firmy Breitfeld, Daněk a spol. byla dle možnosti urychlена. Současně provedlo se také zajištění dna kanálu pod plavidly betonovou vrstvou z cementového betonu 1 : 10 o průměrné tloušťce 60 cm; na konci tohoto zajištění byla zaberaňena ochranná štětovnice.

Po té zabetonovány veškeré drenáže ponechané dosud ve spodním ohlaví, a dnem 5. listopadu bylo čerpání v plavidlech trvale zastaveno.

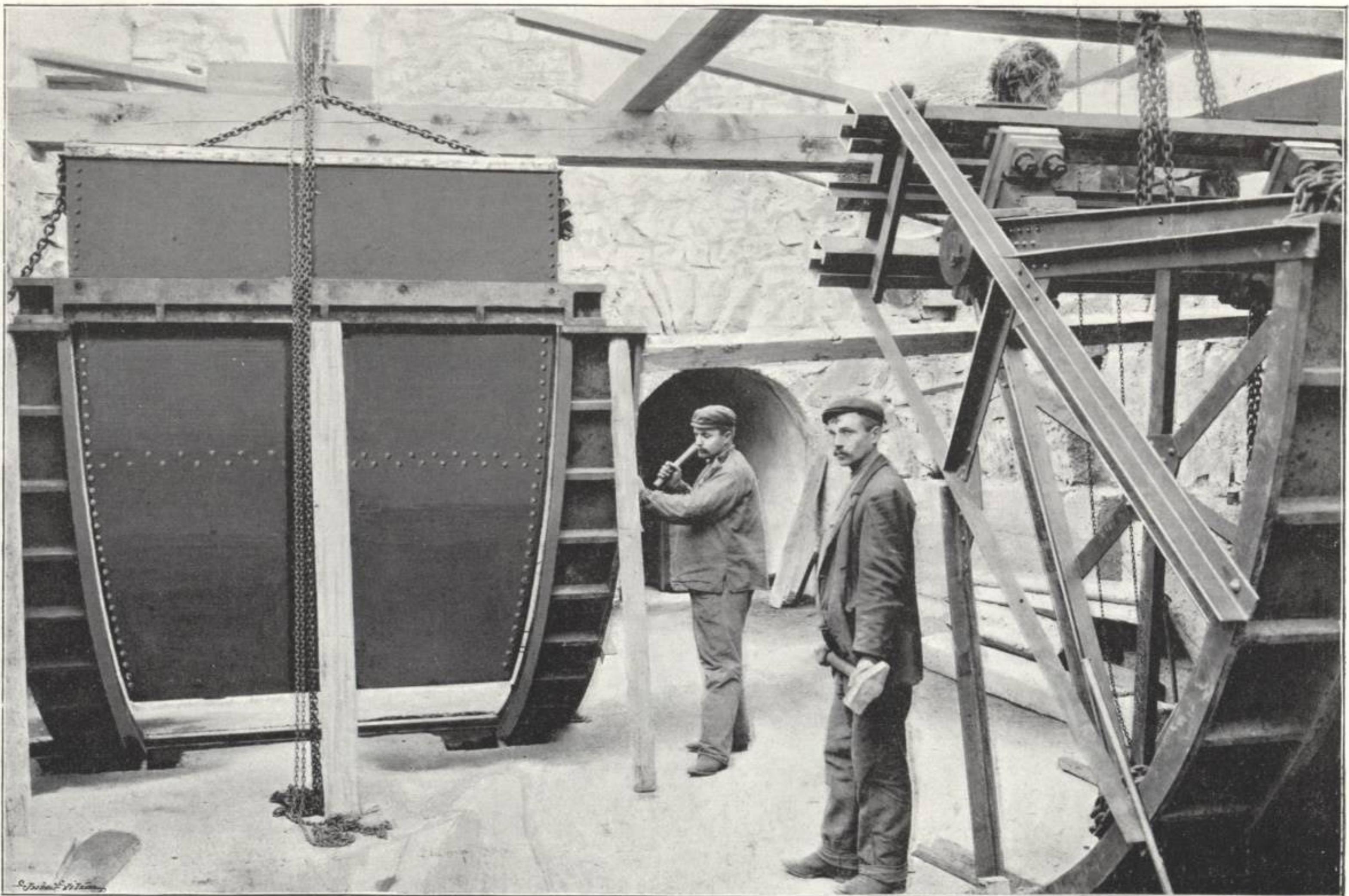
V dokončovacích stavebních pracích v částech nad vodou ležících bylo ovšem dále pokračováno, zejména týká se to zhotovení betonových šachet těch segmentových stavidel, která naposled byla montována. Veškeré práce stavební na plavidlech skončeny byly dnem 20. listopadu.

V roce 1906 zbývá ještě postaviti skladiště na hradla umístěná na horním ohlaví plavidel, vyzdíti pilíře pro most, který sloužiti bude k převedení okresní silnice přes spodní ohlaví ke přívozu, dále úprava místnosti, které navrženy jsou v pravém pobřežním pilíři nového mostu, totiž dílna a skladiště na hradidla. Tyto místnosti mají obdržeti strop z vyztuženého betonu, kterážto konstrukce byla již ku provedení schválena.

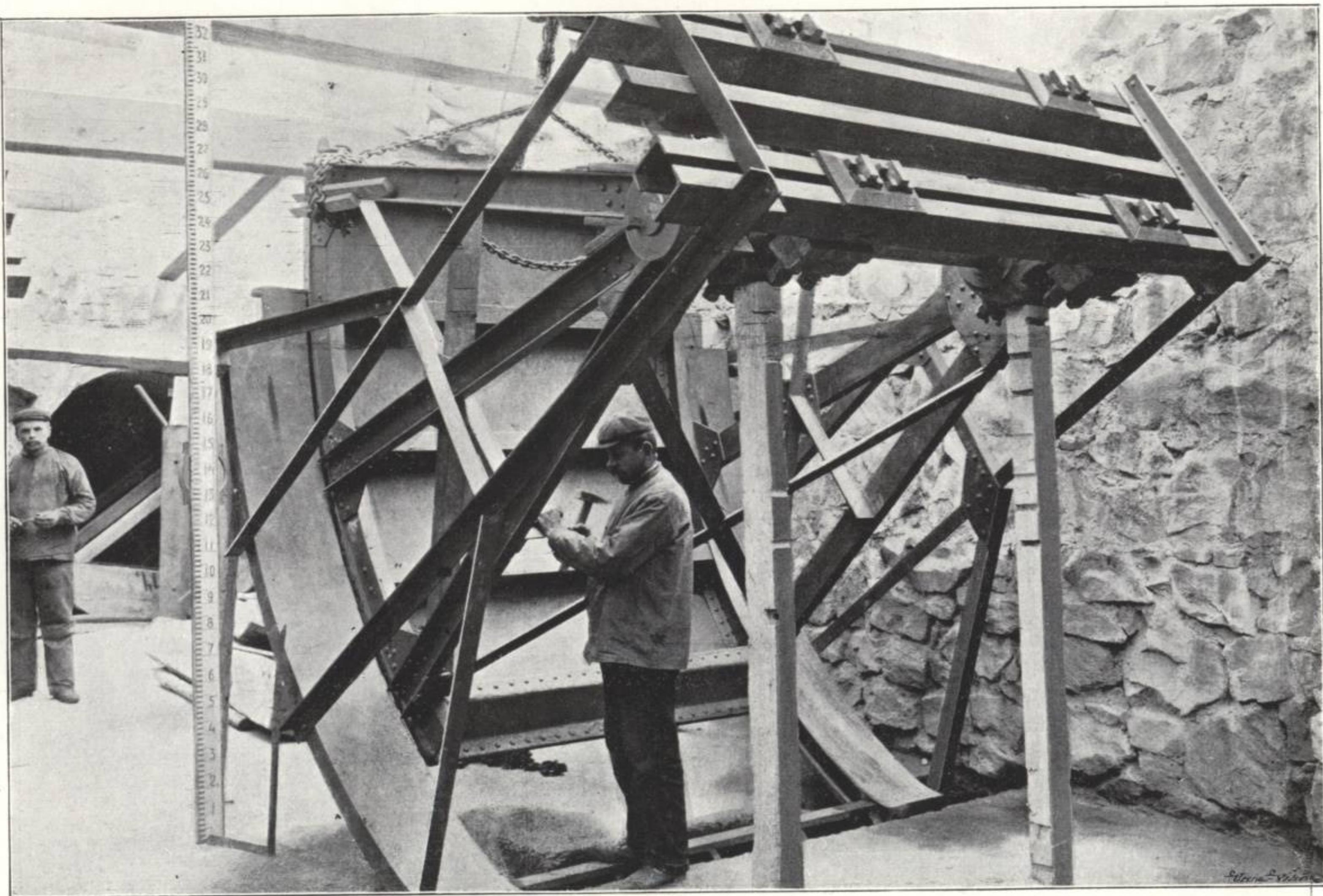
Pro uzavření obtoků při spodním ohlaví bylo v Dolních Beřkovicích použito stavidel segmentových, o jejichž konstrukci, vyobrazené na fotografiích obr. č. 17. a č. 18. budiž v následovním učiněna krátká zmínka. Poprvé bylo stavidel segmentových použito při plavidlech u Hořina, která mají spád 8'9 m, ovšem že v uspořádání poněkud odchylném, zejména pokud se týče voleného způsobu pchybu. Stavidlo segmentové má tvar výseče válcové a otáčí se kol vodorovné hřídele, která uložena jest ve dvou ložiskách nad záklenkem obtoku. Pod ložisky, jak z obrázků jest patrno, jest upravena nosná konstrukce, která se při zdění šachty stavidlové celá zabetonuje. Tlak vodní na stavidlovou desku působící přenáší se na hřídel dvěma postranními nosiči. Stavidlo zavřené zapadá do litinového rámu, který vroubí profil obtoku, při čemž stavidlo i rám se dolů klinovitě zúžují. Po stranách docili se těsnosti stavidla tím, že přilehne na opracované plochy rámu, a sice v rovinách rovnoběžných se směrem toku, které nejsou vystaveny vodnímu tlaku. Nahoře



Obr. 16. Pohled do vlakového plavidla v Beřkovicích z dolního ohlaví.



Obr. 17. Montáže segmentových stavidel v Beřkovicích.



Obr. 18. Montování segmentového stavidla v Bečovicích.

a dole těsní stavidlo dolehnutím na obtokový rám, hořejší těsnící plocha jest rovněž klínovitě seřiznuta. Vlastní váha pohyblivé desky stavidlové jest vyrovnána protizávažím na dvou řetězích zavěšeným, tak že při pohybu stavidla přemáhati jest toliko tření čepové a tření vody na povrchu stavidla. Při této uzavírce obtokové dá se v případě potřeby přerušiti prázdnění plavidla v nejkratší době; stačí nadzvednouti protizávaží, aby deska stavidlová mohla vlastní vahou se zavřít, čemuž napomáhá zároveň tření vody, jakož i složka vodního tlaku působící na stavidlo ve smyslu zavření.

Ostatní železné konstrukce plavidel, zejména horní a dolní vrata, vodorovnná stavidla v horním ohlaví a veškerá pohybovací zařízení budou v Dolních Beřkovicích provedena podle vzorů na zdýmadlech vltavských již osvědčených.

Vedlejší práce a stavby upravovací.

Ku překladišti, které zřízeno bylo roku loňského u Liběchova, byla letos upravena zatímná příjezdná cesta. Překladiště jest na šířku 10 m odlážděno; ukládka materiálu, nacházející se za odlážděnou částí a pravým břehem, byla pokryta vrstvou ornice, a na jaře oseta travou, by povrch její byl zabezpečen proti účinkům velké vody.

Dne 11. května byla část tohoto překladiště ve smyslu vodoprávního rozhodnutí předána v užívání panství liběchovskému, které s výhodou zde zařídilo vaziště dříví do vorů.

V nedokončeném opevnění ostrova berškovického bylo hned po zahájení prací stavebních dále pokračováno, a zvláště špička proti vodě zadlážděna byla na maltu.

Dne 20. června počala stavba příjezdné silnice ke společnému domu pro jezničního a plavidelníka. Silnice ta bude příštím rokem prodloužena až k mostu navrženému přes dolní ohlaví a bude tvořiti příjezd ke přeloženému pod jez prámovému přívozu dolnobeřkovickému. Jízdní dráha silnice jest 6,5 m široká, a těleso její vytvořeno jest ze základní vrstvy 12 cm vysoké, ze štěrku z lomů, na níž rozprostřela se 10 cm vysoká vrstva štěrku tloučeného a povrch opatřil pak 3 cm vysokou vrstvou drobných odpadků štěrkových. Celek byl pak řádně uválen 20 q těžkým válcem silničním. Podobným způsobem upravené silnice v obvodu pobočného průplavu z Vraňan do Hořína se dobře osvědčuje.

Potok v Čehovický, který ústí do Labe na pravém břehu pod jezem, sveden byl novým vydlážděným korytem dále po vodě, aby zaústil do řeky až pod výjezdem z vorové propusti.

K důležitějším pracím vedlejším náleží stavba shybky pro odvádění odpadových vod z berškovického cukrovaru. Shybka, která jest

zhotovena z trub cementových o světlém průměru 50 cm, křížuje nad špičkou ostrova beřkovického vjezd do kanálu plavebního, ležícího mezi tímto ostrovem a levým břehem. Pro stavbu využito bylo nízkého stavu vodního — 80 cm v Mělnice, který nastal koncem měsíce srpna. Od 2. října, kdy cukrovar beřkovický počal v letošním podzimu pracovati, bylo shybky používáno, a shledáno, že skutečně vyplnila žádaný úkol, aby totiž cukrovarské vody odpadní odvedeny byly pode dnem plavebního kanálu až do hlavního toku labského, čimž předejde se znečištění labské vody podél levého břehu při obci Dolní Beřkovice.

Ze staveb břehových a upravovacích budí učiněna zmínka toliko o postavení velké soustředné hráze pod překladištěm liběchovickým a o zřízení přepážek z kamenného záhozu za nízkými rovnoběžnými stavbami na pravém břehu naproti obci křivenické, které mají zabrániti tomu, aby za stavby uložený materiál, jímž vyplněny byly dosavadni tůně v těch místech, nebyl velkou vodou odnesen.

Výkop ve spodním plavebním kanále byl dnem 10. října zastaven, ježto zbytek materiálu dosud zde se nacházejícího asi 35.000 m³ musil býti ponechán v zásobě pro nasypání nízko položených prutin v Mlazicích, které leží asi 2:5 km nad spodním kanálem dále proti vodě na pravém břehu. S dopravou materiálu na zmíněné pozemky počalo se 4. prosince, kdy již proutí bylo sklozeno, a dokončeny podnikatelstvem stavby veškeré přípravy pro tento velmi obtížný převoz materiálu. Výkop děje se totiž ve spodním kanále ručně, materiál se nakládá při tom na vozy, které lokomotivou dopraví se po kolejí na levém břehu až k cukrovaru dolnobeřkovickému, kde se materiál vyklopuje zatímně na břeh, a zde nakládá ručně znova do menších lodí, na nichž se pak převeze přes Labe na druhý břeh k elevatoru. Tím sype se materiál do hromad na břehu, z těch opětně se nakládá na malé vozíky a rozváží dle potřeby po pozemcích. Obtížná tato práce trvala až do 30. prosince, kdy pro nastalé mrazy byla zatím zastavena.

V příštím stavebním období zbývá provésti ještě zemních prací celkem přes 90.000 m³, takže bude nezbytno práci tu dle možnosti uspíšiti, aby bylo lze dokončiti také závislé na tom upevnění břehů v horním a dolním plavebním kanále současně s doděláním ostatních prací stavebních.

Zdýmadlo čis. VII. u Štěti.

Povolená výše stavebních nákladů pro rok 1905 dovolovala započítit také se stavbou zdýmadla č. VII. u Štěti. Nejprve zakoupeny byly po smírném dohodnutí veškeré pro stavbu potřebné pozemky, a dne 17. října předáno bylo staveniště podnikatelství A. Lanna, které stavbu zdýmadla bude prováděti, při čemž zastupovali komisi kanalisační pan zemský vrchní stavební rada svob.

pán Spens-Booden a pan c. k. stavební rada Ritter z Rittershaianů.

Podnikatelství se snažilo, vyhovujíc sestavenému postupu stavby, uvésti pokud možno brzo v činnost rýpadlo pozemní, protože se získané zeminy mělo použiti k navrženému nasypání rozsáhlých pozemků, ležících v katastrálni obci račické při horním kanále, aby povrch jejich byl pak v dostatečné výši nad vzdutou vodou. Nasypávka mohla s výhodou se provésti na podzim po žních a potřebný materiál vzat byl z budoucího dolního kanálu a ze započatého výkopu jámy stavební pro plavidla. Do konce roku činil celkový výkop asi $13.000\ m^3$.

Za místního stavebního správce ustanoven byl prozatím c. k. stav. adjunkt J. Záleský, jehož kancelář umístěna byla ve dříve již dohotoveném domu pro plavidelníka a spojena telefonicky s ústřední kanceláří v Praze.

Podle přijatého postupu stavby má býti pracováno v roce 1906 současně na plavidlech i na jezu, a budiž podotknuto, že na jezu hradlovém má býti provedena změna v dosavadním způsobu konstrukce, o které ve příští zprávě bude učiněna bližší zmínka.

Podnikatelství vykonalo již téměř veškeré přípravy, aby ve stavbě zdymadla v příštím roce v plném rozsahu mohlo býti pokračováno; zejména byly letos ve značné délce položeny kolejy pro rýpadlo a kolej dopravní, a zároveň připraveno spojení staveniště se stanicí Štětí-Hněvice rak.-uh. společnosti státní dráhy.

Zdymadlo čís. VIII. u Roudnice.

Vodoprávní jednání, které c. k. místodržitelství dne 2. září a ve dnech následujících o tomto zdymadle provedlo, mělo průběh veskrze hladký, takže vrchní stavební správa zavedla ihned vypracování návrhů podrobných. Jak známo, hodlá obec roudnická na pilířích hradlového jezu přiměřeně sesílených a zvýšených postaviti nový železný silnicový most přes Labe.

Podrobný návrh konstrukce mostové vypracovala Pražská mostárna, filiálka Českomoravské továrny na stroje v Praze, na podkladě, který se zřetel na umístění jednotlivých pilířů hradlového jezu a vyplývající z toho rozputní konstrukce mostové sdělaný byl v kanceláři vrchní stavební správy kanalizační komise. Ohledně nutného při tom překročení území priv. rak.-uh. společnosti státní dráhy bylo již dříve docíleno patřičné dohodnutí.

Vjezd na most leží na náměstí poblíž zámku vévody z Roudnice, a pro vytvoření příjezdu k mostu bude zapotřebí zabrat také část zámeckého parku. První pole mostové na levém břehu překračuje ulici k nádraží vedoucí, a má rozputní $35\cdot4\ m$. Druhým polem přechází most přes území nádražní; pole to

má rozpnutí $45\cdot5$ m a jest od hlavy kolejnic ke spodní hraně mostové konstrukce ponechána volná podjezdňá výška $5\cdot2$ m. Pod třetím otvorem mostovým leží plavební kanál, a volná výška měří zde nad hladinou vzduté vody $10\cdot7$ m. Následující tři pole mostová o stejném rozpnutí po $57\cdot5$ m odpovídají třem polím hrádlového jezu, která vykazují mezi pilíři světlou šířku po 54 m. Poslední, sedmé pole má rozpnutí $56\cdot7$ m, překračuje vjezd do vorové propusti a přepíná zároveň inundační otvor ponechaný zde na pravém břehu. Jízdní dráha mostová leží vesměs při horním pásu a klesá ke pravému břehu okrouhle o $3\cdot3$ m, čímž se uspořilo na kubatuře příjezdné rampy, která přes to vykazuje délku 500 m, šířku v koruně 8 m a výšku u mostu $11\cdot0$ m. Pro konstrukci mostovou voleny byly nosiče krakorcové s vloženými poli vnitřními. Most nemá s jezem nic společného, vyjma pilíře, jinak oba objekty jsou zcela samostatné, až na okolnost, že v pravém pobřežním pilíři má po případě upraveno býti skladiště hř. iel.

Pro umístění plavebního kanálu zdýmadla č. VIII. použito bylo s výhodou mlýnského ramene, které leží mezi ostrovem roudnickým a levým břhem; rameno bude přiměřeně rozšířeno, a bude chráněno na pravém břehu ochrannou hrází. Spodní kanál má délky asi 400 m a má sloužiti pro přezimování asi 15 labských lodí. Za tím účelem nutno jej náležitě prohloubiti a rozšířiti.

Bližší údaje o jednotlivých stavbách zdýmadla bude lze podati až ve výroční zprávě příští, až vydáno bude rozhodnutí vodoprávní a tím stanoven pevný podklad pro vypracování návrhů podrobných.

VIII. Používání hotových zdýmadel.

Plavební období začalo v roce 1905 v měsici březnu. Ježto vyšší vodní stavy jarní neobyčejně dlouho potrvaly, mohla se plavba provozovati až do 11. dubna ve volné řece. Téhož dne přikročilo se za stavu $+85$ cm na karlínském vodočetu k postavení jezů a od 12. dubna byly čtyři první jezy vltavské u Troje, Klecan, Libšic a Mířovic v činnosti.

Po dokončení stavby zdýmadla č. V. byl dne 22. a 23. června 1905 postaven také jez ve Vraňanech, ježto vzdutí na zkoušku a proplavení vorů podalo výsledek veskrze uspokojivý.

Dne 31. července 1905 byl také od jezu odbočující laterální kanál vranensko-hořínský odevzdán veřejné dopravě, tak že od tohoto dne používala

plavba nově vytvořené plavební cesty na kanalizované Vltavě v celé délce z Prahy až do Mělníka.

Při mírné pohodě podzimní bylo možno sklopiti jezy až 25. listopadu, což stalo se při stavu + 89 cm na karlínském vodočetu.

Bylo tudiž používáno zdýmadla č. I. u Troje, čís. II. u Klecan, čís. III. u Libšic a čís. IV. u Mířovic nepřetržitě celkem po 228 dní; u zdýmadla čís. V. (laterální kanál z Vraňan do Hořina) byl v činnosti jez a plavidlo pro místní dopravu ve Vraňanech 155 dní, vlastní kanál poboční a plavidla u Hořina celkem 117 dní.

Po tento čas bylo plavidel používáno nepřetržitě a beze vší závady, ačkoli několikrát nastaly vyšší stavky, ku př. 23. dubna + 125 cm, 11. května + 152 cm, 9. srpna + 131 cm, 12. listopadu 1905 + 148 cm, a také jezy zůstaly i za těchto stavů vztyčeny.

Za to potrvaly v době od polovice června až do počátku srpna stále stavky podnormální, které dosáhly dne 7. července nejnižšího stavu — 70 cm, tak že nastala obava, že bude nutno zastavit plavbu jako v roce 1903. Na štěstí se obava ta však nevyplnila, protože brzy potom počalo zase vydatněji pršetí.

Následkem těchto celkem příznivých stavů vodních a té okolnosti, že po odevzdání dopravě zdýmadla č. V. (poboční kanál z Vraňan do Hořina) docílilo se dobrého spojení s další tratí labskou, která vykazuje lepší plavební podmínky, udržovala se plavba po celý rok dosti čile.

Následující tabulkou podán jest přehled dopravy lodní na kanalizované Vltavě v roce 1905 seřaděný dle jednotlivých zdýmadel. (Viz tabulku na stránce 88.)

Z tabulky vyplývá, že počet labských člunů, které z Labe přešly na kanalizovanou Vltavu, z vykázaného počtu 110 za rok 1904 vzrostl v tomto roce na 202, a rovněž stouplo značně počet lodních vlaků.

Pokud se týče voroplavby, budiž uvedeno, že také znatelně zmohutněla, což vysvětluje se hlavně tou okolností, že za loňských nepříznivých poměrů plavebních zůstalo zadrženo v horních tocích větší množství dříví, které teprve letos bylo splaváno, a že také nově oživená spotřeba dříví pro průmysl na dolním Labi vývozu posloužila. Vory byly jako roku minulého zase ve zdržích vlečeny parníky, a sice určen byl pro každou zdrž jeden parník šroubový, tak že bylo celkem v činnosti pět parníků.

Množství vlečeného dříví obsahovalo:

v roce 1902	200.167·09	<i>m³</i>
» » 1903	380.132·64	»
» » 1904	342.055·89	»
» » 1905	418.262·24	»

**Přehled dopravy lodní na kanalizované Vltavě v roce 1905
dle jednotlivých zdýmadel.**

Plavidlo	Směr jízdy	parníky								V celku	Poznámka
		osobní	vlečné	Čluny labské	Lodi s kamenem	Pontony a menší plavadla	Rýpadla a jiné stroje	Čluny motorové a zábavné	Vory		
Čís. I. Podbaba	proti vodě .	za čas od 13. dubna do 24. listop. 1905									Použito bylo: malé komory . 1702kráte velké komory 48kráte celkem 1750kráte
		391	377	88	81	58	—	11	—	1006	
		391	376	83	101	53	3	8	8	1023	
	dohromady	782	753	171	182	111	3	19	8	2029	
Čís. II. Klecany	proti vodě .	za čas od 13. dubna do 24. listop. 1905									Použito bylo: malé komory . 1325kráte obou komor zároveň . . 72kráte celkem 1397kráte
		13	477	90	290	88	1	7	—	966	
		13	472	86	317	81	7	6	12	994	
	dohromady	26	949	176	607	169	8	13	12	1960	
Čís. III. Libšice	proti vodě .	za čas od 13. dubna do 24. listop. 1906									Použito bylo: malé komory . 1358kráte obou komor zároveň . . 104kráte celkem 1462kráte
		12	458	89	673	56	2	7	—	1297	
		12	461	89	716	53	4	7	19	1361	
	dohromady	24	919	178	1389	109	6	14	19	2658	
Čís. IV. Mířovice	proti vodě .	za čas od 13. dubna do 24. listop. 1905									Použito bylo: malé komory . 927kráte velké komory 199kráte obou zároveň . 138kráte celkem 1264kráte
		12	398	102	701	50	1	10	—	1274	
		12	395	100	711	57	6	12	15	1308	
	dohromady	24	793	202	1412	107	7	22	15	2582	
Čís. V. Laterální kanál z Vraňan do Hořina,	Vraňany	za čas od 23. června do 24. listop. 1905									Použito bylo: plavidla pro místní dopravu . . 410kráte
		—	1	4	174	8	2	—	—	189	
		—	—	3	212	19	3	—	—	240	
	dohromady	—	1	7	386	27	5	—	—	429	
Hořín	proti vodě .	za čas od 1. srpna do 24. listop. 1905									Použito bylo: malé komory . 255kráte velké komory 141kráte celkem 396kráte
		14	62	63	265	27	—	3	—	434	
		14	63	56	244	19	3	4	1	404	
	dohromady	28	125	119	509	46	3	7	1	838	

Rozdělení dopravy vorové na jednotlivé měsíce vyplývá z následujícího celkového přehledu o dopravě vorové na kanalizované Vltavě za plavební období r. 1905.

V měsíci	Vlečeno ve zdržích					Úhrnem m ³
	I.	II.	III.	IV.	V.	
	kubických metrů dříví					
dubnu(12.-30.)	12·50	—	—	50.739·64	—	50.753·14
květnu . . .	—	—	72·30	76.923·90	—	76.996·22
červnu . . .	350·91	—	—	60.194·96	18.269·22	78.815·09
červenci . . .	121·24	—	—	456·23	65.463·14	66.040·61
srpnu . . .	349·79	—	—	89·95	34.862·34	35.300.08
záři . . .	75·50	36·00	—	196·35	51.496·59	51.804·44
říjnu . . .	172·85	—	—	294·66	43.131·41	43.598·92
listopadu . . .	211·98	—	116·66	149·33	14.476·77	14.954·74
Úhrnem . . .	1.294·77	36·00	188·98	189.043·02	227.699·47	418.262·24

Způsob vleku vorového, který opětně obstarávala k úplné spokojenosti mezinárodní dopravní společnost Beck, Brock a spol., byl týž, jako v letech minulých.

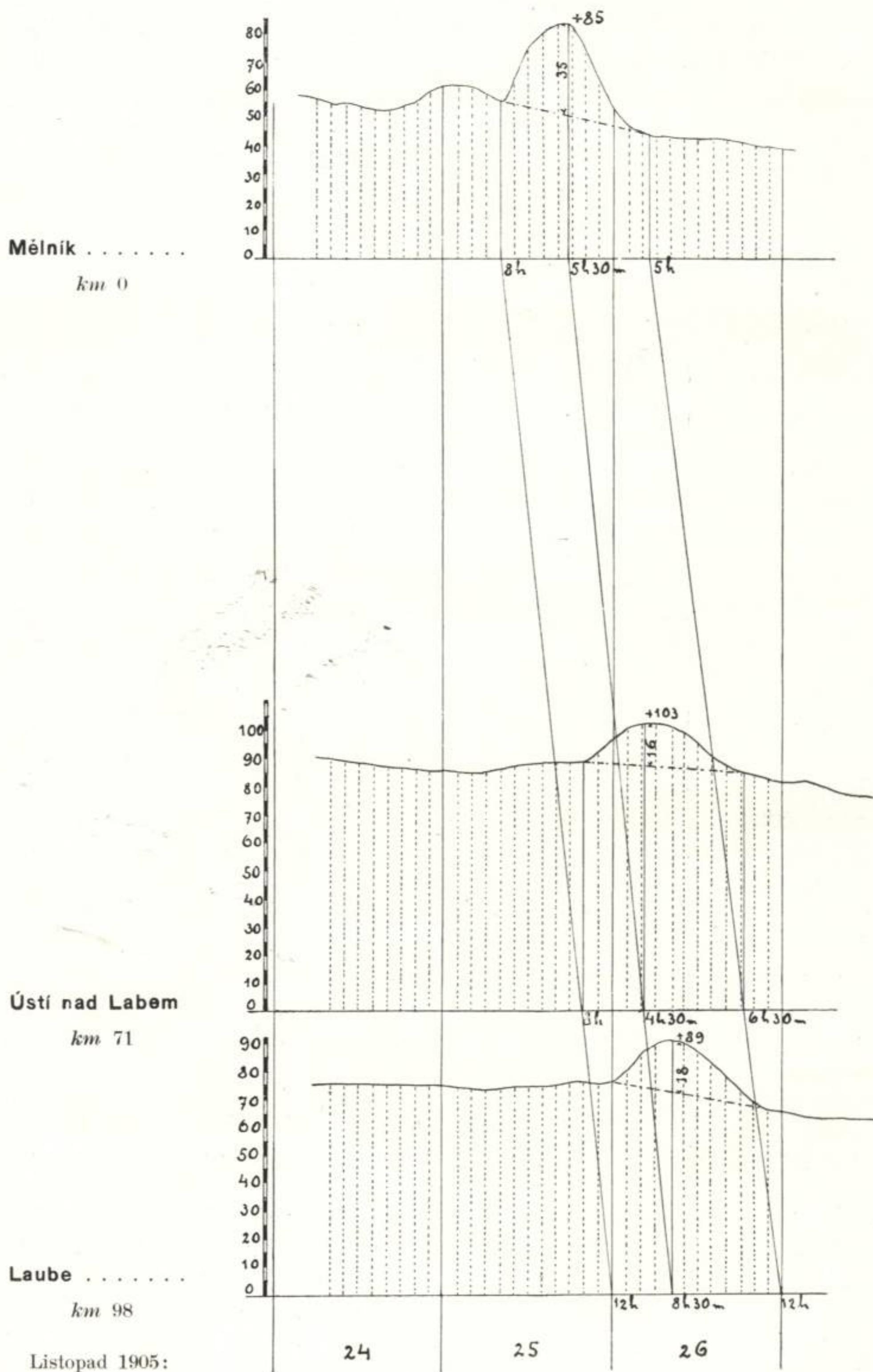
Letos poprvé vztahovala se vlečná služba vorová na celou trať kanalizované Vltavy z Prahy do Vraňan. V trati od Vraňan do Hořína a Mělníka pluje vory bez vleku samy ve volné nekanalizované řece pod Vraňany, která jde téměř rovnoběžně s laterálním kanálem vraňansko-hořínským.

Rychlosť plavby vorové podle vykonaných pozorování v celé kanalizované trati závisí nejen na stavu vodním, ale i na poměrech větru a povětrnosti; průměrně potřebuje transport vorový, sestavený ze čtyř dvojitých vorů, pro celou 38·22 km dlouhou trať z Prahy od Buben až pod vorovou propust vraňanskou

při vodním stavu + 45 cm na Karl. vod. asi 9 hod. 35 min.
 » » » — 26 » » » » 10 » 40 »

z čehož podává se střední rychlosť jízdy 4·0 m, ve druhém případě 3·58 m, tedy průměrně asi 3·8 km za hodinu. Ve volné řece mohly vorové dříve v trati z Prahy do Libšic za normálních poměrů plouti rychlosťí 3·08 km, takže vlečením docílí se zrychlení dopravy průměrně 0·7 km za hodinu. Vlek vorový se již úplně vžil, a personál při tom zaměstnaný získal také potřebný při tom cvik.

**Diagram stavů vodních v Mělníku, Ústí nad Labem a Laube
ve dnech 24., 25. a 26. listopadu 1905.**



Měřitka: 1 km = 1.5 mm; 1 hodina = 1 mm; pro vodočet 10 cm = 4 mm.

Pokud se týče prací udržovacích na zdýmadlech, budiž uvedeno, že u prvních tří zdýmaadel vltavských, totiž u Troje, Klecan a Libšic obstarávány jsou státní pořiční správou.

Na účet kanalisačního fondu dokončeno bylo v tomto roce loni již započaté upevnění podjezí pod středním otvorem hradlového jezu v Troji, kterážto práce většími stavami vodními několikrát byla přerušena. Povstalé výmoly byly ve vzdálenosti 15 m od jezu na celou šířku otvoru 41 m obemknuty pilotovou stěnou, vnitřek vyplněn pak těžkým záhozem.

Na této vrstvě kamene byly po vyčerpání celé jámy parní pumpou zhotoveny čtverce betonové o délce strany 2·5 m, a sice po výšce ze dvou vrstev; spodní o tloušťce 30 cm dusala se z cem. betonu 1 : 8, hořejší vrstva z betonu 1 : 6. Uprostřed každého tohoto čtvercového pole byla dříve zaberaňena kolejnice, která tvoří jakousi kotvu, kterou se každá deska přidržuje ke dnu říčnímu. Podél spodního okraje tohoto zajištění byla upravena vrstva záhozu. —

V plavidle komorovém v Mířovicích bylo pozorováno vyvěráni vody ze dna, jak o tom učiněna zmínka ve zprávě předešlé. V lednu 1905 bylo plavidlo za účelem ohledání dna vyčerpáno, při čemž se ukázalo, že betonová deska ve dně asi v první třetině délky pod horním ohlavím vykazuje trhlinu podél zdi plavidla k řece obrácené a mimo to dvě trhliny jdoucí kolmo na osu plavidla. Dno betonové se na této straně oddělilo od základů zdi, a vztlakem vodním byla celá deska vyzdvížena asi o 8 cm. Také v ostatní části dna betonového směrem proti vodě zjištěny byly vlasové trhliny, tak že bylo rozhodnuto celé betonové dno v této části odstraniti a nahraditi novou deskou, vytvořenou jako klenba o tloušťce 60—70 cm, a zhotovenou z cementového betonu 1 : 8. Tato klenba ve dně vykazuje snížení oblouku uprostřed o 90 cm, a byla svými patkami přímo zapjata do základů zdi plavidlových, při čemž předstupek základů těch zhotovených z vápenného betonu napřed byl odstraněn.

Aby se zmenšil vztlak vodní, byly na přední i zadní straně horního ohlaví zapuštěny hluboko ochranné zdi, kterými má býti znesnadněno vnikání horní vody pode dno betonové, a zároveň byly ve dně ve vzdálenostech po 6ti metrech upraveny otvory kruhové o průměru 10 cm, aby mohla spodní voda jimi odtekati nade dno, a tím aby docílilo se jeho odlehčení. Aby při tomto vyvěráni spodní vody nebyl strhován s sebou písek a oblázky ze základní půdy, byl pod každým otvorem vyhlouben prostor obsahu asi 1 m³, který se vyplnil tlučeným štěrkem. Tím povstal do jisté míry pod každým odlehčovacím otvorem v kle-nutí dna umělý filtr, který při pronikání vody zadrží veškerý písek.

Přímým měřením piezometrickými trubkami v jednotlivých otvorech dna zjištěna byla po dokončení práce a postaveném jezu hodnota vztlaku vodního asi 2·0 m, při čemž byl rozdíl hladin u plavidla 3·9 m. Vztlak aktivní dosáhl tedy asi polovici skutečné tlakové výšky.

Výměna dna v plavidle komorovém provedla se, jak zmíněno, v zimě, a obtížná práce ta trpěla i velkou vodou; průběhem celého plavebního období nebylo na novém dně pozorováno ani nejmenšího poškození.

Z ostatních na hotových zdýmadlech konaných pozorování budiž poukázáno toliko na více než celý rok prováděná měření, která mají za účel zjistit, jaký vliv má vzedmutí vody na stav spodní vody pozemků, ležících v obvodu laterálního kanálu z Vraňan do Hořína a pak v rozsáhlé rovině na pravém břehu vltavském nad jezem vraňanským u obce dušnické. Veškeré tyto pozemky leží v dosahu vzdutí jezu vraňanského; pozorování spodní vody, zahájená na širokém podkladě, nejsou však dosud ukončena, o výsledcích zjištěných bude učiněno bližší sdělení teprve ve příští výroční zprávě.

Dále vykonáno bylo ještě jedno pozorování ohledně výše a rychlosti postupu vlny při sklápění jezů na Vltavě, jakož i ohledně vlivu, který toto sklápění mělo na vodní stav v Labi, o čemž se ještě v následujícím má státi zmínka.

Sklápění jezů na Vltavě provedlo se dne 25. listopadu 1905; s prací započato u všech jezů současně v 7 hod. ráno; hladina vodní ve Vltavě stála při tom asi na $+ 80 \text{ cm}$ nad normálem, při kterém stavu Vltava vede asi 180 m^3 za vteřinu. Vodní stav na Labi obnášel té doby

v Mělníku $+ 54 \text{ cm}$ (vodní množství 265 m^3),
v Ústí n. L. $+ 88 \text{ cm}$ (vodní množství 335 m^3),
v Děčíně-Laube $+ 70 \text{ cm}$ (vodní množství 340 m^3).

Při všech zdýmadlech vyhrazovaly se však již dne 24. listopadu odpoledne poněkud jezy, a snížila se tím všude horní hladina průměrně o 40 cm .

Za těchto okolností byly nashromážděny dle přibližného odhadu ve všech 5 zdržích vitavských (bez laterálního kanálu z Vraňan do Hořína) asi $3,000,000 \text{ m}^3$ vody, kteréžto množství odteklo dne 25. listopadu od 7 hodin ráno až asi do 3 hod. odp.; tedy asi za 8 hodin. To podalo by průměrné množství odtoku 100 m^3 za vteřinu, a dle křivek odtoku c. k. hydrografického zemského oddělení měl dle toho nastati vodní stav v Mělníku $+ 95 \text{ cm}$, v Ústí n. L. $+ 125 \text{ cm}$ a v Děčíně-Laube $+ 100 \text{ cm}$; skutečně ale nastal — jak vysvítá z připojeného diagramu záznamů limnigrafů jmenovaných stanic vodočetných — nejvyšší stav v Mělníku $+ 85 \text{ cm}$, v Ústí n. L. $+ 103 \text{ cm}$ a v Děčíně-Laube $+ 89 \text{ cm}$.

Ze zmíněného diagramu jest zřejmo též sploštění vlny, které nastane při postupu vlny po vodě dolů; kdežto v Mělníku dostoupla výška nastalé vlny 35 cm , obnášela tato v Ústí n. L. a v Děčíně-Laube pouze 16, potažmo 18 cm.

Vodočet	km.	Počátek			Vrchol	Konec	Celá doba	Výška vlny
		vlny došel						
Mělník . . .	0	25.11. 8 h. ráno		25.11. 5 h. 30 min. odp.		26.11. 5 h. ráno	21 h	35 cm.
Ústí n. L. . .	71	25.11. 8 h. večer		26.11. 4 h 30 min. ráno		26.11. 6 h. 30 min. odp.	22 $\frac{1}{2}$ h	16 cm.
Děčín-Laube .	98	25.11. 12 h. v noci		26.11. 8 h. min. dop.		26.11. 12 h. v noci	24 h	18 cm.

Z diagramu jest dále patrno, jaký vliv mělo předběžné vyhrazování jezů dne 24. listopadu na vodní stav v Labi. Rovněž jest možno odvoditi z tohoto diagramu rychlost, s jakou pokračovala vlna po vodě dolů. Výsledky tohoto pozorování sestaveny jsou v následující tabulce:

Dle toho podává se následující střední rychlosť:

po čátek vlny: traf Mělník-Ústí n. L. 71 km za 12 hod., t. j. 1'64 m za vteřinu,

traf Ústí n. L.-Laube 27 km za 4 hod., t. j. 1'80 m za vteřinu;

vrchol vlny: traf Mělník-Ústí n. L. za 11 hod., t. j. 1'79 m za vteřinu;

traf Ústí n. L.-Laube za 4 hod., t. j. 1'80 m za vteřinu;

konec vlny: traf Mělník-Ústí n. L. za 13 hod. 30 min., t. j. 1'46 m za vteřinu,

traf Ústí n. L.-Laube za 5 hod. 30 min., t. j. 1'31 m za vteřinu.

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 usnesení kanalisační komise v XIII. a XX. plenární schůzi ve třech oddělených fonitech, kteréž jsou:

1. Fond pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L.
2. Fond pro vystrojení holešovického přístavu a
3. Fond pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

V roce 1905 docíleno bylo následujících výsledků:

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

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1904	K 141.946·23
2. Příjmy skutečné v roce 1905 dle připojeného přehledu (I.) » 2,595.415·02	
Dohromady	K 2,737.361·25

S připočtením příjmů průběžných	» 372.045·83
Celkem	K 3,109.407·08

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (I.)

Výdaje skutečné v roce 1905:

1. Režie	K 155.839·47
2. Výdaje stavební	» 2,367.248·74
Dohromady	K 2,523.088·21

S připočtením výdajů průběžných	» 465.146·37
Celkem	K 2,988.234·58

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1905 pokladniční hotovost	K 121.172·50
---	--------------

Příspěvek státní na rok 1905 (IX. lhůta) byl splacen a v Zemské bance uložen dne 15. února a 17. srpna 1905 částkami po K 883.500—.

Ohledně příspěvku zemského na rok 1905 zmocněna byla Kanalisační komise Zemským výborem království Českého, aby si jako v roce předešlém opatřila potřebný peníz úvěrem Zemské banky. Následkem toho převedeno bylo na běžný účet Kanalisační komise 90% ze splátky na zemský příspěvek, a sice dne 2. června K 281.250. — Dne 23. října 1905 splaceno bylo na příspěvek zemský za II. půlletí (IX. lhůta) K 312.500—.

Částka 10% zadržených zemských příspěvků, obnášející celkem K 156.250—, převedena byla po zmocnění Zemského výboru království Českého na běžný účet kanalisační komise dne 18. října 1905. — Úroky, jež z úvěrů vzešly a kteréž zatím Kanalisační komise Zemské bance zálohou uhradila, zapraveny budou Zemským výborem v roce příštím. (Viz účet úvěru u Zemské banky.)

Kromě příspěvků náležejících fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí n. L., přikázán byl a v Zemské bance dne 27. března a 27. listopadu 1905 uložen příspěvek státní (VII. lhůta), zařaděný v státním rozpočtu na rok 1905 celkovou částkou K 65.758— na stavbu železného silnicového mostu, kombinovaného se stavidlovým a hradlovým jezem čís. IV. u Veltrus-Mířovic.

Pro další stavby (od 1. ledna 1906 počínaje) má Kanalisační komise zajištěných peněz:

a) pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1905 a sice i s dotací státní na stavbu silnicového mostu ve Vel- trusích	K	121.172·50
b) úroky z úvěru u Zemské banky na účet zemského fondu zálohou uhrazené	»	66.389·50
c) zbytek ze zajištěného příspěvku státního K 17,268.000—	»	1,087.667—
d) zbytek ze zajištěného příspěvku zemského K 8,632.000—	»	1,067.000—
e) přispěvek státní na spodní stavbu silnicového mostu v Mí- řovicích-Veltrusích dle výpočtů a zjištění při kollaudaci stavby zdýmadla čís. IV.	»	49.547·37
f) další k provedení kanalizování Labe výnosem c. k. mi- nisterstva vnitra ze dne 23. dubna 1905, čís. 22138 ai 1904 povolená dotace státní	»	12,400.000—
g) další k provedení kanalizování Labe zemským sněmem král. Českého dne 5. června 1905 povolená dotace zemská	»	6,200.000—
h) výdaje na stavby, jež na účet cizi provedeny a zatímne zapraveny byly z kanalisačního fondu a o nichž jednání úřední dosud nemohlo ukončeno býti, asi	»	10.507—
dále zálohy na náhradu	»	47.263·13
z čehož připadá k tíži fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy K 30.688·03		
dohromady	K	21,049.546·50
a s připočtením dosavadních výdajů, kteréž vzešly v letech 1902 až 1905 vlečením vorů v kanalované trati řeky Vltavy, a kteréž kanalisační komise dle nařízení c. k. ministerstva vnitra zatím sama obstarávala a náklad zálohou kryla	K	144.075·48
Celkem	K	21,193.621·98

Dle úmluvy se Zemskou bankou království Českého byly vklady kanali-
sační komise v Zemské bance zúročeny v době od 1. ledna do 20. října 1905
třemizesta, a když oficiální úročení Rakousko-uherské banky bylo zvý-
šeno, od 20. října do 31. prosince 1905 čtyřmi zesta.

**Účet cenných papírů, vadil a kauci podnikatelu staveb a pod.
v roce 1905.**

Přijmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1904	K 1,209.038·34
2. Vystavené cheky (Přehled I.)	» 2,333.692·44
3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce	» 6.846·89
Dohromady	K 3,549.577·67

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I.)	K 2,333.692·44
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kuce	» 110.660·70
Dohromady	K 2,444.353·14

Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1905 K 1,105.224·53

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

Výplaty činily v roce 1905 (nehledě k výplatám průběžným)

1. v hotovosti:

a) při Zemské bance	K 2,406.458·13
b) při pokladně příruční	» 239.720·48
Dohromady	K 2,646.178·61

po odečtení kompensovaných částek » 123.090·40
vyplatily obě pokladny celkem K 2,523.088·21

2. v cenných papírech:

a) při Zemské bance	K 108.687·10
b) při pokladně příruční	» 2,335.666·04
(v čemž obsaženo jest cheků na Zemskou banku vystavěných za K 2,333.692·44)	
Dohromady	K 2,444.353·14

Účet úvěru u Zemské banky království Českého.

V roce 1905 převedla Zemská banka na běžný účet Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách na základě zmocnění Zemského výboru království Českého ze dne 6. května 1905 čís. 40.418 z povoleného úvěru na účet zemského příspěvku za I. půlletí 1905 K 312.500— 90%, čili K 281.250—.

Na základě výnosu zemského výboru ze dne 30. září 1905 čís. 100.455 byl úvěr Zemské bance dne 18. října 1905 vyrovnan a 10% reserva v celkové částce K 156.250— na běžný účet Kanalisační komise převedena, tak že zbývá uhraditi pouze ještě K 66.389·50 na vzrostlých úročích, kteréž Zemský výbor král. Českého v příštím roce kanalisačnímu fondu zapraví.

II. Fond pro vystrojení holešovického přístavu.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1904	K 188.605·38
2. Příjmy skutečné v roce 1905 (Přehled II.)	<u>» 853.430·13</u>
Dohromady	K 1,042.035·51
 s připočtením průběžných příjmů	<u>» 325.245·28</u>
Celkem	K 1,367.280·79

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (II.)

Výdaje skutečné v roce 1905:

1. Režie	K 59.893·98
2. Výdaje stavební	<u>» 837.043·68</u>
Dohromady	K 896.937·66
 s připočtením průběžných výdajů	<u>» 420.373·52</u>
Celkem	K 1,317.311·18

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1905 pokladniční hotovost » 49.969·61

*

K uhrazení nákladu projektu „Vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní a spojení jeho vlečnou drahou s nádražím priv. státní dráhy rak.-uherské společnosti v Bubnech“ byl v lednu 1905 splacen zbytek státní dotace z roku 1895 částkou K 490.529,—. Přispěvek zemský splacen nebyl.

Pro další provádění tohoto projektu (od 1. ledna 1906 počínaje) má Kanalizační komise ještě zajištěných peněz:

a) pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1905	K	49.969·61
b) zbytek ze zajištěného přispěvku státního K 1,250.000,—	»	86.793,—
c) zemský přispěvek .	»	1,250.000,—
d) nedoplatek zemský na dřívější, až do roku 1901 vzrostlé, a z peněz státních hrazené vydaje následkem provádění staveb přístavních v Holešovicích, Karlíně a splavnění Vltavy v Praze v trati od Karlína na František dle do- hodnutí z roku 1904 .	»	142.678,—
e) zálohy dané fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy na přípravné práce k tomuto projektu .	»	95.128·24
Celkem		K 1,624.568·85

Z peněz tohoto fondu byly v roce 1905 mimo vydaje týkající se vlastního projektu K 660.677,— placeny ještě také další zálohy na uhrazení výdajů za přípravné práce projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ celkem částkou K 111.540·21, tak že s připočtením daných záloh v letech dřívějších K 46.000,—, načež v roce 1905 splaceno bylo K 62.411·97, dosahuji dané zálohy částky K 95.128·24, kteréž fondu svým časem nahrazeny budou z prostředků, které na základě zákona ze dne 11. června 1901 čís. 66 ř. z. povoleny budou na provedení projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“.

V roce 1905 provedena byla také účetně refundace příjmů a výdajů mezi stavebním fondem „Vystrojení holešovického přístavu“ a fondem „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ z doby společného účtování až do 21. října 1903, dále refundace režijních výdajů, kteréž až dosud zálohou placeny byly z fondu „pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách“, částečně též z fondu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“, a sice za úřednictvo, kteréž pro všechny tři projekty pracovalo.

**Přehled peněžní fondu pro vystrojení holešovického přístavu
za roky 1901 až 1905.**

Příjmy:

V r o c e	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901	897	—	37.162	—	38.059	—
1902	133	24	50.000	—	50.133	24
1903	534.078	20	45.761	95	579.840	15
1904	6.777	81	2.650	—	9.427	81
1905	500.149	26	189.671	33	689.820	59
Celkem	1,042.035	51	325.245	28	1,367.280	79

Výdaje:

V r o c e	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	477	01	9.023	—	23.000	—	32.500	01
1902	1.859	49	7.150	—	20.000	—	29.009	49
1903	956	—	97.963	65	109.923	95	208.843	60
1904	581	01	118.250	50	28.650	—	147.481	51
1905	56.020	47	604.656	53	238.799	57	899.476	57
Celkem	59.893	98	837.043	68	420.373	52	1,317.311	18
	K 896.937.66							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1905 pokladniční hotovost , , , , K 49.969.61.

Ostatní viz v celkovém přehledu (II.).

III. Fond pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Na základě zákona ze dne 11. června 1901 čís. 66 ř. z. bylo dle nařízení c. k. ministerstva obchodu ze dne 3. května 1905 čís. 1735 ai 1903 vyplaceno Kanalisační komisi na uhrazení výdajů vzešlých přípravnými pracemi pro tento projekt za léta 1901 a 1902 K 61.991·97 s podotknutím, že další náhrada bude splacena opětně po předložení dotyčných schválených účetních závěrek. Vzhledem k tomu byla splátka uvedená ostatním dvěma stavebním fondům nahrazena, a kromě toho c. k. ministerstvo obchodu o další splátku požádáno. Zároveň byly prozatím, než-li splátka očekávaná dojde, zjištěny a účetně provedeny náležitosti jednotlivých fondů, a částky, které jeden fond druhému dluhuje, vykázány v účetních závěrkách za rok 1905 jakožto dané zálohy. — Tím docíleno bylo náležitého přehledu také u tohoto fondu.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1904	K 4.868·09
2. Příjmy skutečné v roce 1905 (Přehled III.)	» 389.489·01
	Dohromady
	K 394.357·10
s připočtením průběžných příjmů	» 597.348·18
	Celkem
	K 991.705·29

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (III.)

Výdaje skutečné v roce 1905

1. Režie	K 188.683·67
2. Výdaje stavební	» 309.484·30
	Dohromady
	K 498.167·97
s připočtením průběžných výdajů	» 471.531·91
	Celkem
	K 969.699·88

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1905 pokladniční hotovost K 22.005·40

**Přehled peněžní fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy
za léta 1903 až 1905.**

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Předběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901	332.006	56	304.826	24	636.832	80
1902	—	—	21.653	33	21.653	33
1903	31	16	34.106	21	34.137	37
1904	138	95	59.692	80	59.831	75
1905	62.180	43	177.069	60	239.250	03
Celkem	394.357	10	597.348	18	991.705	28

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	22.696	84	302.657	24	304.826	24	630.180	32
1902	29.047	16	329	69	21.653	33	51.030	18
1903	54.421	98	6	80	14.106	21	68.534	99
1904	32.867	69	2.301	39	33.692	80	68.861	88
1905	49.650	—	4.189	18	97.253	33	151.092	51
Celkem	188.683	67	309.484	30	471.531	91	969.699	88
	K 498.167.97							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1905 pokladniční hotovost K 22.005.40.

Ostatní viz v celkovém výkaze (III.).

Přehledy celkové příjmů a výdajů za rok 1905, jakož i za léta 1897 až 1904 jsou v přílohách k této zprávě I., II. a III. vyznačeny.

I. CELKOVÝ

Příjem.

účetních výsledků fondu pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem		
		1905		1897—1904				
		K	h	K	h	K	h	
A. Hotově:								
I. Příjmy skutečné:								
1.	Přispěvek státní	1,767.000	—	14,413.333	—	16,180.333	—	
2.	Přispěvek zemský	750.000	—	6,815.000	—	7,565.000	—	
3.	Úroky	9.890	35	665.609	99	675.500	34	
4.	Výtěžek z náklí a za trávu	278	—	1.070	—	1.348	—	
5.	Výtěžek za prodané pozemky	267	—	19.742	50	20.009	50	
6.	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	44	—	2.539	56	2.583	56	
7.	Nájemné a pachtovné	1.423	58	18.975	19	20.398	77	
8.	Různé příjmy	588	81	3.137	81	3.726	62	
9.	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodí)	165	28	6.477	10	6.642	38	
10.	Dotace státní na stavbu železného silničního mostu u Veltrus Mířovic	65.758	—	528.000	—	593.758	—	
II. Příjmy průběžné:								
		I.	2,595.415	02	22,473.885	15	25,069.300	17
11.	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	308.000	—	3,436.062	64	3,744.062	64	
12.	Zálohy nahrazené	4.920	39	77.890	60	* 82.810	99	
13.	Zálohy přijaté	520	—	—	—	520	—	
14.	Cizi peníze	47.172	78	301.887	69	349.060	47	
15.	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	7.703	34	25.910	45	33.613	79	
16.	Srážky z platů úřednictva	3.729	32	24.626	03	28.355	35	
	*Nenahrazené zálohy K 113.652-63 II. Úhrnem I. a II.	372.045	83	3,866.377	41	4,238.423	24	
		2,967.460	85	26,340.262	56	29,307.723	41	
Hotové . . .								
B. V cenných papírech:								
1.	Vystavené cheky	2,333.692	44	18,745.218	95	21,078.911	39	
2.	Přijatá deposita	1.287	10	223.259	08	224.546	18	
3.	Přijatá vadia	—	—	937.800	—	937.800	—	
4.	Přijaté kauce	4.927	19	1,979.188	57	1,984.115	76	
5.	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	632	60	178.495	33	179.127	93	
	Úhrnem	2,340.539	33	22,063.961	93	24,404.501	26	
V cenných papírech . . .								
		—	—	—	—	24,404.501	26	

III. CELKOVÝ
účetních výsledků fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř

Příjem.

Číslo položky	Předmět	V roce 1901—1904		K tomu převedeno z fondu pro vystrojení Holešovického přístavu za dobu společ. účtování od 1./2. 1901 do 21./10. 1903		V roce 1905		Dohromady		
		K	h	K	h	K	h	K	h	
A. Hotově:										
I. Příjmy skutečné:										
1.	Příspěvek státní	—	—	181.000	—	61.991	97	242.991	97	
2.	Příspěvek zemský	—	—	151.000	—	—	—	151.000	—	
3.	Úroky	170	11	—	—	188	46	358	57	
4.	Nájemné a pachtovné	—	—	6	56	—	—	6	56	
I.										
		170	11	332.006	56	62.180	43	394.357	10	
II. Příjmy průběžné:										
5.	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	43.000	—	327.076	43	34.100	—	404.176	43	
6.	Zálohy nahrazené	—	—	28	75	100	—	128	75	
7.	Zálohy přijaté	46.000	—	—	—	141.808	24	187.808	24	
8.	Cizí penize	130	48	214	46	112	56	457	50	
9.	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	—	—	6	56	—	—	6	56	
10.	Srážky z platů úřednictva .	690	50	3.131	40	948	80	4.770	70	
II.										
	Úhrnem I. a II.	89.820	98	330.457	60	177.069	60	597.348	18	
		89.991	09	662.464	16	239.250	03	991.705	28	
752.455										
Hotově										
		—	—	—	—	—	—	991.705	28	
B. V cenných papírech:										
1.	Vystavené cheky	—	—	—	—	4.060	17	4.060	17	
2.	Přijatá deposita	—	—	67.162	—	—	—	67.162	—	
	Úhrnem	—	—	67.162	—	—	—	71.222	17	
V cenných papírech										
		—	—	—	—	—	—	71.222	17	

X. Personalie.

Jak již na jiném místě této zprávy bylo řečeno, doznalo složení komise změny následkem rozšíření její působnosti přistoupením zástupců c. k. ministerstva financí a c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah.

Změna tato vyznačena jest na základě vnesení c. k. ministerstva obchodu ze dne 3. března 1905 č. 371 vztažmo vnesení c. k. ministerstva vnitra ze dne 23. dubna 1905 č. 22.138 případnými dodatky stanov komise, vyhlášenými v zákonníku zemském království Českého dne 5. dubna 1905 pod č. 41, vztažmo dne 26. srpna 1905 pod č. 113.

Nynější složení komise budíž v následujícím uvedeno:

A. Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Předseda:

Jeho Excellence c. k. místopředseda:

Karel hrabě Coudenhove.

Náměstek předsedy:

c. k. místopředselský vicepresident:

Jiří Dörfel.

Členové komise:

a) jmenování c. k. vládou:

c. k. ministerský rada, přednosta odboru pro vodní stavby
v ministerstvu vnitra

Josef Goldbach;

c. k. sekční rada, přednosta odboru pro plavbu vnitrozemskou
v ministerstvu obchodu

JUDr. Jindřich Kautzky;

c. k. sekční rada, přednosta odboru 18/b ministerstva financí pro finanční záležitosti minist. vnitra, spravedlnosti a obchodu atd.

JUDr. Josef Künstler;

c. k. místodržitelský rada, přednosta odboru pro vodoprávní záležitosti při místodržitelství

Jan Filip;

c. k. vrchní stavební rada, přednosta odboru pro vodní stavby při místodržitelství

Antonín Rytíř;

pro záležitosti splavnění Vltavy v Praze:

c. k. dvorní rada, přednosta tech. oddělení c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah

Jan Mrasick;

b) zvolení zemským výborem království Českého:

člen vodocestní a železniční rady

JUDr. Viktor Russ;

říšský a zemský poslanec, inženýr

Jan Kaftan;

zemský poslanec, předsedci zemského výboru

JUDr. Albert Werunsky;

zemský vrchní stav. rada, přednosta tech. oddělení zemského výboru

Jindřich svob. pán Spens-Booden;

c) náhradníci:

pro vládní kurii:

- c. k. ministerský sekretář v ministerstvu financí JUDr. Karel Pollak;
- c. k. stavební rada Vilém Ritter z Rittershainu;
- c. k. okresní hejtman Ottokar Kalandra;

pro záležitosti splavnění Vltavy v Praze:

- c. k. vrchní stavební rada Viktor Mayer;

pro zemskou kurii:

- zemský poslanec JUDr. Jan Kiemann;
- zemský stavební rada Jan Jirsík.

B. Kancelář kanalizační komise.

Stav osob kanceláře komise byl roku 1905 takto nepatrně změněn, a to pouze v oddělení technickém, kdežto oddělení administrativní zůstalo nezměněno.

Základem vnesení c. k. ministerstva vnitra ze dne 10. října 1904 č. 6820 povolán byl c. k. inženýr Jaroslav Pantofliček v měsíci lednu 1905 k službě při místodržitelství království Českého.

Soukromý inženýr Josef Petřík vystoupil následkem jeho jmenování mimořádným profesorem nižší geodesie při c. k. českém vysokém učení technickém v Praze ze služby komise.

Stav osob kanceláře koncem roku 1905 jest následující:

a) technické oddělení:

- c. k. stavební rada Václav Rubín, stavební ředitel,
- „ vrchní inženýr Emil Zimmler, zástupce stavebního ředitele a správce I. stavební sekce,
- „ „ „ Alois Kohout, stavební správce odboru pro splavnění Vltavy v Praze,

c. k. vrchní inženýr Dr. techn. Antonín Klír, stavební správce II. sekce,

„ „ „ Bohuslav Müller,

„ inženýr Alois Drahorád, místní stavební správce při latérálním kanálu,

„ „ Rudolf Šponar,

„ „ Bohumil Štěpán,

„ „ Jan Paul,

„ „ Eduard Schwarzer,

„ „ Dr. techn. Břetislav Tolmann,

„ „ Gustav Walta,

„ „ Max Bílý,

„ „ Zdenko Schwarz, místní stav. správce v Dol. Beřkovicích,

„ „ Vítězslav Pavlousek,

„ „ Josef Karban,

„ „ Jindřich Skokan,

„ stavební adjunkt Josef Záleský,

„ „ „ Stanislav Znojemský,

„ „ „ Karel Samek,

technický úředník Josef Sumr;

b) administrativní oddělení:

c. k. okresní hejtman Konrád svobodný pán Braun, administrativní správce,

„ místodržitelský tajemník Leopold Průša,

„ tajemník finanční prokuratury Dr. Max Weis,

„ místodrž. účetní rada František Havlík,

„ vrchní evidenční geometr I. tř. Hynek Meder,

„ místodrž. účetní official Václav Bradáč,

„ okresní tajemník Karel Pražák.

Revise účetních knih a pokladny obstarával c. k. místodrž. vrchní účetní rada Jan Tichý.

1. Na stránce 51. řádka 13 má státi místo K 2,948.268*52 . . . K 3,064.100*21.
 2. Na stránce 66. řádka 22 má státi místo v délce 60 m . . . v délce 127 m

Oprava

1. Na stránce 51. řádka 13 má státi místo K 2,948.268*52 . . . K 3,064.100*21.
2. Na stránce 66. řádka 22 má státi místo v délce 60 m . . . v délce 127 m

Situationsplan
der Schifffahrtsanlagen der Moldau
im Weichbilde der Stadt
Prag.

Massstab.
m 100 0 100 200 300 400 500 600 700 800 m

