

DESÁTÁ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

ročník toč

KOMISE

n 8x

PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1906.

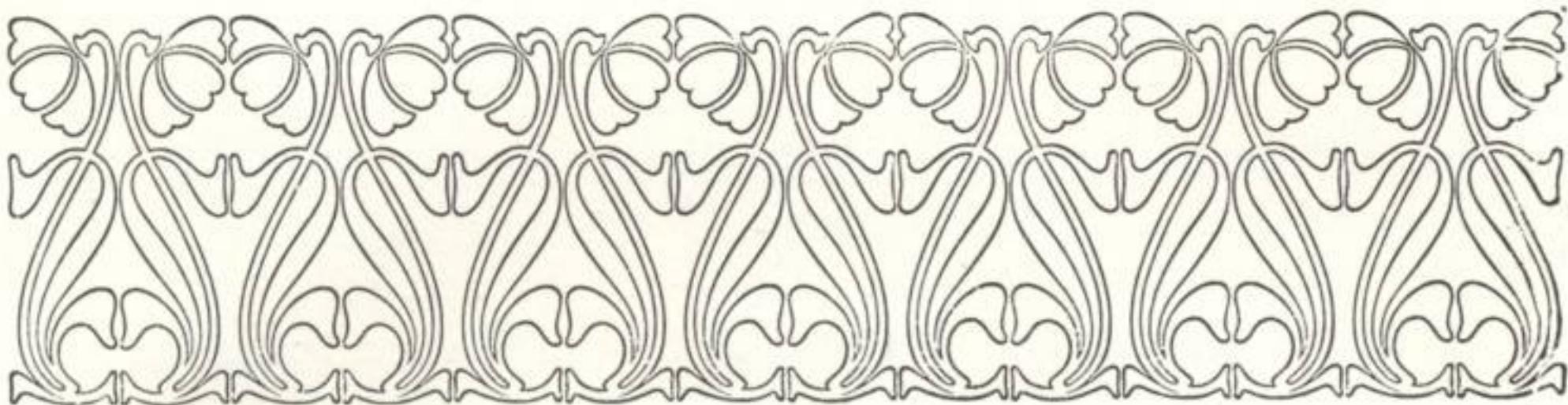


V PRAZE 1907.

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

O B S A H.

	Strana
I. Úvod	1
II. Chronologický přehled důležitějších událostí ve správním roce	3
III. Technické práce připravné	18
IV. Vypracování projektů a zadání staveb	18
A) Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	18
B) Splavnění Vltavy uvnitř Prahy	19
C) Vystrojení holešovického přístavu	20
V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení	21
A) Kanalisování Vltavy a Labe od Prahy k Ústí n. L.	21
B) Splavnění Vltavy v Praze	23
C) Vystrojení holešovického přístavu	23
VI. Výkup pozemků, vodních práv užívajících atd., evidence	24
A) Výkup pozemků a odškodňování v říční trati Praha-Ústí n. L.	24
B) Výkupy pro splavnění Vltavy v Praze	25
C) Evidence	26
VII. Provádění a postup stavby	27
A) Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	27
a) Zdýmadlo čís. VI. u Dolních Beřkovic	27
Stavba jezu a propusti vorové	28
Stavba plavidel	32
Práce vedlejší a upravovací	36
b) Zdýmadlo čís. VII. u Štětí	38
Stavba jezu a propusti vorové	40
Stavba plavidel	47
Práce vedlejší a upravovací	48
c) Zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice	50
B) Vystrojení holešovického přístavu	54
Stavba přístavní dráhy	54
Stavby pozemní	58
C) Zalesňování a zahrazování bystřin	60
VIII. Používání hotových zdýmaadel	63
IX. Správa peněz	69
X. Záležitosti osobní	88
a) v technickém odboru	88
b) v administrativním odboru	89



I. Úvod.

Desátá výroční zpráva.

Na deset let činnosti pohlíží komise pro kanalizování řekl Vltavy a Labe. Dne 23. listopadu 1896 shromáždili se k první plné schůzi členové komise vládou jmenovaní a zemským výborem království Českého zvolení, byvše pozváni předsedou c. k. místodržitelem Karelom hrabětem Coudenhovem, aby se usnesli o základních zásadách provádění kanalizování Vltavy a Labe v trati od Prahy k Ústí n. L., jež bylo na komisi vzneseno.

Přemnoho otázek povahy technické, administrativní a finanční čekalo na vyřízení, překážky nejrozmanitějšího druhu bylo hned na počátku překonati, důležitý materiál srovnati a upraviti cestu k zdárné práci.

Vědoma jsouc si péče svých mandantů, opírajíc se o zkušenosti, jež členové komise ochotně věnovali velikému jejímu úkolu a spoléhajíc na podporu odborníků, súčastněných korporací a stran přistoupila komise k své práci.

Zimní období 1896—7 využitkováno k organizování vnitřní služby, k podrobným technickým studiím, k výkupu pozemků a k uzavření smluv a na počátku stavebního období 1897 zahájena stavba prvního zdýmadla u Kleca, druhého v jich pořadí.

Jedna stavba řadila se k druhé; postupně prováděny stavby zdýmadla č. I u Troje, č. III u Libšic, č. IV u Miřovice a č. V u Vraňans latérálním kanálem od Vraňan k Hořinu, kteroužto stavbou ukončena byla kanalisace Vltavy; tím zhusta se komise první části svého úkolu.

Již mezi prováděním poslednější stavby započato s prvním a druhým zdýmadlem na Labi, v pořadí to VI. a VII. zdýmadlem u Dolních Beř-

kovic a u Štětí, z nichž první chýlí se k svému konci, kdežto posledníjší nalézá se v plné stavbě. V roce výroční zprávy této pak zahájena stavba třetího zdýmadla na Labi — v pořadí jich VIII. — u Roudnice.

Dodáme-li ještě, že komise kromě těchto prací a mezi nimi převzala a skoro již provedla také vystrojení holešovického přístavu na moderní přístav dopravní a že mimo to vypracovala obsáhlý, podle jednomyslného úsudku znalců obtížný projekt splavnění Vltavy v obvodu Prahy, a že všechny předběžné práce zařídila a dokončila, aby se k provádění tohoto projektu mohlo přikročiti počátkem roku 1907, je tím v krátkých rysech načrtнутa činnost kanalisační komise v období deseti let.

Daleka jsouc toho, aby v tom, co bylo vykonáno, spatřovala nejkrajnější míru toho, co bylo možno vykonati, nebo aby vykonanou práci chtěla vydávati za takovouto nejkrajnější míru své výkonnosti, domnívá se přece komise, že s jakýmsi uspokojením může pohlížeti na minulou svoji činnost. Každým způsobem však může komise těšiti se vědomím, že se vynasnažila vykonati co možná nejvíce a veřejnost, jež dosavadní výroční zprávy přijala příznivě neodepře zajisté komisi tohoto uznání.

Za desetiletého trvání komise sestoupili se členové její k dvacet devíti plným schůzím; komitét komise konal dvacet dvě schůze; čtyřiceti porad v technickém komitétu súčastnili se techničtí členové; ke schůzím a poradám přibíráni byli podle potřeby experti z oboru vodního stavitelství, plavby lodí a vorů, lesnictví, chovu ryb a meliorací. Kromě uvedených schůzí a porad konány četné konference v technickém i administrativním odboru kanceláře komise.

Podrobný přehled činnosti komise podává devět dosud vydaných výročních zpráv a komise neodchýlí se ani v této výroční zprávě ani v budoucích pojednáních od svého usnesení, podávati veřejnosti vždy jasně a otevřeně zprávu o své činnosti.

Musila-li komise v uplynulém období často zápasiti s nepřízní poměrů a překonávati nesnáze různého druhu, musí přece s radostí také konstatovati, že ji mnohé události naplnily hrdostí a dostiuciněním.

Jako světlého bodu zářícího jasu vzpomíná komise s vděčnou úctou přítomnosti Jeho císařského a královského Veličenstva na staveništi zdýmadla č. I. u Troje dne 15. června 1901.

S upřímnou radostí súčastnila se komise dne 13. února 1906 jubilea desetileté činnosti svého předsedy, Jeho Excellence hraběte Coudenhove jako mistodržitele v království Českém a má všechnu příčinu zvláště vzpomínati tohoto dne, poněvadž Jeho Excellence již také po deset let stojí v čele kanalisační komise.

V trvalé upomínce zůstane komisi den 12. září 1905, kdy zároveň s položením závěrečného kamene při plavidle v Hořině odevzdána byla kanalizovaná Vltava v trati od Prahy k Mělníku veřejné dopravě za četného účastenství všech interessovaných kruhů a obyvatelstva celého okolí.

Komise plní milou povinnost, vzdává-li na konci své desetileté činnosti upřímné díky c. k. vládě, zemskému sněmu království českého, zemskému výboru, zemědělské radě, všem súčasněným korporacím a spolkům, vysokým školám technickým a celé veřejnosti za blahovůli jí prokazovanou; k tomu připojuje komise ubezpečení, že její snahy i na dále směřovati budou k tomu, aby dostála svému úkolu, vybudovati pro velkou plavbu dráhu vodní všem požadavkům vyhovující, za plného šetření zájmů průmyslu a zemědělství jsouc proniknuta přesvědčením o nutnosti daleko rozvětvené síti splavných vodních drah.

V Praze v prosinci 1906.

II. Chronologický přehled důležitějších událostí ve správním roce.

Dne 9. ledna 1906 konala se v kanceláři vrchní stavební správy kanalisační komise technická porada technických členů komise a expertů, v níž byly zkoumány detailní projekty pro most přes dolní ohlaví plavidla v Beřkovicích, pro skladiště na hradla tamtéž a pro nově navrženou a nýtovanou konstrukci jezových slupic s třímetrovou vzdáleností od sebe. Mimo jiné bylo v této poradě také usneseno, při vorových splavech na Labi upustiti vzhledem na množství protékající vody od mechanické segmentové uzávěrky.

Dne 12. ledna 1906 vykonali páni kollaundatoři c. k. ministerský rada Goldbach a zemský stavební rada Jirsík superkollaudaci stavby zdymadla č. IV. u Miřovic.

Dne 13. ledna 1906 prohlížel pan vládní stavitel Lehner z Drážďan zdymadlo č. IV. u Miřovic za průvodu c. k. inženýra Schwarzena.

Dne 18. ledna bylo skončeno vodoprávní řízení o projektu pro zdymadlo č. VIII. u Roudnice, při kterém intervenovali okresní hejtman svob. pán Braun, stavební rada Rubín a vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 19. ledna 1906 kollaudoval vrch. inženýr Zimmer hospodářské stavení při domku plavidelníkově v Hořině.

Dne 22. ledna 1906 konala se u vrchní stavební správy technická porada s pány experty v oboru strojníctví řiditelem Schönbachem a inženýrem Prášilem o nově navrhovaných nýtovaných slupicích pro hradlové jezy.

Dne 26. ledna 1906 byl c. k. vrch. inženýr Emil Zimmler u komise přidělený jmenován c. k. stavebním radou a přednostou expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze.

Dne 31. ledna 1906 konána byla vodoprávní kollaudace stok pro přívod a odpad vody z továrny R. Kubika v Císařském mlýně v Bubenči.

Dne 3. února 1906 byl c. k. stav. rada Emil Zimmler sproštěn služby u kanalizační komise za současného uznání jeho záslužné činnosti.

Dne 9. února 1906 bylo pokračováno ve vodoprávní kollaudaci přívodních i odpadních stok papírny R. Kubik v Bubenči a tato skončena.

Dne 13. února 1906 slavil Jeho Excellence pan místodržitel hrabě Coudenhove desítileté jubileum své úřední činnosti jako místodržitel v království Českém. Oslavy za tou přičinou politickým úřednictvem v Čechách pořádané súčastnila se korporativně také kancelář kanalizační komise.

Dne 16. února 1906 konalo se vodoprávní řízení o přívodu vody k mlýnu M. Blocha v Litoměřicích, při němž kanalizační komisi zastupovali tajemník finanční prokuratury Dr. Weisa vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 23. února 1906 provedlo c. k. místodržitelství vodoprávní řízení o zvýšení potahové stezky v obci Hněvicích, kterého se súčastnil Dr. Klír.

Týž den odpoledne konána schůze komitétu kanalizační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele, v níž provedena předběžná porada o nejdůležitějších bodech denního pořádku nejbližší plné schůze.

Dne 24. února 1906 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhova XXVII. plná schůze kanalizační komise.

Po zahájení schůze vyžádali sobě pp. členové komise, JUDr. Viktor Russa posl. inž. Kafan slovo, aby Jeho Excellenci vyslovili jménem komise blahopřání k jubileu desítileté činnosti jako místodržiteli v království Českém, při čemž oba řečníci k tomu poukázali, že kanalizační komise tím více má příčiny vzpomínati tohoto slavnostního dne, jelikož Jeho Excellence v tomto roce také dovrší desátý rok své činnosti jako předseda této korporace. Pan místodržitel děkoval v obou zemských jazycích za přednesená blahopřání a komisi ujistil, že její úkoly a práce z přesvědčení vždy bude podporovati.

Na to přikročila komise k vyřízení objemného pořadu jednacího. Po schválení protokolu o XXVI. plné schůzi a po vyslechnutí praeidielních sdělení ustanovila komise stavební program na rok 1906. Podle prostředků po ruce jsoucích a jež očekávati lze, pokračováno bude v trati Praha—Ústí ve stavbách zdýmadel č. VI. u Dolních Beršovic a č. VII. u Štětí. Ukončení zdýmadla prvě jmenovaného s určitostí nadíti se jest koncem r. 1906.

Zahájena bude stavba nového zdýmadla č. VIII. u Roudnice, třetího to zdýmadla na Labi. Zdýmadlo toto bude ve spojení se železným silnicovým mostem oba břehy labské spojujícím, jejž zřídí městská obec roudnická svým nákladem současně se zdýmadlem, používajíc při tom pilířů jezových.

V holešovickém přístavu provedeny budou stavby pozemní i celní skladiště, budovy pro celní personál a železniční zřízence, pak skladště pro dovoz a vývoz a hořlavé látky; dále pak započato bude s veškerými vrchními a spodními stavbami na kurréntní trati až k nádraží bubenskému a v nádraží přístavním.

Pokud jde o splavnění Vltavy v obvodu města Prahy, usnesla se komise také již o zahájení prací, o způsobu rozdělení staveb atd., aby pak nenastal průtah, až bude lze se stavbou započítit, čehož jest se letosním rokem určitě nadítit.

Dalším bodem pořadu bylo schválení některých změn detailního projektu pro zdýmadlo č. VII. u Štětí a zadání železnicích konstrukcí pro toto zdýmadlo.

Předmětem rokování a usnášení se bylo dále vykoupení užívacích práv obce račické, jež následkem stavby uvedeného zdýmadla nutným se stalo, pak schválení odškodnění některých pozemků, stavbou zdýmadla č. V. u Vraňan dotčených. Komise měla dále příležitost seznati podání kuratoria, živ. tech. musea, týkající se zřízení nové muzejní budovy a usnesla se v mezích své působnosti podporovati snahy kuratoria.

Komise usnesla se súčastniti se VII. sjezdu něm. rak.-uh. svazu pro plavbu nitrozemskou, kterýž letos koná se ve Štětíně.

Mimo uvedené stalo se ještě usnesení o dalších předmětech, načež schůze, jež trvala půltřetí hodiny, byla skončena.

Dne 3. března 1906 konala se v zasedací síni c. k. místodržitelství za předsednictví pana místodržitelského viceprezidenta Dörfla porada o revisi policejního rádu pro plavbu na Vltavě a její přítocích; při této poradě zastupovali kanalisační komisi administrativní správce c. k. okresní hejtman svob. pán Braun a stavební ředitel, c. k. stavební rada Rubín.

Dne 7. března 1906 súčastnili se stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout vodoprávního řízení o projektu na nový most přes Vltavu u Rudolfina v Praze.

Dne 9. března 1906 konala se v technickém odboru c. k. místodržitelství porada o vlivu kanalisování na stav vody v Labi v Ústí n. L., které se súčastnil stavební ředitel Rubín.

Dne 12. března 1906 konalo se vodoprávní řízení o žádosti veslařského klubu „Slavia“ za povolení přistaviště při bývalé Kartounce na Smíchově; při tom intervenoval vrchní inženýr Kohout.

Dne 13. března 1906 intervenovali v zastoupení kanalisační komise místodržitelský tajemník Průša a vrchní inženýr Dr. Klír při vodoprávním šetření o zanášení Zakolanského potoka v Kralupech.

V dnech od 12. do 14. března 1906 provedeno přesné nivellování vodní hladiny Labe v km 32. až 45. při stavu vody +190 cm na vodočetu mělnickém inženýry Štěpánem a Sponarem.

Dne 17. března 1906 odevzdány byly příjezdní silnice k miřovickému mostu do správy státní; při tom dohodli se také zástupci státní správy sil-

niční a poříční o budoucím udržování mostu, který jest — jak známo — kombinován s jezem. Tohoto jednání súčastnili se vrchní stavební rada S v o b o d a, stavební radové S a d i l, W e i n g ä r t n e r a R u b í n, vrchní inženýři M a c h u l k a a N o v o t n ý a inženýr S c h w a r z e r.

Dne 22. března 1906 bylo pokračováno ve vodoprávním jednání o domnělém poškození domu při usedlosti č. p. 12 Václava Pokorného v Dušníkách vzdutím vody vraňanským jezem, při němž intervenovali za kanalisační komisi okresní hejtman svob. pán B r a u n, stavební rada R u b í n, tajemník finanční prokuratury Dr. W e i s a inženýr D r a h o r á d.

Dne 29. března 1906 súčastnili se jménem kanalisační komise vrchní inženýr Dr. K l í r a místodržitelský tajemník P r ú š a vodoprávního jednání o čištění a odvádění odpadních vod z raffinerie mineralních olejů v Kralupech do Vltavy.

Dne 1. dubna 1906 nastoupil c. k. okresní komisař JUDr. J a n K i r c h n e r z N e u k i r c h e n u službu při kanalisační komisi.

Dne 3. dubna 1906 prošel vrchní inženýr Dr. K l í r spolu se zástupcem c. k. poštovního a telegrafního ředitelství v Praze labskou tratí od Račic až do Roudnice, aby zjistil směr pro prodloužení plavebního telefonu až do Roudnice.

Dne 5. dubna 1906 konala se v zasedaci síni paláce Pálffyjského za předsednictví pana místodržitelského vicepræsidenta D ö r f f a konference o smlouvě, kterou jest uzavřítí se společností státní dráhy o připojení a provozování přístavní dráhy; porady súčastnili se za komisi členové Dr. R u s s, inž. K a f t a n, sekční radové Dr. K ü n s t l e r a Dr. K a u t z k y, jakož i přednostové kanceláře okresní hejtman svob. pán B r a u n, stavební rada R u b í n a vrchní inženýr K o h o u t, dále za ministerstvo železnic drah vrchní stavební radové W i s c h a t a a R o h a c z e k a dvorní tajemník Dr. K l e i n e r a za c. k. ředitelství státních drah v Praze vrchní inspektor P o s t, inspektor N e u m a n n, vrchní revident D u f f e k a koncipista Dr. E n g l ä n d e r.

V čase ode dne 5. do 11. dubna 1906 nivellovali inženýři Š p o n a r a K a r b a n hladinu labskou od Litoměřic k Ústí nad Labem při stavu vody + 60 cm na mělnickém vodočetu.

Dne 6. dubna 1906 provedl vrchní inženýr M ü l l e r s jedním zástupcem c. k. poštovního a telegrafního ředitelství v Praze pochůzku labské trati od Lovosic k Ústí n. L., aby vyšetřen byl nevhodnější směr pro plavební telefon až do Ústí n. L.

Dne 6. dubna 1906 intervenoval vrchní inženýr K o h o u t při řízení o městské kanalisaci podél projektovaného nábřeží v Podskalí.

Dne 9. a 10. dubna 1906 byly vztýčeny vltavské jezy za stavu vody + 80 cm na karlínském vodočetu.

V týž den započali páni kollaudatoři ministerský rada G o l d - b a c h a zemský vrchní stavební rada svob. pán S p e n s-B o o d e n za účasti zástupců vrchní stavební správy, podnikatelství A. Lanna a dotčených

strojíren kollaudovali stavbu zdýmadla č. V. u Vraňan s laterálním kanálem od Vraňan k Hořinu, poněvadž při vztýčování jezu mohly být důkladně vyzkoumány také všechny manipulace při jezu a v komorovém plavidle.

Dne 11. dubna 1906 súčastnil se vrchní inženýr Kohout vodoprávního řízení u městského hlavního sběrače č. XII. od náměstí Palackého až k ústí Botiče na pravém břehu Vltavy nad Prahou.

Dne 13. dubna 1906 podniklo 19 posluchačů kursu pro komunikace při c. k. české státní průmyslové škole v Praze s professory Novotným a Suhradou v průvodu dvorního rady Pavláčka a vládního rady Hertíka, říditele c. k. státní průmyslové školy na Smíchově, prohlídku kanalizačních staveb na Vltavě od Prahy k Mělníku, při které přiležitosti vysvětlení podávali stavební rada Rubín a sekční stavební správce, vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 19. dubna 1906 provedli administrativní správce, okresní hejtman svob. pán Braun a ředitel stavby, stavební rada Rubín výkup pozemků pro zdýmadlo č. VIII. u Roudnice.

Dne 21. dubna 1906 odevzdali zástupci kanalizační komise navenězené pozemky v Mlazicích jich vlastníkům.

Dne 22. dubna 1906 podnikli účastníci vysokoškolských kursů pro professory středoškolské exkursi k prohlédnutí kanalizačních staveb na Vltavě od Prahy k Mělníku; pojížďky účastnilo se 61 osob za vedení stavebního rady Rubína a inženýra Drahoráda.

Dne 25. dubna 1906 konáno bylo vodoprávní řízení o žádosti firmy Fr. Křížík v Karlíně za povolení k využitkování vodní síly při hořinském plavidle k stavbě elektrické centrály; za kanalizační komisi súčastnil se řízení okresní hejtman svob. pán Braun, stavební rada Rubín a inženýr Drahorád.

Téhož dne večer přednášel vrchní inženýr Dr. Klír ve spolku „Českoslovanská obchodnická Beseda“ v Praze o stavbách kanalizačních na Vltavě a Labi v Čechách.

Dne 26. a 27. dubna 1906 súčastnil se stavební ředitel, stav. rada Rubín jakožto přizvaný znalec dvou informativních komisí ohledně projektů na splavnění středního Labe ve městech Poděbrady a Nyrburk, vypracovaných c. k. ředitelstvím pro stavbu vodních cest.

Dne 5. května 1906 súčastnili se v zastoupení kanalizační komise inženýr Štěpán a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen u vodoprávního řízení ohledně zřízení přístaviště pro osobní parníky v plavebním kanálu zdýmadla čís. I. u Troje poblíže Císařského mlýna v Bubenči.

Dne 7. května 1906 konáno za předsednictví pana místodržitelského viceprezidenta Dörfla sezení komitétu kanalizační komise, v němž ve smyslu zmocnění poslední schůze plenární stavba holešovické dráhy přistavní a souvisících s tím staveb pozemních na základě provedené veřejné soutěže zadána byla stavebnímu podnikatelství František

Schön a synové v Praze, pokud se týče staviteli architektu Čeňku Gregorovi v Praze.

Dne 8. května 1906 exponován byl c. k. inženýr Hanuš Paul jakožto místní stavební správce pro stavbu zdýmadla čís. VII. u Štětí.

Dne 13. května 1906 exponován byl c. k. inženýr Dr. Břetislav Tolman jako místní stavební správce pro stavbu zdýmadla čís. VIII. u Roudnice.

Dne 14. května 1906 pokračováno bylo v úřadovně kanalisační komise v jednání dne 25. dubna zahájeném ohledně elektrické ústřední stanice při zdýmadle v Hořině, projektované firmou Křížik.

Téhož dne podnikl professor Smrček z české technické vysoké školy v Brně s 55 posluchači exkursi ku prohlídce staveb kanalisačních, při níž inženýr Štěpán podal potřebná vysvětlení.

Téhož dne konala se též komise ohledně přádelny na bavlnu v Křešicích, při níž vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen se súčastnili.

Dne 16. května 1906 uspořádal „Elbeverein“ v Ústí po jízdu k řece z Prahy do Ústí, jíž účastnilo se 87 osob, mezi nimiž nalézali se zástupcové ministerstva vnitra a obchodu, místodržitelství, zemského výboru královského, ředitelství pro stavbu vodních cest, kanalisační komise, komise pro úpravu Dunaje, obchodní a živnostenské komory v Praze a Liberci, pak četní průmyslníci a zájemníci plavby lodní, jakož i vrchní stavební ředitel Rehder z Lübecku a stavební rada Bramigk z Desavy.

Dne 18. května 1906 konáno bylo jednání ve příčině zřízení čisticí stanice pro odpadní vody z akciového cukrovaru v Kralupech, při němž místodržitelský sekretář Průša a vrchní inženýr Dr. Klír zastupovali komisi kanalisační.

Dne 21. května 1906 předána byla stavba holešovické přístavní dráhy stavebnímu podnikatelství Františka Schöna a synové a staveb pozemních staviteli Č. Gregorovi, při kterémž úředním jednání mimo zástupce kanalisační komise stavebního rady Rittera z Rittershainu, okres. hejtmana barona Brauna, staveb. rady Rubína a vrchn. inženýra Kohouta súčastnil se též pan vládní rada Post od c. k. ředitelství státních drah v Praze.

Dne 24. května 1906 podnikl spolek „Českoslovanská obchodnická Beseda“ v Praze s asi 60 členy exkursi ku prohlídce staveb kanalisačních na Vltavě z Prahy do Mělníka, při čemž vrchní inženýr Dr. Klír a inženýr Šponar vysvětlení dávali.

Dne 25. května 1906 konáno bylo na staroměstské radnici v Praze ministerstvem obchodu nařízené dodatečné jednání s majiteli skupin mlýnů staroměstských a Šaškových, jakož i vodních zařízení na rameni Čertovce ležících ohledně uplatněných jimi nároků na odškodné následkem splavnění Vltavy v Praze, při kterémž v zastoupení kanalisační komise mimo přednosti

úřadově také členové komise inženýr K a f t a n a místodržitelský rada F i l i p se súčastnili.

Dne 26. května 1906 podnikl professor R i p p l s 80 posluchači německé vysoké školy technické v Praze vyjížďku ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka, při níž stavební rada R u b í n a inženýr S c h w a r z e r podávali vysvětlení.

Dne 29. května 1906 prohlédl c. k. zemský zemědělský inspektor, vládní rada rytíř z B r e c h l e r ů k výkupu potřebné pozemky v katastrálních obcích Roudnici a Vědomicích a provedl interní jich odhad.

Dne 30. května 1906 předsevzato bylo v úřadovně kanalisační komise zevrubné přezkoumání operátu pro odhad vykoupenu býti majících pražských mlýnů u přítomnosti interních soudních přísežných znalců pp. stavitele P u d l a č e a továrníka P r o k o p c e .

Dne 31. května 1906 zahájeno bylo právní jednání za účelem docílení smírné dohody ohledně výkupu mlýnských realit a vodních sil pro splavnění Vltavy v Praze.

Dne 2. června 1906 konala kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte C o u d e n h o v a svoji XXVIII. plnou schůzi.

Po schválení protokolu předchozí schůze vzala komise praeidielní sdělení na vědomí, načež podána byla zpráva o postupu staveb kanalisačních v běžném roce až do 31. května. Dle této zprávy provedeno bylo při z d ý m a d l e č í s . VI. u D o l . B e ř k o v i c při plavidle veškeré zdivo, montování horních i dolních vrat jakož i stavidla horizontální a segmentová.

V jezu ukončena jest stavba levého otvoru jezového a asi 40 m dlouhý kus propusti lodní.

P r o p u s t v o r o v á jest dostavěna v celé délce pevné spodní stavby i s klapačkami a segmentovou uzavírkou. Toho času pracuje se právě na betonování základů pro zdi propusti vorové, na jímce pro levý díl středního otvoru jezového a na montování pohybovacího ústrojí pro vrata a uzavírky obtokové při plavidle.

Při z d ý m a d l e č í s . VII. u Š t ě t í dokončena jest část výkopu pro plavidlo; rýpadlo pozemní jest v plném chodu a bude v nejbližší době přikročeno k založení střední zdi mezi plavidly.

V jezu počalo se se stavbou levého pobřežního pilíře.

S t a v b a z d ý m a d l a č í s . VIII. u R o u d n i c e byla počátkem stavebního období zahájena.

Komise vzala zprávu tu na vědomí.

Další bod programu tvořilo schválení výkupu pozemků pro zahájení stavby z d ý m a d l a č í s . VIII. u R o u d n i c e potřebných a panství tamnímu patřících, jakož i zprávy o výkupu dalších pozemků, kterýž později proveden býti má.

Komise podrobila na to projekt k u p o d v e d e n í s t o k o v ý c h v o d o b c e R o u d n i c e pod plavidlový kanál do Labe zevrubnému prozkoumání a učinila ohledně provedení tohoto projektu společně s městskou obcí roudnickou usnesení.

Dále schválen byl ku provedení projekt pro stavbu domu jezného a plavidelníka při zdýmadle čís. IX. u Českých Kopist a uvažováno o adaptaci bývalé, nyní státní správě patřící budovy mlýnské v Roudnici pro dům pro personál dohlížitelský a pomocný při zdýmadle čís. VIII.

Komise vzala na to zprávu o zadání staveb a dodávek s holešovickou přístavní drahou souvisících a o skutečném zahájení staveb těch na vědomí a schválila konečně účetní závěrku za rok 1905. Po vysechnutí ostatních sdělení podřízeného významu skončeno bylo sezení po více jak tříhodinném trvání.

Dne 6. června 1906 prohlédl professor A. Friedrich s 20 posluchači c. k. vysoké školy zemědělské ve Vídni za vedení c. k. inženýra Dráhoráda stavby kanalisační na Vltavě.

Dne 8. června 1906 pokračováno bylo v jednání dne 25. května začatém s některými pražskými majiteli mlýnů na staroměstské radnici.

Dne 9. června 1906 podnikl professor Petrlík a docent Dr. Klír s 80 posluchači české vysoké školy technické v Praze za doprovodu vrchního inženýra Müllera vyjížďku ku stavbám kanalisačním na Vltavě a Labi.

Téhož dne konala se v Holešovicích stavební komise v přádelně Mahlerově, jež hraničí s holešovickou přístavní drahou, při níž intervenoval vrchní inženýr Kohout.

Dne 10. června 1906 podnikl klub „Slavie“ s 60 členy vyjížďku ku stavbám kanalisačním.

Dne 12. června 1906 súčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okres komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu vodoprávního jednání ohledně čisticího zařízení pro odpadní vody z chemické továrny Josefa Brdlíka v Kralupech.

Dne 16. června 1906 prohlédlo 16 účastníků lesnicko-komerčního kurzu c. k. ministerstva orby s professorem Marchetem a komisařem pro plavbu vnitrozemskou Ebnerem v čele za průvodu stavebního řiditele stav. rady Rubína stavby kanalisační na Vltavě a Labi.

Dne 18. června 1906 súčastnil se vrchní inženýr Kohout vodoprávního šetření ohledně výšky stavidlového prahu mlýna čís. 489-III. Hynka Veselého v Praze.

Dne 21. června 1906 prohlédlo 77 žáků karlínské reálné školy v průvodu 10 profesorů za vedení stavebního rady Rubína kanalisovanou Vltavu.

Dne 22. června 1906 podnikl spolek inženýrů c. k. rakouských státních drah v Linci s 30 členy vyjížďku ku stavbám kanalisačním na Vltavě a Labi, při čemž podával stavební rada Rubín vysvětlení.

V době od 25. do 30. června 1906 súčastnili se v zastoupení kanalisační komise říšský a zemský poslanec inženýr K a f t a n, vrchní stavební rada R y t i ř, stavební rada R u b í n a inženýr D r a h o r á d VII. sjezdu německo-rakousko-uherského svazu pro plavbu vnitrozemskou ve Štětíne.

Dne 25. června 1906 podnikli účastníci c. a k. vojenského stavebního kursu inženýrského ve Vídni za vedení c. a k. majora Viktora R a u d n i t z e a za průvodu několika pánů c. a k. vojenského stavebního ředitelství v Praze vyjížďku ku stavbám kanalizačním na Vltavě a Labi, při níž vrchní inženýr Dr. Klír potřebná vysvětlení podával.

Dne 25. června 1906 konalo se v Litoměřicích vodoprávní jednání v záležitosti úpravy Pokratického potoka, při němž vrchní inženýr M ü l l e r a místodržitelský sekretář P r ū š a se súčastnili.

Téhož dne podnikla německá hospodářská společnost z Berlína pod vedením německé sekce zemědělské rady v království Českém (36 osob) prohlídku toku a kanalizačních staveb ve trati z Prahy až do Dolních Běrkovic, jíž súčastnil se také konzul německé říše hrabě z H a r d e n b e r g u. Kanalizační komise zastoupena byla náměstkem nejvyššího zemského maršálka Dr. A l b e r t e m W e r u n s k ý m, pak administrativním správcem, okresním hejtmanem s v o b. pánem z B r a u n ū, zástupcem stavebního řiditele vrchním inženýrem Dr. K l í r e m, inženýrem Š t ě p á n e m a okresním komisařem Dr. K i r c h n e r e m z N e u k i r c h e n u.

Dne 2. července 1906 intervenoval vrchní inženýr K o h o u t při vodoprávním jednání ohledně zřízení ssací studny a vodovodu k továrně na pergament firmy E. H i r s c h v H o l e š o v i c i c h .

Téhož dne konalo se v Litoměřicích vodoprávní jednání ohledně vyústění pokratického potoka do Labe, jehož se súčastnili v zastoupení kanalizační komise vrchní inženýr M ü l l e r a okresní komisař Dr. K i r c h n e r z N e u k i r c h e n u.

Dne 5. a 6. července 1906 konána byla vodoprávní kollaudace inundacích hrází na dolní Vltavě, při níž zastupovali kanalizační komisi: zemský vrchní stavební rada svobodný pán z e S p e n s - B o o d e n u, místodržitelský rada F i l i p, okresní hejtman svobodný pán z B r a u n ū, stavební rada R u b í n, inženýr D r a h o r á d a okresní komisař Dr. K i r c h n e r z N e u k i r c h e n u.

Dne 5. července 1906 prohlédl za vedení vrchního inženýra Dr. Klíra král. uherský vrchní inženýr W i r t h e l z B u d a p e š t i kanalizační stavby na Vltavě a Labi.

Dne 7. července 1906 konalo se v R o u d n i c i vodoprávní jednání o změněném projektu městské kanalisace podél Labe, odpoledne pak oficiální zahájení stavby zdýmadla. Těchto úředních jednání súčastnili se od kanalizační komise místodržitelský rada F i l i p, stavební rada R i t t e r z R i t t e r s h a i n u, okresní hejtman svob. pán z B r a u n ū, stavební rada R u b í n, vrchní inženýr Dr. Klír a inženýr Dr. T o l m a n

a od stavebního podnikatelství A. Lanna vrchní inženýr Brousil a inženýr Paříník.

Dne 9. a 10. července 1906 provedena byla c. k. místodržitelstvím vodoprávní kollaudace zdýmadla čís. V. s laterálním kanálem do Hořína; jí súčastnili se v zastoupení kanalisační komise: ministeriální rada Goldbach, místodržitelský rada Filip, okresní hejtman svobodný pán z Braunu, stavební rada Rubín, sekretář finanční prokuratury Dr. Weis, inženýr Drahorád a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu. Při kollaudaci nevyskytlo se žádných závad.

Dne 13. července 1906 súčastnil se vrchní inženýr Müller a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu vodoprávního jednání o projektu ochranné hráze povodní ve Velkých Černoskách na Labi.

Dne 15. července 1906 musily jezy na Vltavě pro nebezpečí povodně při stavu vody + 113 cm být sklopeny.

Dne 16. července 1906 prohlédl kr. uherský inženýr Béla Nagy za vedení inženýra Skokana kanalisační stavby na Vltavě a Labi.

Dne 21. července 1906 byly jezy na Vltavě při stavu vody +90 cm opětne postaveny.

Dne 21. a 22. července 1906 prohlédlo několik inženýrů slezské zemské vlády z Opavy za vedení inženýra Schwarzena kanalisační stavby na Vltavě a Labi.

Dne 25. července 1906 konáno bylo ve Štětí vodoprávní jednání ohledně odvádění odpadních vod z cukrovaru do Labe, jehož súčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu.

Dne 27. července 1906 podnikli profesoři Skibiński, Dr. M. Thullie a Bodaszewski se 40 posluchači vysoké školy technické ve Lvově za vedení inženýrů Štěpána a Schwarzena vyjížďku ku stavbám kanalisačním na Vltavě a Labi.

Dne 31. července 1906 súčastnil se vrchní inženýr Kohout jednání ohledně udržování pražských jezů.

Dne 1. srpna 1906 intervenovali vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu při jednání v chemické továrně v Ústí n. L.

Dne 6. srpna 1906 byly c. k. místodržitelským výnosem jezy v Klecanech, Libšicích a Miřovicích za účelem provedení jednotlivých oprav sklopeny.

Dne 17. srpna 1906 konáno bylo na Smíchově vodoprávní jednání o projektu na úpravu potoka motolského, jehož v zastoupení kanalisační komise súčastnil se inženýr Walt.

Dne 24. srpna 1906 provedli okresní hejtman svobod. pán z Braunu a stavební rada Rubín v Roudnici některé výkupy pozemků.

V době od 27. do 30. srpna 1906 súčastnili se zástupci kanalisační komise budějovickou obchodní a živnostenskou komorou se spolkem „Povltavská Jednota“ uspořádané pojížďky ku prohlídce toku z Budějovic do Prahy, již od Červené dolů připojili se též Jejich Excellence páni ministři Dr. Fořt a Dr. Pacák.

Dne 27. srpna 1906 dalo c. k. místodržitelství jezy v Klecanech a Libšicích při stavu vody — 40 cm po skončení oprav opět postaviti.

Dne 27. a 28. srpna 1906 prohlédlo 8 inženýrů haličské expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Krakově za vedení inženýra Drahoráda stavby kanalisační ve trati Praha—Dolní Beřkovice.

Dne 30. srpna 1906 prohlédla italská komise pro plavbu vnitrozemskou, sestávající z pánů: Dr. Leone Romanin-Jacur, inženýr a člen parlamentu jakožto předseda (s chotí a synovcem), dále professor Gaetano Comm. Bruno, ředitel královské vyšší školy polytechnické v Neapoli, hrabě Giacomo Fiorenzi Martorelli, plukovník námořního sboru ženijního, Cav. Ettore de Gregorio, sekční chef v ministerstvu veřejných prací, Gennaro Berardi, král. vrchní inženýr, Cov. Monacelli nob. Luigi, král. vrchní inženýr, a Carlo Valentini, král. vrchní inženýr, za průvodu pana inspektora pro plavbu vnitrozemskou A. Schromma z Vídňi, vrchního inženýra Müllera a assistenta Antoniho stavby kanalisační na Vltavě a Labi. V Praze prohlédla komise též smíchovský vorový přístav.

V Hořině došel účastníky vyjížďky pozdravný telegram Jeho Excellence pana místodržitele, kterýž účastníci z Ústí zodpověděli telegramem děkovacím, v němž projevili obdiv svůj nad tím, co v Čechách viděli. Z Beřkovic odebrali se účastníci vyjížďky za dalšího průvodu pana dvorního rady Schromma po státní dráze do Ústí, aby shlédli tamní přístavy a překladiště.

Dne 1. září 1906 jednáno bylo opětně na staroměstské radnici v Praze s majiteli pražských mlýnů skupiny staroměstské a Šaškovy v záležitosti projektu na splavnění Vltavy v Praze; jednání súčastnili se v zastoupení kanalisační komise místodržitelský rada Filip, okresní hejtman svob. pán z Braunu, stavební rada Rubín, sekretář finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout.

Dne 4. září 1906 postaven byl po skončených opravách též mirovický jez při — 38 cm.

Dne 5. září 1906 súčastnil se inženýr Drahorád vodoprávního jednání ohledně čištění odpadních vod z raffinerie mineralních olejů v Kralupech.

Dne 7. září 1906 intervenoval vrchní inženýr Müller při vodoprávní kollaudaci čisticího zařízení pro odpadní vody z 1. společenského cukrovaru v Kralupech.

Dne 10. a 11. září 1906 prohlédla stálá technická komise pro zřízení cesty velkoplavební na Neckaru, sestávající

z pánu: vrchní stavební rada ze Schaalů ze Stuttgartu, tajný vrchní stavební rada Imroth z Darmstadtu, stavební rada Rosschirt z Karlsruhe a vládní stavitele Ronza a Wegmann ze Stuttgartu za vedení stavebního řiditele Rubína stavby kanalizační na Vltavě a Labi.

Dne 12. září 1906 súčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen vodoprávního jednání ohledně zřízení přádelny v Křešicích u Litoměřic.

Dne 15. září 1906 konala se u vrchní stavební správy technická porada, již súčastnili se pánové: posl. inž. Kaftan, zemský vrchní stavební rada Rytíř, zem. staveb. rada Stupecký, vrchní inženýr Machulka, jakož i stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout, při kteréž opětně podroben projekt pro zdrž žofínskou v Praze zevrubné úvaze.

Dne 17. září 1906 podniklo 20 účastníků IV. sjezdu kollegů Pražských techniků z let 1847 až 1851 za předsednictví pánu: praesidenta akademie vrchního stavebního rady Dr. Hlávky, majitele továrny a velkostatku Hodka rytíře ze Želvic a železničního centrálního inspektora, císařského rady Summereckera pojížďku toku z Prahy do Beřkovic, při kteréž podávali stavební rada Rubín a vrchní inženýr Dr. Klír vysvětlení. Nejmladší účastník čítal 71, nejstarší 86 let věku. Jízda za velice příznivého počasí uběhla v nejlepší náladě.

Dne 21. září 1906 konáno bylo za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele sezení komitétu kanalisační komise, při němž podrobeny byly nejdůležitější body programu příští plné schůze předběžně poradě.

Téhož dne musily jezy na Vltavě pro nebezpečí povodně při stavu vody + 38 cm býti sklopeny. Vysoká voda dosáhla nejbližšího dne stavu + 322 cm.

Dne 22. září 1906 konala komise kanalisační za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove a svoji XXIX. plnou schůzi.

K poradě o prvním bodu jednacím, týkajícím se splavení Vltavy v Praze, pozván byl také starosta král. hlav. města Prahy, v jehož zastoupení dostavil se městský rada inž. Zvěřina s městským stavebním radou Dvořákem.

Pan předsedající zahájil schůzi o 9. hod. dopol., přivítav zástupce městské obce pražské, načež schválen byl protokol o poslední plné schůzi a praesiidiální sdělení vzata k vědomosti.

V prvním bodu jednání podroben byl projekt o splavení Vltavy v Praze, jenž v sezení komitétu den před tím konaném zevrubně již byl projednán, opětné poradě.

Podnět k tomu zavdalo podání městské rady pražské, ve kterém tato se přimlouvá za částečné pozměnění projektu komisi a c. k. ministerstvem obchodu již schváleného v tom směru, aby od provedení dělící hráze podél nábřeží Františkova projektované jakož i mlýnského náhonu ke mlýnům staro-

městským bylo upuštěno a aby zachována byla věž malostranské vodárny na Smíchově.

Po důkladném uvážení všech okolností přišla komise k tomu názoru, že nestává ani nutkavého důvodu ani možnosti, upustit od původního projektu bez vážného ohrožení kanalisování samého.

Bylo usneseno studovati otázku v dorozumění s městskou obcí pražskou, neměla-li by se provésti zeď na místě dělící hráze a zdali by nebylo možné bez valného obtížení plavby zachovati malostranskou vodárenskou věž.

Dále učiněna byla usnesení, směřující k brzkému započetí se stavebními pracemi.

Na to přikročeno k poradě o ostatních bodech programu. Z těchto budíž hlavně uveden výkup některých mlýnů ve čtvrti svato-petrské, postup prací při zdýmadlech na Labi a postup prací při holešovické stavební dráze.

Komise usnášela se dále o zadání železných konstrukcí pro zdýmadlo č. VIII. u Roudnice a zadání stavby skladisť pro vývoz a přívoz v holešovickém přístavu.

Když byla vzata k vědomosti zpráva o výsledku kollaudace obydlí pro jeznného a plavidelníka v Dolních Beřkovicích, přikročila komise k usnášení se o předmětu, zahrazení průtoků do kanalizované Vltavy a do Labe v trati od Mělníka do Ústí n. L., a ohledně zalesňování, jež by se v příštích letech mělo ještě provésti.

Na to byla schůze po více než třihodinném trvání skončena.

Dne 24. září 1906 navštívili profesoři Petrlík a Smrček z české vysoké školy technické v Praze a Brně za vedení vrchního inženýra Dr. Klíra staveniště v Dol. Beřkovicích, Štětí a Roudnicí.

Dne 3. října 1906 byly opětně postaveny jezy vltavské za stavu vody + 118 cm.

Dne 5. října 1906 prohlédli stavby kanalisační na Vltavě a na Labi za vedení staveb. rady Rubína ředitel staveb na Odře, vrchní stav. rada Hamel a vládní a stav. rada Wegener z Vratislaví, inspektor vodních staveb Thomas z Opole, dále vrchní stavební radové Prüsmann z Hannoveru a Hermann z Essenu spolu s inspektorem vodních staveb Volkem.

Dne 10. října 1906 prohlíželi vrchní inženýři Boris de Gervais a Nikolai Kazín z Petrohradu stavby kanalisační za vedení vrchního inženýra Dr. Klíra.

Dne 18. října 1906 konala se při c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni porada o projektu splavnění Vltavy v Praze, které súčastnili se oba přednostové úřadu okresní hejtman baron Braun a stavební rada Rubín.

Dne 24. a 25. října 1906 prohlížel stavby kanalisační na Vltavě a na Labi finanční a stavební rada Ringel z Drážďan za vedení inž. Drahoráda.

Dne 30. října 1906 konalo se předběžné vodoprávní jednání o přívozu mezi Kyškovicemi a Dobřínem na Labi, kterého súčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu.

Dne 3. listopadu 1906 súčastnil se vrchní inženýr Kohout vodoprávní kollaudace nového hlavního sběrače na ostrově Kampě v Praze.

Dne 6. listopadu 1906 skončena byla vodoprávní kollaudace ochranných hrázi povodňových na dolní Vltavě; při jednání súčastnili se mimo úředníky komise kanalizační také páni kollaudatoři, ministeriální rada Goldbach a zemský vrchní stav. rada svob. pán ze Spens-Booden u.

Ve dnech následujících, totiž dne 7., 8. a 9. listopadu 1906 byla jmenovanými kollaudatory provedena a ukončena stavební kollaudace laterálního kanálu z Vraňan do Hořína.

Dne 9. listopadu konalo se komisionelní šetření o příkopu podél okresní silnice v Podbabě, při němž zastupovali komisi kanalizační inž. Štěpán a okres. komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu.

Dne 10. listopadu 1906 byli u příležitosti oslavy stoletého založení vysoké školy technické v Praze jmenováni čestnými doktory věd technických Jeho Excellence pan předseda kanalizační komise, místodržitel hrabě Coudenhove, jakož i členové komise říšský a zemský poslanec inženýr Kaftan, zemský vrch. staveb. rada svob. pán ze Spens-Booden u a c. k. vrchní stavební rada Rytíř na české vysoké škole technické, a stálý expert komise, c. k. dvorní rada šlechtic ze Schreinerů na německé vysoké škole technické v Praze.

Téhož dne jmenován byl inženýr Alois Drahorád, pověřený místní stavební správou při stavbě laterálního kanálu z Vraňan do Hořína, vrchním inženýrem při státní stav. službě v Čechách, ponechán byv v dosavadním svém služebním přidělení u komise kanalizační.

Dne 17. listopadu 1906 prohlédl professor Petrlík se 60 posluchači české vysoké školy technické v Praze za vedení vrchního inženýra Dr. Klíra a inženýra Štěpána stavbu zdýmadla čís. VII. u Štěti.

Dne 22. listopadu 1906 navštívil stavby kanalizační inženýr Stürmer z Pešti za vedení vrchního inž. Müllera.

Dne 23. listopadu 1906 uplynulo 10 roků od první plné schůze kanalizační komise konané za předsednictví Jeho Excell. pana místodržitele hraběte Coudenhova.

Téhož dne konalo se vodoprávní jednání ve Vraňanech ve příčině náhrady požadované majitelem tamního mlýna Taussigem za domnělé poškození mlýna toho stavbou laterálního kanálu z Vraňan do Hořína. Jednání súčastnili se v zastoupení komise kanalizační místodržitelský rada Filip, okresní hejtman baron Braun, stavební rada Rubín, tajemník finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Drahorád.

Téhož dne vykonal vrchní inženýr Dr. Klír konečnou kollaudaci domku jezného ve Štěti.

Dne 24. listopadu 1906 podnikl professor Rippel se 60 poslu-chači německé vysoké školy technické v Praze vycházku na stavbu zdýmadla čís. VII. ve Štětí, při které místní stavební správce inženýr Paul obstaral doprovod.

Dne 26. listopadu 1906 konalo se na Smíchově vodoprávní jednání o projektu úpravy motolského potoka, jehož súčastnili se vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu.

Dne 6. prosince 1906 skončena byla vodoprávní kollaudace zdýmadla čís. V. u Vraňan s laterálním kanálem vraňansko-hořinským, při které zastoupena byla kanalizační komise obdobně jako dne 9. července 1906.

Dne 8. prosince 1906 sklopeny byly při — 4° R jezy vltavské následkem nastalých mrazů.

Dne 10. prosince 1906 súčastnili se inženýr Štěpán a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu vodoprávního jednání o pro-jeektu úpravy dejvičkého potoka v Bubenči.

Dne 12. a 13. prosince 1906 provedeny byly ve Štětí s výsledkem příznivým první zkoušky s novou konstrukcí hradlového jezu.

Dne 14. prosince 1906 konala se konečná stavební kollaudace příváděcího zařízení pro vodu ke mlýnu pana Max. Blocha v Litoměřicích, které súčastnili se v zastoupení komise kanalizační tajemník finanční prokuratury Dr. Weis, vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenu. Současně bylo celé zařízení odevzdáno majiteli mlýna.

Dne 15. prosince 1906 pokračovalo se ve vodoprávním jednání za-počatém dne 10. prosince 1906 o projektu úpravy dejvičkého potoka v Bubenči.

Téhož dne prohlédl si technický rada Béla Péch z Pešti za vedení vrchního inženýra Drahoráda stavbu laterálního kanálu vraňansko-hořinského.

Dne 20. prosince 1906 konala se schůze ústředního vý-
boru pro záležitosti staveb vodních v království Českém, při níž zastupoval komisi kanalizační stavební ředitel Rubín.

Dne 29. prosince 1906 konalo se vodoprávní jednání o nutné opravě pobřežní zdi vedle mlýnského ramene Čertovky v obvodu c. k. vojenské zbrojnice na Malé Straně v Praze, jehož súčastnil se vrchní inženýr Kohout.

Dne 30. prosince 1906 jmenován byl administrativní správce okr. hejtman svob. pán z Braunů místodržitelským radou extra statum, a stavební ředitel Rubín vyznamenán byl rytířským křížem rádu Františka Josefa.

III. Technické práce přípravné.

Při sdělání podrobného návrhu na zdýmadlo č. IX. nad Litoměřicemi ukázalo se býti nutným zvýšiti z ohledů plavebních kotu vzduti o 10 cm.

Aby se zjistil vliv tohoto zvýšení na sousední pozemky, provedena byla některá dodatečná zaměření v katastrálních obcích Podčáply a Křešice. Při této příležitosti byla také originální situace, sestavená dle podrobného zaměření celého území dotčeného zdýmadlem, uvedena v náležitý souhlas s příslušnou mapou katastrální, aby se mohly zhotoviti plány pro výkup pozemků obou zde navržených variant zdýmadla.

V další trati labské od Litoměřic do Ústí upuštěno bylo zatím od dalších prací přípravných, zejména pokud se týče vrtání zemního, až do zásadního rozhodnutí otázky, zdali bude se tato traf také kanalizovati, aneb zdali dosažení pro plavbu potřebné hloubky vody má býti docíleno zde soustavnou úpravou na malou vodu. Příslušná rozsáhlá studie o této otázce byla v kancléři vrchní stavební správy již vypracována, kanalisační komise však dosud o ní nerozhodla, pročež v této příčině nemůže zde podána býti o této záležitosti zevrubnější zpráva.

IV. Vypracování projektů a zadání staveb.

A) Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.

V uplynulém roce byl částečně přepracován návrh zdýmadla č. VII. u Štětí, kde schválen byl k provedení nový tvar jezu hradlového se slupicemi 3·0 m od sebe vzdálenými. Bližší popis této soustavy i s obrázky obsažen jest v odstavci VII. „Provádění stavby“ této zprávy.

Pro zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice sdělán byl podrobný návrh na svedení městských kanálů pod jez, které stalo se netným následkem stavby jezu. Projekt tento bude v roce 1907 proveden společným nákladem obce roudnické a fondu kanalisačního.

Pro další zdýmadlo na Labi nad Litoměřicemi byly vypracovány dvě samostatné alternativy, a sice s plavebním kanálem na levém a na pravém břehu. Aby se oba návrhy náležitě mohly prozkoušeti se stanoviska účelnosti pro plavbu a ve příčině stavebního nákladu, byly sestaveny příslušné rozpočty hmot i výloh stavebních, a výsledky budou předloženy příští plné schůzi komise kanalisační k rozhodnutí, načež schválený návrh bude podán c. k. místodržitelství, aby zavedlo o něm jednání vodoprávní.

Při volené výšce vzdutí tohoto zdýmadla nutno bude užiti v lodní propusti jezu stavidlového; pro ten vypracovány byly dva návrhy, prvný dle tvaru stavidlového jezu postaveného v Libšicích a druhý návrh se slupicemi o vzájemné vzdálenosti 3·6 m.

Ve příčině labské trati z Litoměřic do Ústí byla v kanceláři vrchní stavební správy vypracována zevrubná studie zabývající se jednak návrhem na kanalizování této trati, jednak soustavnou úpravou na malou vodu, při čemž použito bylo zásad, o nichž byla učiněna zmínka již ve zprávě předešlé.

Výsledky docílené v obou případech budou předloženy příští plné schůzi kanalisační komise ke konečnému rozhodnutí.

V XXVII. schůzi kanalisační komise ze dne 24. února 1906 zadány byly na základě výsledku omezeného nabídkového řízení železné konstrukce zdýmadla čís. VII. u Štětí následovně:

Plavidla spojeným firmám Ruston, Škodovy závody a Českomoravská za obnos K 152.258·20, jez hradlový spojeným firmám Breitfeld-Daněk a Bratří Prášilové za obnos K 83.792—. Dále byla zadána posuvná lávka s okováním klapaček firmě Prášilově za obnos K 18.504—.

V XXIX. schůzi komise kanalisační zadány byly dle výsledku omezeného nabídkového řízení železné konstrukce pro zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice následovně:

Jez hradlový firmě Fr. Ringhoffer za obnos K 82.326—, plavidla spojeným firmám Breitfeld-Daněk, Ruston a Bratří Prášilové za celkový obnos K 148.966·50.

B) Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

Na základě výsledku politické pochozí komise provedené od dubna do listopadu 1905 schválilo c. k. ministerstvo obchodu výnosem ze dne 20. dubna 1906 projekt komise kanalisační, a sice ohledně zdrže u ostrova žofínského alternativu s náhonem na staroměstské mlýny a pokud se týče zdrže u ostrova Štvanice alternativu s novým jezem helmovským.

Schvalujič projekt nařídilo c. k. ministerstvo obchodu, aby se přímým měřením dodatečně zjistilo ono množství vody, které mlýnům na Čertovce, staroměstským a Šaškovým přítéká za normálního stavu vody, jakož i za stavů pod- i nadnormálních, při nichž tyto mlýny mohou ještě udržovány být v činnosti. Poněvadž se dle projektu staroměstský jez odstrani, bylo dále nařízeno, aby na některém nad Prahou výhodně položeném místě bylo učiněno opatření, které by umožňovalo, aby ono množství vody, které nyní u staroměstských mlýnů Vltavou protéká, také později po odstranění staroměstského jezu a po stavbě nových uplavňovacích zařízení mohlo být kdykoliv zjištěno. Ačkoli dle znění shora uvedeného ministerského výnosu tato dodatečná šetření, s kterými bylo ihned započato, nemají být překážkou zahájení stavby, nebylo přece možno roku 1906 započítí se stavbami, poněvadž

bylo zapotřebí provésti dříve jednání o výkupu 27 mlýnských realit, kterážto jednání trvala až do konce roku 1906.

Mezitím vypracovaly se detailní projekty a rozpočty pro obě zdrže a učinily se veškeré přípravy, aby ihned, jakmile uzavřeny budou smlouvy o výkupu mlýnů, vypsáno býtí mohlo řízení na zadání stavby.

C) Vystrojení holešovického přístavu.

Zadání stavby. Jelikož veškeré přípravné práce byly dokončeny již r. 1905 a byla v tomto roce rozřešena také otázka peněžní, vypsal praesidium podle usnesení komise ze dne 10. června 1905 vyhláškou ze dne 12. března 1906 veřejnou soutěž pro stavbu přístavní dráhy od hranic nádraží spol. stát. dráhy v Bubnech až ku přístavnímu nádraží a v přístavném nádraží samotném, jakož i na stavbu celního skladiště, budovy pro personál celní expositury a budovy pro železniční zřízence.

Došlo 19 nabídek, z nichž 2 nabídka zněly pouze na stavbu dráhy, 7 na stavbu dráhy i budov a 10 nabídek pouze na stavbu budov. Na základě provedeného nabídkového řízení zadalo praesidium kanalisační komise výnosem ze dne 8. května 1906 dotyčné stavby nejvhodnějším oferentům, a sice stavbu přístavní dráhy podnikatelství staveb František Schön a synové v Praze a stavbu shora uvedených budov architektu a staviteli Čeňku Gregorovi v Praze.

Na stavbu skladiště pro přívoz a skladiště pro vývoz, na dodávku borových a dubových pražců, mostní váhy s nepřerušenou kolejí a hydraulickým zvedáním mostu a na dodávku otáčidel vagonů byla vypsána zvláštní omezená řízení.

Na základě provedených ofertních řízení byla zadána práce zednická na stavbu skladiště pro přívoz a skladiště pro vývoz podnikatelství staveb Schön a synové, železná konstrukce těchto skladišť firmě Bratří Prášilové, dodávka borových pražců firmám Löwy & Winterberg v Praze, Josef Pick a spol. v Praze a knížecí Schwarzenberské správě pily v Třeboni a dodávka dubových pražců firmě Eisler ve Vídni. Dodávka železné konstrukce jedné vagonové váhy a čtyř otáčidel vagonů byla zadána firmě František Wiesner v Chrudimi.

Impregnace borových pražců byla provedena obvyklým způsobem u c. k. státních drah, a sice chloridem zinkovým a dehtovým olejem firmou Rütgers v impregnační stanici c. k. státních drah na smíchovském nádraží. Dvacet jednoduchých a dvě anglické výhybky byly objednány, ježto se ve válcovnách Pražské železářské společnosti a České montání společnosti výhybky nevyrábějí, u Rakousko-Alpské montání společnosti ve Vídni.

Žlábkové kolejnice, kterých se použije na trati, která povede nynějšími a projektovanými ulicemi a které se v rakouských válcovnách rovněž nevy-

rábějí se žlábky tak širokými, aby po nich mohly pojízděti železniční vozy a lokomotivy, byly objednány u akciové společnosti Phoenix v Duisburg-Ruhrortu.

Konečně jest ještě podotknouti, že byla dodávka věžních hodin pro budovu celní expositury zadána na základě omezeného ofertního řízení firmě Václav Krečmer na Král. Vinohradech.

Zbývá ještě rozhodnouti ohledně dodávky dvou elektrických pojízdných jeřábů, z nichž jeden s úplným portálovým podvozkem jest určen pro vysokou, druhý pojízdný jeřáb pro nízkou zeď nábřežní.

V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení.

Možno-li rok 1906 co do pokroku stavby označiti jako rok plného využitkování příznivých podmínek pro práce stavební, jest na snadě, že i písemný styk komise s veřejnými úřady, samosprávnými korporacemi a jinými interessenty byl v uplynulém roce velmi mnohostranný. Pronikavý postup stavebních prací v Dol. Beřkovicích, ve Štěti a v Roudnici, četná jednání o výkup a odškodnění k účelům splavnění Vltavy v Praze jakož i zahájení stavby přístavní dráhy v Holešovicích mělo nutně za následek, že také korrespondence komise přiměřeně stoupla, ačkoliv kancelář komise nesena jsouc snahou po moderním zjednodušení úředního postupu přičinowała se, aby písemný styk omezila na míru nejnutnější. Tím se stalo, že veliký počet záležitostí vyřízen byl rychle a jednoduše cestou telefonickou, aniž tím utrpěla důkladnost vyřízení; rozhovory, konference, referáty doplňovaly přiměřeným způsobem agendu písemnou.

Z důležitějších spisů, jež budě pro svůj všeobecný význam nebo protože se jednotlivých úkolů komise vysokou měrou dotýkají, zasluhují zvláštní zmínky, buďtež tu uvedeny následující:

A) Kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k Ústí n. L.

1. Vnesením ze dne 24. ledna 1906 č. 5478 jmenovalo c. k. ministerstvo obchodu ve srozumění s ministerstvem vnitra c. k. vrchního inženýra Emila Zimmlera u komise přiděleného stavebním radou při c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest a svěřilo mu řízení expositury v Praze.

2. C. k. ministerstvo orby uložilo vnesením ze dne 3. listopadu 1905 č. 30.483 sekci c. k. lesnickotechnického odboru pro hrazení bystřin na Kr. Vi-

nohrazech, aby v záležitosti vypracování projektu pro zahrazení dejvického potoka provedla místní šetření a podala o výsledku zprávu.

3. Pokračování a dokončení vodoprávního řízení o projektu zdýmadla č. VIII. u Roudnice bylo dle přípisu místodržitelství ze dne 9. ledna 1906 č. 9641 vypsáno na den 18. ledna 1906.

4. C. k. ministerstvo vnitra zmocnilo vynesením ze dne 23. ledna 1906 č. 1012 místodržitelství v Praze, aby první půlletní lhůtu státního příspěvku na rok 1906 v částce 1,010.000 K pro kanalizování Vltavy a Labe poukázalo k výplatě.

5. Dle přípisu praesidia místodržitelství ze dne 8. března 1906 č. 627 byl c. k. okresní komisař JUDr. Jan Kirchner z Neukirchenu přidělen službou ke komisi.

6. Vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 4. dubna 1906 č. 15.595 bylo místodržitelství oznámeno, že by ministerstvu nebylo možno přivoliti, aby vlek vorů na rok 1906 obstarávala kanalizační komise jako tomu bylo v posledních letech, spíše že musí být ponecháno interessmentum samotným, aby učinili opatření potřebná k remorkaži.

7. C. k. ministerstvo vnitra vzalo dle vynesení ze dne 23. března 1906 č. 4489, dohodnuvši se s ostatními ministerstvy, k vědomosti výsledek kollaudace zdýmadla č. IV. u Miřovic.

8. Dopisem ze dne 24. února 1906 č. 17.733/II oznámil zemský výbor království Českého, že částka 258.500 K jakožto zbytek 9. lhůty zemského příspěvku pro kanalizování Vltavy a Labe byla poukázána k výplatě.

9. Vynesením c. k. místodržitelství ze dne 28. března 1906 č. 17.055 bylo vysloveno, že proti provedení projektu zdýmadla č. VIII. u Roudnice není z veřejných ohledů závady; zároveň bylo rozhodnuto o přednesených námitkách.

10. C. k. místodržitelství vypsallo a provedlo dle vynesení ze dne 4. června 1906 č. 127.573 kollaudaci ochranných hrázi mezi Dušníky a Hořínem, které byly okresním výborem ve Velvarech i jednotlivými obcemi za přispění komise provedeny.

11. Dle vynesení místodržitelství ze dne 19. června 1906 č. 144.485 byla v dnech 10. a 11. července 1906 provedena kollaudace jezu ve Vraňanech, laterálního kanálu od Vraňan k Hořinu a komorových plavidel v Hořině.

12. Zemský výbor království Českého sdělil přípisem ze dne 18. června 1906 č. 62.027, že kvota zemského příspěvku vypadající na kanalizování Vltavy a Labe za první půlletí 1906 v částce 637.333 K 50 h byla poukázána k výplatě.

13. Vynesením ze dne 1. srpna 1906 č. 34.820 poukázalo c. k. ministerstvo vnitra k výplatě druhou půlletní lhůtu státního příspěvku na kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k Ústí n. L. za rok 1906 v částce 1,010.000 K.

14. C. k. ministerstvo vnitra přislibilo obci roudnické vynesením ze dne 14. července 1906 č. 10.357 k stavbě železného silničního mostu přes Labe pod-

mínečně státní podporu ve výši 250.000 K; pozdějším vynesením ze dne 5. října 1906 č. 39.823 byla tato podpora zvýšena na 420.000 K.

15. Přípisem ze dne 13. února 1906 č. 12.323 svolalo c. k. místodržitelství k podnětu Labského spolku v Ústí n. L. na den 9. března 1906 poradu za tím účelem, aby objasněna byla otázka odchylek mezi každodenními předpovědmi stavu vody uveřejňovanými c. k. hydrografickým odborem zemským a stavu skutečně nastalými u vodočetu a aby pojednáno bylo o prostředcích, jimiž by se těmto odchylikám po případě předešlo.

16. Vynesením c. k. ministerstva obchodu ze dne 20. září 1906 č. 27.215 dodán byl komisi diplom k Veliké ceně, který jí byl mezinárodní porotou světové výstavy v St. Louis 1904 přiřknut.

B) Splavnění Vltavy v Praze.

1. Dle sdělení rady kr. hl. města Prahy ze dne 26. dubna 1906 č. 670 byli jmenováni stálými zástupci obce Pražské při schůzích a poradách komise v záležitostech splavnění Vltavy v Praze a vystrojení holešovického přístavu starosta JUDr. Karel Groš a pro případ, že by jej zašla překážka, první náměstek starostův inženýr Richard Jahn. Na místo poslednějšího vstoupil později obecní starší inženýr František Zvěřina.

2. Vynesením ze dne 20. dubna 1906 č. 608 vod. cesty schválilo c. k. ministerstvo obchodu dohodnuvši se s ostatními dotčenými ministerstvy na základě skončené politické pochůzky projekt na splavnění Vltavy v Praze a rozhodlo o podaných námitkách a jiných podrobných otázkách.

3. Na základě tohoto ministerského rozhodnutí vydalo c. k. místodržitelství vyvlastňovací nálezy ze dne 23. června 1906 č. 146.621 co do pozemků, objektů a práv k provedení splavňovacího projektu potřebných.

4. C. k. ministerstvo obchodu dalo vynesením ze dne 18. července 1906 č. 1559 vyplatiti částku 500.000 K k účelům splavnění Vltavy v Praze.

C) Vystrojení holešovického přístavu.

1. Dle přípisu zemského výboru království Českého ze dne 28. prosince 1905 č. 133.534 nebylo v uplynulém zasedání zemského sněmu již možno opatřiti usnesení sněmu o příspěvku země k nákladům na prohloubení holešovického přístavu.

2. Zemský výbor dal dle přípisu ze dne 1. února 1906 č. 7693 vyplatiti na vystrojení holešovického přístavu částku 767.678 K 26 h, t. j. první splátku zemského příspěvku v částce 625.000 K a doplatek 142.678 K 26 h z dřívějšího úvěru.

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

A) Výkup pozemků a odškodňování v říční trati Praha-Ústí n. L.

Vztyčením jezu u Vraňan byla voda ve všestudském potoku před jezem do Vltavy ústicím vzduta, čímž některé pozemky podél břehů tohoto potoka byly dílem úplně zaplaveny, dílem podmočeny. Protože se toto zaplavení a podmáčení bude při každém vztyčení jezu opakovati, stalo se naléhavým odškodniti dotčené držitele pozemků, nač ostatně bylo pamatováno ve vodoprávním rozhodnutí c. k. místodržitelství ze dne 21. prosince 1901 č. 205.861, jež bylo vydáno o projektu zdýmadla č. V. u Vraňan.

Jednání však, které bylo za tím účelem zahájeno, nevedlo k smírnému vyrovnání záležitosti té a komise byla tím přinucena žádati, aby škoda byla komisionelně zjištěna a náhrada úředními znalci odhadnuta. Konaným šetřením se zjistilo, že 18 parcel v obci Dušníkách ve výměře 6137 čtverečních sáhů jest dílem zaplaveno, dílem podmočeno; dotčené pozemky byly z části louky, z části ovocné zahrady a prutníky.

Vyplacení vyšetřené náhrady má pro odškodněné držitele v zápětí knihovní zápis služebnosti, že budou snášeti jakoukoli škodu, která by na odškodněných pozemcích zvednutím hladiny vodní povstala.

Ne méně dlouhé jednání o náhradě škody spůsobila také právě prováděná stavba zdýmadla č. VII. u Štěti. Obec račická totiž, jak již v loňské výroční zprávě bylo naznačeno, nabyla v průběhu času na veřejných říčních pozemcích č. kat. 651, 652, 653 a 654 práva na užívání prutin a trávy, jehož výkon stane se nemožným z části již prováděním kanalisačních staveb na levém břehu Labe a z části až bude vztyčen jez u Štěti tím, že dotčené parcely přijdou pod vodu. Vzhledem na nastalé vydržení těchto práv užívacích, která tvořila v rozpočtu obce račické po léta nemalý příjem, musel býti právní nárok této obce uznán a s ní zahájeno jednání. Po několikerých rozhovorech došlo konečně se zástupci této obce k smíru v ten rozum, že kanalisační komise vykoupila užívací práva k těmto parcelám a zavázala se, že až bude dokončena stavba tohoto zdýmadla, prutiny a traviny, které snad zbudou, přenechá obci račické na dobu 12 let za uznávací činži.

Současně se započetím stavby zdýmadla č. VIII. u Roudnice, kteráž podobně jako předcházející zdýmadla zasahuje do soukromého majetku sousedů řeky, muselo býti také přikročeno k výkupu potřebných pozemků. Jednání o výkup, po případě odškodnění bylo tu o něco jednodušší potud, že tu běželo především a většinou o panství knížete Lobkowitzze v Roudnicí. Pozemky, jichž bylo třeba hned na počátku stavby, mají výměru 18.965 čtverečních sáhů a leží na obou stranách Labe v obcích Roudnici a Vědomicích; většinou jsou to zahrady II. třídy, z části také louky, les a role.

Zároveň s tímto výkupem, který byl proveden za účastenství přísežného soudního znalce z oboru zemědělství, uzavřena s panstvím roudnickým ještě další dohoda o náhradě za odklizené restaurace, verandy a sklepa, jež byly na ostrově roudnickém.

Tím byly opatřeny plochy, kterých bylo k stavbě zdýmadla roudnického potřeba podle prvních disposicí; zbývá ještě získati od jiných soukromých držitelů plochy asi 19.000 čtverečních sáhů. K tomuto výkupu přikročí se však teprve později, až bude pokrok stavby vyžadovati, aby tyto další pozemky byly zabrány.

B) Výkupy pro splavnění Vltavy v Praze.

Obtížným, složitým a zdlouhavým úkolem byl výkup mlýnů, vodních sil, jiných objektů a práv, kterých je potřeba získati za příčinou provádění projektu pro splavnění Vltavy v obvodu města Prahy. Bezprostřední podnět k tomu dalo vyvlastnění pozemků, budov a práv k provedení splavňovacího projektu potřebných, jež c. k. místodržitelství v Praze vyslovilo nálezy ze dne 23. června 1906 č. 146.621. Podkladem těchto vyvlastňovacích nálezů bylo rozhodnutí c. k. ministerstva obchodu ze dne 20. dubna 1906 č. 608, jímž ukončena politická pochůzka a vyvlastňovací řízení o tomto projektu provedené.

Běželo především o to, vykoupiti všechny mlýny s vodními silami ve skupině Nových, Dolnoloděckých a Helmovských mlýnů v katastrální obci Praha-Dolní Nové Město. Potom zahájeno a provedeno bylo jednání za účelem výkupu mlýnů ležících v Šitkovské skupině v katastrální obci Praha-Hořejší Nové Město, pak tak zvaných Petřílkových mlýnů v katastrální obci Smíchovské a Šaškových mlýnů v katastrální obci Karlínské. V celku vykoupeno 29 mlýnů a vodních děl s příslušnými vodními silami a jinými právy k užívání vody, se stavebními plochami a vnitřním zařízením. Vodní síly ty představují 1521 hrubých koňských sil.

Odškodnění a výkup všech těchto mlýnů a vodních práv stalo se na podkladě interního odhadu přísežných znalečů, který byl proveden dříve nežli vyjednávání započalo, smírným dohodnutím, aniž bylo nutno dát odškodnění ustanoviti soudem podle § 22. zákona ze dne 18. února 1878 č. 30 říš. zák., který se týče vyvlastňování k účelům železničním a jehož podle § 13. zákona ze dne 11. června 1901 č. 66 říš. zák. o vodních cestách sluší analogicky použíti při vyvlastňování pro účely posléz uvedené. Soudně musela být určena náhrada jenom při několika pozemcích proto, že smírná dohoda nebyla možna.

Výsledek těchto jednání nehodí se ovšem k uveřejnění v rámci této výroční zprávy, poněvadž by se to po případě mohlo příčiti soukromým zájmům jednotlivých kontrahentů. Povšechně však možno říci, že smluvená dohodnutí drží se v mezích přiměřených.

Formální vyhotovení kupních smluv a provedení knihovního pořádku v příčině objektů v Praze vykoupených musí být ponecháno na pozdější dobu, až budou k výplatě poukázány potřebné peněžní prostředky, což stane se asi v době neďaleké.

C) Evidence.

Také evidenčnímu úředníku ke kanalisační komisi přidělenému bylo v roce 1906 vykonati nemalou práci. Jednak zbyly ještě při hotových již zdýmadlech v Troji a Miřovicích jakož i při laterálním kanálu vraňansko-hořínském některé zaměřovací práce, jež nebylo možno dříve provésti, jednak vyžadovala zdýmadla v Dolních Beřkovicích, ve Štětí a Roudnici, o kterých se právě pracovalo, obsáhlých prací zeměměřičských.

Tak bylo lze teprve v roce 1906 ohraničiti parcely č. 294/3 a 298/1 v Bubenči, které náležejí obci Pražské. Za účelem prodeje musely být některé pozemky, jichž bylo nabyto zasypáním Císařského ramena v Bubenči, takéž zaměřeny, ohraničeny a potřebné situační plány vyhotoveny.

Též u zdýmadla v Miřovicích vyskytly se některé dodatečné práce; zvláště ohraničeny tam říční pozemky ve Chvatěrubech a přesně zaměřeny navigační hráze. Dále byly plochy při úpravě břehu v Lobečku nasypané a zaplavené zaměřeny a příslušné situační plány pořízeny. Kromě toho zaměřil evidenční úředník také novou okresní silnici mezi Nelahozevsí a aerárním mostem v Miřovicích, která vede částečně přes pozemky kanalisační komise; konečně zakreslil celou stavbu zdýmadla miřovického do katastrálních map a vyhotovil pro knihovní pořádek potřebné situační plány a seznamy parcel.

Neméně zaměstnán byl přidělený evidenční úředník s přikázaným jemu personálem na laterálním kanálu vraňansko-hořínském. Tam provedeno:

Zaměření a ohraničení pozemků v Dušníkách, u mlýna ve Vraňanech a při místní dráze Jenšovice—Lužec, kdež bylo následkem zvednutí nivellety dráhy nutno přikoupiti další pruhy pozemků. Dále byla celá stavba zdýmadla č. V. u Vraňan s laterálním kanálem od Vraňan k Hořínu zakreslena do katastrálních map a vypočítány výměry všech získaných pozemků. Mimo to byly pro laterální kanál s jezem u Vraňan a plavidlem u Hořína pořízeny všechny situační a dělicí plány jakož i parcellní seznamy pro osm katastrálních obcí za účelem knihovního pořádku.

Při zdýmadle č. VI. u Dolních Beřkovic vykonáno:

Vytýčení a ohraničení nasypaných a zaplavených pozemků v obcích Mlazicích a Vehlovicích, dále zaměření pozemků získaných pro stavbu příjezdni silnice k novému přeloženému přívozu v Liběchově a vyhotovení příslušných situačních plánů.

Ve Štětí zaměřena pastvina č. kat. 209/1, která se táhne podél labského břehu a byla z části zasypána; potřebné k tomu situační plány vyhotoveny.

Pro účely zdýmadla č. VIII. u Roudnice zakreslil evidenční úředník hranice vykoupených pozemků v obcích Roudnici a Vědomicích prozatím do katastrálních map, vypočítal výměry dotčených pozemků a sestavil prozatímné seznamy parcelní a vyhotovil situační plány. Dále byly hranice podél tělesa dráhy c. k. priv. rak.-uher. společnosti státní dráhy nově vytýčeny a příslušné plány pořízeny.

Pro další zdýmadlo č. IX., které se má stavěti, byly pořízeny čtyry kopie katastrálních map obcí Křešic, Třeboutic, Čes. Kopist a Litoměřic, vypočítány plochy, které se mají vykoupiti, po případě odškodniti a vyhotoveny seznamy parcelní.

K vůli nastávajícímu splavnění Vltavy v obvodu Prahy bylo nutno v Praze a na Smíchově srovnati katastrální mapy s originálními operáty jakž i doplniti výtahy z úředních operátů, pokud běží o držitele a plošnou výměru, kdežto pro přístavní dráhu v Holešovicích musely se vytýčiti hranice sousedních pozemků podél tělesa dráhy.

V celku bylo pro zavedení knihovního pořádku vyhotoveno 135 situačních plánů s 966 dílčími parcelami, nové lithografované otisky evidenčních map tří katastrálních obcí byly adjustovány a tři parcelní protokoly sepsány.

VII. Provádění a postup stavby.

A) Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.

a) Zdýmadlo čís. VI. u Dolních Beřkovic.

Podle přijatého stavebního programu měly se v roce 1906 dokončiti tak dalece veškeré ještě zbývající práce stavební na tomto zdýmadle, aby z jara r. 1907 se mohla provésti zkouška vzdutí. Následkem stávky dělnictva, která vypukla ke konci měsíce června, a následkem nastalého opětného zastavení všech prací stavebních při povodni v září bylo nutno stavební program částečně omeziti, tak že podle dosavadního stavu prací stavebních bude možno dokončiti zdýmadlo zúplna teprve během léta r. 1907.

Jakkoli postup staveb kanalisačních vlivem uvedených okolností nedosáhl výše očekávané, lze přece označiti jej za zcela uspokojivý. V roce, o němž zpráva se podává, dokončena byla zúplna stavba plavidel i s příslušnými konstrukcemi železnými, smontován byl most přes spodní ohlaví plavidel a postaveno bylo skladiště na hradla při ohlaví horním. V jezu skončena byla

stavba vorové propusti a mimo to postavena další část středního pole hradlového jezu; k úplnému provedení schází toliko malá část pole středního a pravého s mezilehlým pilířem, která dostaví se z jara r. 1907.

Vedle těchto prací hlavních provedeny byly další práce vedlejší, ukončena rozsáhlá nasypávka nízkých pozemků v katastrálních obcích Vehlovice a Mlazice, upravena nová příjezdná cesta ku přeloženému přívozu dolnobeřkovickému a konečně dokončeny některé se stavbou zdýmadla spojené úpravy břehové a stavby regulační. Průběh stavební činnosti za uplynulý rok bude v následujících řádcích blíže vyličen.

Stavba jezu a propusti vorové.

Dnem 29. března byly zahájeny práce stavební v roce 1906 provedením prohrábky pro jimku na pravém břehu, ve které dokončiti se měla stavba oboustranných zdí pod vorovou propustí. Po ukončení prohrábky, vykazující hloubku 1·8 m pod norm. vodou, začala se dne 17. dubna beraniti jimka. Rýpadlo lodní obstaralo potom vyhloubení prostoru ve dně řeky, do něhož dle projektu, za účelem ochrany dna před vymíláním pod loni dostavěným 45 m dlouhým dílem lodní propusti, měl se naházeti zához kamenný. Dno této prohrábky leželo ve hloubce 3·0 m pod norm. vodou, a po skončení prací rýpacích dne 2. května byla zde provedena příslušná 1·0 m vysoká vrstva záhozu. Rýpadlo seplulo ke Křivenicům, kde se ho použilo pak ku prohloubení plavební dráhy.

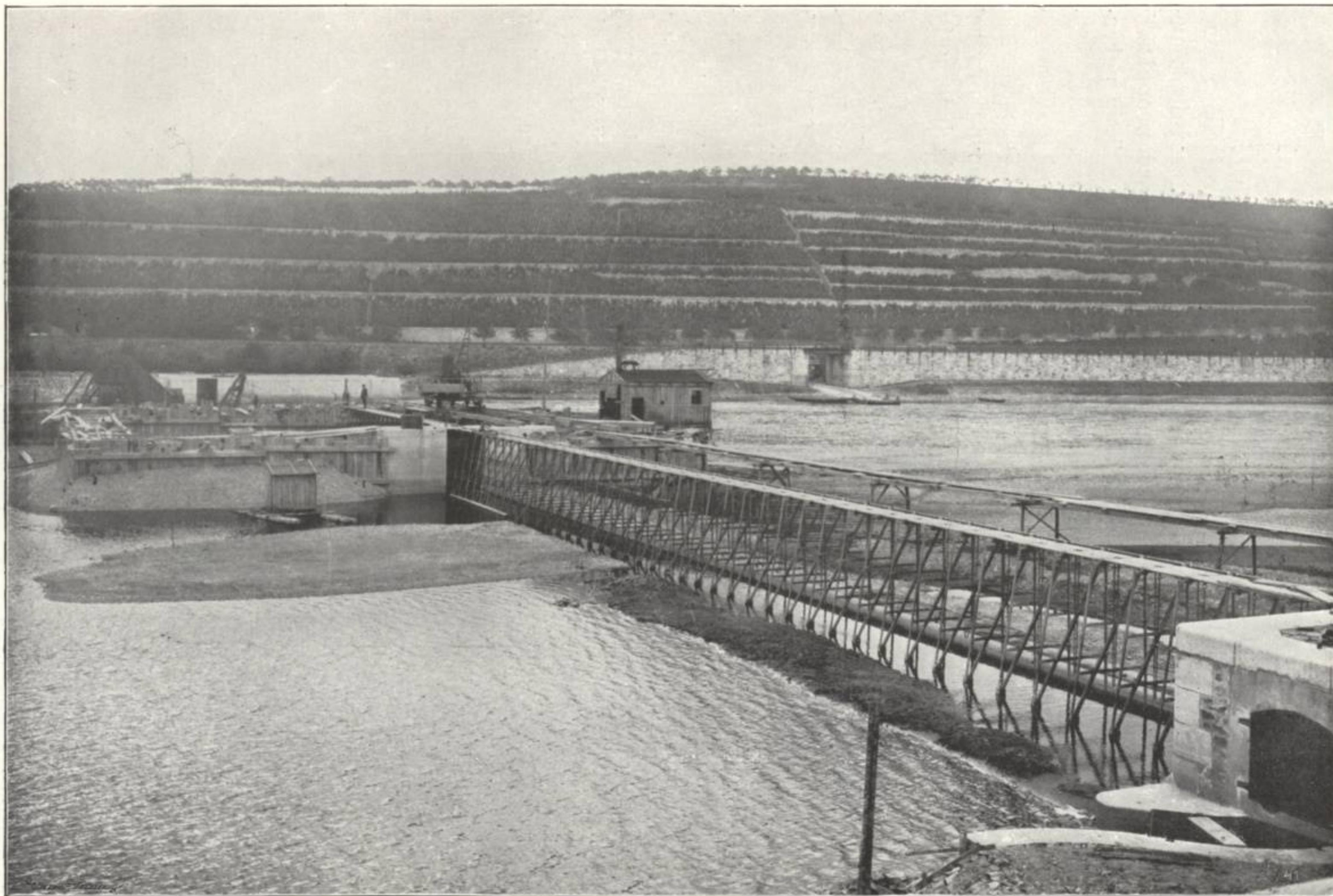
Během těchto prací ukončena byla stavba 40 m dlouhé jimky pro vorovou propust, a dne 14. května zahájeno zde čerpání vody.

Za příčinou využití nízkého stavu vodního bylo zároveň přikročeno ke stavbě jimky pro střední díl jezový. V celku jen nepatrné předrýpání do hloubky 3·5 m pod norm. vodu obstaralo rýpadlo lodní ve třech dnech a již dne 11. května začaly se beraniti vedoucí piloty pro tuto jimku. Po levé straně tvořil jimku první pilíř říční délky 10 m, na jehož oba konce se připojily nově zhotovené části jimkové, aby dosáhlo se celé šířky jimky 20 m.

V o b r a z e č í s. 1. jest v pozadí tuto jimku viděti. K vůli snazšímu přístupu k ní byly postaveny slupice dříve již provedeného pravostranného pole jezového. Délka jimky měřená napříč řeky byla omezena tím, že ponechána byla od ní až ke konci tělesa lodní propusti postaveného v roce 1905 volná šířka 32 m pro udržení nerušené plavby. Z toho vyplynulo, že mohla se v jimce vystavěti jenom asi 30 m dlouhá část středního pole jezového.

O b r a z č í s. 2. poskytuje pohled na jimku s pravého břehu v okamžiku, kdy právě vlečeny byly v ponechané plavební dráze proti proudu prázdná loď od kamene a lodní rýpadlo.

Stavba jimky postupovala dosti rychle a bylo určeno, že dnem 18. června bude uvedena v chod pumpa odstředivá o výkonnosti 18 koň. sil, která zde zatím se byla postavila. Ježto však v téže době počala stoupati voda v Labi,



Obr. 1. Jimka středního pole jezového v Dol. Beřkovicích. Stav prací dne 12. září 1906.

odložil se počátek čerpání na 21. června, při čemž se jimka ukázala být velmi málo propustnou, a mohlo se tudíž ihned přikročiti k dokončení výkopu pro základ betonový vlastního tělesa jezového a zaražení definitivních štětovnic uvnitř jimky, které tvoří ochranu proti podemletí.

V jimce na pravém břehu byly zatím vyzděny z větší části obě vedoucí zdi propusti; dne 16. června zastavili veškerí zde zaměstnaní zedníci a pomocníci náhle práci, a byli proto podnikatelstvím stavby ihned propuštěni. Menší část stávkujících zedníků vrátila se však do práce, v níž bylo pokračováno až do 29. června, kdy většina dělnictva zaměstnaného na stavbě zdymadla v počtu asi 300 mužů počala stávkovati; podnikatelství stavby propustilo proto veškeré stávkující dělníky, čerpání vody v jimce jezové se zastavilo, druhého dne přestalo se čerpati také v jimce pro vorovou propust a pokračování ve stavebních pracích v celém rozsahu zdymadla bylo zatím odloženo.

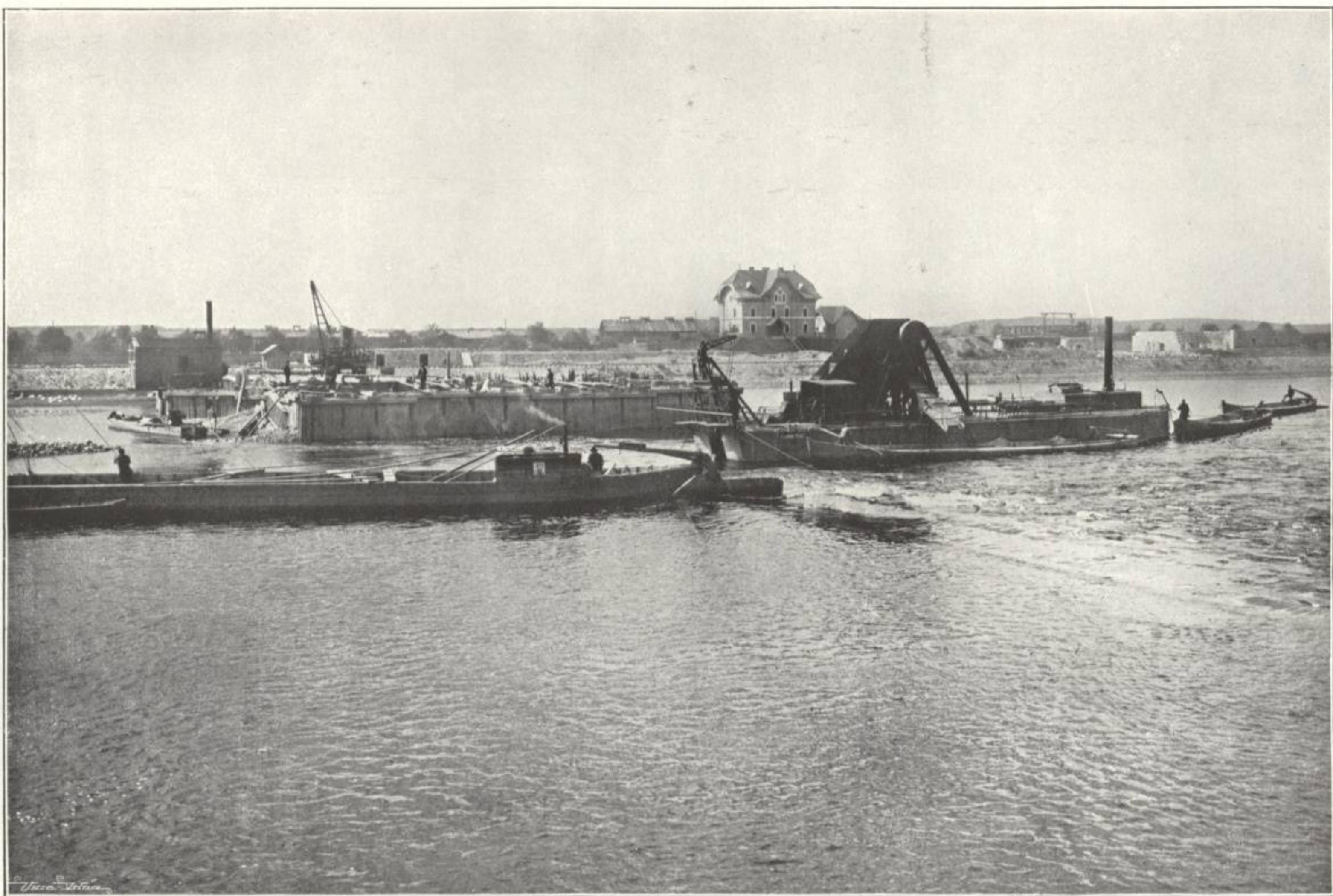
Podnikatelství stavby snažilo se přijati do práce nové dělníky, aby zvětšil se počet těch, kteří se stávky nesúčastnili, a mohlo se pak v pracích pokračovati. Po třech týdnech vzrostl počet zaměstnaných opětně na 320 mužů, a mohla se tudíž znova zahájiti stavba zdymadla v celém rozsahu.

Jimka propusti vorové byla 20. června zase vyčerpána, scházející zdivo doděláno, a dne 15. července se mohlo již čerpadlo zastaviti. V téže době počalo se čerpati také v jimce jezové a pokračovalo se pak ihned na pracích přerušených, zejména na výkopu. Dalším hloubením pro základ jezový mezi štětovnicemi rostlo však i množství vody do jimky přítékající, jelikož v Labi udržoval se stále nadnormální stav vođní, a jediné postavené čerpadlo s výkonností 28 koň. sil nebylo s to snížiti vodu v jimce jezové více, nežli do hloubky 3·8 m pod norm. vodu.

Ježto však spodek základu betonového navržen byl ve hloubce 3·95 m, bylo rozhodnuto uvésti v činnost výpomocné čerpadlo s výkonem 14 koň. sil, aby se betonování dalo provésti v suchu. Pomocné čerpadlo pracovalo od 31. července do 9. srpna; v té době se podařilo zhotoviti celý základ betonový, tak že k čerpání postačila pak jen pumpa původní. Dne 14. srpna osadily se v jimce již první kvádry jezové, a dne 24. srpna počala firma B r o m o v s k ý, Schulz a Sohr montovati 22 slupic v tomto jezovém díle obsazených.

Po skončené montáži dne 10. září zastavilo se čerpání, neboť byla již do té doby také zhotovena nasazená jimka za účelem připojení se na jimku zbývajícího posledního dílu jezového; vnitřek jimky nasazené byl také vyplněn jílem.

Labe vykazovalo tou dobou velmi nízké stavy vodní (dne 10. září — 98 cm), pročež bylo rozhodnuto, za účelem využití této příznivé okolnosti, přikročiti bez odkladu ke stavbě posledního dílu jezového. Po vykonaném předrýpání počalo dnem 14. září pracovati ruční beranidlo na zaražení pilot vedoucích a parní na beranění štětových stěn, aby se stavba jimky dle možnosti urychlila.



Obr. 2. Pohled na jimku středního pole jezového v Dol. Beřkovicích.

K vůli ochraně jimky byla na straně protivodní ze záhozu upravena hráz, tvořící tupý úhel špičkou proti proudu obrácený; koruna této ochranné hráze sahala jen asi do normální vody.

Sotva že tyto práce byly hotovy, začala voda následkem vytrvalých dešťů rychle stoupat a dosáhla dne 22. září na vodočetu mělnickém výšky + 281 cm.

Jimka pro poslední díl jezový provedena byla však pouze na výšku 1·7 m nad normální vodu, a nebyla tehdy ještě vyplněna jilem, také využení vzájemné mezi štětovými stěnami scházelo, tak že v tom stavu nemohla jimka dlouho vzdorovat mohutnému nárazu přepadající vody, a proto té měř veškeré dosud zaražené stěny štětové byly proudem vodním vyvráceny a odplaveny, při čemž také nasazená jimka značně byla poškozena.

Na místě, kde před tím stavěla se jimka, povstal hluboký výmol, a sice hlavně z té příčiny, že nebyla tou dobou ještě odstraněna jimka předešlého dílu jezového, čímž přivozeno bylo mohutné vzdutí vody. Slupice počtem 22, které stály ve staré jimce, neutrpěly velkou vodou žádné pohromy.

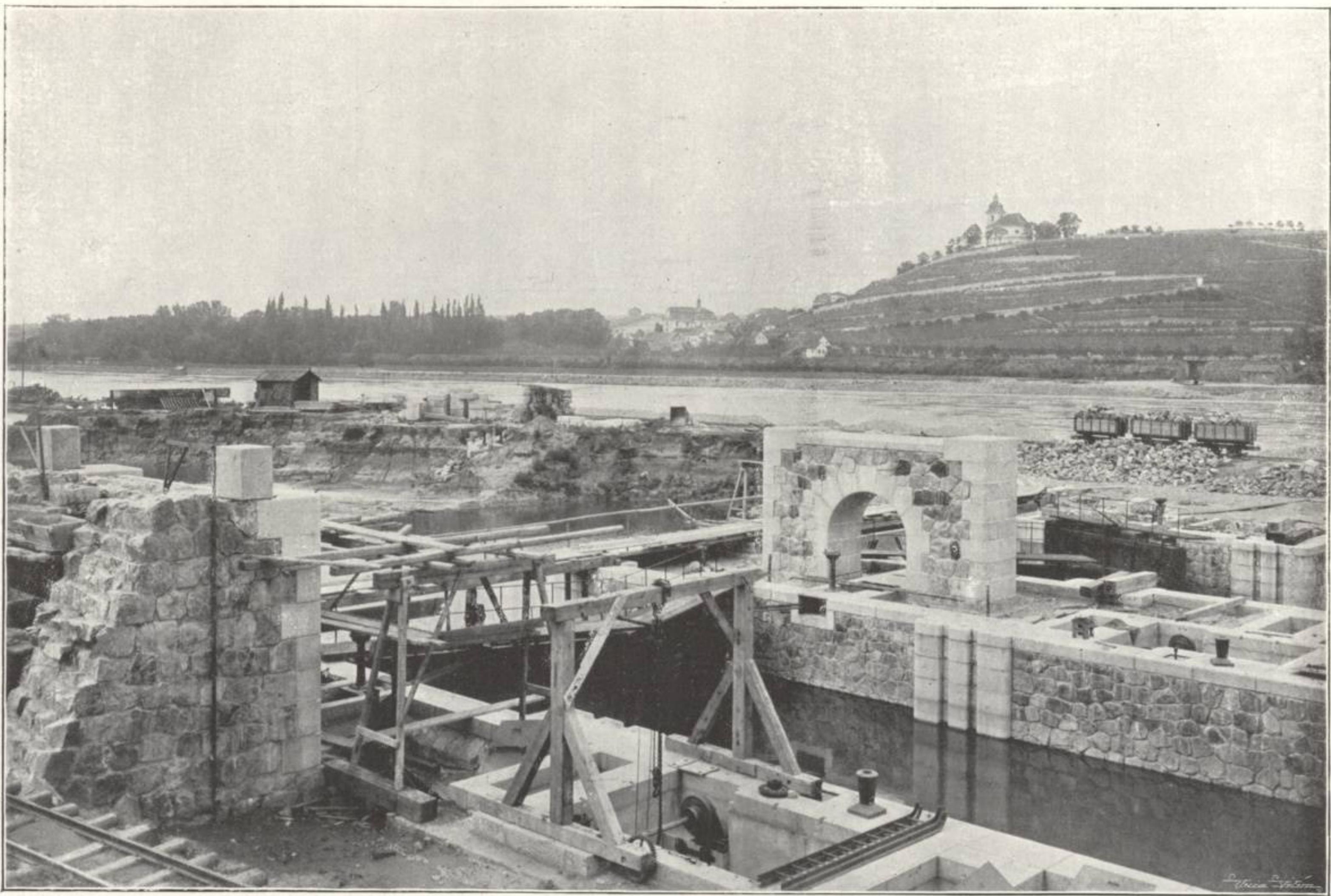
K opětnému zřízení odplavené jimky nemohlo se přirozeně dříve přistoupiti, dokud nebyla zúplna odstraněna jimka z předešlého dílu jezového, a tím zmírněn nastalý značný proud vody v profilu jezovém.

Po povodni udržovala se však voda trvale na vyšším stavu, čímž odstranění staré jimky opozdilo se do té míry, že s ohledem na blízký konec stavebního období nebylo možno již přikročiti ke stavbě jimky poslední, a práce ta se proto odložila na jaro r. 1907. Když odstraněna byla stará jimka, sklopeny posledně smontované slupice a snesena poškozená jimka nasazená, dospěly práce na jezu v roce 1906 ke svému zakončení.

Stavba plavidel.

K úplnému dokončení stavby plavidel zbývalo v roce 1906 provést hlavně pohybovací přístroje pro dvoje horní a dolní vrata jakož i pro veškeré uzavírky obtokové při horním a dolním ohlaví plavidel. Mimo to zbývalo postavit most o dvou otvorech přes společné ohlaví plavidel, který sloužiti bude pro příjezdnu cestu ku přeloženému prámovému přívozu pod jezem.

Již v březnu přikročeno bylo ke stavbě levého pilíře pobřežního, zejména proveden byl výkop, betonování základův a vyzdění obloukového křídla tohoto pilíře. Mezitím počala firma Breitfeld, Daněk a spol. montovati pohybovací mechanismy pro vrata i uzavírky obtokové. Dne 1. června počalo se s vyzdívkou prostředního pilíře mostového, a 14 dní později zahájena byla také stavba skladisť na hradla při pravé straně horního ohlaví plavidla vlakového. Obrazec č. 3. ukazuje tento stav prací stavebních dle snímky ze dne 9. července. V popředí jest viděti otevřenou šachtu stavidla segmentového, jehož přístroj pohybovací se právě montoval. Mechanismy ku pohybu spodních vrat byly té doby již hotovy. Na levém pilíři mo-



Obr. 3. Spodní ohlaví plavidel v Dol. Beřkovicích. Stav prací dne 9. července 1906.

stovém provedeno jest zdivo až pod kvádry úložní a také střední pilíř jest zúplna již vyzděn. Stavba pobřežního pilíře mostového na pravé straně při spodním ohlaví plavidla vlakového nebyla tehdy ještě zahájena. V pozadí obrázku spatřiti lze obec Liběchov s kostelem a na jižním svahu návrší založené pěkné vinice.

V témže čase dláždil se povrch štěrkové výplně ve střední zdi mezi oběma plavidly; povrch štěrku toho se srovnal, a provedla se na něm 8 cm silná vrstva z cementového betonu 1 : 10, jakožto podklad pro dlažbu lomovou, kladenou do malty hydraulické. Povrch dlažby byl vyspárován cementem. Podél obou zdí plavidlových byl vydlážděn vedle krycích desk pruh 4 m široký lomovým kamenem na drn.

Dne 21. června připojili se veškerí dělnici zaměstnaní na stavbě plavidel ke stávce většiny ostatních dělníků, čímž práce stavební na 17 dnů byly začateny. Ježto již po uplynutí prvého týdne stávky značná část dělnictva se opětně přihlásila do práce za starých podmínek, přijalo jich podnikatelství přes 120, a v pondělí dne 16. července byly přerušené práce na dlažbách a při zdění opětně zahájeny. Počet dělníků stoupal pak velmi rychle, a koncem července mohlo být zase v plném rozsahu pokračováno na veškerých pracích stavebních.

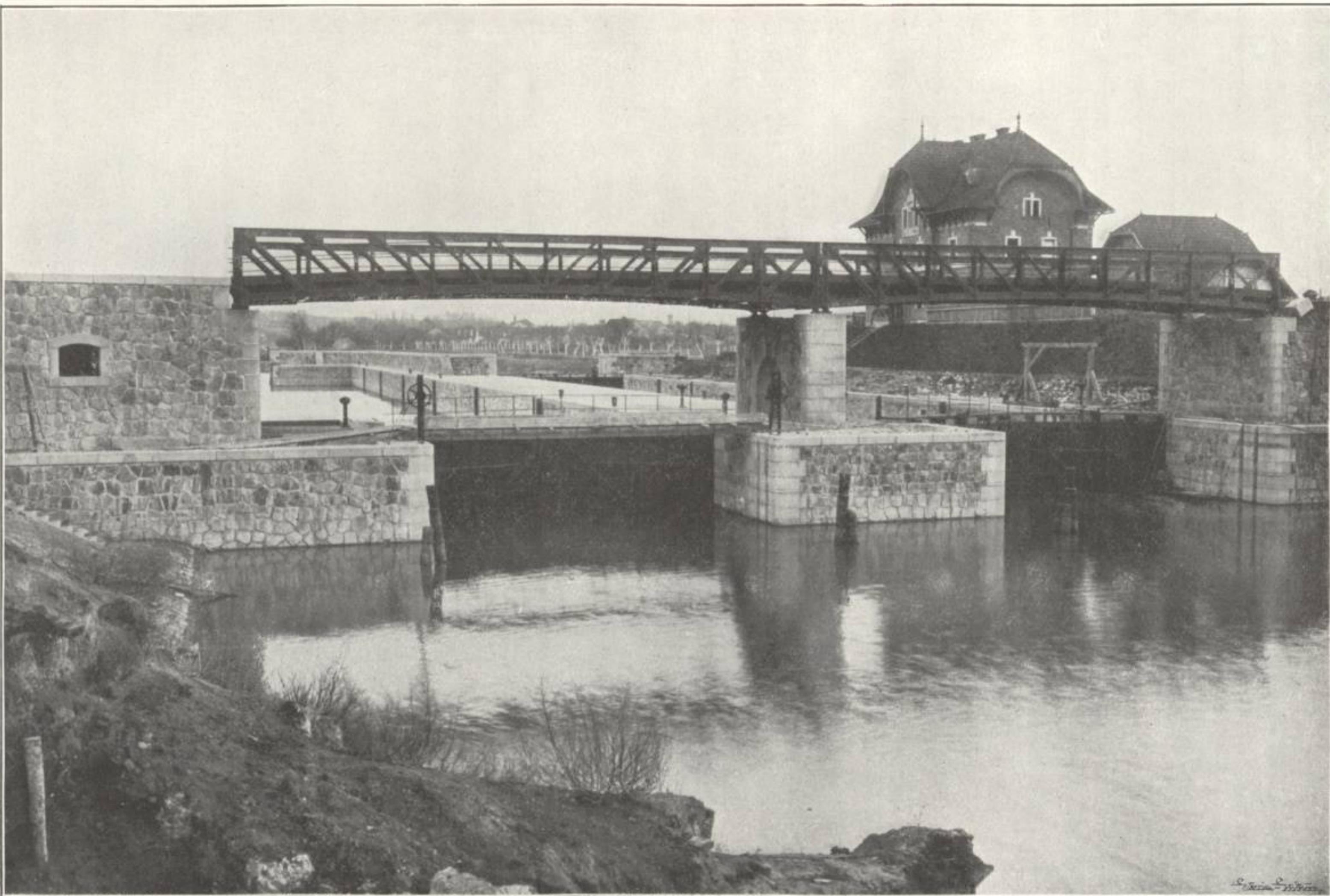
Montování pohybovacích přístrojů nedoznalo stávkou žádného přerušení; dne 22. srpna byly zality do zdiva úložní desky pohybovacích mechanismů všech čtyř segmentových stavidel, a postupně až do dne 22. září dokončena byla montáž i ostatních mechanismův a krytů, načež se konstrukce tyto opatřily nátěrem a tím zakončila zúplna montáž železných konstrukcí v plavidlech.

Během měsíce srpna dozděn byl levý pilíř mostový do správné výše a dnem 25. srpna počala firma J. Kuběš z Prahy stavěti montovací lešení pro most přes dolní ohlaví plavidla komorového. Již po čtyrech dnech zahájila Pražská mostárna filiálka První Českomořanské továrny na stroje vlastní montáž levého pole mostového, které vykazuje 20,5 m theoretického rozpnutí, při vzdálenosti os hlavních nosičů 6,2 m. Práce ta skončena byla 20. září.

Pro statický výpočet návrhu mostního vzata byla v úvahu váha vozu 100 q a tlačenice lidí 400 kg na m² jízdní dráhy.

Lešení montovací bylo potom přeneseno do spodního ohlaví plavidla vlakového; s montáží nemohlo se však ihned začít, jelikož nastala dne 25. září dříve již zmíněná velká voda; teprve dne 9. října mohlo se přikročiti k montování pravostranného pole mostového; za to byla práce tato již 27. října ukončena. Zkoušku zatěžkací obou stejně vytvořených polí mostových bylo nutno odložiti na rok 1907., protože dříve bude zapotřebí nasypati pravostrannou příjednou rampu na most, aby zjednán byl i s této strany přístup.

Obráz čís. 4. znázorňuje hotovou konstrukci mostovou v pohledu od spodní vody. Jízdní dráha mostová leží při dolním pasu, který vytvořen byl



Obr. 4. Pohled na most přes spodní ohlaví plavidel v Dol. Beřkovicích.

v mírném oblouku. Na středním pilíři obdržela obě pole mostová společné pevné ložisko; pohyblivá ložiska jsou upravena na začátku a na konci mostu.

Ve spodním ohlaví plavidla vlakového jest viděti na obrázku oba přístroje, jichž se používá při osazování hradidlových trámů do příslušných rýh.

V o b r a z c i č í s. 5. jest podán celkový pohled na dohotovená plavidla i s mostem přes obě spodní ohlaví. Při levé straně stojí společný služební dům pro jezného, plavidelníka a jejich čtyři pomocníky. Budova byla postavena stavitelem Jos. Šircem z Mělníka, a po bezvadné konečné kollaudaci v červenci převzata do udržování fondem kanalisačním.

Mezi křídelními zdmi pravostranného pobřežního pilíře mostového bylo možno, za současného použití poprsní zdi pilířové a nově postavené zdi podélné na straně řeky, získati prostoru pro dílnu, příruční skladistě, jakož i pro skladistě hradidel, jak viděti jest v pravo od mostu **v o b r a z c i č í s. 5.**

Bylo toliko zapotřebí prostor uzavřený těmito obvodními zdmi opatřiti přiměřeným stropem, pro který s výhodou použito bylo využitěného betonu dle soustavy Hennebique-ovy. Strop byl počítán na zatížení, které vyplývá z okolnosti, že nad ním leží příjezdna cesta ke přívozu; proto vzaty byly do počtu tytéž hodnoty, kterých použito bylo pro statické řešení konstrukce mostové.

Po provedení velmi přesného a bezpečně podepřeného podšalování pro celou konstrukci stropní bylo ve dnech od 29. října do 5. listopadu provedeno vybetonování, načež ponechala se celá konstrukce ještě 4 neděle v klidu ležeti na lešení, při čemž stále držena byla ve vlhkém. Zatěžovací zkouška její provede se z jara 1907. současně s vyzkoušením mostu. Pohled na železnou armaturu této konstrukce stropové před počátkem betonáže podává **o b r a z e c č í s. 6.**, v němž zejména zřetelně jest viděti polohu hlavních nosných trámů.

Práce vedlejší a upravovací.

1. Mezi nejdůležitější práce vedlejší, které ukončeny byly v r. 1906., patří nasypávka nízko položených, rozsáhlých prutin v katastrálních obcích Mlazice a Vehlovice. Již ve zprávě předešlé byla učiněna bližší zmínka o obtížné dopravě potřebného k tomu materiálu, která byla přičinou, že téměř po celé stavební období se práce tato prováděla, jakkoli množství nasypávky nedosáhlo ani 30.000 m^3 .

S dopravou materiálu započalo se již dnem 26. března, načež dne 21. dubna byla hotová do té doby část nasypávky odevzdána majitelům, aby na vysypaných plochách mohli opětně vysázeti prutiny; úplně ukončeno bylo nasypání všech pozemků teprve dne 27. listopadu.

2. Ku přeloženému přívozu beřkovickému postavena byla na pravém břehu od podjezdu severozápadní dráhy až k silnici vedoucí z Mělníka do



Obr. 5. Pohled na hotová plavidla v Dol. Beřkovicích od horního ohlaví.

Liběchova nová cesta, umožňující zároveň pohodlný příjezd na překladiště liběchovské. Vaziště, sloužící pro sestavování vorů ze dříví panství liběchovského, vystrojeno bylo potřebnými zachytacími kruhy; vaziště to leží na spodním konci překladiště liběchovského.

3. Za nízkých vodních stavů v měsíci srpnu vyskytla se ve dně plavební dráhy nad přívozem beřkovickým malá skaliska, která byla citelnou překážkou plavby. V dohodě s c. k. poříční správou v Ústí byly tyto hřbety skalní vystríleny užitím potápěčiho zvonu a sice nákladem fondu kanalisačního.

4. Na pravém břehu labském naproti cukrovaru v Beřkovicích provedla se směrem proti vodě větší stavba za účelem opevnění břehu na náklad vodní dotace. Ježto však tato stavba zároveň sloužiti bude účelům kanalisačním, byl pro nasypávku její dodán komisi kanalisační potřebný materiál v úhrnném množství asi $2200\ m^3$ po dorozumění se státní poříční správou; materiál vyrýpán byl poblíže cukrovaru beřkovického v plavební dráze, která tím byla prohloubena a rozšířena. Mimo to nahradila státní poříční správa ve značné délce dlažbu na levém břehu nad cukrovarem beřkovickým, která původně provedena byla z opuky a vlivem mrazu a střídavého účinku vody silně byla poškozena, novou dlažbou z tvrdého kamene, kterážto práce se zřetelem na budoucí výšku vzduté vody se ukázala být velice nutnou.

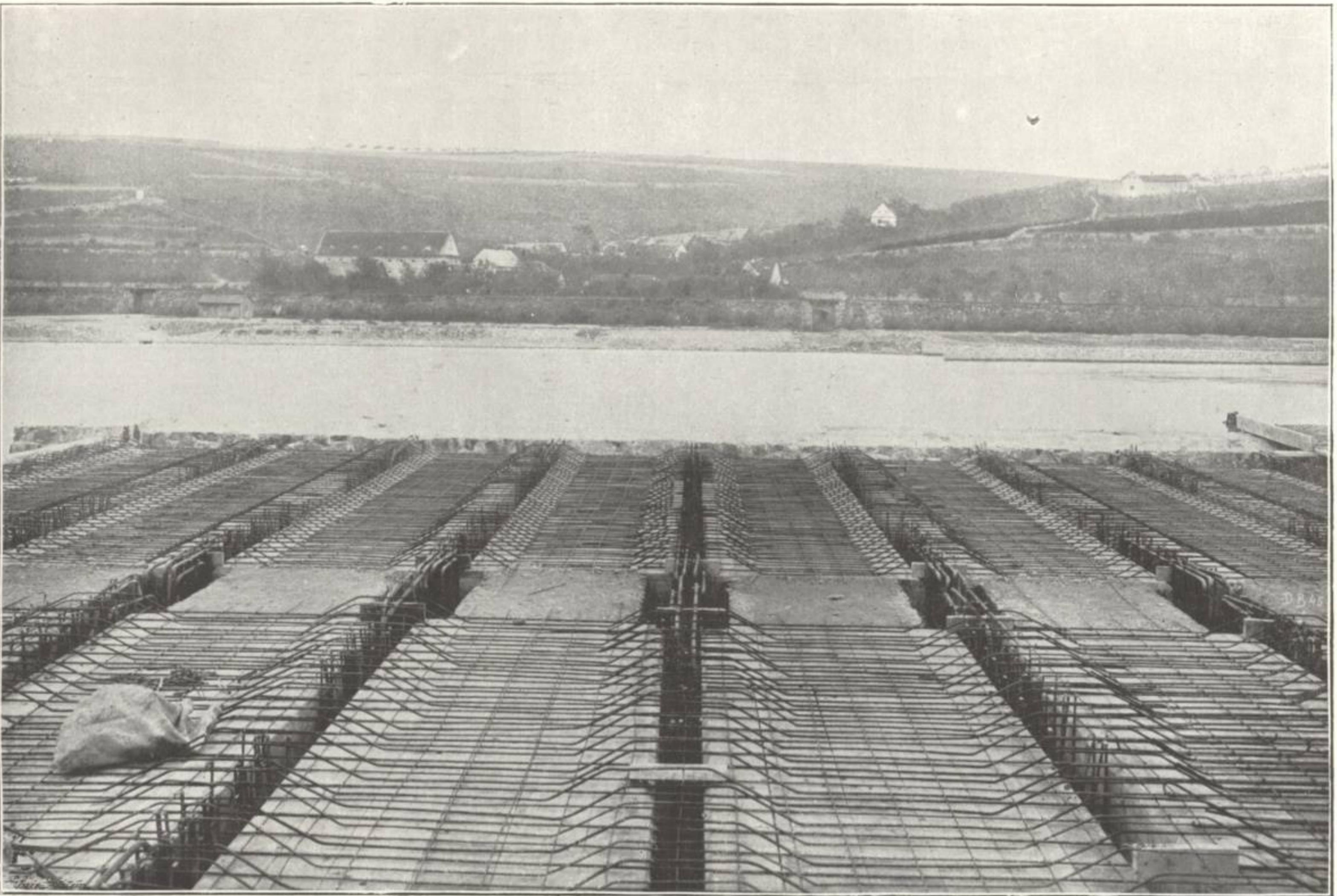
Další odláždění břehových svahů, od cukrovaru beřkovického směrem po vodě až ku připojení na horní kanál plavební, bylo provedeno buď zúplna nebo zhotoven byl alespoň zához a dlažba do výšky jednoho metru nad normální vodu, aby se mohlo z jara i za vyšších stavů vodních v dláždění pokračovati.

5. Hráz dělicí nad a pod jezem byla v roce 1906. z větší části nasypána, a svah k řece zabezpečen záhozem a dlažbou průměrně do výše 2 m nad normální vodu.

Dne 10. prosince dostavily se silné mrazy a počal padati sníh, proto bylo nutno veškeré práce stavební toho roku zúplna zastaviti.

b) Zdýmadlo čís. VII. u Štětí.

Po jarní velké vodě, která na vodočetu staveniště dne 15. března dosáhla výšky + 289 cm, přikročilo se záhy a sice již dne 27. března ku provádění odkopávek, kterými se upravovalo planum pro kolej rýpadla pozemního, aby se dalo pak urychliti vyhloubení stavební jámy plavidel. Rýpadlo bylo uvedeno v chod dne 21. dubna, při čemž se jáma stavební zároveň vyčerpala; ve dně nalézala se měkká, zvětralá skála opuková, kterou nebylo lze rýpadlem přímo dobývati. Proto se rozpojovala na drobno ručně a přihazovala ke kraji stavební jámy, odkudž se korečky rýpadla zvedala do vozů dopravních. Brzy potom začalo pracovati také lodní rýpadlo ve spodním kanále; získaný materiál dovážel se na pravý břeh do navržené ukládky při jezu.



Obr. 6. Železná výztuha stropu Hennebique-ova nad skladištěm hradidel v Dol. Beřkovicích.

čímž dosaženo zároveň toho účelu, že vysypala se z části vodní plocha obklopující budoucí stavební jámu pro vorovou propust, aby docílilo se pak zmenšení výloh za čerpání vody.

Dne 15. května zahájena byla také stavba jezu. O průběhu prací stavebních v roce 1906, na plavidlech a na jezu bude v následujícím podána bližší zpráva.

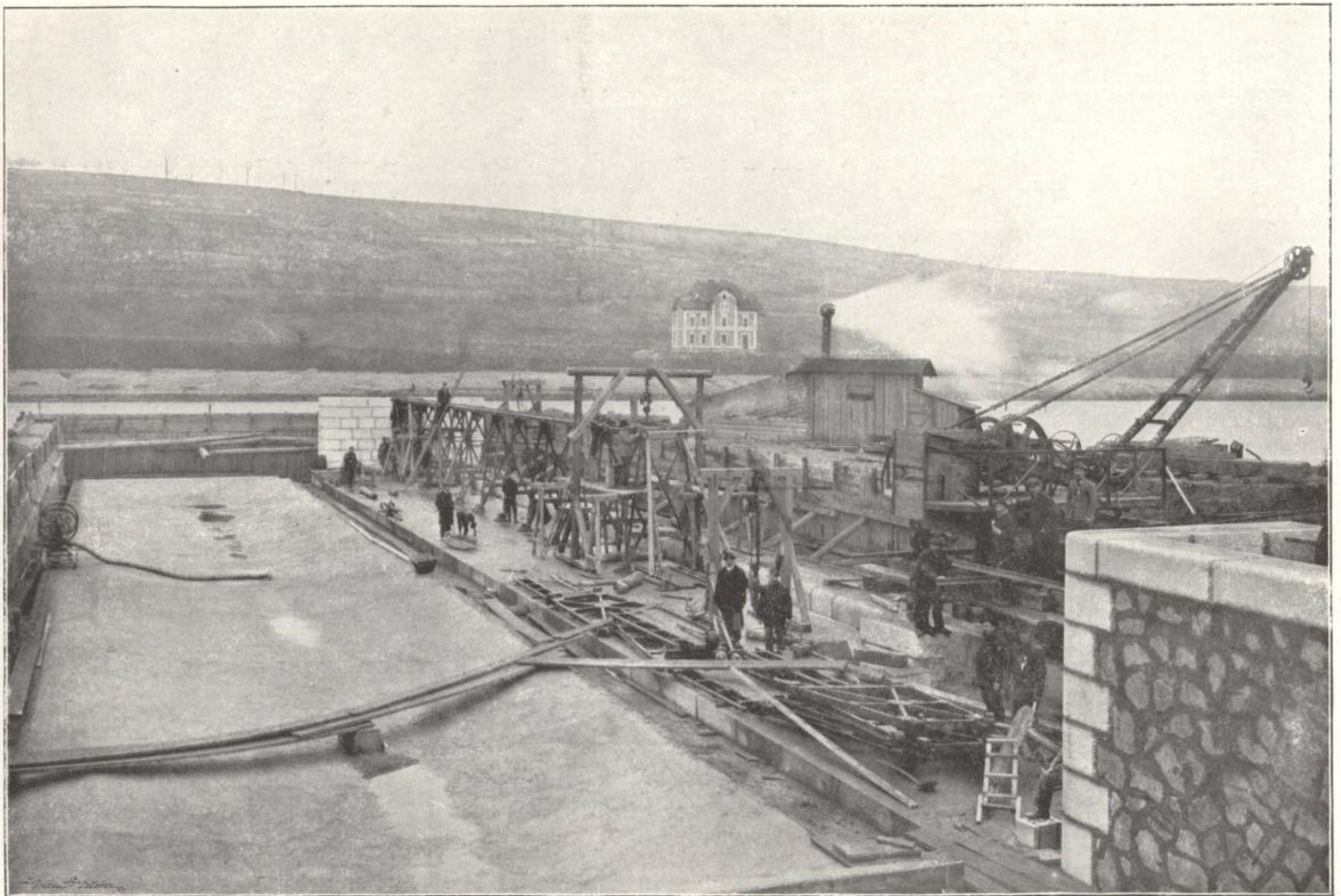
Stavba jezu a propusti vorové.

Podle rozvrhu stavebního mělo se postavit levé pole jezové, délky 54 m, i s přilehajícím pilířem říčním v jediné společné jimce. Potřebným předrýpáním pro stavbu jimky zaměstnán byl od 25. května drapák. Se zretelem k té okolnosti, že levostranný jezový pilíř pobřežní zaříznut byl poněkud do nynějšího břehu, přikročilo se současně k ručnímu výkopu základu tohoto pilíře. Předrýpání dokončeno bylo dne 13. června, načež ihned počaly se beraniti vedoucí piloty jimky. Rychlejší postup práce zdržovala poněkud nastalá zatím vyšší voda (dne 19. června +110 cm). Sotva že však po klesnutí stavu vodního stavba jimky rychleji začala pokračovati, nastala dne 28. června stávka téměř všeho zaměstnaného dělnictva, následkem čehož veškeré práce stavební byly zastaveny.

Po krátkém přerušení práce hlásili se brzo četní dělníci opětne do práce; ježto však té doby trvale se udržoval vyšší vodní stav, který činil zdárné pokračování ve stavbě jimky téměř nemožným, přijalo podnikatelství stavby jen menší počet dělníků, kteří dne 18. července opětne zahájili práci na jimce za stavu vodního +156 cm. Bylo zde při zarážení štětových stěn v činnosti parní i ruční beranidlo, tak že stavba jimky dosti rychle postupovala. Již dne 13. srpna počalo se v jimce čerpati, a další postup prací byl zde v každém ohledu uspokojivým. Do 6. září zhotoven byl celý betonový základ pro těleso jezové vytvořený z 1·0 m vysoké vrstvy cementového betonu miseného v poměru 1 : 12.

Dne 14. září počalo se zdíti na betonovém základu kamenem lomovým, a v téže době dospěl také ke konci veškerý výkop pilíře pobřežního. Nastalými dešti přivozeno bylo dne 20. září pozvolné stoupání vody, které potrvalo i 21. září, tak že bylo nutno zastavit z opatrnosti čerpání vody a jimku zvolna zatopiti. Již příštího dne dosáhla voda u jezu výšky +1·70 m, a tím i horního okraje jimky, vody však stále přibývalo až do dne 23. září, kdy dostoupila svého vrcholu stavem +285 cm na vodočetu staveniště. Nastalým přepadem vody byla jimka velice poškozena, závazek její do levého břehu byl proudem vymlet a vnitřek jimky vysazen silnému zanášení materiélem na břehu utrženým a odplaveným. Vyztužení příčné v jimce bylo sice vodou zdviženo, avšak zabraněné štětovnice v souvislosti se záplní jílovou vzdorovaly přece účinkům proudu.

Když voda opadla, zřídil se napřed opětne závazek do břehu, opravilo příčné vyztužení a doplnil dle potřeby vyplavený jíl, načež dne 15. října po-



Obr. 7. Montování slupic jezu ve Štětí dne 29. listopadu 1906.

čalo čerpadlo zase pracovati. Po vyčištění jimky pokračovalo se od 20. října v betonáži základů pro pilíř pobřežní a ve vyzdívání tělesa jezového, kteréžto práce dne 3. listopadu byly dokončeny.

Mezitím osazovaly se již také kvádry a provedl se výkop pro opevnění dna říčního před jezem. Toto betonové podjezi má šířku 10 m a vytvořeno bylo zde na zkoušku poněkud odchylně od způsobu dosud prováděného. V řezu rovnoběžně s proudem vykazuje — jak vidno z obrázku č. 7. — podjezi obloukový povrch se snížením uprostřed o 30 cm; v tomto žlabu bude tedy státi neustále vyšší vrstva vody, čímž hodlá se dociliti pro dno zmírnění účinku proudu vodního, který vzniká při poněkud otevřeném hradlovém jezu.

Dne 14. listopadu osazeny byly poslední kvádry na pilíři říčním, a mohlo se přikročiti k montování slupic. Pozdější stav montáže jest patrný z obrázku č. 8., 9. a 10.

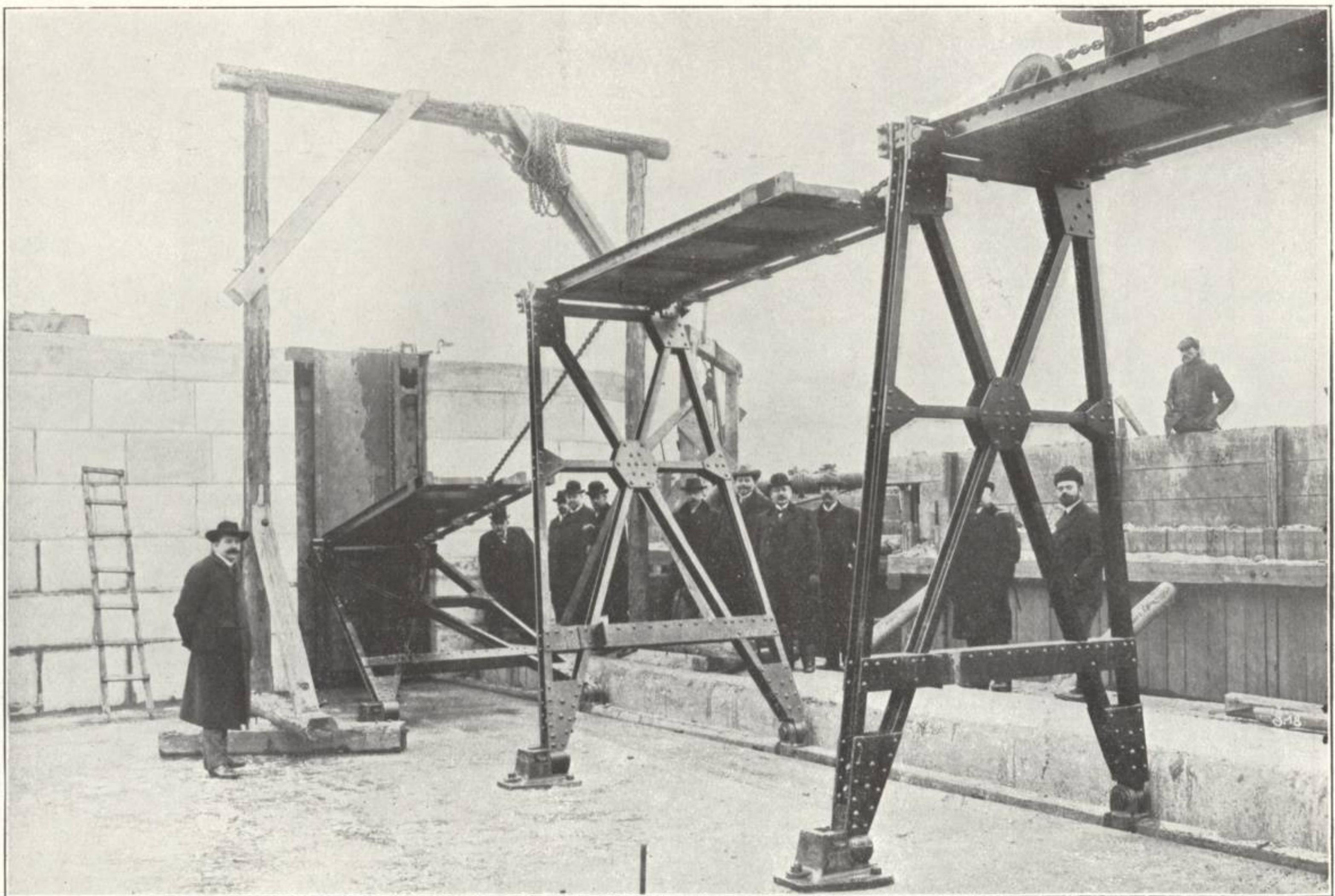
Konstrukce slupic hradlového jezu, tak jak pro zdýmadlo u Štětí poprvé byla provedena, liší se od dosud všeobecně používaného typu slupic hradlových jezů hlavně tím, že volena byla osová vzdálenost slupic na místě 1·25 m větší, totiž 3·0 m, mimo to nebylo užito slupic kovaných, nýbrž zhotoveny jsou z válených profilů jako konstrukce nýtovaná. Lávka, která nese tyč pouchovou a dvě koleje, působí při tom jako nosič vodorovný namáhaný tlakem vodním, a slouží zároveň ke vzájemnému spojení slupic mezi sebou. Za tím účelem jest lávka na příslušné slupici uložena otáčivě ve dvou závěsách, druhý volný konec její jest při postaveném jezu zvláštním roubíkem připojen na hlavu slupice sousední, o kterou se týž konec také opírá.

Konstrukce samá patrná jest z obrázku č. 8. a 9. Slupice podržela při tom svůj původní lichoběžníkový tvar využitý vodorovnými příčkami, ale obdržela obě úhlopříčny, čímž docílilo se dvojnásobné nosné konstrukce. Zároveň vypuštěna byla na slupici nejspodnější vodorovná příčka mezi ložisky, tak že ve sklopeném stavu hlava slupice zapadá do volné prostory ve spodní části slupice již sklopené. Z toho vyplývá, že neleží sklopeny na sobě, nýbrž nezávisle vedle sebe, a jest tedy možno v případě potřeby kteroukoliv z nich vyměnit, aniž je zapotřebí postavit slupice ostatní.

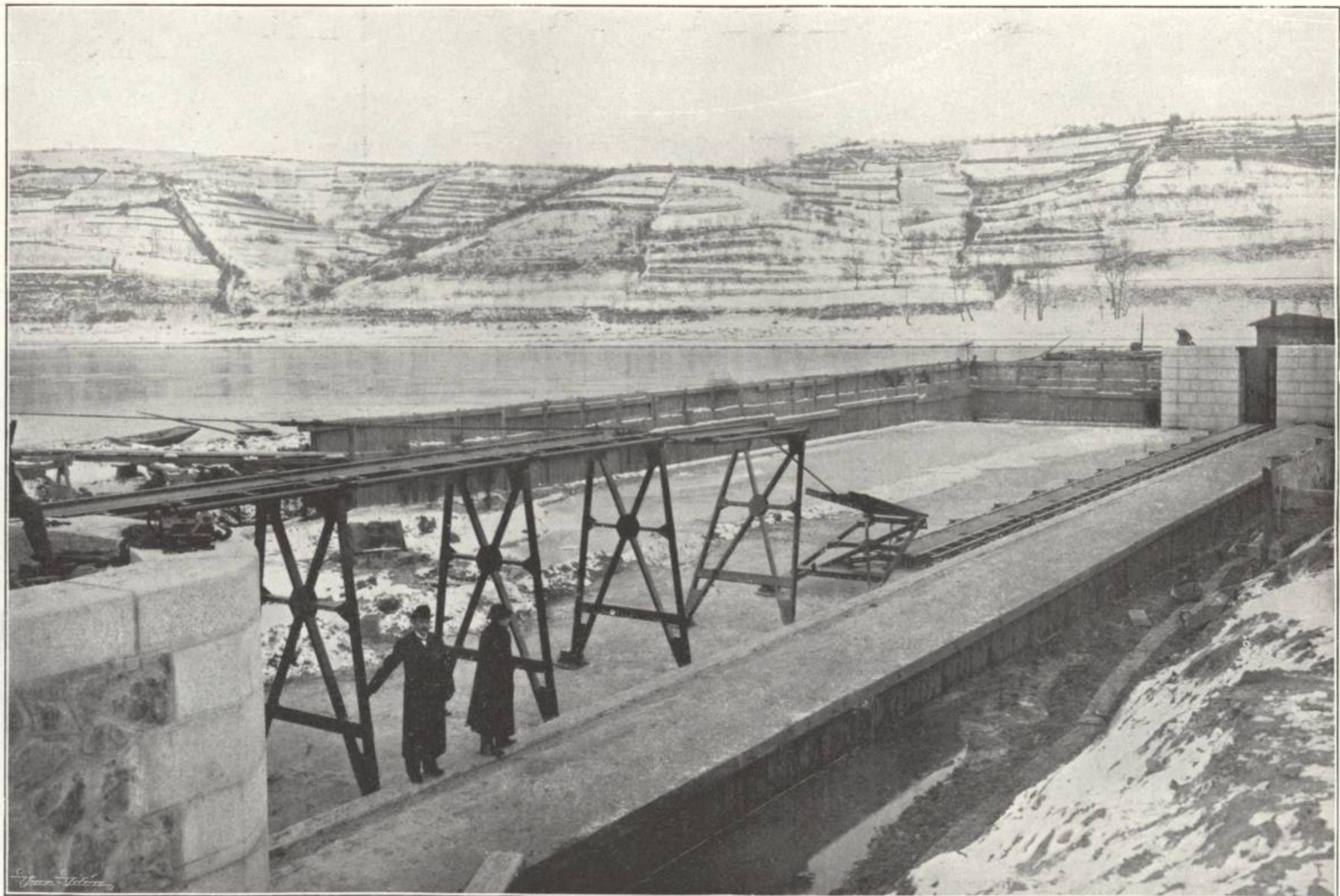
Z této úpravy vyplynulo také zmenšení celkové výšky sklopené konstrukce železné, tak že stačilo v uvažovaném případě voliti výšku skoku v pevném hřbetu jezovém pouze 40 cm.

V obrázku čís. 10. jest viděti celou konstrukci ve sklosseném stavu.

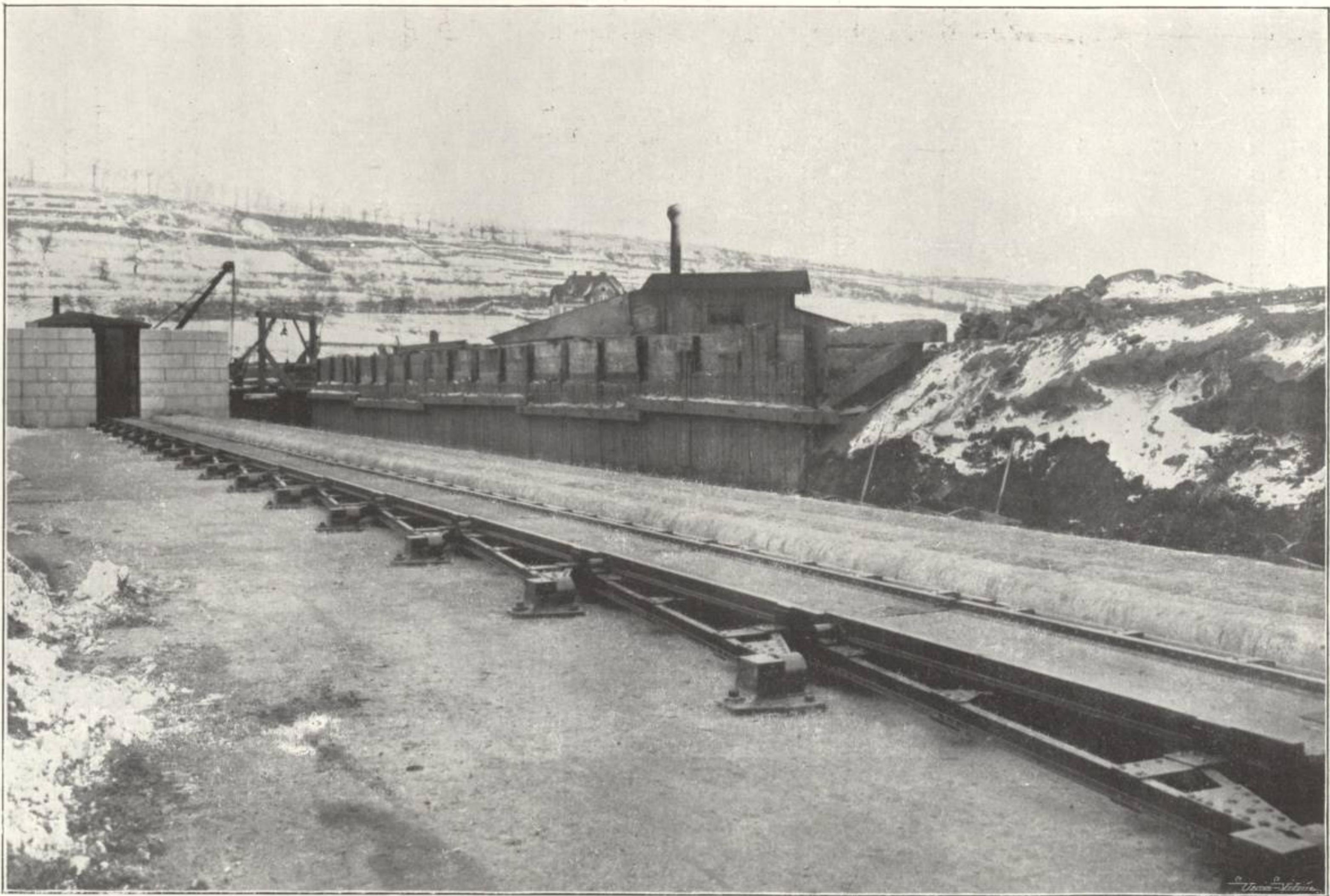
Každá slupice má dvě ložiska, z nichž přední jest do zdiva náležitě zakotveno. Při postaveném jezu leží těžiště slupice ve spojení s příslušnou lávkou na straně lávky; při sklápění konstrukce, které se děje užitím jeřábu pojedného, zakotveného na pilíři, muselo by při povolení lana tažného od jeřábu, jež připojeno jest k řetězu upevněnému na konci lávky, nastati klopení soustavy v opačném smyslu, nežli se sklápi, totiž směrem na slupice dosud stojící. Aby se tomu předešlo, jest zařízeno sklápění tím způsobem, že spojí se řetěz slupice částečně již nakloněné užitím malého řetězu připojeného ke hlavě slupice sousední dosud stojící; při povolení lana zůstane pak slupice



Obr. 8. Sklápení slupic hradlového jezu ve Štětí.



Obr. 9. Sklápení slupic hradlového jezu ve Štětí.



Obr. 10. Pohled na sklopené slupice hradlového jezu ve Štětí.

zavěšena tímto řetězem v šikmém poloze na slupici dosud stojící, načež přikročí se ke sklopení této stojící slupice. Uvedeným spojením slupic mezi sebou vytvářuje se tedy vlastní vahou elementů dosud neúplně sklopených dostatečná síla tažná působící ve smyslu sklápění, která brání zmíněnému nesprávnému sklopení konstrukce.

Z obrázce čís. 9. jest patrno, že sklápějí se současně vždy dva slupcové elementy. Aby se docílilo pohodlného a rychlého spojení tažného lana s řetězem lávky a spojení obou řetězů sousedních slupic mezi sebou, byla v řetězech na příslušných místech upravena větší oka, jimiž se prostrkuje spojovací roubíky.

V celém 54 m dlouhém poli jezovém je tedy při této soustavě, která vytvořena byla podle podobné, ale jen pro menší rozměry provedené konstrukce hradlového jezu na Addě u Paderna v Itálii, užito toliko 17 slupic oproti dřívějšímu počtu 42, dá se tudíž docílit také rychlejšího vztyčování i sklápění jezu.

Použití hradel opatřených háky jest i při této soustavě zachováno. Tyč pouchová jest však s lávkou pevně spojena a sklápejí se spolu s ní, tak že odpadá obtížné vyjmání a odnášení tyčí pouchových. Mimo to jest celková váha železné konstrukce jezové značně menší u přirovnání s váhou kovaných slupic dle dosavadního typu hradlového jezu, a také cena jednotková jest levnější, následkem čehož vyplývají dosti značné úspory na výlohách stavebních. Při volené soustavě dá se dále docílit úspor na zdivu ve hřbetu jezovém, zejména lze použiti menšího obsahu kvádrů. Další výhoda spočívá v tom, že zhotovení konstrukce a její montáž jest jednodušší a snadnější, a také spíše lze dodržeti při ní přesný geometrický tvar slupic, nežli tomu bylo u slupic kovaných, při nichž mimo to četná místa svařovaná byla příčinou, že slupice v těch místech praskaly.

Montáž slupic, jež dodala firma Bratří Prášilové a spol., ukončena byla v prvé polovici měsice prosince, pak provedly se ještě pokusy se sklápěním a vztyčováním, které podaly výsledek v každém ohledu uspokojivý, načež dne 19. prosince se zastavilo čerpání v tomto dílu jezovém a přistoupilo se k odstranění jimky.

Stavba propusti vorové zahájena byla dne 28. července potřebným předrýpáním pro stavební jámu. Propusti vorová leží při tomto zdymadle za starou hrází soustřednou, jejíž koruna vyčnívá asi 0,8 m nad normální vodu. Bylo proto rozhodnuto vytvořiti stavební jámu tím způsobem, že postaví se nahoře a dole příčné hráze s jádrem jílovým, které připojí se na hráz soustřednou a zavážou do pravého břehu, při čemž soustředná hráz sama tvořiti bude podélné omezení stavební jámy. Volený postup stavby vyžadoval zároveň, aby se okolní vodní plocha pokud možno vysypala; deponie zde navržená, která tvořiti bude budoucí pravý břeh pod a nad jezem, počala se tudíž navážeti již od počátku prací stavebních, a zejména ukládal se zde materiál získaný prohloubením spodního kanálu plavebního, jak dříve již bylo podotknuto.

Práce tato trvala až do konce měsice července, načež mohlo se přikročiti ku provedení zmíněných příčných hrází. Do 20. září se podařilo hráze zúplna dokončiti, a mělo počíti čerpání vody. V téže době začala však stoupati voda v Labi, a ve dvou dnech dostavila se zmíněná již velká voda, která obě hráze mající kolmý směr na proud, téměř úplně odplavila, neboť zbyly z nich toliko paty zhotovené ze záhozu.

Trvalý vyšší vodní stav Labe nedovoloval přikročiti k opětnému postavení hrází a k další stavbě propusti vorové; vrchní stavební správa rozhodla se proto od prací těch ve stavebním období r. 1906. úplně upustiti a odročiti je na rok příští.

Stavba plavidel.

Ve výkopu započatém již r. 1905. bylo hned z jara pokračováno, jak o tom byla učiněna zmínka při počátku této zprávy o zdýmadle štětském.

Dne 12. června zahájeno bylo betonování základů střední zdi plavidel a horního ohlaví plavidla vlakového. Od té doby postupovala další betonáž základů a provádělo se mimo to zdivo lomové na cement bez přestávky až do dne 28. června, kdy vypukla všeobecná stávka dělnictva na staveništi, která přivedla zastavení všech prací stavebních.

Od 16. července mohlo se po opětném zahájení práce pokračovati na stavbě plavidel, a dne 30. července osazeny byly již první kvádry ve spodním ohlaví plavidla vlakového. Další betonování základů pro zed' prostřední postupovalo velmi rychle, mezitím se zed' sama již vyzdívala a dne 9. srpna přikročilo se zde k betonáži obou obtoků.

Výkop stavební jámy pokročil zatím do té míry, že se také zahájilo betonování základů pro spodní ohlaví plavidla vlakového. Tehdejší stav prací stavebních vyplývá z obrazu číslo 11., zhotoveného podle snímky ze dne 22. srpna 1906. Jest viděti, že byl tehdy z části dokončen již výkop pro levostrannou zed' plavidlovou, a vše se připravilo, aby se mohlo začít s betonáží pravostranné zdi plavidla vlakového.

Před nastalou velkou vodou dne 23. září bylo v plavidlech čerpání zastaveno a do jámy stavební se zvláštním příkopem při horním ohlaví napustila voda. Tímto opatřením předešlo se většimu zanesení a zbahnění stavební jámy velkou vodou, tak že již 1. října mohlo se čerpadlo opětně uvést v činnost, a pokračovalo se pak ve všech pracích na stavbě plavidel.

Dne 22. října počala První českomoravská továrna na stroje montovati první segmentové stavidlo ve spodním ohlaví plavidla vlakového, kde zdění zatím nejdále pokročilo. Koncem měsice října ukončen byl veškerý výkop stavební jámy, a dodělal se většinou také betonový základ pro levostrannou zed' plavidla komorového, načež dne 9. října začalo se zde zdít. Tím provedeny byly pak obtokové zídky na celém obvodu vyhloubené stavební jámy a ty sloužily zároveň za ochranu paty zemních svahů.

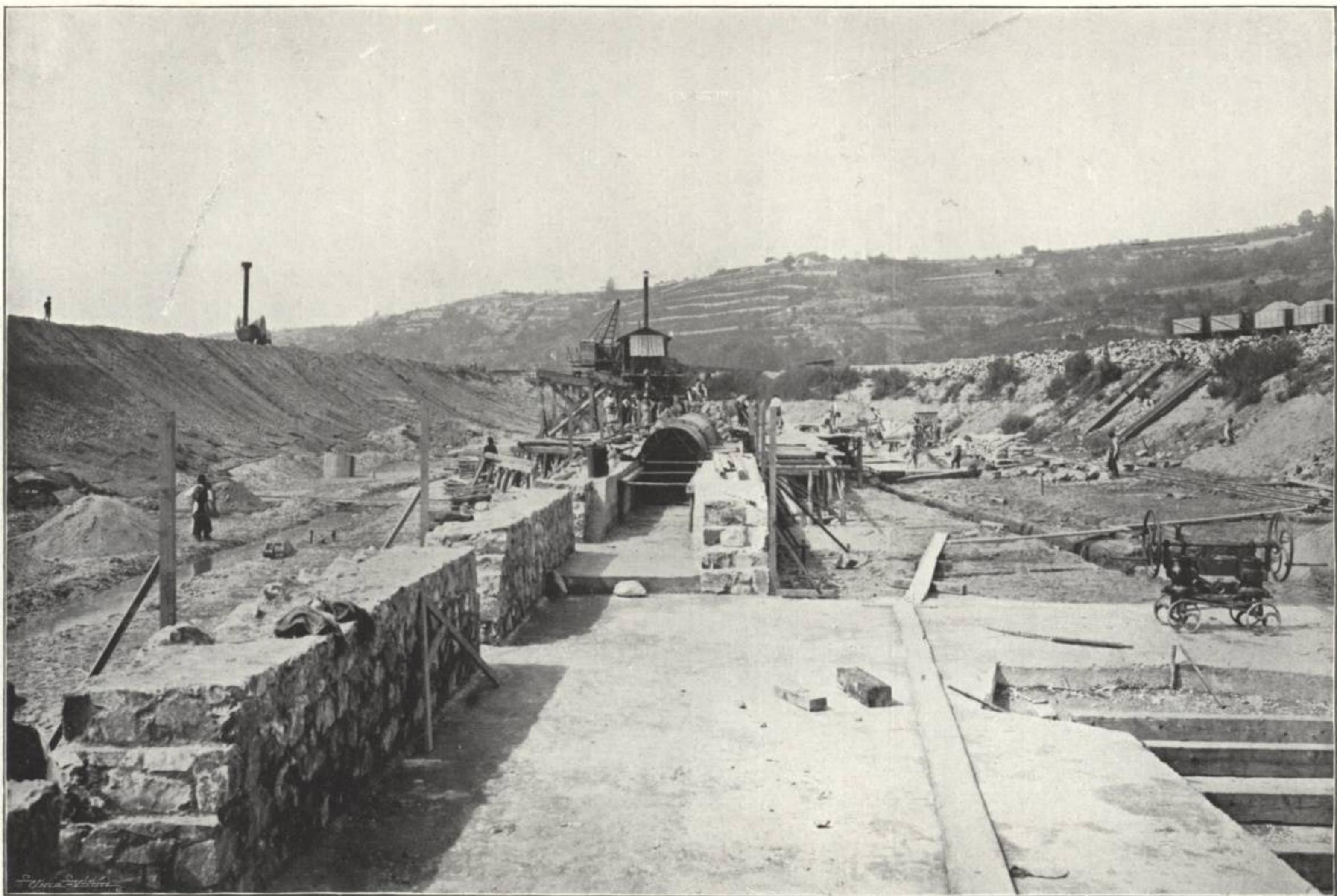
V téže době dospěla dnem 1. prosince montáž všech čtyř segmentových stavidel ke svému ukončení; mírná zima připouštěla však další postup zdění a teprve dne 14. prosince nastaly tak silné mrazy, že pro rok 1906 bylo nutno ukončiti práce stavební na plavidlech.

Práce vedlejší a upravovací.

Mezi nejdůležitější upravovací práce provedené v roce 1906. náleží zvýšení potahové stezky na levém břehu v délce téměř 3 km. Koruna staré této hráze regulační nevykazovala dostatečné výšky nad budoucí vzdutou vodou a bylo tedy nutno zvýšiti ji průměrně o 80 cm v celé délce od přívozu štětského až k hořejšímu kanálu plavebnímu. Na této hrázi upraveny jsou zároveň dopravní kolejce podnikatelství, které spojují staveniště s nádražím spol. stát. dráhy Štětí--Hněvice. Z toho důvodu bylo žádouceno důležité toto spojení kolejové pokud možno brzy upraviti definitivně. Zvýšení hráze stalo se tím způsobem, že svah k řece byl podržen a pouze se prodloužil do výše. Dlažba v koruně staré hráze se vytrhala, na hráz se položily zatímní kolejce pro dopravu potřebného materiálu k násypu, kolejce postupem nasypávky se zvyšovaly, načež se nasypané svahy opevnily dlažbou a záhozem. V původní hrázi byl u Malovísky zárez sahající dnem až do normální vody, kterým za vyšších stavů docíleno bylo spojení odhražené, rozlehlé části řečiště za hrází s Labem. Ježto zvýšená hráz má po kanalisování sloužiti za stezku potahovou, bylo k vůli přechodu nutno zárez vypustiti, a za to vložil se do tělesa hráze propustek betonový o průtočné ploše 1·0 m²; podobný propustek obmyšlí se upraviti také při hořejším závazku hráze.

Zemitý materiál získaný z výkopu plavidla došel výhodného upotřebení ke zvýšení nízkých pozemků v katastrální obci račické, při nichž bylo se obávati škodlivého podmáčení vzdutou vodou, ježto ve spodině nachází se velice propustný materiál, jak vrtáním bylo zjištěno. Zvýšením pozemků tím způsobem, že povrch jejich leží nyní nejméně 1·2 m nad budoucí vzdutou vodou předešlo se trvale a bezpečně jakémukoli poškození po kanalizování. Z jara provedla se nasypávka v rozloze asi 50.000 m², druhá menší část nasypána byla po žnich v podzimu a zbytek dokončen bude z jara r. 1907.

Dle rozvrhu prací stavebních mělo se v roce 1906. počítí také s nasypávkou překladiště navrženého u města Štětí. Materiál k tomu potřebný měl být vzat z vykopávky horního kanálu na levém břehu, a bylo nutno tedy přepraviti jej na pravý břeh ku překladišti vzdálenému asi 2 km dále proti vodě. K vůli usnadnění této práce zařídilo podnikatelství stavby trajekt, kterým se měl převážeti materiál, naložený zemním rýpadlem do vozíků, na druhý břeh, a odtud lokomotivou odvážeti přímo na překladiště. Pokusy konané s trajektem daly uspokojivé výsledky teprve po provedení některých opatření dodatečných, tak že se s odvozem materiálu na překladiště štětské bude moci započítí teprve z jara r. 1907.



Obr. 11. Stavba střední zdi plavidel u Štětí.

c) Zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice.

S pracemi přípravnými pro toto zdýmadlo začalo se v měsíci květnu; podnikatelství stavby dopravilo pozemní rýpadlo na pravý břeh pro zahájení výkopu ve stavební jámě propusti vorové; pro rýpadlo se upravilo planum a položily se dopravní kolejky délky 1·8 km pro odvoz materiálu k nasypávce budoucí rampy mostové.

Úřední předání staveniště podnikatelství A. Lanna stalo se dne 7. července r. 1906. za účasti člena kanalisační komise pana místodrž. rady Filipa, a pana stavebního rady Rittera z Rittershainů, jakož i za přítomnosti zástupců stavební správy a podnikatelství stavby.

Ještě během prací přípravných vypukla dne 28. června stávka dělníků, a teprve dne 16. července mohlo se ve stavbách pokračovati.

Rýpadlo pozemní počalo pracovati dne 24. července na výkopu pro stavební jámu propusti vorové a dílu jezového, který leží za pravostrannou stavbou břehovou. Výkop postupoval neobvykle pomalu, protože bylo v těch místech nutno odstraniti dříve mohutné a četné pařezy topolové, k čemuž použilo se dle potřeby i dynamitu.

U zdýmadla roudnického jevil se průběhem celého stavebního období cítelný nedostatek řádného dělnictva, čímž zdárný vývin stavby valně byl ztěžován. Materiál od pozemního rýpadla vozil se většinou do pravostranné rampy nového silnicového mostu, který postaví se zde nákladem obce roudnické. Také tato ukládka materiálu byla zdržována tím, že bylo zapotřebí, aby obec postavila dříve pod rampou mostovou 3·0 m široký propustek, jehož stavba se ukázala být velmi obtížnou následkem nepříznivých poměrů zakládání.

Při výkopu pro pravý díl jezový odkryly se také zbytky starého, kamenitého mostu roudnického, který postaven byl již ve 14. století, ale průběhem války 30leté téměř zúplna byl zbořen. Zbytky starého mostu, patrné dnes ještě na levém břehu zachovaným jedním obloukem klenbovým z pískovcových kvádrů i s částí přilehlého pilíře tvoří pěkný památník stavitelského umění mostového z doby středověké.

V základech prvého dílu jezového našla se 4·5 m vysoká vrstva bahna, která již vrtáním byla zjištěna. Ježto bylo zřejmo, že bude nezbytno založiti těleso jezové do velmi značné hloubky, postavilo se ve stavební jámě odstředivé čerpadlo, by výkop bahna za sucha se dal rychleji skoncovati. Aby čerpání se omezilo toliko na střední hlubší část, ve které se mělo založiti vlastní těleso jezové, oddělila se tato část stavební jámy dvěma příčnými hrázemi, které při výkopu se nechaly stát, od ostatní stavební jámy vorové propusti.

Předpověď vysokého stavu vodního, kterou vydalo dne 22. září c. k. hydrografické oddělení zemské, přiměla stavební správu čerpání zastaviti a naplniti jámu stavební uměle vodou zvláštním příkopem z Labe. Velká voda dne 23. září dostoupila na vodočetu staveniště výšky +265 cm, avšak nezpůsobila žádných značnějších škod, tak že již dne 3. října se mohla stavební jáma opětně vyčerpati.



Obr. 12. Stavba pravého pole jezového v Roudnici. Stav prací dne 19. listopadu 1906.

S ohledem na velikou hloubku, do které sahala vrstva bahna, bylo rozhodnuto, založiti vlastní těleso jezové mezi dvěma štětovými stěnami, které se zarazily 4·5 m hluboko pod navržený základ betonový, a které sahají až na vespod uloženou opukovou skálu. Betonované podjezí, které rovněž na dolním konci se omezí samostatnou štětovnicí, bude však založeno přímo na vrstvě bahnitě.

Beranění štětovnic započalo koncem měsíce října, při čemž bylo v činnosti jedno ruční a jedno parní beranidlo. Obrázek čís. 12. podává pohled na stav prací stavebních dne 19. listopadu v jámě jezové.

Další výkop mezi štětovými stěnami dál se pak výhradně jen ručně. Při postupném výkopu základů počátkem prosince se ukázalo, že původní čerpadlo o výkonnosti 18 koňských sil nestačí vodu vyčerpati, a proto byla dne 18. prosince postavena druhá pumpa pomocná, což stalo se mimo to i z toho důvodu, že výkop byl již tehdy dokončen, a počal se betonovati základ tělesa jezového.

Počasí až do té doby bylo velmi příznivé, avšak dne 21. prosince dostaly se náhle silné mrazy, a ve stavební jámě zjištěna byla teplota 11 stupňů pod nullou, tak že po zhotovení 270 m³ základového betonu bylo nutno stavební jámu zatopiti a další práci zastaviti.

Kdyby během zimy nastaly příznivější poměry povětrnosti, zamýšlí se pokračovati v betonování, aby stavební jáma, která jest vyhloubena zúplna, neutrpěla škody jarní velkou vodou a výkop byl zajištěn.

Rýpadlo pozemní, které za rok 1906 dosáhlo celkového výkonu 46.000 m³, přestalo již dříve pracovati.

Stavba plavidel jakož i rekonstrukce městských stok v Roudnici bude zahájena teprve rokem příštím.

Z vedlejších prací, které v uplynulém roce byly provedeny, zasluzuji zmínky zbourání bývalé pily při staré mlýnské budově v Roudnici. —

V obraze čís. 13. jest viděti v pravo od vlastního stavení mlýnského tuto pilu, která byla postavena z lomového kamene, a musela býti snesena, protože stála v místech budoucího plavebního kanálu. Mlýnská budova, která pochází z první polovice XVIII. stol. a vykazuje zejména pěkné v barokovém slohu provedené tvary štitů, má býti použita za obydlí pro jezného a jeho pomocníky, čímž tato budova jakožto památka ceny umělecko-historické zůstane budoucnosti zachována.

K vedlejším pracím řadí se také stavba propustku pod pravostrannou rampou mostovou, která provádí se nákladem obce roudnické; stavební správa vykonává toliko dozor na řádné provedení stavby.

V základech nebyl nalezen únosný materiál, a proto rozhodnuto založiti propustek na pilotách ve spojení se přiměřeně mohutnou deskou betonovou.



Obr. 13. Pohled na budovy bývalého mlýna v Roudnici směrem po vodě.

Obráz čís. 14. podává pohled na stavební jámu ze dne 19. listopadu r. 1906. Jest viděti v činnosti parní beranidlo zaměstnané zarážením pilot rozdelených po půdorysu propustku přiměřeně k budoucímu zatížení násypem rampy. Do konce stavebního období bylo založení většinou dohotoveno, a z jara r. 1907. bude v další stavbě s urychlením pokračováno, aby se pak mohl v celém rozsahu provést násyp budoucí rampy mostové. —

B) Vystrojení holešovického přístavu.

Stavba přístavní dráhy.

Generelní popis projektu přístavní dráhy uveden jest ve IV. odstavci výroční zprávy z roku 1905., které také jest připojen generelní situační plán přístavní dráhy, takže není třeba podrobněji o projektu se rozepisovati a možno k uvedenému odstavci odkázati.

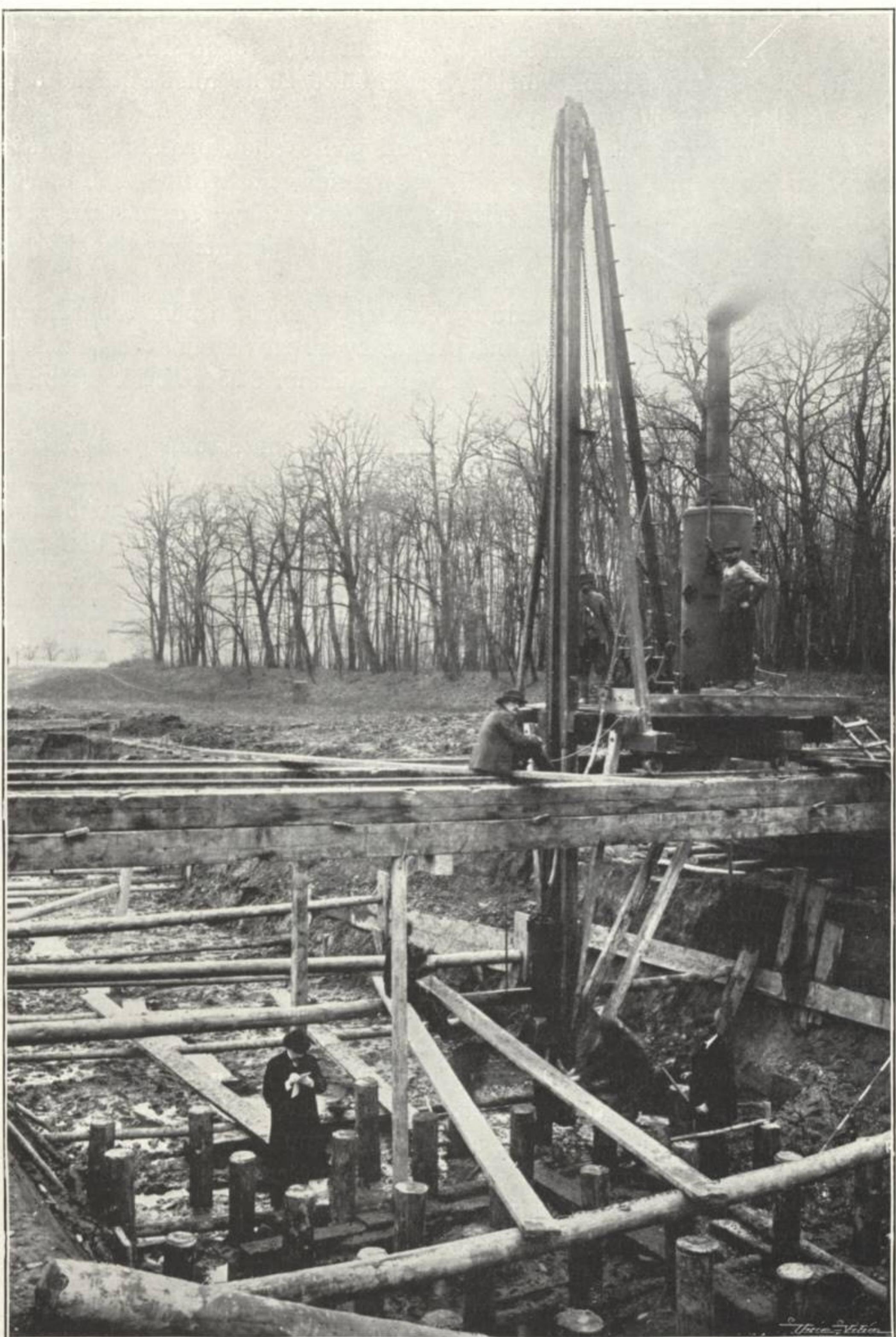
Jak v předešlém odstavci uvedeno, byla stavba dráhy zadána dne 8. května 1906. a již 21. května 1906. odevzdáno bylo staveniště podnikateli a stavba formálně zahájena.

Zahájení stavby zúčastnil se náhradní člen komise pan c. k. stavební rada Ritter z Rittershainů a expert c. k. vládní rada Post, který také převzal ochotně úkol dohlížeti občasné na stavbu dráhy. Místní stavební správou pověřen byl c. k. inženýr Bílý.

Jakmile byla stavba předána, započalo se s vytyčením kolejí a změřením příčných profilů, takže již 11. června 1906., kdy práce právě uvedené byly dokončeny, byly zahájeny zemní práce a dovoz stavebního materiálu.

Zemní práce pozůstávaly hlavně z odkopávky vysokého terrainu pro přístavní nádraží, jehož úroveň jest dána výškou vysoké nábřežní zdi o kotě 185·35. Práce pokračovala se dvou stran, a sice se strany severní a jižní. Hmotami odkopávkou pro přístavní nádraží na straně severní získanými nasypávala se trať dráhy, spojující přístavní nádraží s nádražím spol. stát. dráhy v Bubnech. Tato trať nachází se z větší části na náspu v koruně 4·60 m širokém se svahy 1 : 1·5 sklonitými. Poněvadž kolej, z které spojovací trať přístavní dráhy na nádraží spol. stát. dráhy v Bubnech vybočuje, má výškovou kotu 192·98 a kolej na přístavním nádraží kotu 185·35, obnáší spád spojovací tratě do přístavního nádraží 7·63 m a jest tento spád tak rozdělen, že má trať při vybočení z nádraží v Bubnech na délku 350 metrů spád 7·5⁰/_{oo}, dále na délku 1300 metrů spád 6⁰/_{oo} a při zaústění do přístavního nádraží na délku 118 metrů spád 5⁰/_{oo}.

Podle toho, jak postupovala nasypávka tělesa dráhy pro spojovací trať, prováděly se podružné práce, které stavbou dráhy byly vyvolány. Spojovací trať vede totiž výhradně po pozemcích uličních, a to buď nyní již za ulice používaných, aneb dle plánu polohy k tomu ustanovených a křížuje následkem toho na několika místech dílem stávající, dílem projektované městské



Obr. 14. Beranění základových pilot na propustku pod rampou mostovou.

stoky, plynové a vodovody. Tyto projekty musely se zabezpečiti proti poškození a muselo se učiniti opatření, aby byly přístupnými pro revisi. Z té příčiny provedlo se sesílení městské cihelné stoky profilu 100/175 na křižovatce v Plynární ulici o 15 cm a betonové stoky profilu 120/200 v ulici Štítného a prodloužené Jateční o 30 cm.

Aby se v budoucnosti nemuselo kopati pod drahou pro stoky dosud neprovedené, avšak projektované, zřídily se tyto stoky na křižovatkách s tělesem dráhy již napřed, a sice byly zřízeny tři zděné stoky, jedna stoka profilu 0·90/1·60 a dvě profilu 0·60/1·10 a položena dvě potrubí z litinových rour tlustostěnných 25 cm ve světlosti.

K ochraně plynové a vodovodů byly zřízeny v ulici Štítného a Jeronymově a u prádelny Mahlerovy ochranné propustky ze zdiva lomového, zaklenuté, 1·0 m ve světlosti, 1·60 až 1·80 m vysoké, se stěnami 0·65 až 0·95 m silnými a opatřené vstupními šachtami.

Hmotami odkopávkou pro přístavní nádraží na straně jižní získanými nasypávala se hráz pro výjezdni kolej a nová ochranná hráz přístavní. Nejdříve byla zde proražena příčná hráz, kterou ochranná přístavní hráz spojena byla s územím nad vysokou vodu sahajícím, a sice za tím účelem, aby doprava materiálu do deponie mohla se dít pokud možno v horizontále.

Protržení příčné hráze bylo však omezeno na nejmenší potřebnou míru, aby pro případ velké vody mohl být průlom rychle uzavřen a velká voda nemohla do přístavního basenu přepadati.

Dříve než se začala sypati hráz pro výjezdni kolej a nová ochranná hráz přístavní, byly zřízeny odpadní příkopy podél výjezdni kolej, dále jeden zděný propustek 0·6 m světlé šířky, 0·80 m světlé výšky, krytý žulovými deskami 25 cm silnými.

Dále bylo nutno upravit příjezdní silnici k mostu do Libně, kterou výjezdni kolej křížuje, a jejíž nivela byla vyšší než nivela dráhy a musela být tudíž snížena.

Když byly tyto podružné práce provedeny, počala se nasypávat hráz pro výjezdni kolej. Koruna této hráze jest od přístavního nádraží na délku 100 m horizontální, načež na délku 300 m stoupá 6·5‰. Koruna hráze jest 4·6 m široká, sklon svahový 1 : 1·5; svahy se na jaře pokryjí prstí a osejí smíšeným travním semenem. Poněvadž násyp pro tuto kolej jest až 2·0 m vysoký a bude se sázeti, byl proveden při této výšce s převýšením 30 cm nad úroveň dráhy dle projektu předepsanou a koruna náspu z téhož důvodu rozšířena o 20 cm; rozumí se samo sebou, že při menší výšce bylo provedeno také poměrně menší převýšení a rozšíření koruny.

Když byl násyp pro výjezdni kolej hotov, počala se nasypávat hráz pro odbočku k překladišti podél ochranné přístavní hráze a nová ochranná hráz a sice od místa, kde se tyto obě hráze připojují k náspu pro kolej výjezdní.

Nová ochranná hráz přístavní byla založena dle projektu v koruně 3·0 m široká, svah na straně k vodě ve sklonu 1 : 2, svah vnitřní ve sklonu 1 : 1·5, hráz pro odbočku k překladišti podél ochranné hráze v téže šířce a s téměř svahy jako hráz pro kolej výjezdní. Násep pro tuto kolej byl již úplně prove-



Obr. 15. Celní skladiště v holešovickém přístavu.

den, hráz ochranná jest nasypána až ke křižovatce této hráze s příjezdní silnicí k mostu do Libně a zevnější její svah odlážděn asi do výšky 1·0 metru nad terrain. S dlažbou, která jest 60 cm zapuštěna do rostlé půdy a jejíž pata jest kryta záhozem v průřezu tvaru trojúhelníka, bude se pokračovati na jaře, do které doby bude násep hráze dostatečně usazen.

Silnice k mostu do Libně, která, jak již bylo uvedeno, novou ochrannou hráz křížuje a založena jest v terrainu velkou vodou zaplavovaném, musela býti převedena rampami přes ochrannou hráz. Tyto rampy jsou 9·0 m široké, jedna — na straně holešovické — se stoupáním 4·5%, druhá — na straně libeňské — se stoupáním 4%; největší výška násypu obnáší 2·5 m.

Celkem bylo roku 1906. z celkového pohybu zemin provedeno více než $\frac{2}{3}$; zbývá pouze ještě výkop pro lože štěrkové na přístavním nádraží a nízkém překladišti pod přístavem.

Konečně zbývá ještě podotknouti, že bylo koncem roku započato již s kladením vrchní stavby, a sice byla položena jedna jednoduchá levostranná výhybka na dubové pražce pro spojení výjezdní koleje s kolejemi, které jsou určeny pro seřaďování vlaků.

Stavby pozemní.

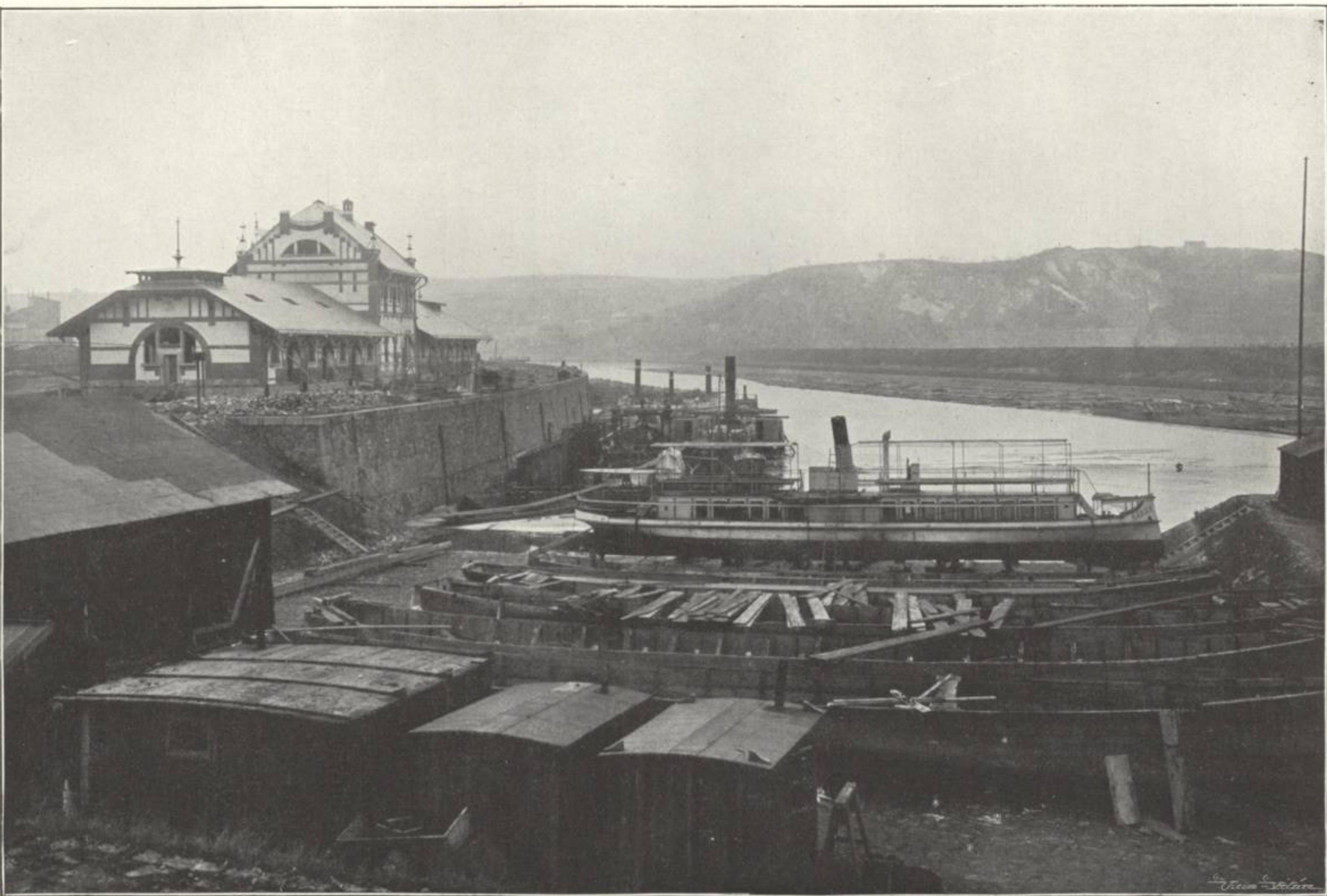
Formální zahájení stavby budov, které zadány byly firmě Čeněk Gre gor, stalo se současně se zahájením stavby přístavní dráhy dne 21. května r. 1906.

Dne 23. května 1906. byly vytyčeny městským stavebním úřadem stavební čáry budovy pro personál celní expositury a budovy pro železniční zřízence a udány výšky rovinné při těchto dvou budovách. Pro budovu celního skladiště nebylo toho zapotřebí, poněvadž se nachází uvnitř nádraží přístavního a městských regulačních čar se nedotýká.

Toto celní skladiště, s jehož výstavbou se nejdříve započalo a pokračovalo přesně dle schválených plánů c. k. ministerstva železnic, pozůstává, jak z vyobrazení čís. 15. jest patrno, z jednopatrového středního traktu, ke kterému v pravo i v levo se připojují přízemní trakty, které tvorí vlastní skladiště. V přízemí středního traktu nachází se čekárna pro obecenstvo a dvě úřadovny; v prvním poschodi jsou mimo vedlejší místnosti tři úřadovny. V obou odděleních skladiště nachází se malá kancelář pro skladníka a v jižním skladišti mimo to zvláštní oddělená místnost určena pro takové zboží, které se musí za přičinou vycení vybaliti. Stavba této budovy jest až na vybetonování podlah v obou skladištích a osazení dveří a deštění úplně hotova.

Vyobrazení čís. 16. znázorňuje rovněž toto skladiště s vysokým nábřežím a s pohledem do přístavu a v předu s malou loděnicí, která příštím rokem má být zvětšena.

Budova pro personál celní expositury jest jednopatrová a obsahuje v přízemí jeden byt o jednom pokoji s příslušenstvím a dvě místnosti pro celní stráž. V prvním poschodi nachází se byt o třech pokojích s příslušen-



Obr. 16. Pohled na celní skladiště a loděnici v holešovickém přístavu.

stvím pro správce celní expositury. Také tato budova jest, jak z výobrazení čís. 17. patrno, skoro úplně hotova a schází k úplnému dohotovení pouze vnitřní výstavba.

Třetí budova, která firmě Čeněk Gregor byla zadána, jest jednopatrová budova pro železniční úředníky a zřizence, která se nachází u zaústění spojovací tratě do přístavního nádraží. V přízemí této budovy jsou čtyry byty o jednom pokoji a kuchyni s příslušenstvím; v prvním poschodí jest jeden byt o třech pokojích a kuchyni pro přednostu přístavního nádraží a dva menší byty, jeden o dvou pokojích, druhý o jednom pokoji a kuchyni pro nižší úředníky dráhy. Výstavba této budovy nepokročila tak daleko jako stavba prvních dvou budov, byla však přece přivedena pod střechu, takže i její úplné dokončení do lhůty podnikateli dané, totiž do konce července 1907, zcela bezpečně lze očekávat.

Podnikatelství staveb Schön a synové, kterému byla zadána stavba skladiště pro přívoz na nízké zdi nábřežní a stavba skladiště pro vývoz na překladišti pod přístavem dne 26. září 1906, provedlo do konce roku 1906 pouze vyzdívku pro železnou konstrukci skladiště pro přívoz, které jest před přímým účinkem velké vody a ledu chráněno, kdežto vyzdívka pro konstrukci skladiště pro vývoz nacházející se v poloze nechráněné ponechána na jaro roku 1907.

C) Zalesňování a zahrazování bystřin.

Již ve výroční zprávě za rok 1904 bylo kanalisační komisi možno podati kromě svých hlavních prací také přehled oněch opatření, jež učinila komise, aby předešla zanášení kanalisované řeky. Tato opatření spočívají hlavně v soustavném zalesňování holých strání, aby uvolněná země a zvětralá vrchní vrstva skal byla na svém místě zadržena, z malé části také v drobných pracích zahražovacích, jimiž má býti země a valouny, které se dostaly působením vody již do pohybu, zachyceny a jich odplavení do řeky zamezeno.

Dalo se předvídati, že tím nebude ještě vykonáno všechno, budou-li stráně na pravém břehu Vltavy mezi obcemi Trojí a Chvatěruby — jak se stalo v letech 1903 a 1904 — jednou zalesněny, že naopak bude v následujících letech potřeba ještě rozsáhlého zlepšování, nalézajíf se zalesněné plochy v takových polohách, kde jsou v zimě vydány ničivým účinkům mrazů a v létě žáru slunečních paprsků a kde i skrovnost půdy jest málo na prospěch zdarustromoví. Kromě toho bylo pamatovati též na ztráty, které způsobí zajíci, kozy a bohužel i různý pych obyvatelstva.

Tak byla komise již na počátku roku 1905 nucena dáti plochu 121 *ha* opraviti, protože lesní porost utrpěl dlouhým suchem roku 1904 značných škod. K tomu přibylo ještě zalesnění dalších 8 *ha* v obci Bohnicích, kde byly jamky připraveny již roku 1904.



Obr. 17. Budova pro personál celní expositury.

V celku bylo zalesněno roku 1905 okrouhle 129 ha půdy, při čemž bylo použito 519.300 kusů sazenic.

Aby byly vysázené a ze semena klíčící rostliny co možná uchráněny před hlodavými zajíci, mimo to však i proto, aby pohyblivá půda na strmých stráničích byla zadržena a nespláchnuta, bylo na zalesněné ploše rozseto 120 kg kručinky a 15 kg trávy a na několik záhonů v zalesněném území zřízených, které jsou přes zimu hájeny před dotíráním zvěře, bylo naseto 25 kg semena černé borovice a 30 kg semena akátového za účelem vypěstování sazenic pro budoucí potřebu.

Rok 1905 byl pro lesní kultury velmi příznivý, tak že jej bezprostředně před zimou bylo možno nazvat zcela uspokojivým.

Přes to však zašlo přes zimu na 20% rostlin a na jaře roku 1906 bylo nutno znova zlepšovati plochu 63 ha, což rovná se zalesnění nových 12·6 ha. Tyto dodatečné práce vztahovaly se jmenovitě na stráně mezi Husincem a Dolany a mezi Klecany a Brnkami.

Řízení zalesňovacích prací bylo od počátku svěřeno c. k. zemské inspekci, které pomáhala c. k. okresní lesní inspekcí v Karlíně; k bezprostřednímu dozoru nad pracemi zalesňovacími a k ochraně zalesněných ploch byli ustaveni zvláštní přisežní zřizenci.

Každému, kdo měl jen zběžně příležitost poznati tyto pusté stráně z vlastního názoru, musí být jasno, s jakými obtížemi je tam spojeno zalesňování a na jakých nevypočitatelných nahodilostech závisí tam zdar stromových rostlin. Nanejvýš nepříznivé poměry půdy a příkrá poloha pozemků obrácených k západu a k jihu přináší i při nejpečlivějším výběru druhů dřevin přirozeně s sebou, že sazenice jenom stěží se ujímají a udrží. Bude tudiž třeba ještě vytrvalé práce a pečlivého pěstování v následujících letech, aby zalesněné území dostalo se do takového stavu, který novým plochám lesním umožní zajištěnou budoucnost.

Nynější stav prací zalesňovacích jest každým způsobem velmi příznivý a mnohoslibný; za tento výsledek jest děkovati v prvé řadě znalosti a horlivé činnosti c. k. zemské lesní inspekcí a její podřízených orgánů. Komise nemůže tedy opominouti, aby tuto zásluhu zemské lesní inspekcii náležitě nevytkla a nevyslovila jí dík a uznání za péči a pozornost věnovanou zalesňovaným plochám.

VIII. Používání hotových zdýmaček.

Jelikož ukončením stavby laterálního kanálu z Vraňan do Hořina ukončeno bylo zároveň kanalizování Vltavy v 50 km dlouhé trati z Prahy do Mělníka, obstarávala v uplynulém roce správu hotových zdýmaček státní poříční správa při c. k. místodržitelství. Mohou tudíž ohledně těchto zdýmaček sděleny být zde pouze doby, kdy se stavěly a sklápěly jezy, a pak statistická dáta, která c. k. poříční správa trati Štěchovice—Mělník ochotně sdělila kanalisační komisi za účelem uveřejnění.

Ohledně dopravy a vleku vorů na kanalizované Vltavě nemohou v letošní zprávě být podány obvyklé údaje, protože v roce 1906 kanalisační komise vlek vorů již neobstarávala. Podle dožádaných zpráv dopraveno bylo v roce 1906 na Vltavě pod Prahou celkem vorového dříví okrouhle 460.000 krychl. metrů, z čehož asi 440.000 m^3 bylo vlečeno.

Jezy na kanalizované Vltavě vztyčeny byly dne 9. a 10. dubna 1906 za stavu vodního +88 cm na karlínském vodočetu. Průběhem plavebního období, které trvalo až do 8. prosince, byly jezy před velkou vodou několikrát sklopeny.

Dne 15. června 1906 nastal na vodočetu karlínském stav +185 cm, avšak jezy přece se nesklopily, postačilo, že byly náležitě otevřeny.

Za to bylo nutno sklopiti je již dne 17. června za stavu +186 cm, protože voda následkem průtrže mračen v krajině benešovské začala rychle stoupati; avšak již dne 19. června přikročeno bylo k opětnému jich vztyčení za stavu +112 cm na vodočetu karlínském.

Dne 15. července sklopily se jezy zase za stavu +113 cm následkem ohlášené velké vody, jejíž nejvyšší stav +220 cm nastal dne 16. července. Voda klesala však v následujících dnech tak rychle, že dne 21. července za stavu +90 cm na karlínském vodočetu jezy opětně byly postaveny.

Dne 6. srpna sklopily se jezy v Klecanech, Libšicích a Miřovicích za účelem provedení nutných oprav za stavu —3 cm na karlínském vodočetu. Jednalo se při tom hlavně o opravu klapaček ve vorové propusti klecanské a libšické, o výměnu dvou prasklých slupic v jezu u Klecan, o vyspravení dna a postranních zdí vorových propustí v Klecanech a v Libšicích, dále o prohlídce vertikálních stavidel ve středním ohlaví plavidel klecanských a zadních ložisek slupicových u Libšic. Mimo to obnoven byl nátěr na mostovém jezu miřovickém, jehož železná konstrukce následkem valně znečištěné vody vltavské odpadními vodami různých továren po necelém dvouletém používání silně trpěla rezem.

Tyto práce provedla státní poříční správa s takovým urychlením, že jez klecanský a libšický byl již dne 17. srpna za stavu —40 cm na karlínském vodočetu zase postaven; jez v Miřovicích vztyčen byl opětně dne 4. září za stavu —38 cm na též vodočetu.

Brzy potom, totiž dne 21. září, bylo nutno veškeré jezy zase sklopiti, neboť dne 22. září stoupla voda ze stavu $+32\text{ cm}$ rychle až na $+322\text{ cm}$ dle karlínského vodočetu. Po uplynutí velké vody byly jezy 3. října za stavu $+118\text{ cm}$ dle karlínského vodočetu zase postaveny.

Dne 8. prosince dostavily se za stavu vodního $+87\text{ cm}$ dle karl. vodočetu mrazy $-4^{\circ} R$, pročež bylo týž den nařízeno trvalé sklopení jezů před obdobím zimním.

O dopravě lodní v jednotlivých plavidlech za dobu od 10. dubna do 8. prosince 1906 podává přehled následující tabulka I.

Tabulka I.

Plavidlo	Směr jízdy	Parníky		Čluny labské	Lodi s ka- menem a na- háči	Pontony a mensí pla- vidla	Býpadla a jiné stroje	Čluny moto- rové a spor- tovní	Vory	Celkem	Počet dnů zdýmadla v činnosti
		osobní	vlečné								
Číslo 1. u Podbabě	proti vodě .	374	405	89	200	56	1	1	—	1126	220
	po vodě . .	373	409	81	225	63	3	7	11	1172	
	úhrnem .	747	814	170	425	119	4	8	11	2298	
Číslo II. u Klecan	proti vodě .	54	428	89	208	93	3	12	—	887	195
	po vodě . .	52	418	86	232	87	4	14	120	1013	
	úhrnem .	106	846	175	440	180	7	26	120	1900	
Číslo III. u Libšic	proti vodě .	55	412	91	583	68	6	6	—	1221	195
	po vodě . .	54	406	84	582	76	6	11	14	1233	
	úhrnem .	109	818	175	1165	144	12	17	14	2454	
Číslo IV. u Miřovic	proti vodě	60	447	95	605	93	4	3	—	1307	190
	po vodě . .	59	444	100	608	80	6	9	18	1324	
	úhrnem .	119	891	195	1213	173	10	12	18	2631	
Číslo V/a. u Vraňan (plavidlo lokální)	proti vodě .	3	2	—	90	29	2	—	—	126	220
	po vodě . .	6	8	—	348	78	5	8	4	457	
	úhrnem .	9	10	—	438	107	7	8	4	583	
Číslo V/b. u Hořína	proti vodě .	53	145	106	579	91	3	4	—	981	220
	po vodě . .	47	150	103	322	31	1	4	3	661	
	úhrnem .	100	295	209	901	122	4	8	3	1642	

V následující tabulce II. podán jest přehled o počtu pro plavení v jednotlivých plavidlech průběhem vytčeného období plavebního:

Tabulka II.

Plavidlo	Směr jízdy	Proplavení v komoře			V celku	Počet dnů plavidla v činnosti
		malé	velké	v obou zároveň		
Číslo I. u Podbabý	proti vodě . . .	747	48	—	795	220
	po vodě . . .	865	38	—	903	
	úhrnem .	1612	86	—	1698	
Číslo II. u Klecan	proti vodě . . .	491	—	50	541	195
	po vodě . . .	594	—	124	718	
	úhrnem .	1085	—	174	1259	
Číslo III. u Libšic	proti vodě . . .	546	—	98	644	195
	po vodě . . .	705	—	51	756	
	úhrnem .	1251	—	149	1400	
Číslo IV. u Miřovic	proti vodě . . .	412	65	100	577	190
	po vodě . . .	582	99	54	735	
	úhrnem .	994	164	154	1312	
Číslo V/a. u Vraňan (plav. lokální)	proti vodě . . .	96	—	—	96	220
	po vodě . . .	356	—	—	356	
	úhrnem .	452	—	—	452	
Číslo V/b. u Hořina	proti vodě . . .	253	139	—	392	220
	po vodě . . .	242	113	—	355	
	úhrnem .	495	252	—	747	

Ku konci budtež uvedeny některé poznámky týkající se používání laterálního kanálu z Vraňan do Hořina v roce 1906.

Laterální kanál odevzdán byl sice svému účelu již koncem července roku 1905, avšak teprve v roce 1906 podroben byl jak vodoprávní tak i stavební kollaudaci.

Výsledek kollaudace této byl v každém směru uspokojivý.

Obavy zemědělců, týkající se podmáčení pozemků u budov v obcích při březích plavebního kanálu ležících prosakující vodou z plavebního kanálu, na nichž založeny byly četné protesty pronesené proti stavbě laterálního kanálu během řízení vodoprávního o dotyčném projektu, ukázaly se při úřední kollaudaci bezdůvodnými.

Přes to, že kanál plavební zaříznut byl v neobyčejně propustných vrstvách diluviálního štěrku, do kterých vsákne se během jedné hodiny (při hloubce vody 1·2 m) 40 cm vody a i při té okolnosti, že vsáklá voda následkem rozmanitosti geologického zvrstvení okolního terrainu neměla všude odpadu, podařilo se přece účelným utěsněním koryta kanálového předejít škodám, které by mělo v zápětí zamokření pozemků a budov obytných.

Zcela dobře osvědčilo se těsnění kanálu cementovým betonem.

Betonové desky 20 cm silné opevňují kromě toho břehy plavebního kanálu zřízené ve svahu 1 : 2 a chrání tyto před účinky vlnobití.

V tratích, kde břehy opevněny jsou deskami betonovými, mohou parníkyjeti největší možnou rychlostí, aniž by tím vzniklé vlny působily škodlivě na břehy kanálu, jak tomu jest při opevnění kanálu obyčejnou dlažbou aneb záhozem.

Poškození desek betonových mrazem, nárazem lodí na břeh kanálu za větru, sochory při manipulaci s loďmi hlavně před plavidly, není patrné.

Také ochranné hráze povltavské mezi Vraňany a Hořínem, ku kterým dodala kanalisační komise materiál násypový, byly úředně kollaudo-vány a přejmuty dotyčnými korporacemi v další udržování.

Obce Vrbno, Zálezlice a Zátvor projevily svoji vděčnost kanalisační komisi za ochranu, které se jim dostalo před zhoubnými účinky velkých vod zřízením ochranných hrází tím, že postavily památník u obce Vrbna, který znázorněn jest výobrazením č. 18.

Stavební kollaudeaci laterálního kanálu a ochranných hrází ve spojení se zdýmadlem u Vraňan a plavidly u Hořína vykonali v roce minulém k tomu účelu delegovaní členové kanalisační komise pp.: c. k. ministeriální rada Goldbach, přednosta odboru pro stavby vodní v ministerstvu vnitra a zemský vrchní stavební rada Dr. techn. Jindřich svob. pán Spens-Boden, přednosta techn. oddělení zemského výboru.

Výsledek této kollaudeace byl rovněž příznivý. Prohlídka objektů vykonána byla za sklopeného i vztyčeného jezu. Poněvadž kollaudeace počala záhy z jara, dříve ještě než zahájena byla plavba, vypuštěna byla z plavebního kanálu voda úplně a prozkoumány svahy i dno kanálu.

Komise kollaudeační sledovala manipulace při vztyčování jezu, plnění kanálu plavebního, za postaveného jezu a plného vzdutí proplavování lodí a vorů, jakož i příslušné manipulace s mechanismy.

Poněvadž pak v době používání zdýmadla nebylo zjištěno podstatnějších závad, přikročilo se ku konečnému súčtování, jehož výsledek bude možno sdělit teprve po schválení výsledku kanalisační komisí, což stane se počátkem roku 1907.

Příznivých výsledků docíleno bylo při obsluze hradlového jezu u Vraňan, kde šířka lodní propusti jest abnormálně velká (60 m) a ve které hradla jednotlivá, délky 4·64 m, váží průměrně 44 kg.

V předešlém bylo již blíže udáno, jak často bylo nutno jez vraňanský sklopiti. Při posledním sklápění dne 8. prosince trvalo odstranění hradel celého jezu pouze $6\frac{1}{2}$ hodiny.

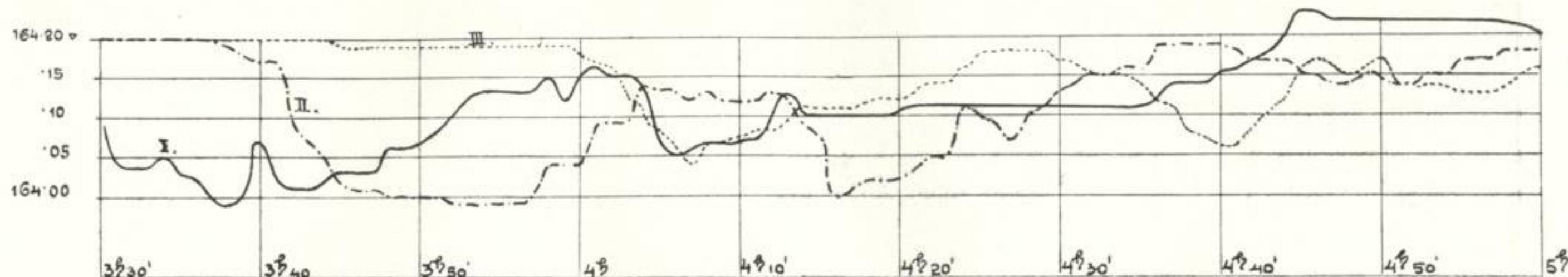
Konstrukce jezová podrobena byla tudiž v tom ohledu dosti těžkým zkouškám v uplynulém roce, při nichž úplně se osvědčila.

Poněvadž plavidla hořínská na laterálním kanálu jsou co do spotřeby vody při jednom jich naplnění objektem toho druhu neobvyklým, nebude nezájimavo uvést v diagramech několik dat o pohybu vody v plavebním kanálu, když obě hořínská plavidla se plní.

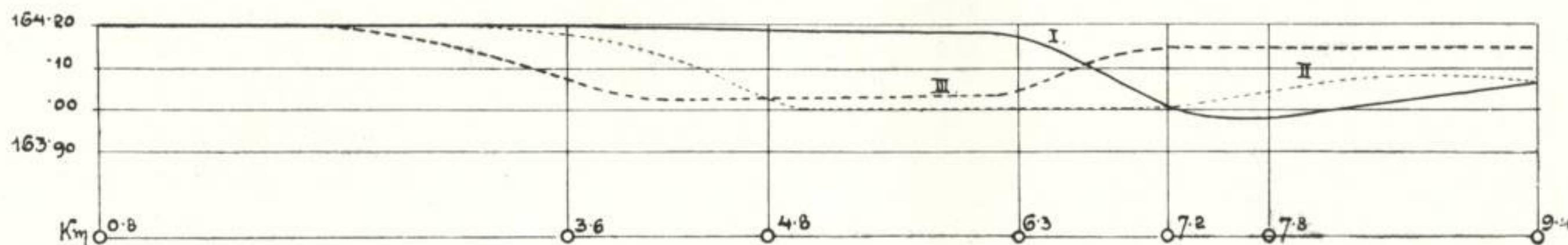


Obr. 18. Památník postaven od obcí Vrbno, Zálezlice a Zátvor v obci Vrbně.

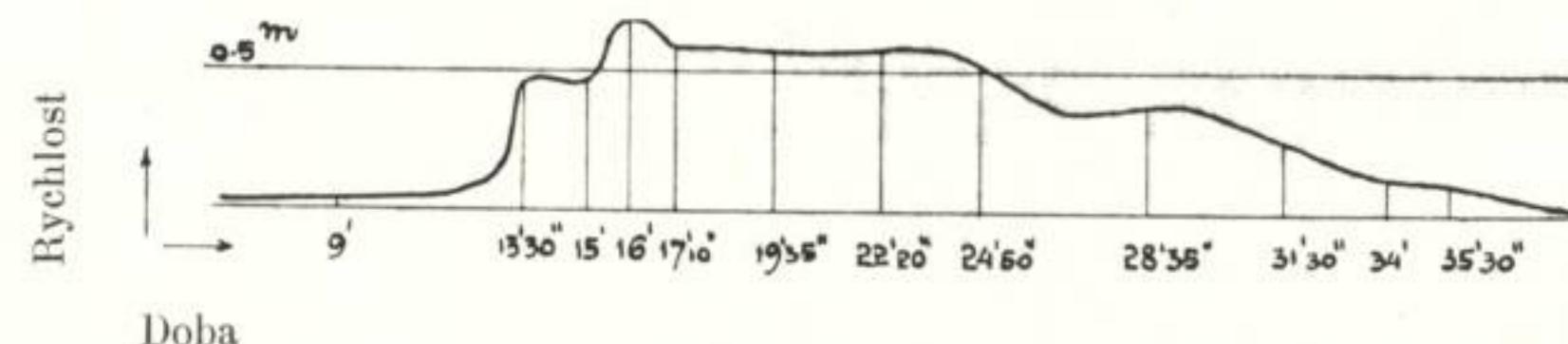
Pohyb vody v laterálním kanálu, když se plní plavidla u Hořína.



1. Diagram stavů vody — I — na vodočetu v km 9·4, — II — v km 6·3, III v km 0·8.



2. Diagram podélného profilu hladiny vodní v kanálu v době: — I — ve 3 h 40', — II — 3 h 50', III ve 4 h.



3. Diagram rychlosti vody při hladině, která vznikne v normálním profilu kanálu následkem plnění velkého plavidla u Hořína.

Diagram č. 1. znázorňuje pohyb vody na vodočetu u km 9·4, 6·3 a 0·8, který byl současně zaznamenáván třemi pozorovateli.

Diagram č. 2. znázorňuje stav hladiny v kanále (podélný její profil) v 10, 20 a 30 minutách od počátku plnění plavidla, pozorovaný sedmi pozorovateli, a sice v km 9·4, 7·8, 7·2, 6·3, 4·8, 3·6 a 0·8.

Konečně diagram č. 3. znázorňuje změnu rychlosti vody při povrchu v normálním profilu kanálu, kterou má v zápětí plnění velké komory v Hoříně.

IX. Správa peněz.

Súčtování příjmů a výdajů prováděno bylo dle pravidel vyznačených rádem o účtování, obsaženém ve výroční zprávě na rok 1897, a dělo se na základě usnesení kanalisační komise v XIII. a XX. plenární schůzi ve třech oddělených fondech, 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 1906 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 1905	K 121.172·50
2. Příjmy skutečné v roce 1906 dle připojeného přehledu (I.)	» 2,983.455·96
Dohromady	K 3,104.628·46

S připočtením příjmů průběžných	» 444.670·20
Celkem	K 3,549.298·66

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (I.)

Výdaje skutečné v roce 1906:

1. Režie	K 205.459·48
2. Výdaje stavební	» 1,510.825·37
	Dohromady K 1,716.284·85

S připočtením výdajů průběžných	» 347.137·07
Celkem	K 2,063.421·92

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost	K 1,485.876·74
--	----------------

Příspěvek státní na r. 1906 povolený (X. lhůta) byl splacen a dne 31. ledna a 21. srpna 1906 částkami po K 1,010.000— v Zemské bance uložen.

Z příspěvku zemského na rok 1905 povoleného splacen byl dne 9. dubna 1906 nedoplatek K 258.000—, dále z příspěvku na rok 1906 (X. lhůta) K 1,008.000— jakož i z dotace za rok 1904 K 266.667, kteréž byly dodatečně teprve do rozpočtu za rok 1906 vloženy, splacena byla kvota za I. půlletí 1906 vypadající částkou K 637.333·50 dne 4. července 1906 a uložena v Zemské bance.

Pro další stavby (od 1. ledna 1907 počínaje) má Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách zajištěných výdajních peněz:

a) Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1906	K 1,485.876·74
b) zbytek ze zemského příspěvku za rok 1904 a 1906 K 133.333·50 a K 504.000—	» 637.333·50
c) zbytek ze zajištěného příspěvku státního na provedení kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. K 29,668.000—	• 11,467.667—
d) zbytek ze zajištěného příspěvku zemského na provedení kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. K 14,832.000—	» 5,733.833—
e) příspěvek státní na spodní stavbu silnicového železného mostu v Mířovicích-Veltrusích dle výpočtů a zjištění při kollaudaci stavby zdýmadla čís. IV.	» 49.547·37
	Snáška . . . K 19,374.257·61

Kromě toho se poznamenává, že Komise kanalisační dle nařízení c. k. ministerstva vnitra v letech 1902 až 1905 sama obstarávala vlečení vorů v kanalizované trati řeky, a kryla zatím zálohou výdaje tím vzešlé částkou K 144.075.48 z peněz kanalisačního fondu.

Dle úmluvy se Zemskou bankou království Českého byly vklady Kanisační komise v Zemské bance zúročeny v době od 1. ledna do 27. května 1906 čtyřmi ze sta, od 28. května do 27. září 1906 třemi a půl ze sta a po zvýšení oficielního zúročení Rakousko-uherské banky od 28. září do 31. prosince 1906 opětně čtyřmi ze sta.

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1906.

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1897	2,531.122	60	198.230	68	2,729.353	28
1898	3,480.056	48	328.776	44	3,808.832	92
1899	1,334.242	04	456.025	96	1,790.268	—
1900	3,851.281	10	349.356	13	4,200.637	23
1901	2,809.698	47	412.003	83	3,221.702	30
1902	2,063.316	69	625.650	46	2,688.967	15
1903	3,404.464	33	965.941	—	4,370.405	33
1904	2,999.703	44	530.392	91	3,530.096	35
1905	2,595.415	02	372.045	83	2,967.460	85
1906	2,983.455	96	444.670	20	3,428.126	16
Celkem . . .	28,052.756	13	4,683.093	44	32,735.849	57

Výdaje:

V roce	Výdaje skutečné				Výdaje průběžné		Dohromady	
	režie		výdaje stavební		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1897	104.815	64	784.032	99	198.230	68	1,087.079	31
1898	140.272	84	2,207.509	81	328.776	44	2,676.559	09
1899	152.094	—	2,098.669	12	456.025	96	2,706.789	08
1900	216.499	45	1,849.807	80	349.356	13	2,415.663	38
1901	221.406	54	2,486.727	45	426.365	83	3,134.499	82
1902	234.873	55	3,202.442	89	673.271	11	4,110.587	55
1903	* 217.515	39	4,945.436	94	920.193	60	6,083.145	93
1904	238.677	84	3,210.604	58	534.709	75	3,983.992	17
1905	* 155.839	47	2,367.248	74	465.146	37	2,988.234	58
1906	205.459	48	1,510.825	37	347.137	07	2,063.421	92
Celkem	1,887.454	20	24,663.305	69	4,699.212	94	31,249.972	83
	K 26,550.759·89							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost K 1,485.876·74

Režie činila až dosud průměrně 7·65% stavebních výdajů. Kdyby se však od celkové cifry režie K 1,887.454·20 odečtlo K 731.650·20, kterých docileno bylo vlastním hospodařením s udělenými dotacemi (K 727.888·84 a K 3.761·36 = K 731.650·20), obnášela by režie průměrně pouze 4·68% stavebních výdajů, nehledě ani k tomu, že do režie započítány jsou i veškeré výstavami vzešlé výdaje částkou K 85.323·69.

**Účet cenných papírů, vadíí a kaucí podnikatelů staveb a pod.
v roce 1906.**

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1905	K 1,105.224·53
2. Vystavené cheky (Přehled I.)	» 1,353.857·90
3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce a odvody cenných papírů	» 468.863·45
Dohromady	K 2,927.945·88

* Menší režie v roce 1903 a 1905 vysvětluje se náhradami režie z ostatních dvou fondů pro vystrojení holešovického přístavu a pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I)	K 1,353.857·90
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce a odvody cenných papírů	» 293.418·31
	Dohromady

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1906 K 1,280.669·67

Přehled účtů cenných papírů za roky 1897 až 1906.

Příjmy:

V roce	Vadia a kuce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné od- vody: Zemská banka od při- ruční pokladny		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	200.510	—	—	—	429.792	16	—	—	630.302	16
1898	350.720	—	—	—	2,060.099	16	—	—	2,410.819	16
1899	399.057	02	—	—	1,813.404	98	—	—	2,212.462	—
1900	3.600	—	2.334	20	1,714.483	15	—	—	1,720.417	35
1901	207.194	78	39.106	08	2,374.244	88	154.000	—	2,774.545	74
1902	330.533	05	30.257	01	2,885.611	18	24.495	33	3,270.896	57
1903	916.692	72	151.128	74	4,371.663	31	—	—	5,439.484	77
1904	508.681	—	433	05	3,095.920	13	—	—	3,605.034	18
1905	4.927	19	1.287	10	2,333.692	44	632	60	2,340.539	33
1906	460.231	67	7.500	11	1,353.857	90	1.131	67	1,822.721	35
Celkem	3,382.147	43	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	26,227.222	61

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné od- vody: příruční pokladny na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	—	—	—	—	429.792	16	—	—	429.792	16
1898	132.400	—	—	—	2,060.099	16	—	—	2,192.499	16
1899	58.697	48	—	—	1,813.404	98	—	—	1,872.102	46
1900	—	—	—	—	1,714.483	15	—	—	1,714.483	15
1901	140.270	—	11.412	20	2,374.244	88	154.000	—	2,679.927	08
1902	279.699	54	42.617	59	2,885.611	18	24.495	33	3,232.423	64
1903	661.794	78	87.956	86	4,371.663	31	—	—	5,121.414	95
1904	435.833	05	80.527	81	3,095.920	13	—	—	3,612.280	99
1905	108.741	—	1.287	10	2,333.692	44	632	60	2,444.353	14
1906	284.041	91	8.244	73	1,353.857	90	1.131	67	1,647.276	21
Celkem	2,101.477	76	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	24,946.552	94

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá celkový stav cenných papírů koncem roku 1906 K 1,280.669.67

Učet úvěru u Zemské banky království Českého.

Nedoplatek na úrocích, koncem roku 1905 pod tímto titulem částečnou K 66.389·50 vykázaný, byl Zemským výborem království Českého v roce 1906 zapraven.

II. Fond pro vystrojení holešovického přístavu.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1905	K	49.969·61
2. Příjmy skutečné v roce 1906 (Přehled II.)	»	851.982·02
Dohromady	K	901.951·63

s připočtením průběžných příjmů	»	150.892·83
Celkem	K	1,052.844·46

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (II.)

1. Režie	K	18.521·79
2. Výdaje stavební	»	254.195·54
Dohromady	K	272.717·33

s připočtením průběžných výdajů	»	55.764·59
Celkem	K	328.481·92

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost	K	724.362·54
--	---	------------

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 dne 8. března 1906 Zemským výborem království českého v Zemské bance složen nedoplatek výdajů na bývalé projekty přístavů v Holešovicích a Karlíně, a uplavnění Vltavy v Praze až na František K 142.678·26, dále příspěvek zemský za rok 1905 v částce K 625.000—.

Státní příspěvek na rok 1906 povolený částkou K 50.000— byl splacen a v Zemské bance uložen dne 18. září 1906.

Pro další provádění tohoto projektu (od 1. ledna 1907 počínaje) má Kanalisační komise ještě zajištěných peněz, a sice:

a) pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1906	K	724.362·54
b) zbytek ze zajištěného příspěvku státního K 1,250 000—	»	36.793 —
c) zemský příspěvek za rok 1906	»	625.000 —
d) státní příspěvek na prohloubení přístavu	»	135.000 —
a na zřízení loděnice k opravám lodí v holešovickém přístavu	»	17.500 —
e) zemský příspěvek na provedení prací pod d) uvedených K 135.000 — a K 17.500 —	»	152.500 —
(Uhrazení výdajů těchto pod d) uvedených bylo převzato státem s tou podmínkou, že na základě již započatých projednávání se správou zemskou království Českého kryt bude příspěvek stejné výše z prostředků zemských.)		
Dohromady	K	1,691.155·54

**Přehled peněžního fondu pro vystrojení holešovického přístavu
za roky 1901 až 1906.**

Příjmy:

V roce	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
1906	851.982	02	150.892	83	1,002.874	85
Celkem	1,894.017	53	476.138	11	2,370.155	64

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Celkem	
	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
1906 . . .	18.521	79	254.195	54	55.764	59	328.481	92
Celkem . .	78.415	77	1,091.239	22	476.138	11	1,645.793	10

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost K 724.362.54

**Účet cenných papírů, vadil a kaucí podnikatelů staveb a pod.
v roce 1906.**

Příjmy:

- | | | |
|---|---|------------|
| 1. Saldo cenných papírů koncem roku 1905 | K | — |
| 2. Vystavené cheky (Přehled II) | » | 203.380— |
| 3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce | » | 392.166·35 |
| Dohromady | K | 595.546·35 |

Výdaje:

- | | | |
|--|---------------------|--------------|
| 1. Vydané cheky (Přehled II.) | K | 203.380— |
| 2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce | » | 342.866·35 |
| | Dohromady | K 546.246·35 |

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů
koncem roku 1906 K 49.300—

Přehled účtů cenných papírů za roky 1901 až 1906.

Příjmy:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné od- vody: Zemská banka od pří- ruční pokladny		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	—	—	5.000	—	—	—	5.000	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	6.785	—	—	—	6.785	—
1904	—	—	—	—	5.806	—	—	—	5.806	—
1905	—	—	—	—	476.800	88	—	—	476.800	88
1906	392.166	35	—	—	203.380	—	—	—	595.546	35
Celkem	392.166	35	—	—	697.771	88	—	—	1,089.938	23

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné od- vody: příruční pokladny na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	—	—	5.000	—	—	—	5.000	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	6.785	—	—	—	6.785	—
1904	—	—	—	—	5.806	—	—	—	5.806	—
1905	—	—	—	—	476.800	88	—	—	476.800	88
1906	342.866	35	—	—	203.380	—	—	—	546.246	35
Celkem	342.866	35	—	—	697.771	88	—	88	1,040.638	23

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů
koncem roku 1906 K 49.300—

III. Fond pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1905	K	22.005·40
2. Příjmy skutečné v roce 1906 (Přehled III.)	»	567.177·45
	Dohromady	K 589.182·85
s připočtením průběžných příjmů	»	85.447·18
	Celkem	K 674.630·03

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (III.)

Výdaje skutečné v roce 1906:

1. Režie	K	57.931·05
2. Výdaje stavební	»	85.240·83
	Dohromady	K 143.171·88
s připočtením průběžných výdajů	»	211.263·45
	Celkem	K 354.435·33

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost K 320.194·70

Na základě výnosů c. k. ministerstva obchodu ze dne 24. března 1906 čís. 1329 ai 1905 V. c. a ze dne 18. července 1906 čís. 1559 V. c. byly na uhrazení běžných výdajů přípravnými pracemi pro tento projekt splaceny státní příspěvky K 60.151·02 a K 500.000 — a uloženy v Zemské bance dne 7. dubna a 23. července 1906.

**Přehled peněžní fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy
za roky 1901 až 1906.**

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné 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
1906	567.177	45	85.447	18	652.624	63
Celkem	961.534	55	682.795	36	1,644.329	91

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		stavební výdaje		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
1906	57.931	05	85.240	83	211.263	45	354.435	33
Celkem	246.614	72	394.725	13	682.795	36	1,324.135	21
	K 641.339·85							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1906 pokladniční hotovost K 320.194.70

Celkové přehledy příjmů a výdajů za rok 1906 jakož i za léta 1897 až 1905 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

PŘEHLED

v trati Praha—Ústí n. L. za rok 1906 a za léta 1897—1905.

Výdaj.

Čís. pol.	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1906		1897—1905		K	h			
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
Režie:										
1.	Osobní příjmy	170,569	64	1,284,296	84	1,454,866	48			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	32,007	92	274,716	88	306,724	80			
3.	Výdaje výstavní	—	—	85,323	69	85,323	69			
4.	Různé režijní výdaje	2,881	92	37,657	31	40,539	23			
	Výdaje stavební:	205,459	48	1,681,994	72	1,887,454	20			
5.	Technické práce přípravné	1,860	80	137,974	43	139,835	23			
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	38,554	23	1,385,603	26	1,424,157	49			
7.	Výkup vodních sil, stromů, budov jakož i různé odškodné	59,596	27	868,143	21	927,739	48			
8.	Stavba zdymadel:									
	čis. I. Troja	18,760	12	3,779,547	92	3,798,308	04			
	» II. Klecany	24	09	2,179,744	68	2,179,768	77			
	» III. Libšice	501	71	2,203,838	50	2,204,340	21			
	» IV. Miřovice	4,196	01	2,923,316	90	2,927,512	91			
	most v Miřovicích			643,305	37	643,305	37			
	» V. Vraňany-Hořin	45,912	84	6,518,899	07	6,564,811	91			
	» VI. Dolní Beřkovice	628,127	50	1,946,547	87	2,574,675	37			
	» VII. Štětí	608,450	94	67,681	44	676,132	38			
	» VIII. Roudnice	74,926	15	—	—	74,926	15			
	Výdaje společné všem zdymadlům	1	60	2,413	46	2,415	06			
9.	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdymadly	13,557	22	55,104	90	68,662	12			
10.	Výdaj na parník a benzínový motor	8,925	48	132,586	56	141,512	04			
11.	Různé stavební výdaje	2,430	41	105,737	68	108,168	09			
12.	Remorkování vorů	—	—	144,075	48	144,075	48			
13.	Zalesňování holých strání podél kanalisované trati	5,000	—	57,959	59	62,959	59			
		1,510,825	37	23,152,480	32	24,663,305	69			
		1,716,284	85	24,834,475	04	26,550,759	89			
II. Výdaje průběžné:										
14.	Zálohy Zem. banky dané příruční pokladně	285,000	—	3,744,062	64	4,029,062	64			
15.	Zálohy na náhradu	2,681	—	196,463	62	199,144	62			
16.	Zálohy splacené	—	—	520	—	520	—			
17.	Cizí peníze	48,478	18	349,060	47	397,538	65			
18.	Odvody: příruční pokladna Zemské bance	6,851	66	33,613	79	40,465	45			
19.	Srážky úřednictva c. k. státním pokladnám	4,126	23	28,355	35	32,481	58			
		347,137	07	4,352,075	87	4,699,212	94			
		2,063,421	92	29,186,550	91	31,249,972	83			
20.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající pokladniční hotovost:									
	a) v Zemské bance . . . K 1,464,783—	—	—	—	—	1,485,876	74			
	b) v příruční pokladně » 21,093,74—	—	—	—	—	32,735,849	57			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	1,353,857	90	21,078,911	39	22,432,769	29			
2.	Vrácená deposita	8,244	73	223,801	56	232,046	29			
3.	Vrácená vadia	156,300	—	937,800	—	1,094,100	—			
4.	Vrácené kauce	127,741	91	879,635	85	1,007,377	76			
5.	Odyedené cenné papiry: příruční pokladna Zemské bance	1,131	67	179,127	93	180,259	60			
		1,647,276	21	23,299,276	73	24,946,552	94			
6.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající saldo cenných papírů:									
	a) v Zemské bance . . . K 1,280,412,67—	—	—	—	—	1,280,669	67			
	b) v příruční pokladně » 257—	—	—	—	—	26,227,222	61			

II. CELKOVÝ

Příjem.

účetních výsledků fondu pro vystrojení Holešovického

Čís. pol.	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1906		1901 - 1905						
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Příjmy skutečné:										
1.	Přispěvek státní	50.000	—	1,020.529	—	1,070.529	—			
2.	Přispěvek zemský	767.678	26	—	—	767.678	26			
3.	Úroky	34.213	76	21.116	51	55.330	27			
4.	Nájemné a pachtovné	90	—	390	—	480	—			
I.										
		851.982	02	1,042.35	51	1,894.017	53			
II. Příjmy průběžné:										
5.	Zálohy dané příruční pokladně ze Zem. banky	33.900	—	198.331	31	232.231	31			
6.	Zálohy nahrazené	115.128	24	62.411	97	177.540	21			
7.	Zálohy přijaté	200	—	64.162	—	64.362	—			
8.	Cizí peníze	1.351	59	—	—	1.351	59			
9.	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	313	—	340	—	653	—			
II.										
		150.892	83	325.245	28	476.138	11			
Úhrnem I. a II.										
		1,002.874	85	1,367.280	79	2,370.155	64			
 Hotově										
		—	—	—	—	2,370.155	64			
B. V cenných papírech:										
1.	Vystavené cheky	203.380	—	494.391	88	697.771	88			
2.	Přijatá deposita	—	—	—	—	—	—			
3.	Přijatá vadia	339.266	35	—	—	339.266	35			
4.	Přijaté kauce	52.900	—	—	—	52.900	—			
5.	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	—	—	—	—			
Úhrnem										
		595.546	35	494.391	88	1,089.938	23			
 V cenných papírech										
		—	—	—	—	1,089.938	23			

PŘEHLED

přistavu za rok 1906 a za léta 1901 až 1905.

Výdaj.

Čís. pol.	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1906		1901—1905		K	h			
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
Režie:										
1.	Osobní příjmy	14.586	61	48.704	57	63.291	18			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	3.717	65	11.121	97	14.839	62			
3.	Různé režijní výdaje	217	53	67	44	284	97			
		18.521	79	59.893	98	78.415	77			
Výdaje stavební:										
4.	Technické práce přípravné	525	—	23.426	58	23.951	58			
5.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	13.876	36	708.844	26	722.720	62			
6.	Výkup vodních sil, stromů, budov jakož i různé odškodné	120	—	12.541	—	12.661	—			
7.	Stavba přístavní dráhy Holešovické	167.097	18	92.231	84	259.329	02			
8.	Stavba budov nádražních a celnic, dále skladišť	72.577	—	—	—	72.577	—			
		254.195	54	837.043	68	1.091.239	22			
	I.	272.717	33	896.937	66	1.169.654	99			
II. Výdaje průběžné:										
9.	Zálohy Zem. banky dané příruční pokladně	33.900	—	198.331	31	232.231	31			
10.	Zálohy na náhradu	20.000	—	157.540	21	177.540	21			
11.	Zálohy splacené	200	—	64.162	—	64.362	—			
12.	Cizí penize	1.351	59	—	—	1.351	59			
13.	Odvody: příruční pokladna vydala Zemské bance	313	—	340	—	653	—			
	II.	55.764	59	420.373	52	476.138	11			
	Uhrnem I. a II.	328.481	92	1.317.311	18	1.645.793	10			
14.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající pokladniční hotovost:									
	a) v Zemské bance . . . K 723.205 —	—	—	—	—	724.362	54			
	b) v příruční pokladně . . > 1.157 54									
	Hotově	—	—	—	—	2.370.155	64			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	203.380	—	494.391	88	697.771	88			
2.	Vrácená deposita	—	—	—	—	—	—			
3.	Vrácená vadia	339.266	35	—	—	339.266	35			
4.	Vrácené kauce	3.600	—	—	—	3.600	—			
5.	Odvod cenných papírů: Příruční pokladna na Zemskou banku	—	—	—	—	—	—			
	Uhrnem	546.246	35	494.391	88	1.040.638	23			
6.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající saldo cenných papírů:									
	a) v Zemské bance . . . K 49.300 —	—	—	—	—	49.300	—			
	b) v příruční pokladně . . > — —									
	V cenných papírech	—	—	—	—	1.089.938	23			

III. CELKOVÝ

Příjem.

účetních výsledků fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř

Čís. pol.	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1906		1901—1905		K	h			
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Příjmy skutečné:										
1.	Příspěvek státní	560.151	02	242.991	97	803.142	99			
2.	Příspěvek zemský	—	—	151.000	—	151.000	—			
3.	Úroky	7.026	43	358	57	7.385	—			
4.	Nájemné a pachtovné	—	—	6	56	6	56			
		I.	567.177	45	394.357	10	961.534	55		
II. Příjmy průběžné:										
5.	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	64.100	—	404.176	43	468.276	43			
6.	Zálohy nahrazené	200	—	128	75	328	75			
7.	Zálohy přijaté	20.000		187.808	24	207.808	24			
8.	Cizí peníze	113	62	457	50	571	12			
9.	Odvody: Zem. banka přijala od přír. pokl.	—		6	56	6	56			
10.	Srážky z platů úřednictva	1.033	56	4.770	70	5.804	26			
		II.	85.447	18	597.348	18	682.795	36		
		Úhrnem I. a II.	652.624	63	991.705	28	1,644.329	91		
Hotově										
		—	—	—	—	1,644.329	91			
B. V cenných papírech:										
1.	Vystavené cheky	80 000	—	4 060	17	84 060	17			
2.	Přijatá deposita	—	—	67.162	—	67.162	—			
3.	Přijatá vadia	—	—	—	—	—	—			
4.	Přijaté kauce	—	—	—	—	—	—			
5.	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	—	—	—	—			
		Úhrnem	80.000	—	71.222	17	151.222	17		
V cenných papírech										
		—	—	—	—	151.222	17			

PŘEHLED

města Prahy za rok 1906 a za léta 1901 až 1905.

Výdaj.

Čís. pol.	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1906		1901—1905		K	h			
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
Režie:										
1.	Osobní příjmy	33.499	89	166.484	56	199.984	45			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	13.313	40	22.192	80	35.506	20			
3.	Různé režijní výdaje	11.117	76	6	31	11.124	07			
		57.931	05	188.683	67	246.614	72			
Výdaje stavební:										
4.	Technické práce přípravné	2.030	80	7.459	60	9.490	40			
5.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	3	20	24	70	27	90			
6.	Výkup vodních sil, stromů, budov, mlýnských zařízení, jakož i různé odškodné	80.000	—	302.000	—	382.000	—			
7.	Stavba zdymadel	—	—	—	—	—	—			
8.	Různé stavební výdaje	3.206	83	—	—	3.206	83			
		85.240	83	309.484	30	394.725	13			
	I.	143.171	88	498.167	97	641.339	85			
II. Výdaje průběžné:										
9.	Zálohy Zem. banky dané příruční pokladně	64.100	—	404.176	43	468.276	43			
10.	Zálohy na náhradu	200	—	128	75	328	75			
11.	Zálohy splacené	145.816	27	61.991	97	207.808	24			
12.	Cizí peníze	113	62	457	50	571	12			
13.	Odvody: příruční pokladna vydala Zemské bance	—	—	6	56	6	56			
14.	Srážky úřednictva c. k. státním pokladnám	1.033	56	4.770	70	5.804	26			
	II.	211.263	45	471.531	91	682.795	36			
	Úhrnem I. a II.	354.435	33	969.699	88	1.324.135	21			
15.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající pokladniční hotovost:									
	a) v Zemské bance . . . K 316.893 — }	—	—	—	—	320.194	70			
	b) v příruční pokladně . . . » 3 401.70 }									
	Hotově	—	—	—	—	1.644.329	91			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	80.000	—	4.060	17	84.060	17			
2.	Vrácená deposita	—	—	67.162	—	67.162	—			
3.	Vrácená vadia	—	—	—	—	—	—			
4.	Vrácené kauce	—	—	—	—	—	—			
5.	Odvod cenných papírů: Příruční pokladna na Zemskou banku	—	—	—	—	—	—			
	Úhrnem	80 000	—	71.222	17	151.222	17			
6.	K tomu koncem prosince 1906 zbývající saldo cenných papírů:									
	a) v Zemské bance K — — }	—	—	—	—	—	—			
	b) v příruční pokladně . . . » — — }									
	V cenných papírech	—	—	—	—	151.222	17			

X. Záležitosti osobní.

Zatím co v složení kanalisační komise jako takové nenastala v roce 1906 žádná změna, vyskytly se ve stavu úřednictva kanceláře kanalisační komise změny v několikerém směru.

V první řadě dlužno tu uvésti, že administrativní správce okresní hejtman Konrád svobodný pán Braun byl dle vnesení c. k. ministerstva vnitra ze dne 31. prosince 1906 č. 11.096 Nejvyšším rozhodnutím ze dne 30. prosince 1906 jmenován c. k. místodržitelským radou extra statum.

Tímže Nejvyšším rozhodnutím byl pak stavebnímu řediteli, c. k. stavebnímu radovi Václavu Rubínovi udělen rytířský kříž rádu Františka Josefa.

Již na jiném místě této výroční zprávy stala se zmínka o tom, že c. k. vrchní inženýr Emil Zimmler, jenž byl povolán zastupovati stavebního ředitele, jmenován byl stavebním radou a jemu svěřeno řediti pražskou exposituru c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest. Funkce náměstka stavebního ředitele odchodem stavebního rady Zimmela uprázdněná rozdělena byla mezi oba v hodnosti nejstarší vrchní inženýry tím způsobem, že na c. k. vrchního inženýra Alois Kohouta vzneseno bylo zastupování stavebního ředitele ve všech záležitostech splavnění Vltavy v Praze a vystrojení holešovického přístavu, kdežto c. k. vrchní inženýr Dr. techn. Antonín Klír zastupuje stavebního ředitele v záležitostech kanalisování Vltavy a Labe v trati od Prahy k Ústí n. L.

V technickém odboru byl dále c. k. inženýr Alois Drahorád povýšen na vrchního inženýra a soukromý technik Josef Sumr jmenován komisí inženýrem s platem podle IX. třídy státních úředníků.

Administrativní odbor byl rozmnožen o jednu konceptní sílu tím, že byl komisi vzhledem na vzrůst práce v tomto odboru přidělen c. k. okresní komisař JUDr. Jan Kirchner z Neukirchenu.

Stav úřednictva kanceláře byl podle toho koncem roku 1906 následující:

a) v technickém odboru:

- c. k. stavební rada Václav Rubín, stavební ředitel,
- c. k. vrchní inženýr Alois Kohout, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce,
- „ „ „ „ Dr. techn. Antonín Klír, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce II. sekce,
- „ „ „ „ Bohuslav Müller, sekční stavební správce III. sekce,
- „ „ „ „ Alois Drahorád,

c. k. inženýr Rudolf Šponar,
 „ „ „ Bohumil Štěpán,
 „ „ „ Jan Paul, místní stavební správce ve Štětí,
 „ „ „ Eduard Schwarzer,
 „ „ „ Dr. techn. Břetislav Tolmann, místní stavební správce
 v Roudnici,
 „ „ „ Gustav Walta,
 „ „ „ Max Bílý,
 „ „ „ Zdenko Schwarz, místní stavební správce v Dolních
 Beňkovicích,
 „ „ „ Vítězslav Pavlousek,
 „ „ „ Josef Karban,
 „ „ „ Jindřich Skokan,
 c. k. stavební adjunkt Josef Záleský,
 „ „ „ „ Stanislav Znojemský,
 „ „ „ „ Karel Samek,
 soukromý úředník inženýr Josef Sumr.

b) v administrativním odboru:

c. k. místodržitelský rada Konrád svobodný pán Braun, administra-
 tivní správce,
 „ „ místodržitelský tajemník Leopold Průša,
 „ „ tajemník finanční prokuratury JUDr. Max Weis,
 „ „ okresní komisař JUDr. Jan Kirchner z Neukirchenu,
 „ „ místodržitelský účetní rada František Havlík,
 „ „ evidenční vrchní geometr I. třídy Hynek Meder,
 „ „ místodržitelský účetní officiál Václav Bradáč,
 „ „ okresní tajemník Karel Pražák.

Revisi účetních knih a pokladny obstarával jako v letech předešlých c. k.
 místodržitelský vrchní účetní rada Jan Tichý.