

JEDENÁCTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA
KOMISE
PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH.
O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK
1907.



V PRAZE 1908.
ČESKÁ GRAFICKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST »UNIE«. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

JEDENÁCTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA
KOMISE
PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH.

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

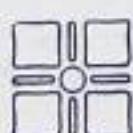
1907.



V PRAZE 1908.
ČESKÁ GRAFICKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST „UNIE“, — NÁKLADEM VLASTNÍM.

OBSAH.

	Strana:
I. Úvod	1
II. Chronologický přehled o činnosti komise a její úřadů	3
III. Technické práce připravné	24
IV. Vypracování projektův a zadání prací	28
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	28
B. Splavnění Vltavy uvnitř Prahy	30
C. Vystrojení holešovického přístavu	31
V. Uřední rozhodnutí, vynesení a sdělení	33
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	33
B. Splavnění Vltavy v obvodu Prahy	35
C. Vystrojení holešovického přístavu	36
VI. Výkup pozemků, vodních práv užívacích atd., evidence	37
A. Výkup pozemků a odškodňování v říční trati Praha-Ústí n. L.	37
B. Výkupy pro splavnění Vltavy v Praze	38
C. Evidence	40
VII. Provádění a postup stavby	42
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	42
B. Splavnění Vltavy v Praze	64
C. Vystrojení holešovického přístavu	68
VIII. Používání hotových zdýmaadel	72
Přehled lodní dopravy na kanalizované Vltavě v roce 1907 dle jednotlivých zdýmaadel	74
IX. Správa peněz	76
X. Záležitosti osobní	94





I. Úvod.

Pohled zpět na rok 1907, jedenáctý to rok trvání kanalisační komise, vzbuzuje v komisi na prvém místě city nejvděčnější vzpomínky na vysoké vyznamenání, kterého se dostalo komisi a její pracem za Nejvyššího pobytu Jeho císaře a krále. Apoštola Veličenstva císaře Františka Josefa I. v Praze. Dne 16. dubna 1907 ráčil Jeho Veličenstvo za návštěvy v nové úřední budově Pražské obchodní a živnostenské komory prohlédnouti též výstavu modelů, plánů a diagramů kanalisačních staveb v komorní budově uspořádanou a dal při této prohlídce nejblahosklonějším způsobem výraz Svému Nejvyššímu uspokojení a Svému živému zájmu pro práce komise. Vznešený mocnář, v němž veškeré osvětové a národochospodářské snahy, směřující k povznesení všeobecného blahobytu, nacházejí právě tak nadšeného jako mocného příznivce, ráčil Svůj živý zájem pro práce kanalisační komise osvědčiti také ještě Svým účastenstvím při plavbě, která se konala dne 28. dubna 1907 parníkem „Marie Valerie“. Jeho císaře a krále Veličenstvo prohlédl při té příležitosti podrobně kanalizovanou Vltavu od karlínského přístavu až k zdýmadlu u Klecan.

Při této plavbě ráčil Jeho Veličenstvo vysloviti Svou Nejvyšší spokojenosť s výkony komise a projeviti uznání stavby provádějícím firmám i zdatnosti inženýrů na tomto díle zúčastněných, což komisi naplňuje radostným doslužením.

V roce této výroční zprávy bylo pět hotových zdýmadel na Vltavě i s laterálním průplavem od Vraňan k Hořinu a s velikým komorovým plavidlem při tomto poslednějším místě odevzdáno do správy státní. Příslušné jednání předavací nemohlo být sice roku 1907 formálně ještě zeela dokončeno, ale

při komisionelním odevzdání, po případě přejímání, nevyskytiy se co do provedení a fungování staveb pro plavbu lodi a vorů žádné závady. Uvážili se, že většina těchto vodních děl jest již po řadu let v činnosti a že následkem toho nemohly býti odevzdány v úplně novém, právě dokončeném stavu, spočívá v příznivém výsledku jich předání zajisté důkaz jich solidného a úcelného provedení.

Významný ráz vtiskuje roku 1907 započeti splavňovacích prací na Vltavě v Praze. Po více než deset let zaměstnával tento projekt nejen rozhodující činitele hlavního města země, nýbrž i vládu a zastupitelstvo zemské. Chystaný výkup mlýnů zdržoval všechnen pokrok, jakoukoli investici v tomto odvětví průmyslu; avšak i rozmach hospodářského života ve velikých rysech v srdeci země jevil se všem těm, kdož poznali vysokou cenu vodní cesty sloužící velké plavbě, nedostižným ideálem potud, pokud mohutná řeka protékající hlavní město země, spoutána jsouc četnými jezy, nemohla postavit svou nosnou silu do služeb obchodu a průmyslu. Konečně v roce 1907 padlo vysobozující slovo: vnesením c. k. ministerstva obchodu ze dne 19. dubna 1907 č. 962/vod. cesty bylo komisi oznámeno rozhodnutí vlády, že dohodnutí o výkupu celé řady mlýnů a vodních děl se schvaluje a jen co do několika objektů že se má ještě dále vyjednávat. Následujícím po tom skutečným výkoupením většiny objektů s vodními silami a k tomu se pojícím zadáním všech stavebních prací, potřebných pro zdrž u Štvanice, stal se v kanalizování Vltavy v Praze obrat, jímž jeví se realizování tohoto projektu nyní již jen jako otázka několika let.

Co se týče pokroku stavby při kanalisačních objektech na Labi, budí tu jen povšechně konstatováno, že v roce zprávy přes leckteré obtíže, jako nedostatek dělnictva, pasivní resistenci u rak. uhereské společnosti státní dráhy, vysokou vodu atd., podařilo se stavebního období, jež od května počinajíc bylo v celku příznivé, využitkovati tou měrou, že zdýmadlo u Dolních Beřkovic bylo úplně dokončeno a že ve Štěti a Roudnici dosáhlo se pokroku stavby poměrům přiměřeného.

Plně uspokojivý pokrok jeví se také při vystrojení holešovického přístavu, bylof tam v roce zprávy dokončeno přístavní nádraží se vsemi služebními budovami a skladišti jakož i s odbočnou drahou k nádraží v Bubnech. Zbývá tam jen dokončiti prohloubení přístavu a zřídití připojení k nádraží rak. uher. společnosti státní dráhy a vystavěti příjezdnou silnicí k přístavnímu nádraží. Tyto práce jsou již v chodu a budou do léta roku 1908 dokončeny.

Odevzdávajíc tuto výroční zprávu veřejnosti připojuje kanalisační komise prosbu, aby její pracím byla zachována i na dálce ona přízeň a podpora, jaká jim byla posud osvědčována c. k. vládou, zemským sněmem království českého i ostatními zúčastněnými úřady a korporacemi.

V Praze, v prosinci 1907.

II. Chronologický přehled o činnosti komise a její úřadů.

Dne 5. ledna 1907 pokračovalo se v úřadovně mistodržitelského oddělení VII b v jednání ohledně nároků za odškodněnou, činěných majitelem mlýna R. Taussigem u Vraňan, při čemž zastupovali komisi administrativní správce Konrád svob. pán z Braunu, stavební ředitel stavební rada Rubín, tajemník finanční prokuratury Dr. Weisa a vrchní inženýr Drahorád.

Dne 7. ledna 1907 provedl vrchní inženýr Drahorád konečnou kollaudaci stavby skladiště při plavidlech u Hořína.

Dne 11. ledna 1907 konalo se v Podbabě vodoprávní jednání o záležitosti udržování příkopu podél okresní silnice, který proveden byl při stavbě zdýmadla u Troje; komisi zastupovali vrchní inženýr Štěpán a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 18. ledna 1907 konal se u c. k. okresního soudu pro dolejší Nové Město v Praze první rok ve přičině soudního odhadu primorského ostrova v Praze, jehož bude zapotřebí pro stavbu zdýmadla u Štvartice a nábřežní zdi ve čtvrti svatopetrské. Smírné dohody s majiteli nebylo však docíleno.

Téhož dne zúčastnili se v zastoupení kanalizační komise vrchní inženýr Drahorád a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenů vodoprávní kollaudace čisticí stanice odpadních vod z raffinerie petroleje v Kralupech.

Dne 22. ledna 1907 konalo se vodoprávní řízení o projektu čisticích nádrží pro odpadní vody cukrovaru židovického u Roudnice, při kterém zastupovali kanalizační komisi vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 24. a 25. ledna 1907 ukončili pp. kollaudatoři ministeriální rada Goldbach a zemský stavební rada svob. pán ze Spens-Boodenů kollaudaci laterálního kanálu z Vraňan do Hořina uzavřením a podpisem příslušných protokolů.

Dne 26. ledna 1907 proveden byl výkup pozemků a zahrad podél plavebního kanálu pod bývalým mlýnem v Roudnici, při čemž zastupovali komisi kanalizační mistodrž. rada svob. pán z Braunu, stavební rada Rubín, vrchní inženýr Dr. Klír a hospodářský inspektor Kilian.

Dne 28. a 29. ledna 1907 zúčastnili se přednostové úřadů mistodržitelský rada baron Brauna a stavební rada Rubín ministeriální konference konané při c. k. ministerstvu obchodu a financí ve Vídni ve přičině výkupu pražských mlýnů.

Dne 31. ledna 1907 poctil J. Excellence pan ministr obchodu Dr. Fořt v průvodu J. Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove návštěvou úřadovny kanalisační komise v Karlíně, kám zároveň se dostavili pánové: místodrž. náměstek Dörfel, primátor Dr. Groš, purkmistr karlínský císařská rada Ronz, purkmistr smíchovský Dr. Koldinský, president obchodní a živnostenské komory císařská rada Rivenáč, dvorní rada Mrasick, členové komise kanalisační náměstek zemského maršálka poslanec Dr. Werunský, vrchní finanční rada Koszler, poslanec inž. Dr. Kaftan, zemský vrchní stavební rada baron Dr. Spens-Booden, místodržitelský rada Filip, administrativní správce komise místodržitelský rada svob. pán z Braunu, stavební ředitel stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout s ostatními přidělenými inženýry.

Jeho Excellence pan ministr obchodu prohlédl si zevrubně vystavené plány splavnění Vltavy v Praze a sdělil, že lze očekávat co nejdříve již schválení výkupu mlýnů. Po té podnikнутa byla projíždka městem Prahou podél obou nábřeží vltavských od Smíchova až do Karlína, při které Jeho Excellence pan místodržitel, jakož i stavební ředitel Rubín na příslušných místech podávali Jeho Excellenci panu ministru bližší vysvětlení o budoucích stavbách kanalisačních.

Téhož dne dopoledne konán byl u c. k. okresního soudu pro hořejší Nové Město Pražské první rok ve přičině soudního odhadu tak zvaného židovského ostrova v Praze, jež třeba získati pro účely splavnění Vltavy v Praze. Při tomto jednání byla komise kanalisační zastoupena tajemníkem finanční prokuratury Drem Weissem. Při roku zminěném měli být zvoleni tři soudní znalci, volba však byla odložena následkem vyskytujících se několika otázek rázu formálního.

Dne 1. února 1907 zúčastnil se v zastoupení kanalisační komise vrchní inženýr Kohout jednání o parcelaci pozemků č. k. 353 a 351 v Praze-Holešovicích, které hraničí s holešovickou přistavní drahou.

Dne 6. února 1907 zúčastnili se vrchní inženýr Dr. Klíra a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen vodoprávního jednání, jež týkalo se svalistě a vaziště dřívějšího velkostatku liběchovského na pravém břehu labském u Liběchova.

Dne 8. února 1907 konala se za předsednictví Jeho Excellency pana místodržitele hraběte Coudenhove schůzka komitétu kanalisační komise, ve které probrány byly nejdůležitější otázky z rozvrhu jednání stanoveného pro plnou schůzi na druhý den.

Dne 9. února 1907 odbyvala se za předsednictví Jeho Excellency pana místodržitele hraběte Coudenhove XXX. plná schůze komise kanalisační.

Přítomni byli: zástupce předsedy pan místodržitelský vicepresident Dörfel a všichni členové komise, jakož i náhradníci a znalci.

Zprávy podali přednostové kanceláře.

Po schválení protokolu poslední schůze a přijetí presidielních sdělení na vědomí podána byla zpráva o postupu praci při prováděných stavbách na Labi v Dolních Beřkovicích, Štětí a Roudnici.

Ze zprávy té vychází, že koncem stavebního období r. 1906 ukončeno bylo:

Plavidlo zdýmadla u Dolních Beřkovic se všemi železnými konstrukcemi, přemostění dolního ohlaví, skladistě na hradla a hradidla i s dílnou. Jez hrádlový jest téměř zúplna dokončen, naproti tomu jest propust vorová i s uzavírkou segmentovou a klapačkami zcela hotova.

Pohyb zemin jest až na malou část u Křivenic skončen, takže lze uvedení v činnost tohoto zdýmadla během roku 1907 s jistotou očekávat.

Při zdýmadle čís. VII. u Štětí skončen jest výkop při plavidle, betonování základů pro veškerý zdi plavidla a ohlaví, vyzdění zdi plavidlových až na výši nejméně 15 m.

Při jezu provedeno bylo levostranné pole jezové s přilehlým pilířem pozemním a prvním říčním a domontováno bylo sedmnáct slupic nové konstrukce. Mimo to ještě mnohé další práce byly buď skončeny, nebo jsou v plném proudu.

Při zdýmadle čís. VIII. u Roudnice, jehož stavba zahájena byla dne 7. července 1906, dosaženo bylo na pohybu země množství 46.600 m^3 , přičemž pracovalo se na výkopu pro propust vorovou a prvu část jezu při pravém břehu labském. Výkop pro díl jezu i s mostním pilířem, položeným po levé straně propusti vorové, jest dokončen.

U připojení na zprávu o svrchu naznačeném postupu stavby projednán a určen byl stavební program prací kanalisačních na Labi na rok 1907.

Z četných předmětů programu třeba zmínit se o zprávě o výsledku vodoprávní kollaudace laterálního kanálu z Vraňan do Hořina a ochranných hrázi v téže trati, jakož i o obšírné zprávě o výsledku stavební kollaudace těchto prací.

Ohledně splavnění Vltavy v Praze vzala komise zprávu o nynějším stavu záležitosti této na vědomí a uvažovala o zásadách, dle nichž svého času řídit se bude při vypsání offertního řízení.

Ku vystrojení holešovického přístavu, jež, jak známo, rovněž předáno bylo kanalisační komisi ku provedení, přecházejíc, vzala komise zprávu o tom, co v r. 1906 vykonáno, na vědomí a schválila stavební rozvrh na r. 1907. Podle zprávy této učinilo vystrojení přístavu v r. 1906 značné pokroky. Odkopávka vysokého terrainu pro přístavní nádraží byla úplně dohotovena. K úplnému dokončení pohybu zemin zbývá odkopávka pro štěrkové lože na přístavním nádraží a na překladištích. Celkem bylo do konce r. 1906 provedeno 44.000 m^3 výkopu, tedy z celkového množství per 64.000 m^3 asi 68 proc. Z tohoto materiálu byla úplně nasypána hráz pro kolej výjezdní, hráz pro odbočku k vratům přístavním, nová ochranná hráz od Jateční ulice až ke křižovatce hráze se silnicí k mostu do Libně a ko-

nečně trať spojující nádraží společnosti státní dráhy v Bubnech s přístavním nádražím až ku plotu tohoto nádraží. Pod touto spojovací tratí byly zřízeny dvě zděné stoky a položena dvě potrubí pro příští městskou kanalizaci; mimo to byly postaveny dva ochranné kanály pro městský plynovo- a vodovod. Poněvadž veškerý materiál pro vrchní stavbu, totiž kolejnice, pražce, výhybky a štěrk, jest již na místě, bylo koncem roku také započato s kladením kolejí a položena jedna výhybka (levostanná pro spojení kolejí výjezdní s kolejemi pro seřaďování vlaků). Zbývající ještě práce dokonči se během roku 1907. Z pozemních staveb bylo celni skladiště a budova pro personál celni expositury dō konce r. 1906 skorem dohotoveny. Budova pro železniční zřizence byla přivedena pod střechu. Pro skladiště importní na překladišti byla vyzděna podezdívka pro železnou konstrukci. Konečně schválila kanalisační komise zadání dodávek ku vystrojení holešovického přístavu, mezi jiným také váhy wagonové, otáčidel wagonových a dvou elektrických jeřábů.

Ku konci vyřídila komise vice volných návrhů, načež byla schůze po čtyřhodinném trvání skončena.

Dne 14. února 1907 konáno bylo vodoprávní jednání ve příčině mlýnského žlabu u mlýna J. Veselého na Čertovce v Praze-III. č. p. 489, při kterém zúčastnili se vrchní inženýr Kohout a okr. kom. Dr. z Neukirchenů.

Dne 16. února 1907 pokračovalo se v jednání o záležitosti náhrady škody požadované R. Taussigem ve Vraňanech, při němž zastupovali komisi kanalisační místodrž. rada svob. pán z Braunů, stavební rada Rubín, tajemník finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Drahorád.

Dne 20. února 1907 zúčastnil se vrchní inž. Kohout vodoprávního jednání o rekonstrukci jednoho z oblouků Karlova mostu v Praze na ostrově Kampě.

Dne 21. února 1907 provedena byla pány kollaudátory minist. radou Goldbachem a zemským stav. radou Jirsíkem za přítomnosti c. k. stav. rady Weingärtnera a zástupců vrchní stavební správy a podnikatelství stavby A. Lanna konečná kollaudace stavby zdýmadla čís. IV. u Miřovic, při niž neshledáno žádných závad, tak že podnikatelství stavby bylo zbaveno povinnosti dalšího ručení.

Dne 22. února 1907 přizváni byli přednostové úřadů místodrž. rada baron Braun a stavební rada Rubín k ministeriální poradě konané u Jeho Excellence pana ministra obchodu Dra. Fořta v záležitosti výkupu mlýnů pražských.

Dne 23. února 1907 prohlédl pan ministeriální rada Antonín Spiess z ministerstva železnic ve Vídni, provázen p. c. k. vládním radou Adolphem Postem, zástupcem ředitele při ředitelství c. k. státních drah v Praze, a vrchním inženýrem Kohoutem, stavbu holešovické přistavní dráhy.

Dne 26. února 1907 konala se stavební komise ve příčině parcelace pozemku č. k. 305 v Holešovicích, který hraničí na přistavní dráhu; jednání zúčastnil se vrchní inženýr Kohout.

Dne 27. února 1907 provedl vrchní inženýr Dr. Klír kollaudaci a převzetí změněného telefonického vedení z Miřovic do Vraňan.

V době od 4. do 9. března 1907 bylo znova jednáno s majiteli mlýnů pražských ohledně výkupu jejich realit smírnou cestou za spolupůsobení pana náměstka presidentova Tersche od c. k. zemského finančního ředitelství v Praze a za účasti obou přednostů úřadů mistodrž. rady svob. pána z Braunů a stav. rady Rubína.

Dne 7. března 1907 konala se vodoprávní kollaudace pobřežní zdi postavené vojenským stavebním ředitelstvím na mlýnském rameni Čertovce u zbrojnicky kasáren na Malé Straně v Praze, při které zúčastnili se vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 14. března 1907 zúčastnili se v zastoupení komise kanalizační vrchní inženýr Dr. Klír a okres. kom. Dr. Kirchner z Neukirchenů vodoprávní kollaudace přivodného kanálu do prádelny na česanou přízi v Křešicích na Labi.

Téhož dne konala se v Holešovicích stavební komise ohledně parcelování pozemků č. k. 427/1 a 428/1, při které zúčastnil se vrch. inž. Kohout.

Dne 15. března 1907 přítomen byl vrchní inž. Kohout při obdobné komisi, která týkala se parcel č. k. 351/4 a 351/6 v Holešovicích.

Dne 16. března 1907 probíhala se v zasedacím sále c. k. mistodržitelství za předsednictví pana c. k. náměstka mistodržitele Dörfla porada ve příčině smlouvy o připojení a provozu holešovické dráhy přistavní, které se zúčastnili zástupcové c. k. ministerstva obchodu, c. k. ministerstva železnic, rak. uher. společnosti státní dráhy, ředitelství c. k. státních drah v Praze a kanalizační komise. Při jednání docíleno bylo úplné dohody nejen ve příčině připojení přistavní dráhy v nádraží Bubna spol. státní dráhy, jakož i ve příčině provozu na této dráze přistavní, který obstarávat bude rak. uher. společnost státní dráhy.

Dne 3. dubna 1907 konala se v Lovosicích kollaudace lanové dráhy k továrně firmy Schramm, při niž zúčastnil se v zastoupení komise kanalizační vrchní inženýr Šponar a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 13. dubna 1907 podnikl prof. F. X. Novotný ze státní vyšší průmyslové školy v Praze se 20 posluchači exkursi ke zdymadlu čis. IV. u Miřovic a k laterálnímu kanálu z Vraňan do Hořina, při které vrchní inženýr Drahorád podával potřebná vysvětlení.

Dne 16. dubna 1907 prohlíželo Jeho Veličenstvo císař František Josef I., který den před tim zavítal do Prahy k vicedennímu pobytu, výstavu plánů a modelů, uspořádanou kanalizační komisi v paláci obchodní a živnostenské komory v Praze. Výstava vztahovala se na

kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Mělníka, na splavnění Vltavy v Praze a na vystrojení holešovického přístavu. Jeho Veličenstvo císař, k jehož uvítání dostavili se Jeho Excellence pan místodržitel hrabě Coudenhove se všemi členy, náhradníky a znalcí komise kanalisační, jakož i všickni přidělení úředníci, ráčil výstavu zevrubně si prohlédnouti a informovati se o stavbách provedených i navržených. Po představení všech do stavivších se pánu opustilo Jeho Veličenstvo se slovy uznání výstavu.

Dne 17. dubna 1907 počato bylo c. k. státní poříční správou za stavu + 124 cm na karlínském vodočetu se vztyčováním jezů vltavských, mohly však zatím býti postaveny toliko slupice, ježto dne 19. dubna stoupla voda opětne na + 184 cm dle karl. vodočetu.

Dne 18. dubna 1907 zúčastnil se vrchní inženýr Drahorád a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen ū jednání o úpravě zákolanského potoka v Kralupech.

Dne 19. dubna 1907 odbývalo se v Holešovicích vodoprávní jednání ve příčině úpravy říčních lázni v holešovickém přístavě, při kterém přítomni byli vrch. inž. Kohout a okres. komisař Dr. Kirchner z Neukirchen ū.

Dne 20. dubna 1907 projednávali vrchní inženýr Dr. Klír a okres. komisař Dr. z Neukirchen ū záležitost ohledně nahradu za nasypání některých parcel v obci račické.

Dne 22. dubna 1907 došel výnos c. k. ministerstva obchodu ze dne 19. dubna 1907 čís. 962 v. c., kterým schválena byla ujednání ve příčině výkupu pražských mlýnů, tak že mohlo se v nejbližší době přikročiti ku práciem spojeným se splavněním Vltavy v Praze, zejména ve zdrži štvanické.

Dne 25. dubna 1907 vstoupili do služeb komise kanalisační nově přidělení úředníci c. k. stavební adjunkt Jiří Maennner a c. k. stav. praktikant Hugo Schwab z Wildenfriedu.

Dne 28. dubna 1907 odpoledne podniklo Jeho Veličenstvo císař František Josef I., který následujícího dne pak již Prahu opustil, na parníku „Marie Valerie“ pojízdku po Vltavě z karlínského přístavu až do Roztok a zpět, aby shlédl hotové zdýmadlo u Troje, jehož stavbu Jeho Veličenstvo navštívilo v roce 1901. Jeho Veličenstvo císař projevoval po celou více než dvouhodinnou dobu jízdy opětovnými odbornými otázkami nejživější zájem pro stavby kanalisační vůbec, jakož i pro jednotlivé prohlédnuté objekty zvláště, a setrval po celou dobu jízdy tam i zpět stojí na předku paluby. Této pamětihoné pojízdky zúčastnili se zároveň následující pánové: Jeho císař a král Výsost arcikníže Karel František Josef, Jeho Excellence generální pobočník generál jízdy hrabě Paar, Jeho Excellence generální pobočník polní zbrojmistr Bolfraas, křidelní adjutant arcivévodův plukovník hrabě Wallis, Jeho Excellence ministr vnitra svob. pán z Bienerth ū, Jeho Jasnost nejvyšší zemský maršálek kníže Jiří Lobkovic, Jeho Excellence sborový velitel polní

zbrojmistr rytíř z Czibulků, předseda zemědělské rady pro království České Jeho Jasnost princ Ferdinand z Lobkovic, dále náměstek předsedy kanalisační komise místodržitelský vicepresident Dörfel a členové komise poslanec inž. Dr. Kaftan, zástupce nejvyššího zemského maršálka Dr. Weruenský, místodržitelský rada Filip, vrchní stavební rada Rytíř, pak přednostové úřadů komise kanalisační místodržitelský rada svob. pán z Braunů a stavební ředitel stavební rada Rubín, konečně správce poříčné trati vrchní inženýr Machulka.

Dne 30. dubna 1907 konalo se ve Štěti jednání mezi zástupci městské obce štětské a kanalisační komise ve příčině smírného dohodnutí o výkupu pozemků a stanovení výše některých nároků obce na odškodněnou.

Dne 2. a 3. května 1907 zúčastnil se stavební ředitel, stavební rada Rubín jakožto znalec, předběžného jednání ohledně projektu úpravy a kanalizování Středního Labe vypracovaného ředitelstvím pro stavbu vodních cest, pro traf u Lobkovic a Labského Kostelce.

Dne 8. května 1907 předali zástupcové komise kanalisační vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. z Neukirchenů pozemky nasypané v obci račické zpět jich majitelům.

Dne 11. května 1907 konala se v kanceláři vrchní stavební správy technická porada, které se zúčastnili pánové: Poslanec inženýr Dr. Kaftan, vrchní stavební rada Rytíř, zemský stavební rada Jirsík, stavební rada Rubín, správcové poříčných tratí vrchní inženýři Machulka a Cramer a sekční stavební správce Dr. Klír.

Předmětem porady byla otázka výšky pevných prahů v lodních propustech kanalizovaných řek Vltavy a Labe, provozování plavby řetězové po skončeném kanalizování Labe, výsledek nabídkového řízení ve příčině prohlubovacích prací v přístavě holešovickém, jakož i přípravné práce pro vypsání stavebních prací spojených se splavněním Vltavy v Praze.

Dne 13. května 1907 zúčastnil se vrchní inženýr Kohout vodo-právního jednání o čištění mlýnského ramene Čertovka na Malé Straně v Praze.

Dne 15. května 1907 podnikl professor Rippel z německé vysoké školy technické v Praze se 70 posluchači vycházku ke staveništěm zdýmadel u Dolních Beňkovic a Štěti.

Dne 16. května 1907 byly jezy vltavské statní poříční správou trvale vztyčeny vyjma jez libšický, na němž bylo nutno provést ještě některé opravy.

Dne 17. května 1907 předali účetní rada Havlík a vrchní inženýr Dr. Klír inventář zdýmadla čís. I. státní poříčné správě.

Téhož dne konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místo-držitele v zasedacím sále místodržitelství schůze komitétu, na které projednávaly se nejdůležitější odstavce programu stanoveného na druhý den pro plnou schůzi kanalisační komise.

Dne 18. května 1907 odbývala se v zasedacím sále místodržitelském za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Goudeňho ve XXXI. plná schůze kanalisační komise, již se zúčastnili: náměstek předsedův, c. k. místodržitelský vicepresident Dörfel, členové komise jak z kurie vládní tak i z kurie zemské, jich náhradníci a odborní znalci vodního stavitelství.

Zprávy podávali přednostové kanceláře kanalisační komise.

Jeho Excellence pan předseda jící zahájil schůzi o 9. hodině dop., načež komise, schválivši protokol o poslední schůzi a vyslechnuvši presidiální sdělení radila se a usnášela o četných bodech denního pořadu. Pořad tento vztahoval se na kanalizování Vltavy a Labe v trati Praha—Ústí n. L., na splavnění Vltavy v obvodu královského města Prahy a na vystrojení holešovického přístavu a připojení téhož ku dráze rak.-uher. společnosti státní dráhy..

Kanalisační komise v bedlivou vzala úvahu smlouvu, která za přičinou kombinování železného silničního mostu, městskou obcí Roudnickou projektovaného, s hradlovým jezem kanalisační komisi prováděným, uzavřena býti má za účelem stanovení přispěvku městské obce k nákladu stavebnímu a udržovacímu. Osnova smlouvy kanceláří komise vypracovaná byla schválena.

Po té byla otázka případného dalšího provozování řetězové plavby lodí na kanalizované trati labské vzata v úvahu a pak záležitost týkající se výšky hřbetů jezových na kanalizované trati řešena.

Kanalisační komisi poskytla se příležitost usnášeti se také o jednotlivých záležitostech, týkajících se stavby ve Štětí a v Roudnici, mezi jinými o zadání jeřábů ku sklápní slupic hradlového jezu zdýmadla č. VII., u Štětí.

Ve přičině splavnění Vltavy v Praze sděleno bylo vnesení c. k. ministerstva obchodu, kterýmž ve srozumění s c. k. ministerstvem financí schváleno bylo vykoupení mlýnských realit a vodních práv pozívacích, na kterém se kanalisační komise byla usnesla a kterýmž povoleny byly potřebné prostředky peněžní. Jelikož skutečnému zahájení stavby nyní ničeho již nevadí, nemeškala komise, usnášeti se na vypsání staveb, jež podle stavebního programu ihned mají býti zadány a které se především vztahují na zdrž štvanickou. Veřejné vypsání stavby stane se ještě během tohoto týdnu a stanovena jest konečná lhůta ku podání nabídek na den 25. června 1907.

S těmito stavbami těsně souvisí další usnášení se komise o postavení dvou limnigraphů v obvodu města Prahy. Co se dotýká vystrojení holešovického přístavu a spojení téhož s drahou, zadala kanalisační komise vyslechnuvši referát o postupu praci, na základě došlých nabídek prohloubení přístavu a usnesla se na zadání elektrického zařízení pro týž přístav.

Komise schválila dále dodávku čtyř otáčidel v holešovickém nádraží přistavním, schválila zadání železného zábradlí s příslušenstvím v témže nádraží a vzala v úvahu zřízení místa k opravám lodí na jižním konci přistavní nádrže.

Zevrubné poradě podrobena byla konečně osnova, teprve krátce před plnou schůzí priv. rak.-uh. společnosti státní dráhy zasláná, týkající se smlouvy, která se společnosti touto uzavřena býti má ohledně připojení přistavní dráhy na stanici holešovicko-bubenskou a ohledně provozování přistavní dráhy. Tato smlouva byla komisi schválena.

Podle této smlouvy provede rak.-uh. společnost státní dráhy spojení přistavní dráhy se svou stanicí bubenskou sama, ovšem nákladem podniku ke zřízení přistavní dráhy, to jest nákladem kanalisační komise.

Schválení smlouvy této se strany c. k. ministerstva železnic není pochybným a bude tudíž společnost státní dráhy moci provésti bez prodlení připojení výše uvedené.

Z referátu bylo vidno, že sněm král. Českého teprve koncem roku 1905 měl přiležitost schváliti příspěvek k nákladu na vystrojení holešovického přistavu, na zemi vypadající, což mělo za následek, že kanalisační komise teprve v stavěním období roku 1906 svěřiti mohla práce, a to stavbu dráhy firmě Schön a synové, stavby pozemní firmě Č. Gregorovi. Tyto firmy od této doby usilovně pracovaly, stavby pozemní jsou dokončeny a stavba přistavní dráhy pokročila až k území rak.-uh. společnosti státní dráhy.

Jelikož společnost nyní ve stavbě této na svém území bude moci pokračovati, jest s určitostí očekávat, že všechny stavby v přistavu holešovickém jistě letošního roku budou dokončeny.

Kanalisační komise zabývala se v sezení svém také otázkou zúčastnění se jubilejní výstavy Obchodní a živnostenské komory v Praze roku 1908 a usnesla se na tom, výstavu obeslati.

Konečně schválena uzavírka účtů z r. 1906. Po vyřízení některých sdělení a volných návrhů byla schůze skončena po čtyřhodinném trvání.

Téhož dne byl postaven také jez libšický. Zároveň konala se také vycházka profESSORA Petříka se 100 posluchači české vysoké školy technické v Praze za vedení vrchního inženýra Dra. Klíra na staveniště zdymadel u Štětí a v Roudnici.

Dne 24. května 1907 prohlédlo několik delegátů moravského zemského výboru a sice: předsedci zemského výboru posl. Dr. Šílený, professor Smrček, prof. Dr. Kresnick, rada zems. výboru Šebesta, stavební radové Wolfschütz a Holeček, jakož i inženýr Šlemr stavby kanalisační od Prahy až do Beňkovic, při čemž obstaral vedení ředitel staveb stavební rada Rubín.

Téhož dne intervenoval vrchní inženýr Dr. Klír a okres. komisař Dr. z Neukirchenů při vodoprávním jednání ohledně dalšího provozování přívozu přes Labe u Libotejnice.

Dne 25. května 1907 odbývalo se vodoprávní jednání za účelem zjištění skutečných poměrů při mlýnských žlabech mlýnů č. p. 449 a 489-III. (Leipen a Veselý) na rameni Čertovky v Praze, jehož zúčastnili se vrchní inženýr Kohout a okr. komisař Dr. z Neukirchenů.

Téhož dne provedl vrchní inženýr Dr. Klír superkollaudaci v roce 1905 zřízeného zajištění dna pod hradlovým jezem zdýmadla čís. I. u Troje.

Dne 29. května 1907 odbýváno bylo jednání ohledně příjezdní silnice ku přívozu na pravém břehu v obci Liběchově, jehož zúčastnili se vrchní inž. Dr. Klír a okres. komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 31. května 1907 podniklo asi 60 účastníků v předchozí dny ve Vídni odbývaného mezinárodního sjezdu hospodářského s presidentem zemědělské rady království Českého, Jeho Jasnosti princem Ferdinandem z Lobkovic v čele parníkem „Marie Valerie“ pojížďku řeky z Prahy do Mělníka ku prohlídce staveb kanalizačních, při níž oba přednostové kanceláře místodržitelský rada svobodný pán z Braunu, stavební ředitel stavební rada Rubín, jakož i vrchní inženýři Dr. Klír a Müller potřebné vysvětlení cestou podávali.

Dne 2. června 1907 podnikl spolek magistrátních konceptních úředníků král. hlav. města Prahy za účasti asi 120 členů exkursi ku stavbám kanalizačním na Vltavě z Prahy do Mělníka.

Dne 4. června 1907 předsevzali páni kollaudátoři ministerský rada Goldbach a zemský vrchní stavební rada Dr. techn. svobodný pán ze Spens-Booden za intervence vrchní stavební správy a podnikatelství staveb A. Lanna superkollaudaci oněch staveb na laterálním kanále Vranany-Hořín, pro něž určena byla jednorocní doba ručební.

Téhož dne předáván byl inventář při zdýmadle u Podbabě státní poříční správě a dne následujícího při jezu a plavidle zdýmadla čís. II. u Klecan.

Dne 6. června 1907 dohlédl pan vládní rada Post, náměstek ředitele c. k. ředitelství státních drah v Praze jakožto znalec kanalizační komise na stavbu holešovické přistavní dráhy.

Téhož dne zúčastnil se vrchní inženýr Kohout komisionelního jednání v záležitosti svádění odpadních vod z továrny na pergament firmy Schlüter v Holešovicích a vrch. inženýr Dr. Klír provedl se zástupcem c. k. ředitelství pošt a telegrafů v Praze kollaudaci a převzetí linie plavebního telefonu druhého proudového okruhu ve trati z Prahy do Kralup a pokračoval v též jednání úředním dne 7. června ve trati Kralupy-Hořín, dne 12. června pak ve trati Hořín-Štětí-Roudnice.

Dne 9. června 1907 podnikl montanistický klub horních revírů Teplice, Most a Chomutov se 60 členy a s předsedou c. k. báňským radou Porschem v čele, jimž přidružilo se též 15 členů hornicko-báňského klubu v Praze s předsedou c. k. báňským radou Preissigem, za vedení stavebního ředitele stav. rady Rubína a vrchního inženýra Štěpána vyjížďku ku prohlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy až do Beršovic.

Dne 10. června 1907 odbývalo se na Staroměstské radnici v Praze jednání mezi zástupci obce a komise kanalisační za účelem docílení dohody ohledně provedení stavebních prací ve zdýmadle u ostrova Štvanice v Praze.

Téhož dne předáván byl inventář při zdýmadle čís. III. u Libšic na státní poříční správu.

Dne 13. a 14. června 1907 prohlížel vládní stavitel ředitelství hanoverských staveb kanálových Gerecke z Mindenu za vedení inženýra Schwarzena stavby kanalisační na Vltavě a Labi z Prahy až do Štěti.

Téhož dne zúčastnil se stavební ředitel stavební rada Rubín jakožto znalec informativního jednání ohledně projektů na úpravu a kanalizování Středního Labe u Čelakovice a Brandýsa n. L. vypracovaných c. k. ředitelstvím pro stavbu vodních cest.

Dne 17. června 1907 odbývalo se u c. k. okresního soudu pro Dolní Nové Město v Praze stáni ku volbě 3 znalců pro soudní odhad Primátorského ostrova v Praze.

Dne 18. června 1907 předsevzato bylo v obci Dušníkách vodooprávní jednání o projektu, kanalisační komisi předloženém a týkajícím se zřízení drenáže podél dušnické hráze proti velké vodě, jenž však, ani se zájemníci a úřední znalci proti němu vyslovili, vzat byl zpět. Kanalisační komise byla při jednání tom členy komise místodržitelským radou Filipem, oběma přednosty kanceláře, tajemníkem finanční prokuratury Drem. Weisem a vrchním inženýrem Drahoradem zastoupena.

Téhož dne provedl vrchní inženýr Kohout zahájení prací k účelu prohloubení holešovického přístavu.

Dne 19. a 22. června 1907 pokračováno bylo na Staroměstské radnici v jednání ohledně zdrže štvanické, dne 10. června započatém.

Dne 20. června 1907 intervenoval místodržitelský rada svobodný pán z Braunů a vrchní inženýr Kohout při komisionelním jednání ohledně dalšího trvání cvičiště zákopnického na ostrově Štvanici v Praze.

Dne 21. června 1907 pokračováno bylo v kanceláři kanalisační komise v jednání s obcí Štětí.

Dne 22. června 1907 předán byl inventář při zdýmadle čís. IV. u Miřovic státní poříční správě.

Dne 24. června 1907 provedena byla c. k. okresním soudem pro horní Noyé Město v Praze místní prohlídka ostrova Židovského v Praze, jenž má být odhadnut, za přivzetí 3 znalců, při čemž zastoupena byla kana-

lisační komise oběma přednosti úřadu, jakož i tajemníkem finanč. prokur. Drem Weisem a vrch. inž. Kohoutem.

Dne 25. června 1907 otevřeny byly v kanceláři kanalisační komise členy komise místodrž. radou Filipem a zemským staveb. radou Jirsíkem u přítomnosti obou přednostů kanceláře došlé offerty na splavnění Vltavy v Praze ve zdrži Štvanického ostrova.

Dne 26. června 1907 probíhala se v zasedaci sini místodržitelské za předsednictví J. Excellence pana místodržitele V. plná schůze ústředního komitétu pro záležitosti vodních staveb v království Českém, již v zastoupení zaneprázdněného ředitele staveb zúčastnil se vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 28. června 1907 probíhala se za předsednictví J. Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove XXXII. plná schůze kanalisační komise.

Schůze svolána byla k tomu cíli, aby bylo usneseno o zadání s provedením zdýmadla u ostrova Štvanice souvisících staveb, prací a zařízení. Jak známo, vypsala kanalisační komise na základě svého, v poslední schůzi dne 18. května t. r. učiněného usnesení dne 22. května t. r. následující, se zřízením zdýmadla při ostrově Štvanici s prováděním splavnění Vltavy uvnitř města Prahy souvislé stavby, práce a zařízení: 1. Prohloubení řeky a úpravu podél ostrova Štvanice, 2. vorovou propust, 3. zřízení horní špičky ostrova Štvanice s propustí štěrkovou, 4. jez helmovský (s odstraněním starého jezu helmovského a novomlýnského), 5. nábřežní zeď ve čtvrti Sv. Petřské, 6. plavidlo a 7. spodní kanál plavidlový. Nabídky byly až do 25. června t. r. o 12. hod. poledni podat. Na základě vypsání stavby došlo d e v ě t offert, jichž otevření posledního dne podařilo termínu odpoledne komisionelně u přítomnosti offerentů bylo předsevzato. — Ve schůzi dne 28. června t. r. usnesla se komise po den před tim probíhané úradě a po zevrubném důkladném uvážení všech rozhodných okolností, stavby pod položkou 1, 5, 6 a 7 uvedené zadati stavebnímu podnikatelství A. Lanna v Praze a ony pod položkou 2, 3 a 4 vyznačené stavby podnikatelství staveb Müller a Kapsa.

Dne 29. června 1907 podnikli u připojení na plnou schůzi parníkem „Marie Valerie“ veškerí členové komise s J. Excellencí panem místodržitelem hrabětem Coudenhovem v čele pojížďku toku z Prahy do Ústí n. L., při kteréž nejen prohlédnuta byla všechna dohotovená nebo ve stavbě se nalézající zdýmadla, nýbrž i ostatní další projekty podrobeny byly zevrubné úvaze.

Této pojížďky zúčastnili se mimo členů komise též náhradníci a znalci komise, dále oba přednostové kanceláře místodržitelský rada svobodný pán z Braunů a stavební ředitel, stav. rada Rubin, jakož i správcové stavebních sekcí, vrch. inženýři Dr. Klír a Müller.

Dne 1. července 1907 exponována byla sekce vyměřovací, sestávající z inženýra Karbana a stavebního adjunkta Schwabaa

z Wildenfriedu do Vanova, aby předsevzala měření pro sdělání projektu zdýmadla u Střekova. Práce tato skončena byla dne 30. července. Touž dobou započato zde bylo také s vrtacími zkouškami.

Dne 2. července 1907 intervenoval vrchní inženýr Kohout při vodoprávním jednání ohledně soustavné kanalizace města Smíchov a.

Dne 4. července 1907 prohlédl professor M. Strukel z vysoké školy technické v Helsingforsu (Finsko) za vedení stavebního rady Rubina kanalizační stavby z Prahy do Hořina.

Vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. z Neukirchenů zúčastnili se komisionelního jednání ohledně čištění mlýnské strouhy v Šopce.

Dne 5. července 1907 prohlédl generál-ředitel vojenských staveb s více úředníky vojenského stavebního ředitelství v Praze za vedení vrchního inženýra Dra. Klíra stavby kanalizační na Vltavě z Prahy do Miřovic.

Dne 8. července 1907 pokračováno bylo v jednání se zástupci města Prahy ohledně provedení zdýmadla při ostrově Štvanici.

Dne 10. července 1907 podnikl literární spolek z Kolína s asi 200 účastníky výlet ku kanalizačním stavbám na Vltavě z Prahy do Mělnika, při čemž podávali vrchní inženýři Dr. Klír a Štěpán, jakož i inženýr Schwarzer potřebná vysvětlení.

Dne 22. července 1907 podnikli profesoři Smrk ek, Stys a Klenka s 45 posluchači české vysoké školy technické v Brně za vedení vrchních inženýrů Dra. Klíra a Müllera exkurzi za účelem prohlidky kanalizačních staveb na Vltavě a Labi z Libsic až do Roudnice.

Dne 23. července 1907 zúčastnili se v zastoupení komise kanalizační vrch. inženýr Dr. Klír a okres. komisař Dr. z Neukirchenů vodoprávního jednání ohledně cukrovarem v Dolních Beřkovicích předloženého projektu na zřízení nábřežní zdi u Labe při naznačeném cukrovaru.

Dne 27. července 1907 předán byl účetním radou Havlíkem a vrch. inženýrem Drem Klírem inventář při hradlovém jezu ve Vranách a plavidla v Hořině na státní poříční správu.

Dne 28. a 29. července 1907 prohlédl stavební rada Ringl z Mišně stavby v Praze a v holešovickém přístavu, jakož i stavby kanalizační na Vltavě z Prahy až do Roudnice, při čemž ho doprovázel vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 31. července 1907 odbyvala se na Střeleckém ostrově stavební komise ohledně projektu na přístavek restaurační budovy, při níž intervenoval vrchní inženýr Kohout.

Dne 2. srpna 1907 odbyvalo se jednání o žádosti majitelů pozemků kat. čís. 290/1, 290/2 a 290/3 v Praze-VII. o povolení parcelace těchto pozemků, jehož se komise zúčastnila.

Dne 6. srpna 1907 intervenoval c. k. sekretář finanční prokuratury Dr. Weis při jednání ohledně doplnění pozemkové knihy katastrální obce Štětí.

Dne 9. srpna 1907 předsevzata byla zatěžkací zkouška mostu přes dolní ohlaví plavidel v Dolních Beřkovicích, již řídil c. k. stavební rada Weingärtner od c. k. místodržitelství.

Při tom zúčastnili se za komisi c. k. vrchní inženýr Dr. tech. Klír a místodržitelský tajemník Průša.

Téhož dne jednáno bylo v Dolních Beřkovicích o podmínkách, za kterých tamní provoz prámový má být provozován. Při tom intervenovali též zástupcové komise.

Dne 16. srpna 1907 provedeno bylo komisionelní ohledání stavebního stavu pražských jezů, aby se zjistilo, které opravy snad jsou nutny. Komisi zastupovali vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 17. srpna 1907 probíhalo vodoprávní jednání o projektu města Prahy na stavbu nábřeží na levém břehu vltavském mezi mostem Františka Josefa a ulici Jeronymovou. Komisi zastupovali při tom místodržitelský rada baron Braun, ředitel staveb stav. rada Rubín a vrchní inženýr Kohout.

Dne 19. srpna 1907 předsevzato bylo vodoprávní jednání o projektu města Prahy na zřízení železného mostu s kamennými pilíři z pravého břehu Vltavy na ostrov Štvanici.

Také zde zúčastnili se referenti komise jako dne 17. srpna 1907.

Dne 24. srpna 1907 podnikl J. Excellence pan ministr Dr. Pačák v průvodu J. Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove a četných zástupců státních a samosprávných úřadů, sdružení Polabských poslanců s předsedou professorem Hráským a Středolabského komitétu s předsedou purkmistrem Drem. Ulrichem pojížďku parníkem „Marie Valerie“ z Mělnika do Kralup, aby prohlédli kanalizační stavby v této trati. Pojížďky té zúčastnili se též místodržitelský rada baron Braun a stavební rada Rubín, kteří

téhož dne odpoledne přítomni byli při interním jednání ohledně vyhledání místa pro skládku materiálu na Štvanici v Praze.

Téhož dne dopoledne odbývalo se okresním soudem ve Velvarech vypsané zjištění stavu některých pozemků v Dušníkách, do jichž podmáčení vzdutím jezu ve Vraňanech majitelem jich si bylo stěžováno. Také při tom intervenoval zástupce komise.

Dne 27. srpna 1907 podroben byl projekt města Prahy na zřízení nábřeží a podbřeží ve trati od Františku až k Rohanskému ostrovu vodoprávnímu jednání, při němž intervenovali stavební rada Rubín, místodržitelský rada baron Braun a vrchní inženýr Kohout.

Téhož dne odpoledne jednali právě jmenovaní se zástupci obce král. hlav. města Prahy v záležitostech, jež týkají se společného řešení jednotlivých staveb v obvodu Prahy.

28. srpen 1907 věnován byl jednání s městskou obcí Roudnicí ohledně provedení s tamním zdýmadlem kombinovaného silničního mostu.

Jednání zúčastnil se referent c. k. místodržitelství pro stavby mostní, stavební rada Weingärtner, se zástupci kanceláře komise.

Dne 29. srpna 1907 intervenoval stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout při jednání s obcí pražskou ohledně zjištění místa pro skládku hmot na levém břehu vltavském v Bubnech.

Dne 31. srpna 1907 jednali místodržitelský rada baron Braun, stavební rada Rubín a vrchní inženýr Dr. Klír za přivzetí hospodářských znalců s městskou obcí Štětí co do podrobnosti stavby umístěného tam zdýmadla.

Dne 6. září 1907 odbývalo se v obci Starých Ouholicích jednání ohledně odškodnění jednotlivých majitelů pozemků za některé, vzdutím vraňanského jezu jednak zaplavené, jednak podmáčené pozemky. Při tom intervenovali za komisi místodržitelský rada baron Braun, stavební rada Rubín a znalec hospodářský:

Dne 9. září 1907 provedeno bylo c. k. místodržitelstvím v Praze ku žádosti stavebního podnikatelství A. Lanna o povolení ku zřízení dřevěného mostu přes Vltavu z ostrova Rohanského na ostrov Korunní za účelem převážení stavebních hmot vypsané komisionelní jednání. Také při tom zúčastnila se komise svými referenty kanceláře.

Téhož dne odpoledne převzaty byly zástupci komise místodržitelským radou baronem Brauarem a stavebním radou Rubinem za účastenství tajemníka finanční prokuratury Dra. Weise vykoupené mlýny č. pop. 1241, 1294 a 1301 v držbu fondu splavňovacího.

Dne 11. září 1907 odbývala se superkollaudace elektrických zařízení při plavidle v Hořině professorem Vejdělkem u přítomnosti vrchního inženýra Drahoráda.

Téhož dne odpoledne bylo jednak místodržitelským radou baronem Brauarem a stavebním ředitelem Rubinem s majitelem ve skupině mlýnů Šaškovských ležícího vodního díla Františkem Baumgartlem ohledně výkupu, pokud se týče odškodnění jeho závodu, jednáno, jednak převzat byl v držbu uplavňovacího fondu tajemníkem finanční prokuratury Drem Weisem a vrchním inženýrem Kohoutem vykoupený mlýn Grohmannové.

Dne 16. září 1907 odbývalo se vodoprávní jednání za přičinou státní poříční správou projektované úpravy Labe u Žalhostic, jehož se strany komise zúčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 17. září 1907 provedeno bylo Pražským magistrátem o žádosti za povolení parcelace pozemků č. kat. 480/1 a 480/3 v Praze-VII. jednání, jehož zúčastnil se vrchní inženýr Kohout.

Dne 19. září 1907 odlývalo se ve smyslu vodoprávního rozhodnutí o projektu zdýmadla č. V. u Vraňan s laterálním kanálem Vraňany-Hořin jednání ohledně udržování stavbou nově povstalých, nebo přeložených silnic a cest, jehož mimo zástupců dotčených okresů a obcí v zastoupení státní po-

říční správy c. k. stavební rada Machulka, v zastoupení komise kanalizační vrchní inženýr Drahoráda a okresní komisař Dr. z Neukirchenů se zúčastnili.

Téhož dne intervenoval místodržitelský rada svobodný pán z Braunů, stavební rada Rubín a tajemník finanční prokuratury Dr. Weis při soudním zjištění stavu v obci Dušníkách ohledně statkářem Václavem Pokorným tvrzeného poškození jednotlivých pozemků podmáčením.

Dne 21. září 1907 převzal tajemník finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout mlýnskou realitu č. p. 1297 v Praze-II. do vlastnictví uplavňovacího fondu.

Dne 23. září 1907 odbývala se prohlídka hotových a ve stavbě jsoucích zdýmadel ve trati Praha—Miřovice dvorním radou Schönem z vysoké školy technické ve Vídni se 24 posluchači. Prohlídky zúčastnili se mimo to též professor Budau z Vídni, stavební rada Schulte z Vratislaví a stavební rada Neminar z Drážďan se 4 saskými inženýry. Exkusi provázeli jménem kanalizační komise stavební ředitel, stavební rada Rubín a vrchní inženýr Dr. Klír. V prohlídce pokračováno bylo dne 24. září 1907 v trati Miřovice—Dol. Beřkovice a dne 25. září 1907 v trati Dol. Beřkovice—Roudnice, kdež skončeno.

Dne 26. září 1907 sestoupili se v kanceláři kanalizační komise zástupcové státní správy pro stavby vodní a komise, aby zahájili vyjednávání ohledně předání dohotovených zdýmadel v trati Praha—Mělník do správy státní.

Jednání tohoto zúčastnili se: se strany c. k. ministerstva vnitra vrchní stavební rada Hugo Franz, od c. k. místodržitelství dvorní rada Dr. techn. Rytíř s přednostou státní poříční správy stavebním radou Machulkou, od kanalizační komise členové místodržitelský rada Filip a zemský stavební rada Jirsík s administrativním správcem, místodržitelským radou svobodným pánum Brauarem a stavebním ředitelem, stavebním radou Rubinem.

Komise předsevzala pojížďku kanalizované trati z Prahy až do Klecan, k níž se dne 27. září 1907 pojížďka trati Klecany—Libšice, Miřovice a dne 30. září 1907 pojížďka trati Miřovice, Vraňany, Hořín připojila.

Členové této předávací, pokud se týče přejímací komise podali návrhy svoje do protokolu o celém jednání tomto sepsaného, v němž

dne 2. října 1907 pokračováno a jenž

dne 3. října 1907 prozatímně skončen byl.

Dne 1. října 1907 provedena byla superkollaudace domku pro plavidelníka zdýmadla ve Štětí vrchním inženýrem Drem. Klírem.

Dne 2. října 1907 zúčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír a okresní komisař Dr. z Neukirchenů jednání ohledně zvýšení navigační hráze na pravém břehu labském u Sopky.

Dne 3. října 1907 zúčastnil se vrchní inženýr Drahorád za komisi c. k. mistodržitelstvím předsevzatého vodoprávního jednání o projektu obce Kralup na překlenutí místního potoka.

Dne 5. října 1907 provedena byla u c. k. okresního soudu pro Dolní Nové Město v Praze volba soudních znalců pro odhad k účelu provedení uplavnění Vltavy v Praze vyvlastněného, t. zv. ostrova Primátorského. Ji zúčastnili se za komisi místodržitelský rada baron Braun, staveb. ředitel Rubín, tajemník finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout.

Dne 7. října 1907 zúčastnili se v základě pozvání c. k. okresního hejtmanství v Karlině vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. z Neukirchenů v zastoupení komise politické pochůzky o projektu rakouské severozápadní dráhy ohledně úpravy spojovacího mostu, vedoucího z ostrova Kindlova ku nádraží pro zboží dráhy jmenované.

Dne 8. října 1907 odbývalo se u magistrátu král. hlav. města Prahy jednání ohledně potřebných oprav pražských jezů, jehož svrchu jmenování zástupcové komise se zúčastnili.

Dne 9. října 1907 zúčastnil se stavební ředitel, stav. rada Rubín s vrchním inženýrem Kohoutem ku pozvání pražského magistrátu jednání ohledně určení výškové koty pro projektovaný, přes rameno Vltavy ku Štvanici vedoucí most.

Dne 11. října 1907 pokračováno bylo v jednání, dne 19. září 1907 započatém ohledně udržování silnic a cest podél kanalizované tratě mezi Vraňany a Hořiněm.

Dne 12. října 1907 odbývána byla v kanceláři vrchní stavební správy technická porada. Předmětem jejím byl projekt na zřízení zdýmadla čís. IX. u Třeboutic a projekt na adaptaci bývalé mlýnské budovy v Roudnici.

Dne 14. října 1907 zúčastnil se v zastoupení kanalizační komise stavební ředitel, stavební rada Rubín porady, odbývané u c. k. mistodržitelství ohledně možnosti a podmínek využitkování vodní sily při plavidle v Hořině k účelům hospodářským.

Dne 18. října 1907 odbývalo se u okresního soudu pro horní Nové Město v Praze stání ohledně soudního odhadu pro účeles uplavnění Vltavy v Praze vyvlastněného t. zv. Židovského ostrova.

Stání zúčastnili se za komisi místodržitelský rada baron Braun, stavební rada Rubín, tajemník finanční prokuratury Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout.

Dne 22. října 1907 vyjednávali v zastoupení komise vrchní inženýr Dr. Klíra a okresní komisař Dr. z Neukirchenů s některými majiteli pozemků v obci Mlazicích ohledně odškodnění za nevyhnutelné zaplavení jich pozemků budoucím vzdutím zdýmadla v Dolních Beřkovicích.

Dne 26. října 1907 odbývala kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana mistodržitele hraběte Coudenhove svoji XXXIII. plnou schůzi.

Schůze této, kteréž předcházela porada o bodech denního pořadu, zúčastnili se mimo náměstka předsedova p. mistodržitelského vicepres. Dörfla členové vládní kurie, páni: ministerský rada Goldbach, ministerský rada Dr. Künstler, dvor. rada Mrasick, sekční rada Dr. Kautzky, dv. rada Dr. Rytíř a mistodržitelský rada Filip, dále členové zemské kurie páni Dr. Russ, posl. Dr. inž. Kaftan, náměstek nejvyššího zem. maršálka Dr. Werunsky, zemský vrchní stav. rada Dr. bar. Spens-Booden, dále náhradníci páni: posl. JUDr. Kiemann, stavební rada z Rittershaibu, znalec: pan c. k. zemědělský inspektor vládní rada rytíř Brechler z Troskovic, pan inspektor pro plavbu vnitrozemskou dvor. rada Schromma konečně poříční inženýři pro Vltavu a Labe c. k. stavební rada Machulka a vrchní inženýr Gramer.

Referáty přednášeli stavební ředitel stav. rada Rubín a administrativní správce mistodržitelský rada svobodný pán z Braunu.

Schůze zahájena byla Jeho Excellence panem předsedou o půl 10. hod. dopol.

Po schválení protokolu o poslední schůzi vyslechla komise presidiální sdělení a přistoupila ku projednávání četných záležitostí denního pořadku.

Mezi těmi nacházela se zpráva o výsledku ve dnech 26. září až 3. října t. r. odbývaného předávání kanalisačních staveb na Vltavě mezi Prahou a Mělníkem ve státní správu pro stavby vodní, kterouž zprávu vzala komise se schválením na vědomí. Převzetím kanalisované trati Vltavské do správy státní skončena jest definitivně činnost komise na Vltavě.

Z podané na to zprávy o postupu staveb na zdýmadlech čís. VI. u Dolních Beřkovic, čís. VII. u Štěti a čís. VIII. u Roudnice, na Labi položených vychází, že první zdýmadlo na Labi u Dolních Beřkovic již zcela jest provedeno. Zkusné vztyčení jezu provede se během měsice listopadu a má jez i na dál vztýčen zůstat a tudiž celé zdýmadlo veřejnému užívání předáno být, pakli zájmy plavební budou toho vyžadovati.

Stavební práce ve Štěti a Roudnici čile pokračují, ač postup stavební stávajícími méně příznivými poměry pracovními trpět. Zvláště pocifován byl nepříznivě občas nedostatek způsobilých dělníků.

Předmět zevrubné porady tvoril projekt na zdýmadlo čís. IX. u Třeboutic. Komise neopomenula přednosti i závady alternativ tohoto projektu ve všech jednotlivostech zkoušeti a uvažovati, konečné rozhodnutí však prozatím neučinila a usnesla se, především obcím a korporacím, jež na tom zájem mají a jimiž žádosti o určity způsob zdýmadla podány byly, poskytnouti při informativním rozhovoru příležitost, do alternativních projektů nahlédnouti. Tento informativní rozhovor, jemuž v případě potřeby přidruží se shlédnutí stavebního místa samého, odbývat se bude v polovici listo-

padu t. r. v Litoměřicích. Pozvání ke zúčastnění se rozeslána budou komisí v nejbližších dnech.

Komise zabývala se dále splavněním Vltavy uvnitř města Prahy, jehož jedna část, zdýmadlo u ostrova Štvanice, jak známo, byla již zadána. Zpráva o zahájení a postupu stavby konstatuje, že práce na obou březích Vltavy přiměřeně pokračují. Lze s jistotou očekávat, že — předpokládaje přiznivé počasí — ještě letos rádný kus práce se provede.

S uspokojením vzala komise na vědomí zprávu ohledně výkupu mlýnských realit, při kteréž příležitosti ještě některé jednotlivosti došly vyřízení.

Vystrojení holešovického přístavu a spojení jeho se stanicí Bubny rak.-uh. společnosti státní dráhy mezitím značně postoupilo ku předu. Ježto tato společnost také již zahájila ku provedení ji přenechané práce na vlastním teritoriu, lze ukončení celého vystrojení holešovického přístavu až do června budoucího roku s jistotou hleděti vstří.

S doslužiněním uvítati lze zprávu, že vystrojení přístavu rozšířeno bude také na zařízení k opravování lodí při přístavu, ježto dosavadní nedostatek takového zařízení plavci těžce nesli.

Kanalizační komise konečně vzala zprávu o peněžním výsledku na vědomí, načež schůze po třihodinném trvání skončena byla.

Téhož dne podnikl professor české vysoké školy technické v Praze Petřík se 107 posluchači exkursi ku staveništi zdýmadla čís. VII. u Štětí a prohlédl prováděné tam stavby. Exkursi doprovázeli jménem kanalizační komise sekční správce stavby vrchní inženýr Dr. Klír s vrch. inženýry Drahorádem a Štěpánem.

Dne 29. října 1907 odbývalo se komisionelní šetření ohledně umístění lázní pražské obce poblíž holešovického přístavu. Tohoto, jakož i ke dni 30. října 1907 vypsaného jednání s priv. buštěhradskou drahou ohledně přeložení zařízení dráhy vodu při- a odváděcího, následkem zřízení zdýmadla u Štvanice v Praze nutného, zúčastnili se v zastoupení komise vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 6. listopadu 1907 odebrali se stavební rada Rubín, městodržitelský rada svobodný pán z Braunů a vrchní inženýr Dr. Klír do Šopky u Mělnika, aby jménem komise s majitelkou na Labi tamže položeného mlýna paní Schneibergovou jednali ohledně zamezení, pokud se týče odškodnění vlivu vzdutí zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic na mlýn tento.

Téhož dne zastoupena byla komise vrchním inženýrem Müllarem při politické pochůzce projektu rak.-uh. společnosti státní dráhy ohledně rozšíření stanice Střekova.

Dne 8. listopadu 1907 odbývalo se v obci Liběchově vyšetření skutečné hranice mezi řekou Labem a mezujícimi pozemky panství hraběnky z Lippe-Biesterfeld-Weissenfels, při čemž zúčastnili se vrchní inženýr Dr. Klír, okresní komisař Dr. z Neukirchenů a vrchní evidenční geometr Meder.

Dne 16. listopadu 1907 odbývala se c. k. místodržitelstvím v Praze svolaná anketa, při níž následkem žádosti rak. severozápadní společnosti paroplavební jednáno bylo o možnosti a o způsobu dalšího provozování plavby řetězové na Labi po úplném jeho kanalizování. Ankety té zúčastnili se mimo zástupce jmenované společnosti místodržitelský rada Filip, sekční rada Dr. Kautzky z ministerstva obchodu, inspektor pro plavbu vnitrozemskou dvorní rada Schromm, stavební ředitel Rubín, vrchní inženýr Cramer, místodržitelský rada svobodný pán Braun a okresní hejtman Kalandra.

Dne 19. listopadu 1907 odbýval se po předporadě, odbývané den před tím na základě usnesení komise ve schůzi dne 26. října 1907 odbývané, ku pozvání komise v zasedací síni purkmistrovského úřadu v Litoměřicích informativní rozhovor o obou, ku projektu zřízení zdýmadla č. IX. u Třeboutic vypracovaných alternativách, z nichž v jedné (alternativa I.) umístění plavebního kanálu na pravém, ve druhé (alternativa II.) pak na levém břehu se navrhuje.

Informativního rozhovoru zúčastnili se zástupcové kanalisační komise, obchodní a živnostenské komory v Liberci, spolku Labského v Ústí n. L., rakouské severozápadní společnosti paroplavební, c. a k. zákopnického praporu čís. 3 v Terezíně, okresního hejtmanství v Litoměřicích, pravovárečného měšťanstva a I. společenstva pro obchod a průmysl tamže, pak c. k. správce poříční tratě v Ústí, jakož i referenti kanceláře komise. Rozhovor řídil člen panské sněmovny Dr. Russ, jakožto člen komise kanalisační. Po zevrubném uvážení obou alternativ, jež na základě po ruce jsoucích plánů projektu stavebním ředitelem, staveb. radou Rubinem byly vyloženy a po vyslechnutí jednak zemským poslancem inženýrem Petersem, jednak professorem německé vysoké školy technické Dr. Ripplem podaných dobrých zdání, jež obě pro alternativu II. (s plavebním kanálem na levém břehu labském) se vyslovila, prohlásili se účastníci informačního rozhovoru jednohlasně pro posléze označenou alternativu.

Na základě výsledku provedeného rozhovoru učinilo na to obecní zastupitelstvo v Litoměřicích ve své schůzi dne 9. prosince 1907 usnesení, že s provedením projektu II. (s plavebním kanálem při levém břehu) jest srozuměno pod tou podmírkou, že překladiště o délce nejméně 1 kilometru na pravém břehu Labe poblíže stanice Litoměřice c. k. priv. rak. severozápadní dráhy ku připojení na tutéž na náklad kanalisační komise Vltavy a Labe a sice současně s kanalisováním bude provedeno.

Dne 23. listopadu 1907 pokračováno bylo v jednání, dne 17. srpna 1907 zahájeném ohledně stavby nábřeží pod Letnou v Praze na levém břehu Vltavy, jež též skončeno.

Dne 26. listopadu 1907 odbývala se interní kollaudace obtočných kanálů a vydláždění dna plavidla při zdýmadle čís. VII. u Štěti. Tuto předběžnou kollaudaci předsevzali členové komise c. k. stavební rada z Ritters-

hainu a zemský stavební rada Jirsík za intervence stavebního ředitele stavebního rady Rubína a sekčního stavebního správce vrchního inženýra Dra. Klíra.

Dne 1. prosince 1907 zrušena byla po skončené stavbě v Dolních Beřkovicích situovaného zdýmadla čís. VI. tamní místní stavební správa a úředníci ku centrále povoláni.

Dne 2. prosince 1907 přitomen byl ku pozvání českého lesnického spolku administrativní správce komise místodržitelský rada svobodný pán Braun výborové schůzi tohoto spolku, v níž konána byla porada o tom, jak třeba postupovati při prohlídce dohotovených zdýmadel a komisi provedených zalesnění strání mezi Karlinem a Chvatěruby.

Dne 4. prosince 1907 odbýváno stání v obci Dušníkách následkem žaloby, podané tamním statkářem Pokorným za odškodnění některých, dle udání podmáčených pozemků.

Dne 7. prosince 1907 intervenoval ředitel staveb, stavební rada Rubín, při technické poradě u c. k. místodržitelství odbývané, ohledně odstranění závad, vyskytujících se při telefonní linii Praha-Hořín.

Dne 10. prosince 1907 odbývalo se c. k. místodržitelstvím v Praze vypsané vodoprávní jednání o projektu města Prahy na zařízení a úpravy na ostrově Štvanici. Jednání zúčastnili se v zastoupení komise kanalizační stavební rada Rubín, vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 12. prosince 1907 provedeno bylo o projektu města Smíchova na vpouštění odpadních vod z elektrárny do Vltavy vodoprávní jednání, při němž v zastoupení komise intervenoval vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. z Neukirchenů.

Dne 18. prosince 1907 odbývalo se interní jednání ohledně pře-
ložení vodu čerpacího a odváděcího zařízení firmy Böhm v Bubnech, jež bude následkem provedení stavby zdýmadla při Štvanici nutným; k tomu přibráni byli též zástupcové města Prahy.

Dne 23. prosince 1907 odbývalo se opětné stání ve příčině soudního odhadu ostrova Židovského v Praze, k němuž vysláni místodržitelský rada svobodný pán Braun, stavební rada Rubín a tajemník finanční prokuratury Dr. Weis.

III. Technické práce přípravné.

Sohledem na to, že nebyla dosud rozhodnuta definitivně otázka zásadní, zda má se Labe od Třeboutic do Ústí splavnitи methodou kanalisační dle původního návrhu anebo pouhou regulaci, nepřikročilo se též ku dalším přípravným pracím na této trati.

Pouze pro plavební kanál, připadně zdýmadlo čís. XII. u Střekova provedlo se zkoumání půdy a některá dodatečná měření, poněvadž se dle výsledků dosavadních úvah a studií otázky předem zmiňné ukázalo být nepochybným, že by musilo dojít k zřízení plavebního kanálu a k obejití proudů střekovských i tehdy, kdyby ostatní traf se splavnila regulací na malou vodu.

Mimo to bylo nutno znáti zde předem aspoň přibližně poměry zvrstvení a složení půdy, jak na obou březích tak i v řečišti samém proto, aby se mohly správně posouditi a srovnati jednak alternativa s pouhým kanálem oproti úplnému zdýmadlu, jednak varianty tohoto zdýmadla s průplavem na levém nebo na pravém břehu, konečně pak všechny tyto návrhy s připadnou regulací na malou vodu. Proto byl původní rozvrh zkoumání půdy pouze pro levostranný plavební kanál rozšířen přiměřeným způsobem i na řečiště a břeh pravý, a doplněno v tomto smyslu i původní detailní zaměření z roku 1904.

Zkoumání půdy pro zdýmadlo u Střekova provedeno bylo v době od 10. července do 19. září 1907 a obsahovalo celkem čtyry skupiny prací, vztahující se na zjištění poměrů půdních:

1. pro plavební kanál na levém břehu,
2. pro jez s propustí vorovou,
3. pro odkopání výběžku pravého břehu proti Vanovu v *km* 67.700 za účelem zlepšení odtokových poměrů velkých vod a
4. pro plavební kanál na pravém břehu.

Postup při zkoumání půdy byl zachován obdobný jako dosud u většiny zdýmadel a dělo se to *a) h l o u b e n í m š a c h e t, b) v r t á n í m a c) p r o t l o u k á n í m ž e l e z n o u t y č í*.

Pro plavební kanál na levém břehu v délce 1·6 *km* bylo původně ustanovenno sedm vývrtů, ze kterých jeden současně přísluší k jezu. Z toho připadaly tři, resp. čtyry vývrtů na horní kanál, dva na plavidla a jeden na spodní kanál. Až do hloubky spodní vody, která obyčejně souhlasila s hladinou vody v řece, anebo tak hluboko, pokud voda se snadno zmohla ručním čerpadlem, byla provedena pažená šachta a v ní pak pokračovalo se s vrtáním. Ohledně hloubky vrtání rozhodovala alternativa pouhého kanálu bez jezu, poněvadž dno horního kanálu by v tom případu bylo asi na kótě 133·35 čili asi 2·50 *m* pod nulovou vodou při horním ústí průplavu,

kdežto při použití jezu stačí položit dno kanálu toho o 2 m výše. Dno plavidla a spodního kanálu položeno na kótě 131·30, tedy opět na 2·5 m pod nulovou vodu u spodního ústí. Pro plavidla vrtalo se ještě o 1·50 m hlouběji k vůli základům jeho.

Při tomto vrtání pro plavební kanál za potahovou stezkou na levém břehu seznalo se, že horní vrstvy skládají se z nasypávek jednak balvanů a bagrovaného materiálu pocházejícího z řeky (hlavně v horním kanálu), jednak z nasypávky obce ústecké sestávající z popelu, škvárů a odpadků městských všeho druhu, a to až do hloubky původního dna řečistě, které bylo hrází odděleno od řeky samé. Další vrstvy vykazují vesměs štěrk a písek s čedičovými valouny různé velikosti.

Tyto poslední činily veliké nesnáze při vrtání, poněvadž musily být rozbiteny, a stálé střídání různých druhů vrtadel skytalo mnoho potíží a zdržovalo značně postup práce.

Poněvadž pak složení půdy v jednotlivých vývrtech jevilo se dosti podobným, bylo upuštěno od provedení druhého vývrta pro plavidlo a zkoumáno zde pouze protloukáním, zda není tu skály. Také u čtyř jiných vývrť zkoumalo se dále pod dříve uvedené úrovně protloukáním až na hloubku 4·50 m pod nulovou vodu, zda není zde pevné vrstvy, ale nenalezena nikde.

Pro jez vyhlédnut byl původně profil v km 68·200 a ustanoveny dva vývrtky na obou březích a po jednom pro každý pilíř. Mezi jednotlivými vývrtky měl se stanovit průběh skály pomocí protloukání a to od 10 kn 10 metrům. Avšak neobyčejně nepříznivé poměry říční u Střekova činily vrtání v řečisti samém takřka nemožným; poněvadž pak se tu jednalo pouze o zjištění případně se vyskytující skály v dosahu staveb kanalizačních — která zde byla takřka s jistotou očekávána — bylo vůbec upuštěno od vrtání v řečisti samém, které nahraženo jen protloukáním železnou tyčí s ocelovaným hrotom a podrženy pouze oba vývrtky pobřežní.

Ale poloha jezu při různých alternativách zdýmadla je též různá a proto bylo prosondováno tyčí celkem pět říčních profilů vzdálených od sebe po 50 metrech, to jest říční trať 200 m dlouhá, do které by spadala pravděpodobně stavba jezu. Při tom hledělo se dosáhnouti hloubky asi 1 m pod budoucim základem lodní propusti, čili asi hloubky 5 m pod hladinou nulové vody. Vývrt pro jez na levém břehu ležel při ústí potoka Podlešinského a proveden byl po dvacetidenní usilovné práci na hloubku 4·70 m pod povrchem nebo 2·40 m pod nulovou vodu. Dále vrtati již nebylo možno pro množství čedičových balvanů a proto zbytek 2·30 m prosondován pouze tyčí. Sondy protloukací z části spadají do vlastního užšího řečistě a z části do odhraženého řečistě mezi koncentrační hrází a pravým břehem. První se provedly z pontonů, druhé za hrází bylo možno při panujícím nízkém stavu vodním provést v suchu.

Vzhledem ku obtížnosti práce byly omezeny sondy ve vlastním řečisti malé vody na nejnutnější míru, to jest na tři sondy v každém profilu a vedle

toho provedeny ještě tři sondy při levém břehu mimo onen pruh 200 m a sice pro vorovou propust, celkem tedy 18 sond v řečišti užším.

Práce tato byla neobvyčejně svízelná jak pro složení dna řečiště samého, tak i pro stálé přerušování práce plavbou v těchto místech velmi čilou. Proto, jak již uvedeno, bylo nutno počet sond zmenšiti a jmenovitě vypustiti všechny sondy spadajici do plavební dráhy, poněvadž tato byla následkem nízkého stavu vody tak úzkou, že vyhýbání osobních a vlečných parníků by bylo bývalo nemožným.

Nejhlubší sonda sáhá na 4·70 m pode dno řečiště čili na 5·60 m pod hladinu nulové vody. Dno sestává z balvanů i valounů čedičových, jichž mezery vyplněny jsou štěrkem a pískem. Železná tyč 70 mm v průřezu pronikala při zarážení mezerami těmi, ohýbajíc se hadovitě brzy v pravo brzy v levo, a často se i hrot ocelový ulomil. Na mnohých místech musilo se dva-krát, třikrát, ba i pětkrát znova začít než se podařilo tyč na jistou hloubku zaraziti, kdežto někde vůbec se musilo od toho upustit. Následkem zohýbání tyče trvalo její vytažení často více hodin. Protloukání postupovalo proto velice zvolna, což je patrno také z toho, že počet ran daný na jedné sondě obnášel mezi 400 až 1040 ranami, avšak nejčastěji se pohyboval mezi 800—1000 ranami.

Podobným způsobem provedla se též ona část sond za pravou koncentrační hrázi až ku pravému břehu. Zde byly provedeny v každém profilu dvě sondy, v jednom tři, tedy celkem 11 sond. Také zde poblíže hráze shledány podobné poměry jako v řečišti užším, ale bliže při pravém břehu objevují se již vrstvy více štěrkovité a písčité, prostoupené místy slabými vrstvami červeného a modrého jilu.

Ve stejném poměru s timto zvrstvením vyžadovaly jednotlivé sondy v prvním případu až 1460 ran, ve druhém pouze 200 ran, aby se dosáhlo hloubek až 4·90 m pod terrainem za hrázi, čili 5·60 m pod hladinou nulové vody. V celku byla zde práce ale značně příznivější, poněvadž se prováděla v suchu, nebyla rušena plavbou a pouze na jednom místě bylo nutno dva-krát nasazovati tyč na téže sondě.

Vývrt provedený pro jez při pravém břehu do hloubky 4·40 m pod nulovou vodu vykazoval ve svrchních vrstvách hrubší a jemnější písek, ve spodnějších drobnější štěrk a jednotlivé čedičové kusy. V udané hloubce zůstal nebozez vězet na větším balvanu čedičovém.

Překvapujícím byl výsledek sondování pro jez proto, že také v řečišti nikde se nevyskytla skála, nýbrž se zdá, že celý prah střekovský pozůstává pouze ze samých hrubých čedičových balvanů a valounů.

Ku prozkoumání výběžku pravého břehu proti Vanovu sloužily tři šachty, provedené na svahu k řece, a v jedné sondováno bylo i tyči až do výše nulové vody. U dvou horních šachet shledány byly vesměs velké balvany a valouny čedičové, smíšené s hrubým štěrkem ostrohranným, kusy pískovce a hlinou, a prostoupené vrstvou červeného jilu asi 40 cm mocnou. Poněvadž všechny tyto zeminy nacházejí se též mnohem výše na

stráni za drahou severozápadní, lze souditi jmenovitě s ohledem na spodní jílovou vrstvu a nápadný zjev pískovce, jakož i z celého útvaru jmenovaného výběžku, že jedná se zde o území sváživé. Zdá se, že jednou bylo řečiště Labe částečně zataraseno sesutím se stráně proti Vanovu, čimž vznikl onen ostrý ohyb do levého břehu, jakož i veliká hlubina vymletá v řečišti tamtéž; když pak si jednou řeka opět uvolnila cestu a provalila sesutinu, nahromadila čedičové balvany o něco dále, kde údolí se náhle rozšíruje, a způsobila prah střekovský.

Třetí šachta, ležící bliže k obci Střekovské, vykazovala sice navrch již zeminy drobné (hlinu, jemný a hrubší písek), ale ve hloubce 3—4 m objevovalo se již totéž složení vrstev jako u obou šachet předešlých.

Pro plavební kanál na pravém břehu provedeno bylo sondování tyčí pouze na 6 místech (vždy 200 m od sebe a jedna sonda pro plavidlo), a to do stejné hloubky jako pro průplav na levém břehu. V celku shledána také zde hojnost velkých kamenů čedičových a štěrku jako v řečišti; v posledních sondách pod skalou Střekovskou jest již méně kamenů a více písku, mimo to opět se tu objevuje jílová vrstva červená. Tyto sondy provedeny byly na vodě v zahrazené části řečiště a na skálu se rovněž nikde nenarazilo.

Mimo všechny tyto práce byly vyšetrovány i poměry některých studní ležících bliže Labe a zaznamenáno udání jich majitelů ohledně vrstev zemních, vyskytnuvších se při jejich stavbě. Dle sdělení majitelů deseti podobných studní, z nichž některé sáhají až na 10 m hluboko, t. j. 4—5 m pod hladinu nulové vody, vyskytly se zde stejné zeminy, které zjištěny též vrtáním, ale nikde nepřišlo se na skálu, nýbrž jen na balvany čedičové.

Ze všech poznatků těchto vychází, že poměry půdové u Střekova jsou pro kanalisační stavby poměrně nepřiznivými, jak s ohledem na půdy základní, tak i s ohledem na materiál výkopový, a na rovnováhu oněch vrstev jmenovitě na pravém břehu, které výkopem by byly dotčeny. Tato poslední okolnost jest tak závažnou, že před definitivním rozhodnutím pro tu nebo onu alternativu bude zajisté nutno, předem zmiňovanou svážnou partii podrobit důkladnému prozkoumání po stránce geologické.

Doplnění detailního zaměření u Střekova z r. 1904 bylo potřebi zejména pro vypracování alternativy zdýmadla s plavebním kanálem na pravém břehu. Profily přičné prodlouženy tu na pravém břehu vesměs až za trasu severozápadní dráhy do výše velké vody z r. 1890, zaměřeny podrobně jednotlivé objekty této dráhy a též některé části obce Střekova.

Další doplňovací zaměření vztahovalo se na zmíněný výběžek pravého břehu v km 67·700. Také zde prodlouženy jednotlivé přičné profily až ku patě svahu horského a zjištěn tachymetricky celkový tvar území toho, aby se daly posouditi připadné změny v rovnováze vrstev zemních v případu nařízení jich výkopem.

IV. Vypracování projektův a zadání prací.

A. Kanalizování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.

V minulé výroční zprávě byla učiněna již zmínka o tom, že pro zdymadlo čís. IX. u Třeboutic byly vypracovány dvě alternativy, totiž s plavebním kanálem na pravém a na levém břehu. K vůli úplnosti budiž o obou návrzích zde stručně pojednáno.

Při prvním návrhu s průplavem na pravém břehu byl umístěn jez do km 40,5 řeky Labe a obdržel tři otvory, z nichž levostranný slouží za propust lodní uzavřen byl jezem stavidlovým. Oba ostatní otvory vykazují jezy hradlové.

Průplav odbočuje od Labe na pravém břehu poblíže obce Třeboutic a má až ke plavidlům délku 2,3 km. Při vedení tračky průplavní bylo nutno přihlížet k tomu, že průplav obdržet musí ochrannou hráz vyvedenou v koruně až do výšky velké vody z r. 1897, aby ochráněn byl před zanášením, a že mezi touto hrází a levým břehem, který z části leží ve výši nad povodní, ponechati nutno dostatečně velký odtokový profil pro velkou vodu. Tato okolnost byla přičinou, že byl průplav zaříznut hluboko do pravého břehu, a nebylo lze, vyjma zcela nepatrnou část, použiti za průplav ramene labského, které sice leží na též břehu, avšak bliže k hlavnímu toku řeky.

Aby docílil se vhodný výjezd ze spodního kanálu ukázalo se nezbytným umístiti plavidla do místa nyní vodou pokrytého, čimž ovšem stavební výlohy značně vzrostly. Mimo to vyžadovala tato alternativa, aby vysypány byly rozsáhlé pozemky ležící poblíže budoucího průplavu, ježto by jinak trpely podmáčením. Rovněž pozemky na ostrově bylo by nutno ochrániti před podmáčením nákladnými drenážemi, a za účelem přistupu k nim navržen byl přes průplav most.

Druhá alternativa s průplavem na levém břehu vykazuje jez umístěný v km 41,2 a sestávající ze tří otvorů. V lodní propusti položen byl prah do hloubky 1,6 m pod nulovou vodu a otvor ten uzavře se jezem stavidlovým. Vzdutí dostupuje i zde 3,2 m. Obě ostatní pole obdrží obyčejné jezy hradlové.

Konstruktivní úprava jezu vykazuje v lodní propusti, jejiž prah leží 1,6 m pod nulovou vodou, nový návrh stavidlového jezu pro rozdíl hladin 2,53 m. Nýtované slupice tohoto jezu jsou postaveny do vzdálenosti 3,6 m a vrchem spojeny lávkou. Mezi dvěma slupicemi upraveny jsou ještě dvě slupice podružné stojící ve vzdálenostech 1,2 m, a mezi povstalá takto pole zasunují se 1 m vysoká, z puklovek zhotovená stavidla. Slupice podružné jsou na lávce i na spodní stavbě ve zvláštních ložiskách otáčivě uloženy, a sklápějí se spolu se slupicí a lávkou užitím pevného jeřábu.

O podrobné úpravě této konstrukce bude po jejím postavení u připojení fotografických obrázků později podána bližší zpráva.

Propust vorová leží na pravém břehu a jest obdobně vytvořena jako propusti dřívější.

Průplav odbočuje od řeky na levém břehu ve vzdálenosti asi 120 m nad jezem, a vykazuje až ke plavidlům délku 500 m. Šířka ve dně volena byla u vjezdu 20 m a zvětšuje se až ke plavidlům znenáhla na 40 m; hloubka vody stanovena vesměs nejméně 2·5 m. Plavidla jsou dvě, sdruženě vedle sebe umístěná. Levostanné plavidlo komorové obdrží 73 m užitečné délky a šířky 11 m, v něm budou se proplavovati lodi jednotlivě plujici. V pravo od něho položeno bylo plavidlo vlakové takových rozměrů, že v něm současně mohou být umístěny čtyry velké labské lodi. Dle toho volena byla užitčná délka 146 m a šířka 22 m. Hloubka vody nad záporníky měří 2·5 m; největší rozdíl hladin v plavidlech rovná se spádu v jezu, totiž 3·2 m.

Pod plavidly následuje pak as 180 m dlouhý spodní kanál, který se v km 41·9 připojuje zase k Labi.

Rameno labské ležící na pravém břehu poblíže zdýmadla bude na svém horním konci uzavřeno hrázi, jejíž koruna leží 10 cm nad výškou budoucí vzduté hladiny; ostatní část ramene bude tudiž sloužiti vhodně k odvodnění pozemků na ostrově ležících.

V souvislosti se stavbou zdýmadla jest také zřízeni překladiště na pravém břehu nad městem Litoměřice, které jest tak položeno, že bude je možno snadno spojiti vlečnou kolejí s nákladovým nádražím priv. rakouské severozápadní dráhy.

Oba návrhy zdýmadla se všemi příslušnými rozpočty byly dopodrobna vypracovány, při čemž se ukázalo, že varianta levostranná jest značně levnější. Rovněž z ohledů plavebně-technických poskytovala jisté výhody, neboť má jen velmi krátký průplav, neboť lodi v průplavech mohou jezdit jen menší rychlosti, tak že dlouhý průplav pravostranný, kde lodi i most by musely podjízděti, nejevil se být tak výhodným.

Aby zájemníkům poskytnuta byla příležitost seznati oba alternativní návrhy ještě před jednáním vedoprávním, byla na základě usnesení komise kanalisační svolána do Litoměřic na den 19. listopadu informační schůze, při které zastupovali komisi kanalisační pánové:

náměstek nejv. zemského maršálka Dr. Werunsky, dále Dr. Russ min. rada Dr. Künstler, sekční rada Dr. Kautsky, dvorní rada Mrasick, dvorní rada Schromm a přednostové úřadu mistodrž. rada baron Braun a stavební rada Rubin, jakož i sekční stav. správce vrch. inž. Dr. Klir. Mimo to byli přizváni: Obchodní a živnost. komora a Liberci, která ustanovila svým technickým zástupcem p. poslance inženýra Petersse, obec litoměřická, která volila za svého technického znalce p. prof. Rippelu, Labský spolek v Ústí, rak. severozápadní paroplavební společnost a správce labské trati p. vrch. inž. Gramer.

Po vysvětlení výhod i vad obou alternativních návrhů zdýmadla vyšlovali se všickni přítomní zájemnici jednohlasně pro návrh s průplavem na levém břehu, ježto tato varianta připouští, aby na pravém břehu poblíž nákladního nádraží rak. severozápadní dráhy nad městem Litoměřicemi upravilo se vhodné překladiště, které jako součást zdýmadla pojato bylo do návrhu. Překladiště připouští velmi značné rozšíření a mimo to jeví se být možným spojiti je krátkou kolejí s hlavním nádražím severozápadní dráhy, čimž by se sprostředkoval pak vzájemný přechod zboží z cesty splavné na dráhu a naopak.

Situace ku konci této zprávy připojená podává povšechný obraz tohoto projektu.

B. Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

Již v X. výroční zprávě bylo uvedeno, že r. 1906 byly veškeré projekty a rozpočty na splavnění Vltavy uvnitř Prahy vypracovány, a že pouze výkup mlýnských realit a otázka peněžní byly přičinou, že se nemohlo se stavbami započít.

Ježto první překážka byla, pokud se týče staveb ve zdrži u ostrova Štvánic, začátkem r. 1907 odstraněna a zároveň byly také komisi kanalisační dány dostatečné peněžní prostředky k disposici, vypsal praesidium podle usnesení se komise ze dne 18. května 1907 vyhláškou ze dne 22. května 1907 veřejnou soutěž pro stavby tohoto zdýmadla dle direktiv, o nichž se kanalisační komise ve schůzi své dne 9. února 1907 usnesla.

Dle těchto direktiv rozdeleny byly stavby zdrže u ostrova Štvánice na 7 stavebních losů, které voleny byly tak, aby mohly po případě být zadány odděleně.

V ustanovené lhůtě do 25. června 1907 došlo komise 9 nabídek, z nichž jedna nabídka zněla pouze na jeden, jedna nabídka na dva losy, kdežto ostatních 7 offerentů učinilo nabidku na všech 7 stavebních losů.

Na základě provedeného nabídkového řízení zadala komise ve schůzi své dne 28. června 1907 tři stavební losy, totiž:

1. stavbu vorové propusti s pobřežní zdí od vorové propusti až k mostu císaře Františka Josefa;

2. stavbu nového Helmovského jezu i s odstraněním starého jezu Helmovského a Novomlýnského;

3. stavba západního cípu ostrova Štvánice se štěrkovou propustí stavebnímu podnikatelství Müller a Kapsa, a ostatní čtyři stavební losy totiž:

1. pohyb zemin od Helmovského jezu až k viaduktu společnosti státní dráhy včetně úpravy pravého břehu Vltavy v hlavním řečišti podél ostrova Štvánice;

2. stavbu nábřežní zdi ve čtvrti Sv.-Petrské od mostu císaře Františka Josefa až k novému mostu na Štvanici i s pohybem zemin v této říční trati.

3. stavbu plavidel při ostrově Štvanici i s jezem v plavebním kanále a pobřežní úpravou podél ostrova Štvanice od jeho západního cípu až k viaduktu společnosti státní dráhy a konečně

4. provedení spodního plavebního kanálu od viaduktu společnosti státní dráhy až k vyústění jeho do řeky Vltavy zadány byly podnikatelství staveb A. Lanna.

Ohledně zdrže u ostrova Žofinského byly již učiněny veškeré přípravy, aby, jakmile jednání s interessenty budou ukončena, mohly být stavby vyypsány a zadány.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

Ježto stavba holešovické přístavní dráhy již počátkem roku 1907 značně byla pokročila, bylo možno přikročiti ku zadání mechanického vystrojení přístavního nádraží, pro které bylo do projektu pojato postavení čtyr otáčidel, jedné mostní váhy, dvou pojazdných jeřábů s elektrickým pohonem a zařízení elektrického osvětlení celého přístavního nádraží.

Na základě vypsaného ofertního řízení a dle usnesení komise ze dne 9. února 1907 byla zadána dodávka čtyr otáčidel o $6\cdot5$ m v průměru a 80 tun únosnosti a jedné vagonové váhy s nepřerušenou kolejí a s hydraulickým zvedáním mostu firmě František Wiesner v Chrudimi.

Dle téhož usnesení komise zadána byla dodávka elektrického portálového jeřábu firmě Breitfeld-Daněk a spol. společně s firmou Kolben a dodávka universálního jeřábu firmě Česko-moravská továrna na stroje společně s firmou Křížikovou.

Jelikož se dá očekávati, že se ukáže potřeba postavit k rychlému překládání zboží více než dva jeřáby, na kteroužto okolnost upozornili též zástupci společnosti státní dráhy při poradě, která se konala v příčině smlouvy o připojení holešovické přístavní dráhy a jejím provozu, usnesla se komise ve schůzi své dne 26. října 1907 objednat u shora uvedených firem další dva elektrické jeřáby též konstrukce jako první dva již objednané.

Ježto dle návrhu na vystrojení holešovického přístavu má se celé nádraží i s budovami osvětlovati elektricky a elektrického pohonu má se také užiti pro jeřáby a mostní váhu, bylo usnesením komise ze dne 18. května 1907 zadána instalace elektrického osvětlení a pohonu v holešovickém přístavním nádraží elektrickým podnikům obce Pražské, které také vypracovaly pro tento účel příslušný projekt.

Vedení proudu o napětí 220 Volt projektuje se podzemní s pancéřovými lany a tato jsou tak volena, aby v budoucnosti se dal počet elektrických jeřábů

rozmnožiti. Celkem bude postaveno 14 obloukových lamp na 15 metrů vysokých stožárech z rour Mannesmannových; vnitřek budov osvětlován bude celkem 145 žárovkami.

V XXXI. schůzi komise konané dne 18. května 1907 zadána byla na základě vypsaného ofertního řízení dodávka železného plotu podél přístavního nádraží zámečnickému mistru Žlúvovi, dodávka trojích železných vrat, vstupních železných dveří a ozdobné mříže zámečníku Pávovi a konečně dodávka 8 zakončení kolejí s nárazníky a železného zábradlí k silnici systému Prášilova zadána byla firmě Bratří Prášilů.

Prohloubení přístavu. Již ve výroční zprávě za rok 1904 bylo uvedeno v odstavci IV., že kanalisační komise, vyhovujíc pozvání c. k ministerstva vnitra, vypracovala dva návrhy na dosažení větší hloubky v holešovickém přístavě.

Dle prvního návrhu měla se vytvořiti větší hloubka v přístavě prohloubením jeho dna, dle návrhu druhého vzedmutím hladiny vodní zdýmadleni ve spojení s komorovým plavidlem při ústí přístavu.

Výnosem c. k. ministerstva železnic ze dne 10. října 1905 schválilo toto ministerstvo v dohodnutí s c. k. ministerstvem vnitra návrh na prohloubení přístavu s tou podmínkou, bude-li polovina výloh uhrazena z prostředků zemských.

Ježto jednání se zemským výborem království Českého ohledně příspěvku bylo do konce roku 1906 ukončeno příznivě, vypsalо praeſidium dne 4. března 1907 omezené ofertní řízení na zadání prací k prohloubení dna holešovického přístavu na hloubku 2·50 m pod nulovým bodem přístavního vodočetu na základě usnesení, učiněného ve XXX. schůzi komise kanalisační dne 9. února 1907.

Na základě provedeného nabídkového řízení zadala komise ve své XXXI. schůzi dne 18. května 1907 práce spojené s prohloubením dna holešovického přístavu firmě František Schön a synové, a zároveň byla na základě příznivého výsledku nabídkového řízení vrchní stavební správa zmocněna, aby z úspory dosažené proti rozpočtěnému nákladu použila k dalšímu prohloubení přístavu asi o 30 cm, tak že celkové prohloubení obnášeti bude asi 80 cm a bude tudiž hloubka vody v přístavu za normálního stavu vody v řece a za sklopeného trojského jezu obnášeti 2·80 m.

V. Úřední rozhodnutí, vnesení a sdělení.

Písemnou agendu komise za rok výroční zprávy vyznačuje značný vzestup, který má svou příčinu hlavní v tom, že do tohoto roku spadá provedení výkupní akce pro účely splavnění Vltavy v Praze. Mnohonásobná vyjednávání s četnými interessenty s touto akcí co nejúže spojená přinesla s sebou přirozeně značný přírost úřední korrespondence, která po uzavření definitivních dohodnutí ještě nemalou měrou rozmnожila se, při zavádění knihovního pořádku a vyplácení výkupních cen zvláště také z toho důvodu, že při některých výkupních objektech byly poměry vlastnické dosti složité. Bylaf sice kancelář při této výkupní akci v zájmu rychlého skončení práce vedena snahou používat podle možnosti obsáhlou měrou ústního dohovoru a telefonického dorozumívání se, ale přes to jevilo se vzhledem na důležitost a dosah jednání nezbytným zjistiti písemně všechny závažnější výsledky jednání i všechna rozhodující opatření.

Neméně čilý byl však písemný styk kanceláře komise také co do trati Praha-Ústí a co do vystrojení holešovického přístavu, a docházely komisi i v těchto oborech hojně přípisy a rozhodnutí od státních a autonomních úřadů.

Nemůže být úkolem tohoto přehledného vyličení činnosti komise v roce 1907, aby učiněna byla na tomto místě zmínka o všech úředních rozhodnutích a sděleních, jež v roce zprávy ne nepatrnu měrou přispěla ke vzrůstu agendy kanceláře. Z hojného materiálu toho buďtež tu uvedeny pouze některé důležitější listiny:

A. Kanalisování Vltavy a Labe od Prahy k Ústí.

1. C. k. ministerstvo orby povolo mistodržitelství vnesením ze dne 13. března 1907 č. 9516 subvenci 3000 K k provedení dodatečného zalesnění zašlých částí v obvodu zalesňovacím mezi Trojí a Chvatěruby a nařídilo, aby mistodržitelství budoucně náklad potřebný k pokračování v zalesňovacích a vylepšovacích pracích na těchto stráních vkládalo do rozpočtu pro státní subvence zalesňovací toho kтерého roku. Tím byla komise sproštěna povinnosti pečovati o další udržování těchto zalesněných ploch.

2. Přípisem ze dne 18. března 1907 č. 4229 oznámilo mistodržitelství komisí, že vltavsko-labské remorkážní společnosti s ručením omezeným v Praze dána byla koncesse k provozování paroplavby dopravní a vlečné a k remorkování vorů na Vltavě a Labi v Čechách.

3. C. k. m i s t o d r ž i t e l s t v í zaslalo komisi přípisem ze dne 5. února 1907 č. 221.984 instrukci pro státní parníky na Labi a pro lodní personál na těchto parnicích ustanovený, jež byla schválena ministerstvem vnitra v dohodě s ministerstvem obchodu; platnost této instrukce byla rozšířena též na personál parníku „Marie Valerie“ komisi náležejícího.

4. Na základě zmocnění c. k. m i n i s t e r s t v a v n i t r a ze dne 8. února 1907 č. 2756 dalo místodržitelství vyplatiti polovičku státního příspěvku, vypadající na první půlletí roku 1907 (11. splátky), na kanalizování Vltavy a Labe v trati od Prahy k Ústí n. L. v částce 1.067.000 K. Polovička státního příspěvku, vypadající na druhé půlletí 1907, byla vyplacena vynesením téhož ministerstva ze dne 27. září 1907 č. 32.649.

5. Dle noty ze dne 3. června 1907 č. 53.659—II. dal z e m s k ý v ý b o r vyplatiti kvotu 533.500 K. na první půlletí 1907 vypadající, z 11. lhůty zemského příspěvku k nákladu na kanalizování Vltavy a Labe v trati od Prahy k Ústí n. L.

6. Z e m s k ý v ý b o r usnesl se dne 10. září 1907 dle přípisu c. k. místodržitelství ze dne 30. září 1907 č. 281.097 vložiti do zemského rozpočtu na rok 1908 částku 100.000 K jako část budoucí zemské subvence na stavbu roudnického mostu, jenž jest kombinován se zdýmadlem č. VIII., které kanalisační komise v Roudnici právě staví.

7. Vynesením ze dne 1. dubna 1907 č. 7177 prohlásilo c. k. m i n i s t e r s t v o v n i t r a, že jest srozuměno, aby přislibená svého času subvence 350.000 K k nákladu na vlek vorů byla prozatím hrazena zálohou ze stavebního fondu pro kanalizování Vltavy a Labe jako dosud a aby rozhodnutí o tom, jak jest naložiti s touto subvencí, bylo odloženo do oné doby, kdy bude definitivně súčtováno o prostředcích daných k disposici kanalisační komise pro Labe a Vltavu.

8. Žádost obce kralupské, aby komise byla přidržena poskytovati každročně příspěvek k nákladu na čištění nově upravené části zákolanského potoka, byla rozhodnutím m i s t o d r ž i t e l s t v í ze dne 12. srpna 1907 č. 217.845 zamítnuta jako bezdůvodná.

9. Vynesením c. k. m i n i s t e r s t v a v n i t r a ze dne 16. července 1907 č. 22.764 bylo nařízeno provedení převzetí hotových zdýmadel na Vltavě do udržování a správy státu.

10. M i s t o d r ž i t e l s t v i oznamilo komisi přípisem ze dne 28. prosince 1907 č. 368.028, že c. k. ministerstvo vnitra schválilo, aby domky pro jezny a plavidelníky i s vedlejšími budovami, které s převzetím hotových zdýmadel vltavských spolu přešly do správy státní, zůstaly pojištěny proti ohni.

11. Vodoprávní kollaudace laterálního kanálu vraňansko-hořinského s jezem u Vraňan a s plavidly u Hořina byla ukončena rozhodnutím m i s t o d r ž i t e l s t v i ze dne 27. února 1907 č. 309.801/906, kterým bylo rozhodnuto o četných při kollaudaci obcemi i soukromými interessenty činěných nárocích, požadavech a přáních.

12. Vynesením ze dne 19. listopadu 1907 č. 23.586 vzalo c. k. ministerstvo vnitra v dohodě se zúčastněnými ministerstvy na vědomi zprávu komise o výsledku kollaudace zdýmadla č. V. u Vraňan s laterálním kanálem.

13. Dle sdělení městské rady v Litoměřicích ze dne 21. února 1907 č. 1195, jíž bylo na její žádost komisi dovoleno vyslati jednoho zástupce s poradním hlasem do schůzí komise k jednáním o otázkách, které se přímo dotýkají zájmů obce litoměřické, byl k zastupování jmenované obce v dotčených schůzích komise ustanoven první městský radní pan Josef Czerney.

B. Splavnění Vltavy v obvodu Prahy.

1. V dohodě s c. k. ministerstvem financí zmocnilo c. k. ministerstvo obchodu vynesením ze dne 19. dubna 1907 č. 962 — vod. dr. komisi, aby provedla výkup převážné většiny mlýnů a vodních sil v Praze.

2. Dle přípisu ze dne 30. ledna 1907 č. 356-pp. dalo c. k. zemské finanční ředitelství v Praze na základě zmocnění obdrženého od c. k. finančního ministerstva vyplatit částku 1.000.000 K k účelům splavnění Vltavy v Praze.

3. Vynesením ze dne 19. dubna 1907 č. 29.988 dalo c. k. ministerstvo financí kanalizační komisi u c. k. zemské hlavní pokladny k dispozici peněžní prostředky až do výše 5.000.000 K; tato částka byla vybrána ve třech lhůtách po 2.000.000 K, 2.000.000 K a 1.000.000 K.

4. Dalším vynesením c. k. ministerstva financí ze dne 5. září 1907 č. 63.773 byla pro týž účel ještě částka 1.500.000 K povolena a na základě pokladniční poukázky c. k. zemského finančního ředitelství ze dne 14. října 1907 č. 131.922—VII. přijata.

5. C. k. ministerstvo vnitra zamítlo vynesením ze dne 14. dubna 1907 č. 41.479/906 v dohodě s c. k. ministerstvem obchodu a orby jako bezdůvodná odvolání, jež několik interorrentů podalo proti vyvlastnění jich realit a vodních práv uživacích.

6. Vynesením ze dne 29. listopadu 1907 č. 6392 požádalo c. k. ministerstvo obchodu komisi, aby podle možnosti pamatovala na to, by dělnictvu mlýnů, jež mají být sborený, poskytnuta byla jinde příležitost k práci.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

1. Na základě zmocnění c. k. ministerstva vnitra ze dne 14. února 1907 č. 3793 dalo c. k. místodržitelství vyplatiti kvotu 10.000 K ze státního příspěvku na rok 1907 povoleného na vystrojení holešovického přístavu částkou 120.000 K. Zbylá ještě kvota 110.000 K byla vyhrazena k prohloubení přístavu a zřízení dílny pro správky lodí.

2. Zemský výbor království Českého dal dle noty ze dne 6. dubna 1907 č. 35.204—II. vyplatiti druhou lhůtu zemského příspěvku k nákladu na vystrojení holešovického přístavu za rok 1906 v částce 625.000 K.

3. Dle zprávy zemského výboru ze dne 29. března 1907 č. 4986—II. podané c. k. místodržitelství v Praze byla do zemského rozpočtu na rok 1907 vložena částka 135.000 K na prohloubení holešovického přístavu.

4. Dopisem ze dne 23. dubna 1907 č. 44.033-E projevilo ředitelství c. k. priv. rak.-uhер. společnosti státní dráhy souhlas se zněním smlouvy o připojení holešovické přístavní dráhy k stanici bubenské, jakož i o provozování této dráhy, kterážto smlouva má se uzavřít mezi ním a kanalisační komisi.

5. Vnesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 28. května 1907 č. 16.243 byla komisi ze státního příspěvku 120.000 K na rok 1907 povoleného k vystrojení holešovického přístavu poukázána k výplatě částka 55.000 K jakožto polovička kvoty 110.000 K určené z toho na vyhloubení přístavu. Druhá polovička tohoto státního příspěvku ve výši 55.000 K byla vyplacena na základě vnesení téhož ministerstva ze dne 27. září 1907 č. 32.650.

6. Dle dopisu zemského výboru ze dne 26. srpna 1907 č. 77.226—II. byla první polovička zemského příspěvku k nákladu na prohloubení přístavu částkou 67.500 K poukázána k výplatě.

7. Zemský výbor vzal dle dopisu ze dne 24. června 1907 č. 65.358-II. na účet zemského fondu za určitých podmínek polovici nákladu vypočítaného na 35.000 K k zřízení dílny pro správky lodí v holešovickém přístavu.

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

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

Při dohotovených zdýmadlech na Vltavě bylo v roce 1907 jen velice po-skrovnu příčiny, přikročiti ku dalším výkupům pozemků. Tak ziskán byl po dohodě s městskou obcí pražskou koupí pozemkové parcely čís. kat. 408/1 v Bubenči (Císařský ostrov) pruh ve výměře 94 □^o za účelem zřízení provisorní cesty pro pěší a jízdu podél potahové stezky na levém břehu plavebního kanálu zdýmadla čís. I. Tento pruh pozemku má být svého času ku stavbě obcí pražskou projektované silnice z Holešovic podél plavebního kanálu do Bubenče spolu použit a kupní cena kanalisační komisi nahrazena.

Již v roce 1905 ziskán byl na základě protokolárního dojednání s tehdejšími majiteli pruh ve výměře 808 □^o z parcely čís. kat. 116 a 640 v obci Vrbně ku zřízení odvodňovacího příkopu k odvádění vod z laterálního kanálu pro-sáklých.

Ježto bylo při tomto výkupu jednat s 22 spolumajiteli, při nichž doda-tečně změny nastaly, jež ukončení právního jednání zdržely, mohla se teprve v roce 1907 formální smlouva uzavřít a knihovní pořádek provést, jakož i kupní cena vyplatiti.

Potřeba dalšího ziskání pozemků při laterálním kanále Vraňany—Hořín ukázala se v obci Lužci, kdež následkem zvýšení úrovně místní dráhy Jenšo-vice—Lužec, kteráž kanál v přiměřené výši nad hladinou vodní mostem pře-pažuje, z parcel č. k. 409, 410, 417, 418, 419 a 420 částice v celkové výměře 26 □^o vykoupeny byly, aby přiměřeně zřízeno bylo křížení silnice č. k. 1338 s naznačenou místní dráhou. Tak tomu též bylo při křížení této místní dráhy s cestou parc. č. 1341, kdež cesta tato po obou stranách dráhy byla poněkud rozšířena a mimo to sjízdná připojení na hraničící pozemky zřízena býti musila.

K tomu účelu ziskány byly od priv. společnosti státní dráhy z parcel č. k. 1382 a 1385 části ve výměře celkem 134□^o.

Poněkud větších rozměrů nabyl výkup pozemků pro nedokončené dosud zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice, kdež vykoupeny byly k účelům stavby pozemky č. k. 309, 310, 311, 314, 316 a 325. —

Co týká se otázky o d š k o d n ě n í za různá zasažení v majetek sousedů nebo jinakých zájemníků, stavbou nebo trváním zdýmaadel způsobená, byl rok, jehož zpráva se týká, na taková jednání dosti bohat.

Jednání o odškodnění následkem podmáčení pozemků v obci Dušníkách, kteréž již ve zprávě za rok 1906 blíže vyličeno bylo a jež se vzdutím hladiny

vodní ve Vltavě jezem vraňanským jest v příčinné souvislosti, přesunulo se ohledně některých pozemků do roku 1907; po několikerém vyjednávání podařilo se i s těmito majiteli pozemků, kteří nároky svoje na náhradu škody později uplatnili, smírně se dohodnouti, při čemž odškodnění majitelé pozemků převzali služebnost, trpěti každou, následkem vzutí hladiny vodní na těch pozemcích budoucně snad povstalou škodu.

Podobnou otázku odškodnění bylo v roce, jehož zpráva se týče, také v obci Starých Ouholicích rozluštiti, kdež rovněž některé pozemky vzdutou vodou vraňanské zdrže z části zaplaveny, z části podmáčeny byly, tak že jich majitelé obdobně jako v Dušníkách odškodnění býti musili.

Stavbou zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic staly se rozsáhlé nasypávky nízko položených pobřežních pozemků v obcích Liběchově, Mazicích a Vehlovicích nutnými, což přirozeně spojeno bylo se ztrátou výtěžku pro dotyčné majitele, mezi nimi panství hraběnky z Lippe v Liběchově a velkostatek prince Ferdinanda z Lobkovic v Dolních Beřkovicích. Sjednané za tuto ztrátu odškodnění odpovídá jak druhům kultury, na těchto odškodněných pobřežních pozemcích se vyskytovavši, jež ponejvíce pozůstávala z vrbovin, tak i době, jíž bude třeba, aby pozemky ty opětně nesly užitek.

Stavbou zdýmadla č. VII. u Štětí podmíněny byly jak na levém břehu v obci Račicích, tak i na protilehlém území města Štětí a obce Hoštka rozsáhlé nasypávky, za něž majitelům bylo dátí přiměřená odškodnění.

V Roudnici přiznáno bylo jedné majitelce přiměřené odškodnění za to, že stavbou zdýmadla stalo se ji užívání parcely č. k. 2418/1 nemožným.

Následkem stavby zdýmadla v Dolních Beřkovicích nutné přeložení tamního přívozu labského tvořilo sice již v roce 1903 u příležitosti výkupu pozemků, nálezejících panství dolno-beřkovickému, předmět konečného dojednání; určené odškodnění bylo však splatným teprve v době skutečného přeložení přívozu na nové místo pod komorovým plavidlem, což se stalo teprve v září 1907.

B. Výkupy pro splavnění Vltavy v Praze.

Výkup pražských mlýnů, jenž byl po více jak jedno desíletí předmětem úvah a jednání, — stal se během roku 1907 skutkem. Výnosem ze dne 19. dubna 1907 č. 962 v. dr. zmocnilo c. k. ministerstvo obchodu kanalizační komisi, aby výkup mlýnů, rok před tím sjednaný, vyjímaje městskou vodárnou č. p. 575 a 1240, pak vodní závod továrníka Františka Baumgartla č. p. 8 a 313 v Karlíně a mlýn č. p. 90 na Smíchově provedla. Následkem toho došly následující mlýnské reality i s vodními právy uživacími a vnitřním zařízením k výkupu:

Č. p. 1220, 1298, 1303, 1293, 1292, 1451, 1241, 1294, 1301, 1224, 1300, 1302, 1242, 1243, 1299, 1221, 1377, 1297, 1222, 1295, 1223, 1528, 1296, 1278,

250, 87, 251, 9 a 10, dohromady 29 mlýnských realit s 123018 hrubých koníských sil.

Kupní smlouvy ohledně všech 29 mlýnských realit byly definitivně uzavřeny a vlastnictví ku 28 realitám knihovně na fond pro uplavnění Vltavy v Praze převedeno. Jediné při mlýně č. p. 87 na Smíchově nebylo až ku konej roku možno, knihovní pořádek zavést, však kupní smlouva ohledně této nemovitosti nalézá se také již u soudu.

Leží v povaze věci, že nemohou všechny tyto mlýny najednou sborený být, nýbrž že bude třeba přistoupiti ku snešení jich pouze podle postupu staveb. Z toho důvodu bylo ve smyslu c. k. ministerstvem obchodu vydaného nařízení 21 mlýnských realit hned po jich převzetí a sice po většině dřívějším jich majitelům opětně dáno v nájem. Při propachtování tom vyhrazena však v zájmu nepřetržitého postupu prací splavňovacích krátká lhůta výpovědní, aby se umožnilo, v případě potřeby kdykoli v držbu vykoupených mlýnských realit se uvázati.

Z oněch 7 mlýnských realit, jež zůstaly nepronajaty, jsou 3 společně (č. p. 1220, 1221 a 1302), 3 mlýny stály již před výkupem (č. p. 1223, 1296 a 1278), 1 mlýn zůstal až na dálce ve smyslu výkupního dohodnutí v užívání dřívějšímu majiteli (č. p. 1297).

Pokud se týče nemovitostí, jež prozatím z výkupu byly vymíněny, jest stav dotyčných jednání koncem roku následující:

Ohledně městské vodárny č. p. 575 (malostranská vodárenská věž nad Židovským ostrovem) a č. p. 1240 (novoměstská vodárna pod mostem Františka Josefa) jedná se ještě s městskou obcí pražskou, jest však naděje, že docílena bude v blízké době dohoda. Podobně má se věc také ohledně mlýna č. p. 90 na Smíchově, stran kteréhož koná se jednání s městskou obcí Smíchovem. Co do nemovitosti č. p. 8 a 313 v Karlíně, nezamýšlí se již výkup jich a příslušných vodních sil, nýbrž pouze přiměřené odškodnění majitele, při čemž budovy i s poháněcím vodním zařízením zůstaly by zachovány, a majitel spokojil by se pouze s poskytnutím paušálního odškodnění za poruchy v provozování po dobu staveb splavňovacích a za pulsace vodního stavu při používání plavidla ve zdrži štvanické. Zahájená na tomto základě jednání vedla již ku příznivému výsledku.

Nerozluštěna zbývá ještě otázka výkupu ostrovů Primátorského a Židovského, s jichž majiteli nemohlo smírné shody docíleno být. Komise viděla se následkem toho nucena, ve smyslu zákona ze dne 18. února 1878 č. 30 ř. z. o soudní odhad těchto nemovitostí požádati; v jednáních v tom ohledu dosud se u příslušných soudů pokračuje.

C. Evidence.

Mnohostranná a intensivní činnost kanalisační komise v roce 1907 došla také v rozmnovení agendy přiděleného kanalisační komisi evidenčního úředníka výrazu. Jemu, jakož i přidělenému jeho odbornému pomocníku vzrostlo v roce, jehož zpráva se týče, zvláště výkupem pro uplavnění Vltavy v Praze a prováděním přípravných prací pro pokračování kanalisace Labe od Litoměřic po vodě značné rozmnovení práce.

Vezme-li se za základ rozdělení tří oborů pracovních kanal. komise, jak v této zprávě se rozeznávají, zračí se výkon prací evidenčních v roce 1907 následovně:

a) Říční tratě Vltavy a Labe od Prahy až k Ústí n. L.

V roce, jehož zpráva se týče, zahájené jednání k cíli předání dohotovených zdýmadel na Vltavě do správy státní mělo za následek, že při zdýmadlech v Troji, Klecanech, Libšicích, Miřovicích a Vraňanech ony pozemky, jichž ku provozování plavebních zařízení jest třeba, nebo jichž budoucně by mohlo být zapotřebí a na něž z toho důvodu státní poříční správa činí nároky, za intervence zástupce navaigacního úřadu znova musily být zaměřeny. Při všech těchto zdýmadlech byly státní poříční správě odevzdané pozemky zasazením mezníků ohrazeny.

Následkem výkupu pozemků pro zřízení cesty k Vltavě v katastrální obci Starých Ouholicích byly dotyčné pozemky v přírodě zaměřeny a 10 dílčích plánů vyhotoveno.

Pro c. k. evidenci katastru daně pozemkové ve Slaném zakresleny byly do evidenčních map obcí Nelahozeves, Staré Ouholice a Veltrusy změny, stavbou zdýmadla v Miřovicích nastalé.

V obci Chramostku zaměřen byl odprodaný dílec parcely č. k. 86/5 a z toho důvodu vyhotoveno 5 dílčích plánů za účelem zavedení knihovního pořádku.

K účelu odškodnění několika, ku mlýnu v Šopce patřících pozemků, jež vzdutím jezu v Dol. Beřkovicích mají být z části zatopeny, vytýčeny byly hranice majetkové.

Při zdýmadle v Dol. Beřkovicích nastala vzhledem ku blízkému skončení staveb potřeba více prací zaměřovacích a ohrazení. Tak provedeno zde ohrazení dolno-beřkovického ostrova, pak pozemků na levém břehu Labe od bývalého mlýna až ku hornímu kanálu před plavidlem, jakož i konečně ohrazení přjezdní cesty k přívozu na pravém břehu v katastru obce Liběchova.

U příležitosti omezníkování berškovickeho ostrova proveden byl též výpočet plochy jeho a zhotoveny 10 situačních plánků.

Následkem nasypávky k panství liběchovskému náležejícího pozemku č. k. 232 v Liběchově bylo za účelem provedení spojeného s tím jednání o odškodném třeba, parcelu tuto zaměřiti a k tomu cíli potřebné situační plánky vyhotoviti. Současně byla též přesně zjištěna výměra plochy tohoto pozemku za koncentrační hrází, na kteréž nákladem kanalisační komise vysázeny byly vrbiny.

U zdýmadla č. VII. ve Štětí, jež jest ve stavbě, byl větší počet pobřežních pozemků v obci Račicích nasypán, aby vyvýšeny byly nad hladinu vzduté vody; ježto hranice těchto pozemků staly se tím neznatelnými, musily být znova zaměřeny a ohrazeny, což stalo se za účastenství zájemníků.

Na pravém břehu v obvodu obce Štětí musily být vypočítány plochy pozemkové, jež buď vzdutou vodou budou zatopeny, nebo nasypávkou zvýšeny a ku zřízení překladiště a přistaviště vykoupeny.

Výkup, pokud se týče odškodnění pozemků, ku stavbě zdýmadla č. VIII. v Roudnici potřebných učinil nutným zaměření celého roudnického ostrova pomocí metody polygonální. Podél levého břehu ostrova označeny byly hranice oddělených pozemků mezníky a vyhotoveny 9 dílčích plánků.

Také pro potahovou stezku v Roudnici získaný pruh pozemku byl zaměřen a za účelem odškodnění majitelky pozemku potřebné situační plánky zhotoveny.

K operátu pro IX. u Třebouňic projektované zdýmadlo vypočítány byly plochy pozemků, k této stavbě potřebných dle alternativ I. a II. a o tom dva seznamy zhotoveny.

Rovněž pro zdýmadlo čís. X. u Lovosic projektované sestaveny byly potřebné parcellní protokoly a sice dle obcí: Čalosice, Velké Černoseky, Pišťany, Prošmyk a Lovosice. Mimo to provedeno zde obsáhlé polygonální měření pravého i levého břehu u Lovosic a Pišťan.

Pro zdýmadlo u Ústí n. L. projektované proveden byl předběžný výpočet pozemkových ploch, jichž asi pro tuto stavbu bude třeba a sestaveny parcellní protokoly pro obce Střekov a Ústí n. L.

b) Splavnění Vltavy v obvodu Prahy.

Za účelem výkupu více mlýnů zaměřen byl větší počet realit a pozemků v obcích Smíchově, Praze a Karlině a zhotoveny příslušné plány. Dále provedeno bylo polygonální měření ostrovů Štvánc a Korunniho, aby na základě toho zevrubně situační a dílčí plány zhotoveny být mohly.

c) Vystrojení holešovického přístavu.

Ku rozšíření příjezdní cesty k holešovickému přístavu musily získány býti z parcel č. k. 294/3 a 295/1 pozemkové pruhy a z té příčiny vyhotoveno 10 dílčích plánů, načež následovalo osazení mezníků.

V celku bylo k účelu provedení knihovního pořádku asi 130 situačních plánů zhotoven.

VII. Provádění a postup stavby.

A. Kanalizování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí.

Celkový pokrok stavby v uplynulém stavebním období nedosáhl na zdýmadlech labských u Beršovic, Štětí u Roudnice pohřichu nikde té výše, jak se očekávalo. Příčina spočívá v prvé řadě v tom, že jarní velké vody trvaly neobvykle dlouho, tak že stavební práce vlastně teprve počátkem měsíce června mohly se rozvinouti v plném rozsahu. Další opozdění postupu stavebního přivedil stávající kartel cementáren, neboť podnikatelství stavby nebylo s to dodati včas na staveniště veškeré potřebné množství cementu, tak že uprostřed nejživějšího stavebního období bylo nutno zdění a betonování omeziti a v jednotlivých případech dokonce zúplna zastaviti. Mimo to pocítován byl již od jara trvalý nedostatek dělnictva, který přiměl konečně podnikatelství stavby k tomu, že bylo vzato do práce asi 200 Rusinů z východního Polska. Opatření to stalo se však až koncem měsice září, tedy téměř již na sklonku období stavebního, a nemohlo tedy mít na celkový pokrok práce žádného podstatného vlivu.

Včasný dovoz kvádrů a cementu byl částečně také zdržován vlivem trpného odporu zřizenců rak.-uher. společnosti státní dráhy a nepravidelných poměrů dopravních, které potom zde nastaly, čímž zdárný postup stavby rovněž nepříznivě byl dotčen.

Předem stanovený rozvrh stavební byl tudiž průběhem roku poněkud zmenšen, a jedině okolnost, že příznivé poměry povětrnostní dovolily pracovati až do druhé polovice měsíce prosince, přispěla k tomu, že mohly z celkového rozvrhu stavebního vypuštěny býti toliko práce podřízenější, kdežto hlavní práce stavební přece zúplna byly dokončeny.

O postupu stavby na jednotlivých zdýmadlech podána bude v následujícím bližší zpráva.

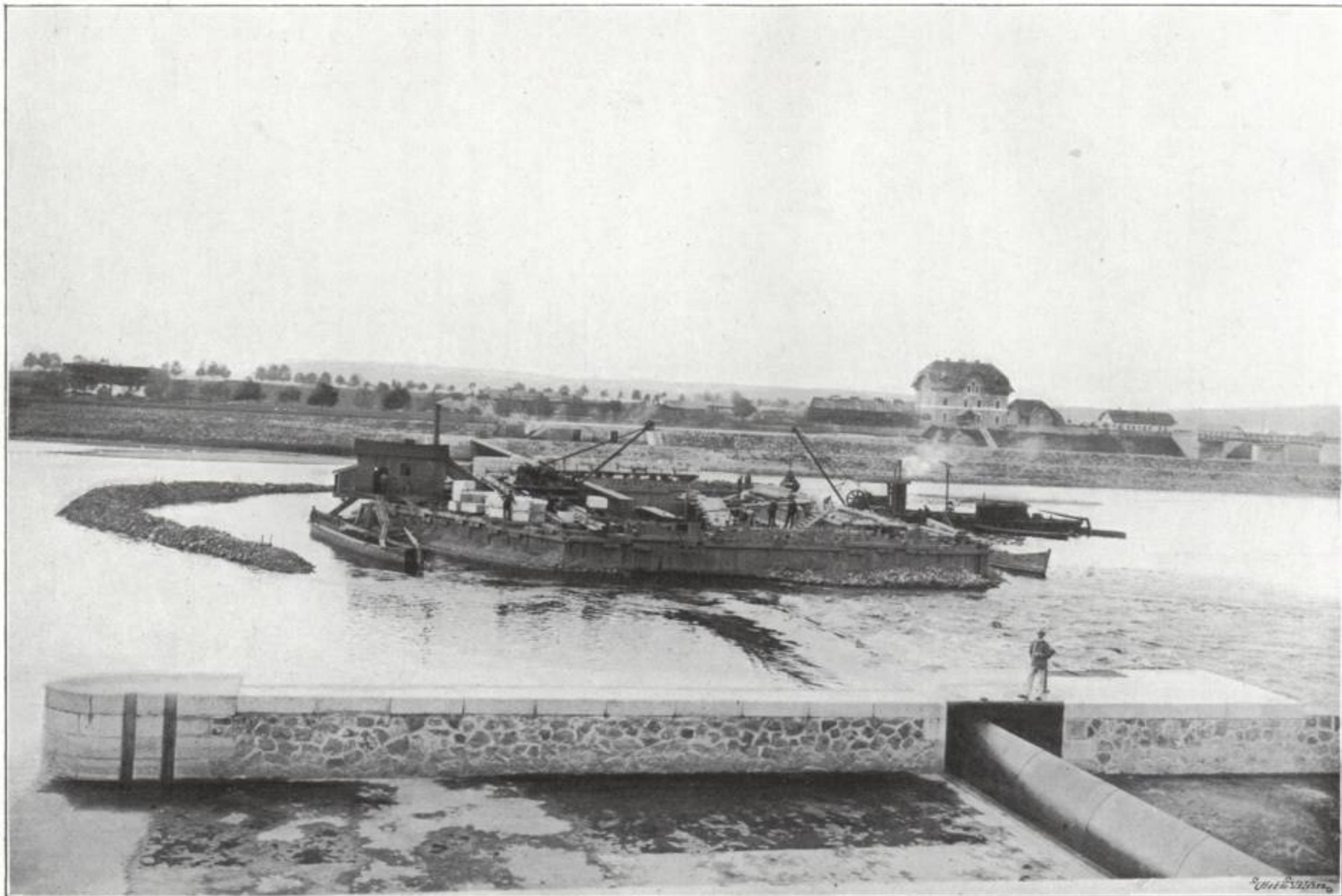


Abb. 1. Ansicht des Fangdammes für den letzten Wehrteil in Unter-Beřkowitz.

Obr. 1. Pohled na jímku posledního jezového pole v Dolních Beřkovicích

a) Zdýmadlo čís. VI. u Dolních Beřkovic.

Podle rozvrhu stavebního mělo se zdýmadlo zúplna dokončiti průběhem léta r. 1907 a odevzdati veřejné dopravě. Práce zdržely se však do té míry, že na provedení zkoušky zdýmací nemohlo se pomýšleti až ve druhé polovici měsice listopadu. Ježto však v té době Labe bylo velmi nízké a plavební poměry na dolním Labi nedovolovaly, aby se postavením jezu až k dosažení plného vzdutí zachytilo množství vody okrouhle 1'2 mill. m^3 , ježto by tím byly vznikly citelné závady plavební, bylo nutno odložiti vyzkoušení zdýmadla a odevzdání jeho veřejné dopravě až na jaro r. 1908. V celku jsou však veškeré práce stavební dokončeny tak dalece, že zbývající menší dodělávky bude lze provésti i při jezu vztyčeném.

Stavba jezu. Poslední zbývající díl jezový obsahoval část středního a pravostranného pole i s mezilehlým pilířem, a vykazoval v celku délky as 38 m.

Stavba provedla se v jimce, jejíž pohled znázorněn jest v obr. č. 1. Obě strany jimky, které jdou rovnoběžně s proudem, byly vytvořeny z jímek násazených na tělesa jezová dříve již dohotovená. Postavení těchto jímek bylo spojeno s některými obtížemi. Hlavní spočívala v tom, že bylo nutno nejprve osaditi svislé sloupky, které se příčnými a podélnými kleštěmi tvoří hlavní nosnou konstrukci jímek. Pro sloupky ty vysekána byla ve krycích kvádrech spodní stavby jezové příslušná hnizda, která bylo nutno nejdříve vyčistiti, ježto byla zanesena pískem, načež pak se do hnizd těch osadil spodní konec sloupků; při tom částečně použito bylo i potápěče.

Práce vyžadovala klidnou vodu; z té příčiny provedla se nejprve před jimkou ochranná hráz ze záhozu, jejíž koruna sáhala až do výše nullové vody. Pro jimku samu nebylo třeba téměř žádného předrýpání, protože těmi místy po čas stavby přiléhajici části lodni propusti vedla plavební dráha, a tudíž potřebná prohrábka již tenkráte byla provedena.

Za těchto okolností bylo možno již dnem 3. června zahájiti beranění na přední vystupující části jimky. Do 8. července dospěla stavba jimky tak daleko, že se zahájil obsyp její. Po krátkém přerušení prací těch, které přivozeno bylo velkou vodou, jež dne 18. července dosáhla na vodočetu staveniště výše + 195 cm, tak že celá jimka byla pod vodou, mohlo se 26. července již přikročiti k vyčerpání stavební jámy. Použilo se k tomu s počátku čerpadla odstředivého o průměru ssacího potrubí 30 cm, ježto však stavby vodní byly trvale vysoké, nestačilo toto jediné čerpadlo pro hloubku zakládání 4'4 m pod vodou nullovou, a proto dnem 5. srpna uvedeno bylo v chod čerpadlo pomocné.

Další vývoj prací stavebních nesetkával se již se žádnými obtížemi. Hloubka zakládání zvětšila se poněkud oproti návrhu z toho důvodu, že vymlelo se v těch místech řečiště v době, kdy šla tudy plavba. Po částečném vybetonování základů mohlo se pomocné čerpadlo dnem 9. září zase zastavit.

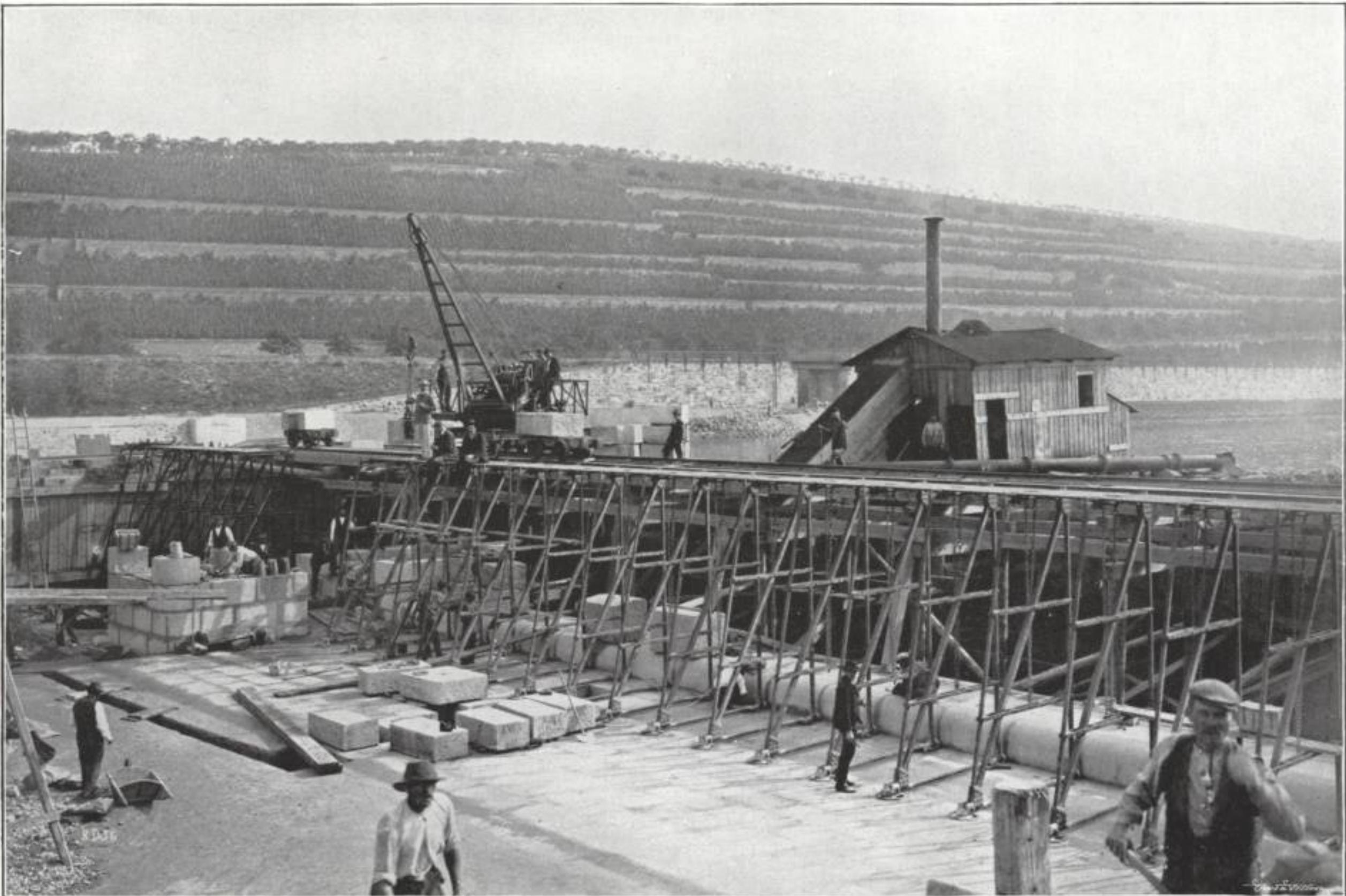


Abb. 2. Montierung der Wehrböcke im Fangdamme des letzten Wehrteiles bei Unter-Beřkowitz.

Obr. 2. Montáž jezových slupic v jímce posledního jezového pole u Dolních Beřkovic

Plavba šla po dobu trvání stavby tohoto dílu jezového přes hotovou již část lodní propusti; následkem súžení odtokového profilu vestavením jímky přivedilo se značné vzdutí a vzrostla rychlosť odtoková do té míry, že vzniklo tím značné ztěžení plavby, zejména směrem proti vodě, tak že konečně v době činnosti cukrovarů bylo nezbytno postavit na výpomoc kolo na hřídeli.

V obrázku č. 1 viděti jest zřetelně vlnu, která se vytvořila nad sklopenou železnou konstrukci v propusti lodní. V popředí spatřiti lze propust vorovou i se vztyčenou její segmentovou uzavírkou.

Dne 16. září počala firma Bromovský, Schulz a Sohr montovati slupice jezové, ačkoli střední pilíř, na který bylo nutno připojiti obě části železných konstrukci z přilehlých polí, nebyl dozdán na plnou výši. Montáž šla velmi rychle, a dne 1. října dosažen byl již stav znázorněný v obraze čís. 2. V celku bylo postaveno 22 slupic pole středního a 7 slupic lodní propusti.

Konstrukce těchto obyčejných kovaných a svařovaných slupic jest známa; montování trvalo i s nátěrem konstrukce až do 11. října, čerpání vody bylo však zastaveno již dne 5. října.

Odstranění jímky protáhlo se za to až do 22. listopadu; tímto dnem byly tedy teprve dokončeny zúplna veškeré hlavní stavební práce zdýmadla dolnoberkovickeho.

Stavba plavidel byla dokončena již v roce předešlém. V obraze čís. 3 podán jest pohled na hotová plavidla od horního ohlaví. V pozadí viditelný most, který vede přes společné dolní ohlaví plavidla komorového a vlakového, byl montován také již v roce 1906; v roce letošním provedena byla toliko štěrkovaná vozovka a dne 9. a 10. srpna zkouška zatěžkávací.

Výsledek zkoušky této byl v každém ohledu uspokojivým, a protože v téže době dokončena byla již také rampa, která tvoří od mostu pokračování příjezdnej cesty ku přeloženému přívozu pod jez, přikročilo se ihned k tomu, aby dolnoberkovickej přívoz prámový přemístil se na své budoucí místo, načež mohla se pak odstraniti stará přívozni rampa, která křížila horní kanál a znemožňovala jeho dokončení.

Skladiště, které jest viděti na pravo u mostu v obr. čis. 3, má strop zhoto-vený z vyztuženého betonu. Povrch této nosné konstrukce pokryt byl k vůli edvodnění asfaltovou plstí v přiměřeném sklonu, nad níž spočívá pak dlažba 25 cm silná z lomového kamene kládená na slabou vrstvu písku; vrchem přes skladiště vede cesta ke přívozu.

Práce vedlejší a stavby upravovací. Ku pracim vedlejším sluší počítati stavbu válcované příjezdnej cesty ku přívozu dolnoberkovickejmu spolu se zhotojením potřebného zábradlí podél ramp u mostu. Cesta byla již z časti dříve hotova, před přeložením přívozu na nové místo byla však náležitě vyspravena a v celé délce znova preválcována.

Aby umožnilo se bráti pohodlně vodu do voznic při jezu vztyčeném, byla poblíže cukrovaru dolnoberkovickeho a na jeho náklad upravena v levém břehu malá náplavka. Podobná náplavka, která však sloužiti bude hlavně

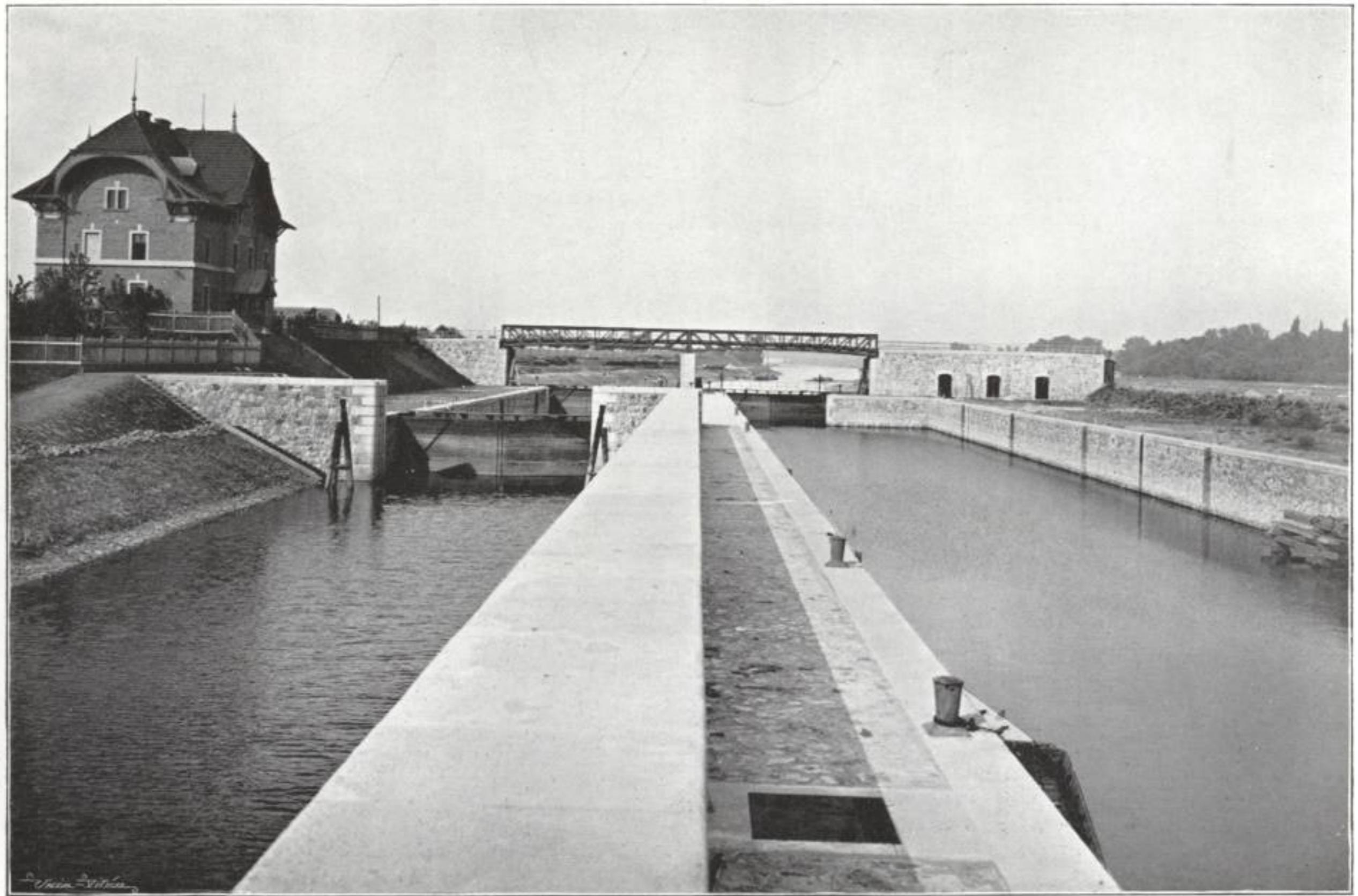


Abb. 3. Ansicht der Schleusenanlage bei Unter-Berlkowitz vom Oberhaupte aus gesehen.

Obr. 3. Pohled z horního ohlaví na plavební komory u Dolních Berkovic

pro odvoz ledu, postavila se nad obcí Vlňovsí ve hrázi pobřežní, kterou podle vodoprávního rozhodnutí měla zřídit komise kanalisační.

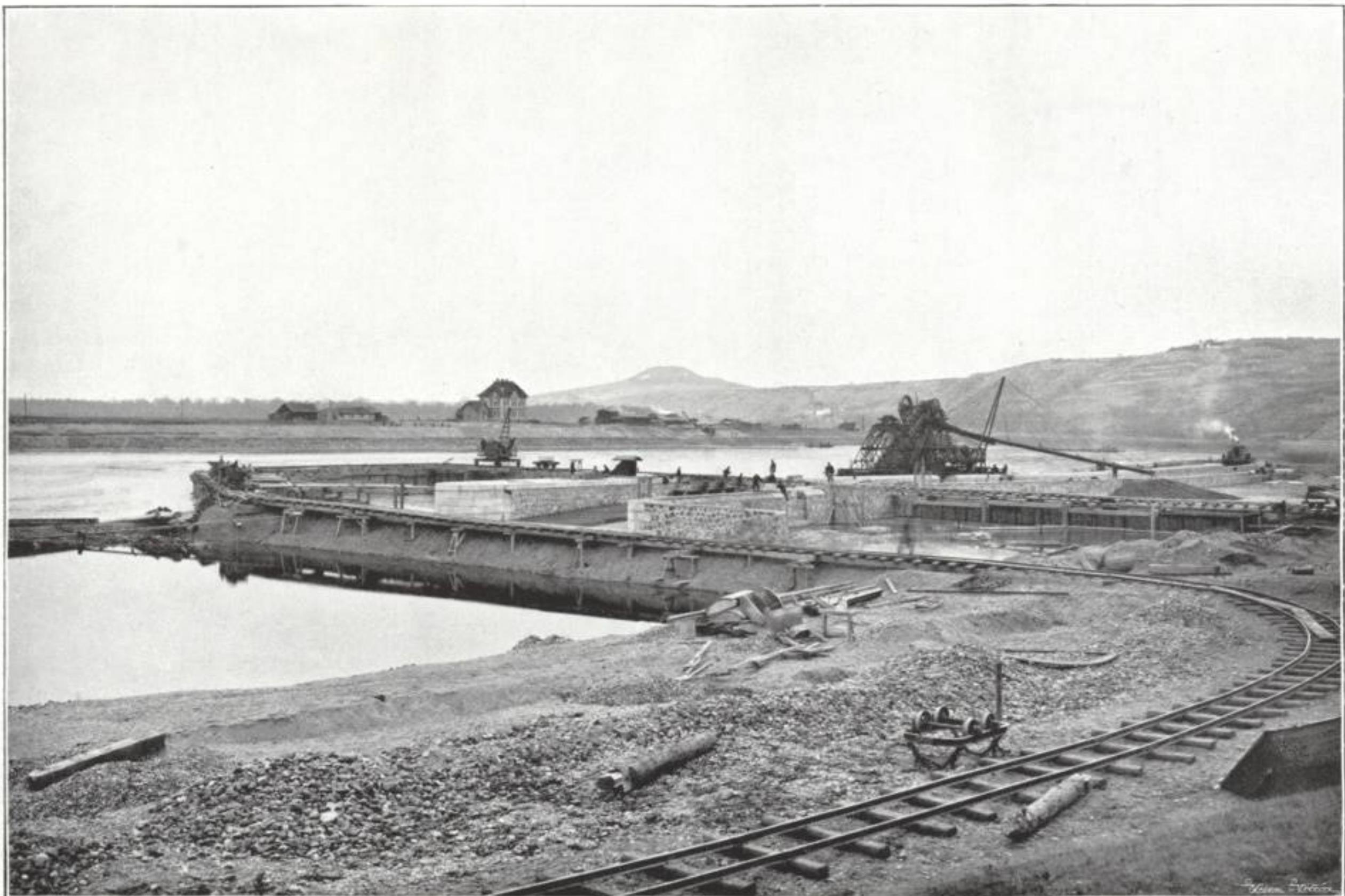
V obci Šopka bylo nutno dosavadní náplavku a přiléhající k ní loděnici se zřetelem na vzdutou vodu poněkud pozměnit, aby nerušilo se při postaveném jezu dolnobeřkovickém jejich používání. Následkem sklopení jezů vltavských již dne 10. listopadu byla doprava stavebního kamene tak znesnadněna, že nebylo lze tuto práci v roce 1907 dokončiti.

K nejdůležitějším stavbám upravovacím náleží úprava labské trati u Křivenic. Tato trať délky asi 3 km zůstane při postaveném jezu ve Štěti nevzduta, bylo tudiž nezbytno provésti zde za účelem udržení plavných hloubek průběžnou regulaci. Hlavní práce spočívaly v tom, že byla vyrýpána 40 m široká plavební dráha, získaným materiálem, jakož i výkopem ze spodního kanálu vysypaly se dosud vodou pokryté prostory za starou soustřednou hrázi, která v těch místech již dříve z ohledu plavebních byla postavena. Dále bylo zapotřebí zajistiti novou nasypávku řadou kamenných travers, mimo to byl povrch osázen sazenicemi vrbovými. V dolejší části, pro jejíž úplné vysypání nedostávalo se již vhodného materiálu, byly postaveny toliko traversy, do nichž za účelem volného průchodu vody vložily se cementové trouby o průměru 40 cm. Také tato práce byla sklopením jezů vltavských přerušena, ježto nebylo možno dopraviti sem scházející značné množství kamene.

Následkem postavení jezu dolnobeřkovického bude starý vodočet mělnický, kterého dosud bylo používáno pro návěští službu piavební, zatopen, a stane se tudiž pro další pozorování výšky hladiny vodní téměř nepotřebným. Aby zjednána byla náhrada na tento vodočet, byl postaven v km 7·1 blíže Křivenic v místě ležícím asi 400 m pod jezem beřkovickým nový vodočet zatímný. Volené místo hodi se k žádanému účelu proto, že leží v trati, která dolením jezem u Štěti nebude vzduta. Na tomto zatímném vodočtu konala se k žádosti zemského hydrografického oddělení odečtení každé dvě hodiny za stavů podnormálních a získané hodnoty srovnány budou s příslušnými záznamy samopisného vodočtu mělnického, aby tím získán byl spolehlivější podklad pro vzájemný vztah těchto dvou pozorovacích míst.

b) Zdýmadlo čís. VII. u Štěti.

Na počátku r. 1907 odstraňovaly se ještě zbytky jímky jezové z předešlého stavebního období, kterážto práce trvala až do 16. ledna. Již následujícího dne nastal odchod ledu, který však na staveništi nezpůsobil nijakých škod. Od té doby odpočívaly práce stavební až do 11. března, kdy uvedlo se v chod pozemní rýpadlo v horním kanále, aby získanou svrchní půdou vysypaly se před jarním obděláváním půdy zbylé ještě plochy pozemků, které neležely dosti vysoko nad vzdutou vodou.



Obr. 4. Pohled na pravostrannou jimku jezovou ve Štěti.

Po desetidenní práci bylo nutno rýpadlo zase zastavit následkem nastavši velké vody, která dostoupila na vodočtu staveniště výšky 256 cm. Další pokračování v této práci zahájeno bylo teprve 15. dubna.

Pokud dovoloval tomu neustálý nedostatek dělnictva, vyvinula se pak od druhé polovice dubna činnost stavební obvyklým způsobem, jak o tom v následujícím bude bliže zmíněno.

S t a v b a j e z u zahájena byla pro příliš vysoký vodní stav v Labi teprve dnem 25. dubna. Dil jezový, který se měl postavit, obsahoval 35 m dlouhou část lodní propusti na pravém břehu, dále oba pilíře, tvořící vjezd do vorové propusti, z nichž v levém jest umístěn rybovod. Při návrhu jimky bylo výhodně využito té okolnosti, že asi polovina tohoto dilu jezového ležela za starou nízkou soustřednou hrázi, která chránila stavbu před přímým účinkem proudící vody, tak že stačilo voliti zde za jimku jednoduché štětovnice se záplní jilovou. Část jimky, která před hráz soustřednou vystupovala do řečiště, obdržela dvojitou štětovnicí.

Stavba jimky postupovala velice zvolna; asi v polovici měsice července bylo beranění více než na týden přerušeno nastalou velkou vodou (+ 196 cm na vodočtu staveniště), tak že se práce ta mohla dokončiti teprve 11. srpna. Zatím byly vykonány přípravy, aby se mohlo začít se stavbou propusti vorové.

Dne 12. srpna byly příslušné jednoduché štětovnice tak dalece hotovy, že se mohlo počít s čerpáním odstředivou pumpou. Nedlouho potom a sice již dne 17. srpna začalo pracovati čerpadlo také v jimce jezové.

S t a v b a p r o p u s t i v o r o v é pokračovala sice pomalu, ale ustavíčně ku předu; dne 24. září zhotovala se příčná hráz oddělující zatím hotovou část vorové propusti od dalšího dolního jejího dilu, který ihned potom vzat byl do práce. Zároveň s výkopem v tomto druhém díle pracovalo se na zdech v díle hořejším, kde také dne 19. října dokončilo se osazení klapaček. Když provedeno bylo zajištění dna propusti pod klapačkami na délku 30 m, stavěly se obě zdi podélné v díle dolním, pak příslušné stupinky ve dně, a dnem 9. prosince bylo po skončení těchto prací zastaveno čerpání.

Průběhem stavby vorové propusti začalo se dne 28. srpna také betonovati v jimce jezové a sice v základech pilíře pobřežního. Po zaražení definitivní ochranné štětové stěny před tělesem jezovým byl dokončen výkop a zahájeno ihned betonování základů jezových. Další vývoj práce v jimce jezové netřeba zvlášť popisovati; stav prací dne 17. listopadu jest znázorněn v obrázku čís. 4. V jimce jest viděti oba již provedené pilíře při vjezdu do vorové propusti, rovněž byly tou dobou dokončeny zdi této propusti v horním dílu; prostor za zdi pobřežní vysypával elevator.

Montáž 10 slupic nýtovaných v lodní propusti začali montéři strojirny dř. Breitfeld a Daněk v Karlíně dne 11. listopadu, a za měsíc byly veškeré konstrukce i s nátěrem úplně hotovy, ačkoli tou dobou nebyly ještě ani osazeny krycí desky na tělese jezovém, jak vysvítá obrázku čís. 5, který ukazuje pohled na stav prací dne 13. listopadu.



Obr. 5. Počátek prací montovacích v lodní propusti zdýmadla štětského.

Po ukončené montáži byly slupice, o jejichž konstrukci byla již ve zprávě minulé učiněna bližší zmínka, dne 13. prosince sklopeny jeřábem, dodaným k tomu účelu firmou Bratří Prášilové a spol. v Praze, načež se čerpání vody ihned zastavilo.

Podnikatelství stavby přikročilo pak k odstranění jímky, která již dříve do přípustné míry byla snešena; do konce roku nebyla však práce tažo dokončena.

S t a v b a p l a v i d e l vykazuje za rok 1907 značný pokrok. Čerpání začalo se dne 4. dubna, a ihned potom zahájilo se zdění. Dne 17. dubna dokončena byla betonáž základů levostranného obtoku, a mohlo se tudíž od 22. dubna rozvinouti zdění v celém rozsahu plavidel. V téže době vztyčeny byly jezy vltavské, a byla tudíž zajistěna dodávka dostatečných zásob kamene; potřebné kvádry byly většinou již dříve dodány na staveniště.

Práce se soustředily na obou dolních ohlavích, aby se zde záhy mohlo přikročiti k montování vrat. Pražská strojirna dř. Ruston a spol. počala montáž dne 1. srpna, do té doby bylo potřebné montovací lešení již postaveno.

Zatím postoupila vyzdívka horního ohlaví tak dalece, že Českomořavská strojirna počala dnem 24. června montovati horizontální stavidla. Tehdejší stav prací vysvitá z fotografie o b r. č i s. 6, která znázorňuje pohled na plavidla od ohlaví spodního. Jest viděti zplna vyzděné dolní ohlaví až po krycí desky, v lícních zdech ponechány jsou dosud otvory, jimiž osazují se kotevní desky vrat, načež otvory ty se pak zazdí. V průhledu do plavidla vlakového viděti jest zástěrky betonové, kterými se upevňuje dno před výtoky.

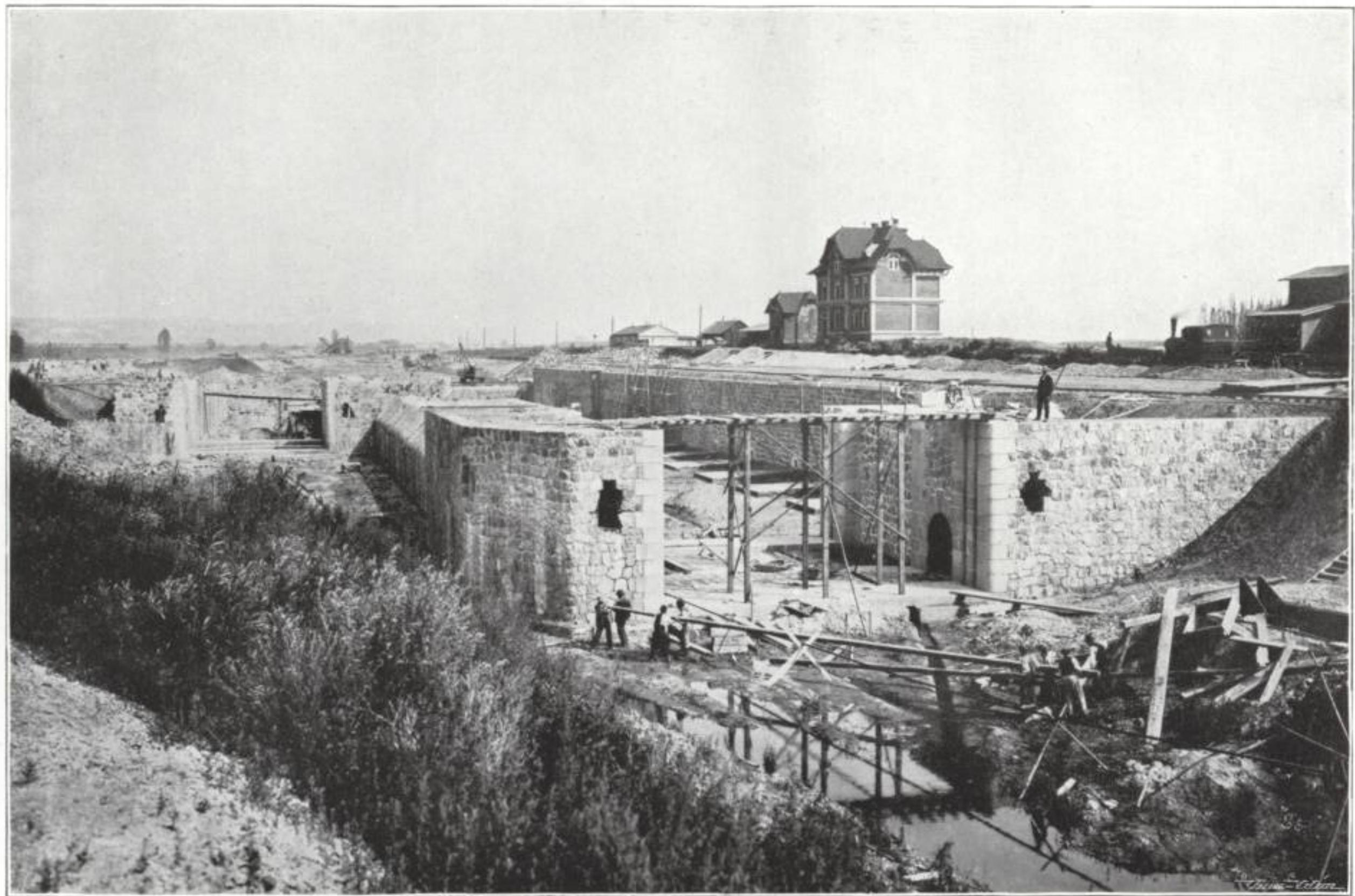
Po dalším postupu zdění mohla konečně také firma Škodovy závody, akc. spol. v Plzni, přikročiti dne 9. září k montáži horních vrat. Současně pracovalo se na upevnění dna plavidla komorového a vlakového, načež také zhotovalo se zabezpečení dna pod dolním ohlavím obou plavidel.

Průběhem těchto prací byla zároveň provedena montáž pohybovacích ústrojí uzavírek obtokových, a dne 25. listopadu vykonána byla předběžná kollaudace veškerých staveb, které po zastavení čerpání byly by zatopeny.

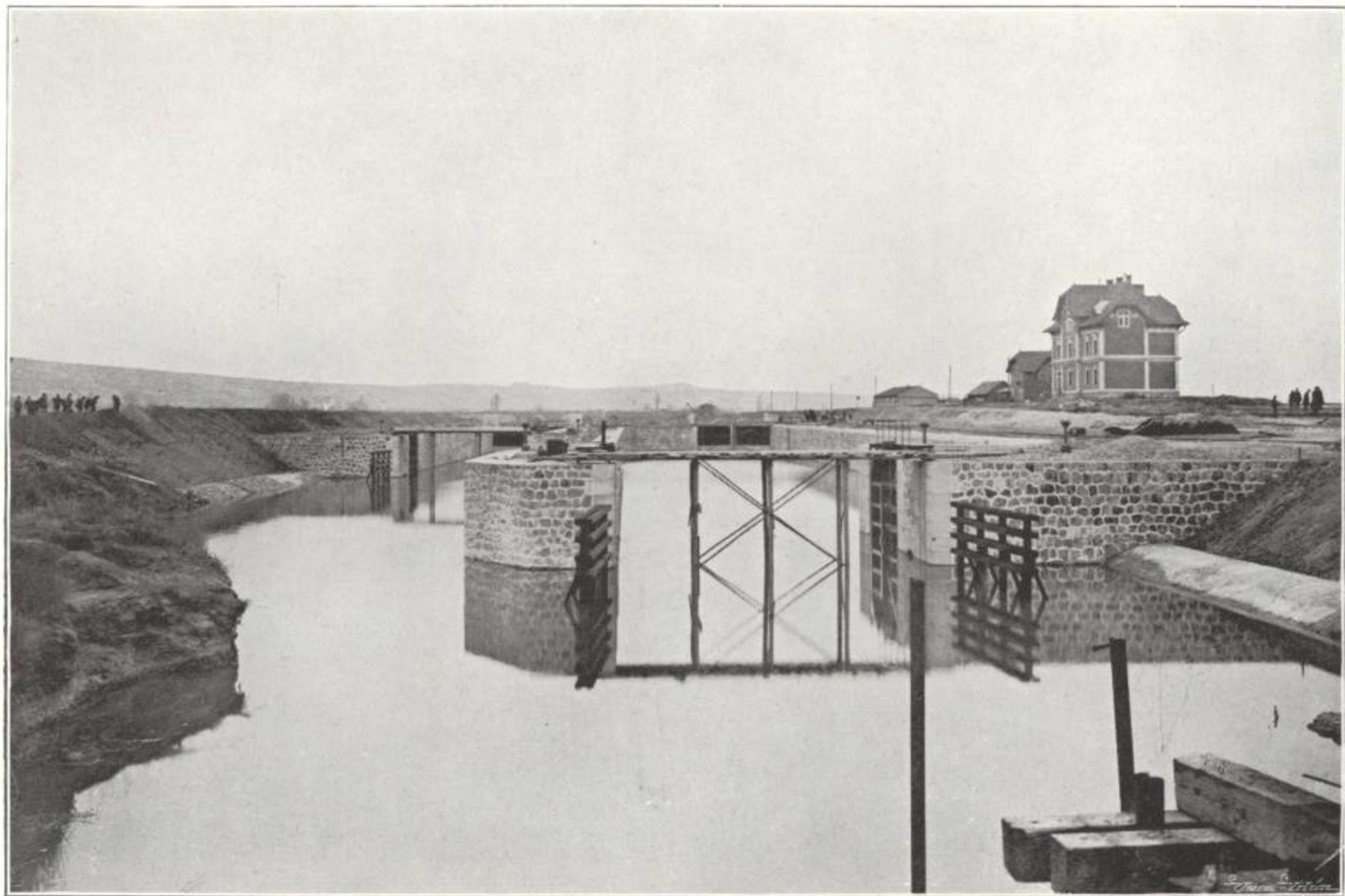
Při tomto úředním jednání prohlédnutý byly zevrubně obtoky, zajistění dna, dolní vrata, jakož i veškeré pohybovací přístroje. Až na některé žádané nepatrné doplňky byly shledány vykonané práce úplně uspokojivými, tak že dnem 1. prosince se čerpání trvale zastavilo.

Hráz, která dělila stavební jámu plavidel od spodního kanálu, byla pak protřžena a do plavidel se napustila spodní voda.

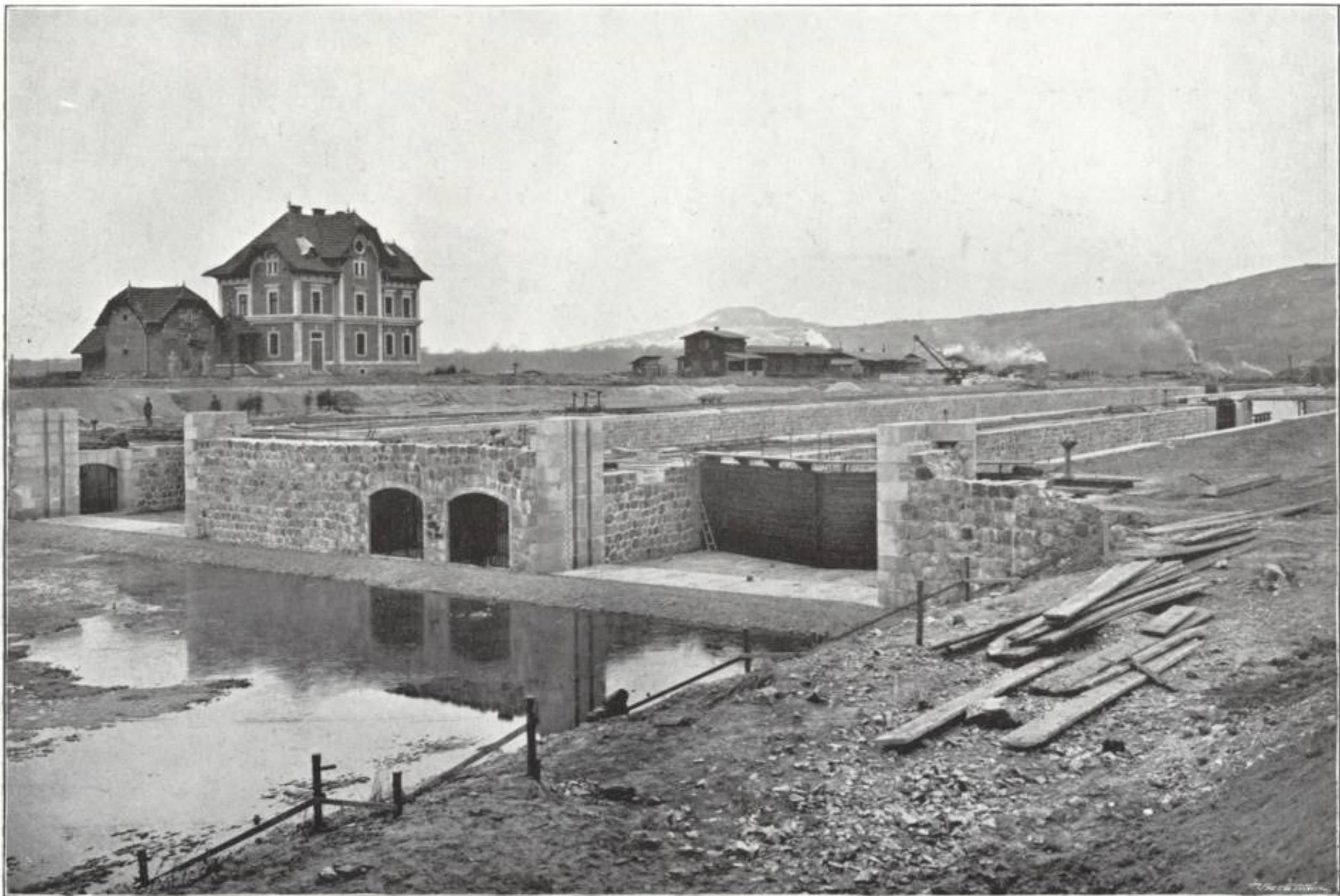
O b r a z č i s. 7 podává pohled na hotová plavidla se strany spodní vody dle stavu prací ze dne 17. prosince 1907. Oboje spodní vrata jsou již smontována, proto také není již viděti otvorů ponechaných ve zdech pro zakotvení vrat, neboť byly po utažení kotev zazděny. Aby usnadněn byl vjezd lodím do plavidel, jsou po obou stranách při spodním ohlaví postavena svodidla zhotovená ze železa a ze dřeva. Pod plavidly na délku 10 m byly svahy spodního kanálu zabezpečeny až do výšky lavičky dlažbou lomovou kladenou na cement.



Obr. 6. Pohled na stavební jámu plavidel u Štětí se strany vody spodní.



Obr. 7. Pohled na hotová plavidla zdýmadla u Štětí.



Obr. 8. Pohled na horní ohlaví plavidel u Štěti.

Další obrázek čís. 8 ukazuje pohled na horní ohlaví dle snímky ze dne 17. prosince. Zdivo horního ohlaví není dosud provedeno na celou výšku, avšak vrata jsou již smontována a zároveň osazeny mříže vtokové. Jak z obrázku vyplývá, uspořádány jsou vtoky do obou obtoků umístěných ve střední zdi plavidlové přímo z čelné plochy horního ohlaví; levý obtok plavidla vlakového jakož i pravý obtok plavidla komorového obdržely vtoky ze příslušných horních vratových komor. Veškeré vtoky opatřeny jsou řídkými mřížemi. —

Konstruktivné vytvoření plavidel štětských liší se jen zcela nepatrně od dřívějších plavidel postavených na Vltavě a na Labi. Malou odchylku vyzkouje pouze způsob volený pro utěsnění horizontálních stavidel v horním ohlaví a sice na straně ve výklenku, do něhož se stavidlo při otevření zasunuje.

V obraze čís. 9 znázorněna jest konstrukce horizontálního stavidla před vybetonováním příslušných zdí obvodových; zde viděti jest také vzdadu na vozíku za ozubnicemi šikmo seříznutý trámeček dřevěný, který při uzavřeném stavidle dolehne na obdobný trámeček upevněný na zadní straně čelného plechu, který zpředu uzavírá zminěný výklenek. Tim způsobem utěsněny jsou tedy nejen oba otvory ponechané v čelném plechu pro průchod ozubnic, nýbrž zároveň také nezbytná, vodorovná spára, kterou nutno ponechat mezi spodním okrajem čelného plechu a stavidlovou deskou. Se stran docíleno bylo utěsnění jako dříve kliny dřevěnými. Přední trámeček těsní rovněž proti šikmé ploše, čímž obdržel tvar tupého klínu a tim zároveň bylo usnadněno uzavření stavidla v proudici vodě v případě, že výminečně ukázalo by se nutným přerušit počaté již plnění plavidel.

O pracích v edlejších a upravovacích, které provedly se v r. 1907, byla částečně již učiněna zmínka, totiž pokud týkají se nasypávek nízko položených pozemků v katastrální obci račické. Práce tato trvala až do začátku května; dne 8. května byly veškeré nasypané pozemky úředně předány zase majitelům.

V souvislosti se stavbou zdýmadla provádí se také rozsáhlé překladiště u města Štětí. Když provedena byla zatímna dojednání s obcí štětskou, jejiž zájmy jsou stavbou překladiště dotčeny, počalo se dnem 23. května se stavbou. Ježto nebylo možno dodati pro potřebné zde nasypávky dostatečné množství materiálu z výkopu průplavního, bylo dnem 28. května zahájeno rýpání v řečišti labském, a již dne 3. června počalo se s dlažbou překladiště.

Brzy potom uveden byl v činnost traject, kterým převážel se materiál získaný z výkopu na levém břehu vždy po deseti vozích na břeh pravý, čímž nasypávka překladiště značně se urychlila. Dnem 29. července přemístil se dočasně přeložený přívoz štětský opět na své původní místo, neboť dolní část překladiště i s rampou přivozní byla do té doby zúplna hotova. Ve stavbě bylo pak pokračováno zvolna až do konce roku; v horní části nebylo překla-



Obr. 9. Pohled na horizontální stavidlo před vybetonováním šachty.

diště zatím zavázáno do břehu, poněvadž by se tím byl znemožnil příjezd k řece za účelem ledování.

Rovněž cesta ležící za překladištěm dosud dokončena nebyla hlavně pro nedostatek štěrku, jehož dovoz z Klecan po sklopení jezů vltavských bylo nutno zatím zastavit.

c) Zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice.

Již ve předešlé výroční zprávě byla učiněna zmínka o tom, že práce stavební na pravém dilu jezovém v Roudnici byly v prosinci r. 1906 následkem nastalých mrazů přerušeny ve stavu pro přezimování velmi nepříznivém, ježto veškerý výkop základů byl sice dokončen, ale vybetonování provedeno bylo jenom na nepatrné části. Jakmile tedy mrazy dne 9. ledna 1907 povolily, byla stavební jáma opětně vyčerpána a pokračovalo se v betonování. Současně beranilo se 63 pilot základových pod levostranný pilíř propusti vorové, aby docílilo se dostatečné únosnosti základů, neboť pilíře toho použije se zároveň pro budoucí silniční most v Roudnici.

Sotva že se podařilo vybetonovati základy, bylo nutno další práce dne 22. ledna zase přerušiti za přičinou nastalých mrazů a stavební jáma se opět naplnila vodou.

Teprve po odchodu jarní velké vody ve druhé polovici měsice dubna opětně se vyčerpalo, při čemž vzhledem na vysoký stav vody v Labi pracovalo se dvěma čerpadly. Další postup stavby dál se beze všeho přerušení, a dnem 10. května počali montéři firmy Fr. Ringhofer na Smíchově montovati 10 slupic, jež obsaženy byly v tomto 32 m dlouhém dilu jezovém.

Zároveň s těmito pracemi provádělo se zajištění 10 m širokého podjezi pod tímto dílem jezovým a stavěla se přilehlá část vorové propusti. V jedné části levé zdi této propusti nalezeno bylo v základech neúnosné bahno, a užilo se zde tudiž opětně pilot základových.

V obrazce čís. 10 jest znázorněn pohled do stavební jámy dle stavu praci ze dne 6. července 1907; uprostřed viděti jest ve vzdálenos'ech po 3 m stojici nýtované slupice, o jejichž konstrukci byla v minulé výroční zprávě učiněna bližší zmínka. Pozadí tvorí pohled na město Roudnici.

Po skončené montáži byla konstrukce železná dne 1. srpna sklopena; **obrazec čís. 11** zhotovený dle snímky z téhož dne ukazuje část slupic již ve stavu sklopeném, kdežto zbylé slupice ještě stojí. Zároveň viděti jest poněkud jejich podrobné konstruktivní sestavení.

Mezitím učiněny byly také přípravy k další stavbě vorové propusti. Veškeré práce stavební postupovaly velmi zvolna, ježto zaměstnán byl jen nedostatečný počet dělnictva. Zlepšení nastalo teprve, když asi v polovici měsíce září přijato bylo do práce 120 Rusínů. Ačkoli čerpání ve vorové propusti zahájeno bylo již dne 5. srpna, trvala vyzdívka obou podélných zdi až do konce listopadu, do které doby ukončena byla také již montáž klapaček.



Obr. 10. Pohled na pravostranný dil jezový v Roudnici.



Obr. 11. Sklápení slupic v dokončeném pravostranném dilu jezovém v Roudnici.



Obr. 12. Montáž klapaček ve vorové propusti u Roudnice.

V obraze čís. 12 lze spatřiti tuto konstrukci v době montáže dne 28. listopadu. Celkem liší se klapačky upravené na konci pevného dna vorové propusti roudnické jen zcela nepatrně od podobných na Vltavě již vyzkoušených zařízení. Dodávka nosné konstrukce svěřena byla firmě Bratři Prášilové a spol., pobití klapaček obstarala firma J. Viktorin z Mělnika.

Stavba lodní propusti, která v Roudnici tvoří levé pole jezové, byla započata již koncem května tím, že rýpadlem lodním provedla se potřebná prohrábka a mimo to vybiral drapák zbytky starého kamenného mostu roudnického ze dna řeky. Práce tato byla velmi obtížna, neboť bylo odstraniti nejen veliké množství jednotlivých kamenů různé velikosti, nýbrž také zbytky souvislého zdiva. Byl učiněn pokus rozstříleti zdivo to pod vodou dynamitem, ale výsledek nikterak neuspokojil, tak že nezbylo, nežli odstraniti zdivo to užitim potápěčiho zvonu. —

Dne 20. června byly zabraněny první hlavní jehly jimkové, načež od 1. července beranily se i stěny štětové. Povodni, která se dostavila dne 18. července, byly dosud zaražené štětovnice délky 98 m velice poškozeny, tak že pouze části v délce sotva 34 m mohlo být použito znova pro jímku.

Stavba jímky byla pak opětne zahájena dnem 23. července a počátkem srpna začalo se čerpati. Po vyčerpání, k němuž bylo třeba dvou pump, objevily se v jímce zbytky dvou pilířů bývalého mostu roudnického. Zvláště zajímavými byly části poměrně dobře zachovalého zdiva z kvádrů pískovcových, spočívající na ležatém rostu. Dřevo borové, z něhož tento přes 550 let starý rost byl zhotoven, bylo úplně zdravé.

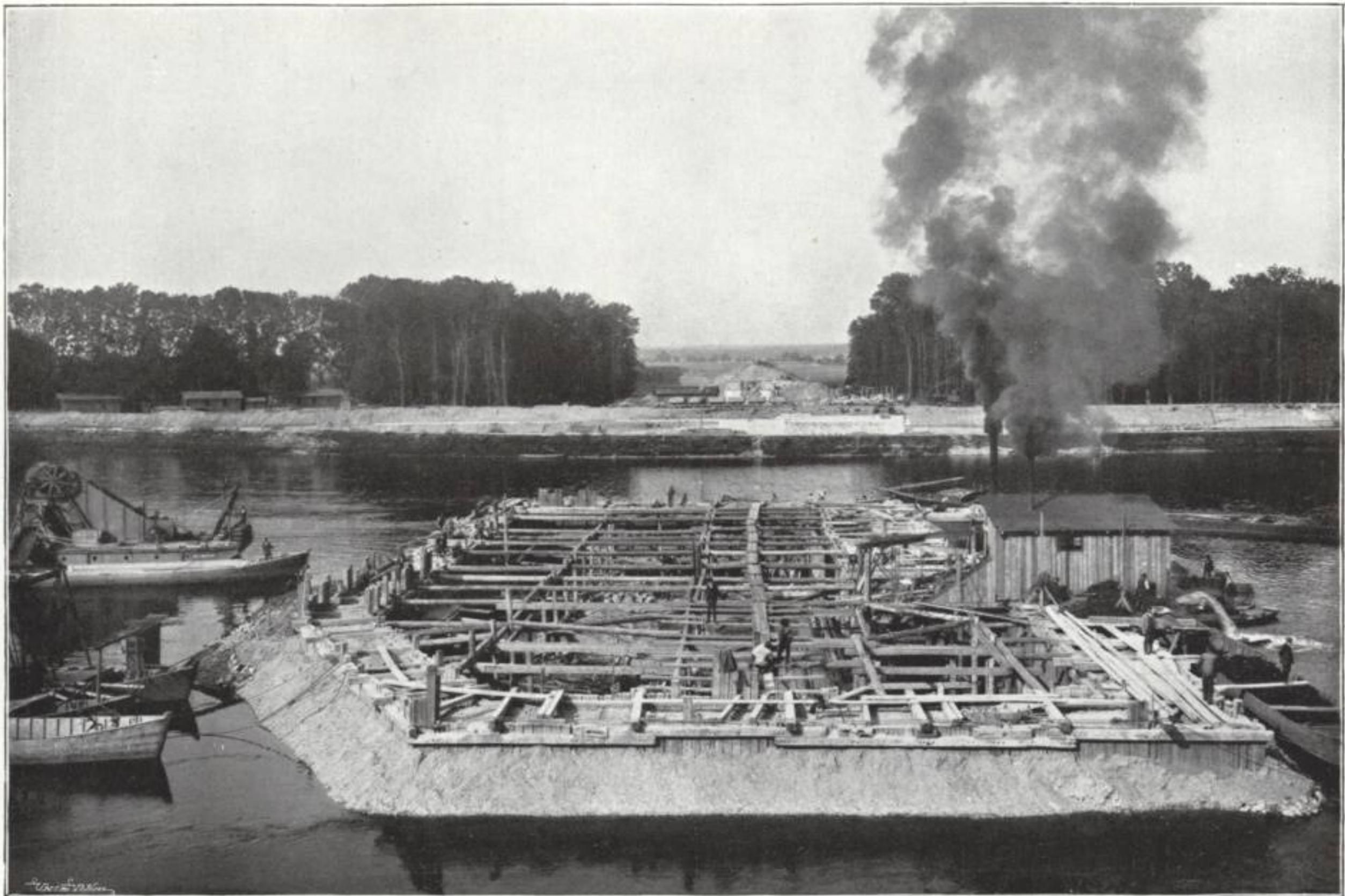
Po ukončení výkopu zaražena byla ochranná štětovnice a dnem 1. října počalo se betonovati. Zároveň zabranily se v rozsahu základů pilíře mostového, který jest společný s levostranným pilířem lodní propusti, potřebné nosné základové piloty.

V obraze čís. 13 podán jest celkový pohled na jímku jezovou po čas trvání prací betonovacích ze dne 14. září. Jimka tato obsahovala 39 m dlouhou část lodní propusti s levostranným pilířem, kolem něhož veden byl rybovod. Ve směru kolmém na proudnici vykazovala jímka šířky 64 m, a plocha zajimovaná měřila 1425 m² při délce obvodu 177 m.

Do dne 5. listopadu dospěly práce v jímce tak daleko, že se mohlo začít s montáží 13 slupic, která trvala až do konce měsice; čerpání se pak zastavilo a jímka počala se rozebírat.

Práce vedlejší a upravovací. Se stavbou zdýmadla souvisí zároveň rekonstrukce městských stok. Ku práci té dala městská obec roudnická přiměřený přispěvek.

Hlavní sběrač městské kanalizace křížuje bývalé mlýnské rameno a vede pak přes ostrov roudnický ke svému ústí do Labe. Stavba této as 300 m dlouhé betonové stoky byla začata již v dubnu, práce postupovala však velmi zvolna, neboť přes to, že betonovati se začalo již dnem 13. června, trvala stavba až do 23. října. Při podvedení tohoto sběrače pode dnem příštího průplavu, který



Obr. 13. Pohled na jímku lodní propusti u Roudnice.

používá v těchto místech bývalého mlýnského ramene, jakož i pro stavbu vyústění do Labe bylo použito pouze malých jímek zemních. Mimo to postavila se v roce 1907 část sběrače městského v délce asi 150 m, která vede po levém břehu podél města Roudnice.

Ze staveb upravovacích provedeno bylo toliko z části vytvoření levého břehu podél roudnického ostrova pod propustí lodní i s příslušným prohloubením budoucí plavební dráhy. V zimě obmýšli se odstranití pravostrannou hráz nad a pod jezem, po niž dosud jde potahová stezka, čímž dozná odtokový profil jezový značného rozšíření. Nová čára břehová nad jezem, jakož i vorová propust pod jezem jsou již hotovy.

V souvislosti se stavbami zdýmadla postaven byl nákladem městské obce roudnické propustek pod pravostrannou příjezdnou rampou k mostu. Mimo to proveden byl obci pravý pobřežní pilíř mostový na celou výšku, a zároveň dokončen násyp za ním ležící.

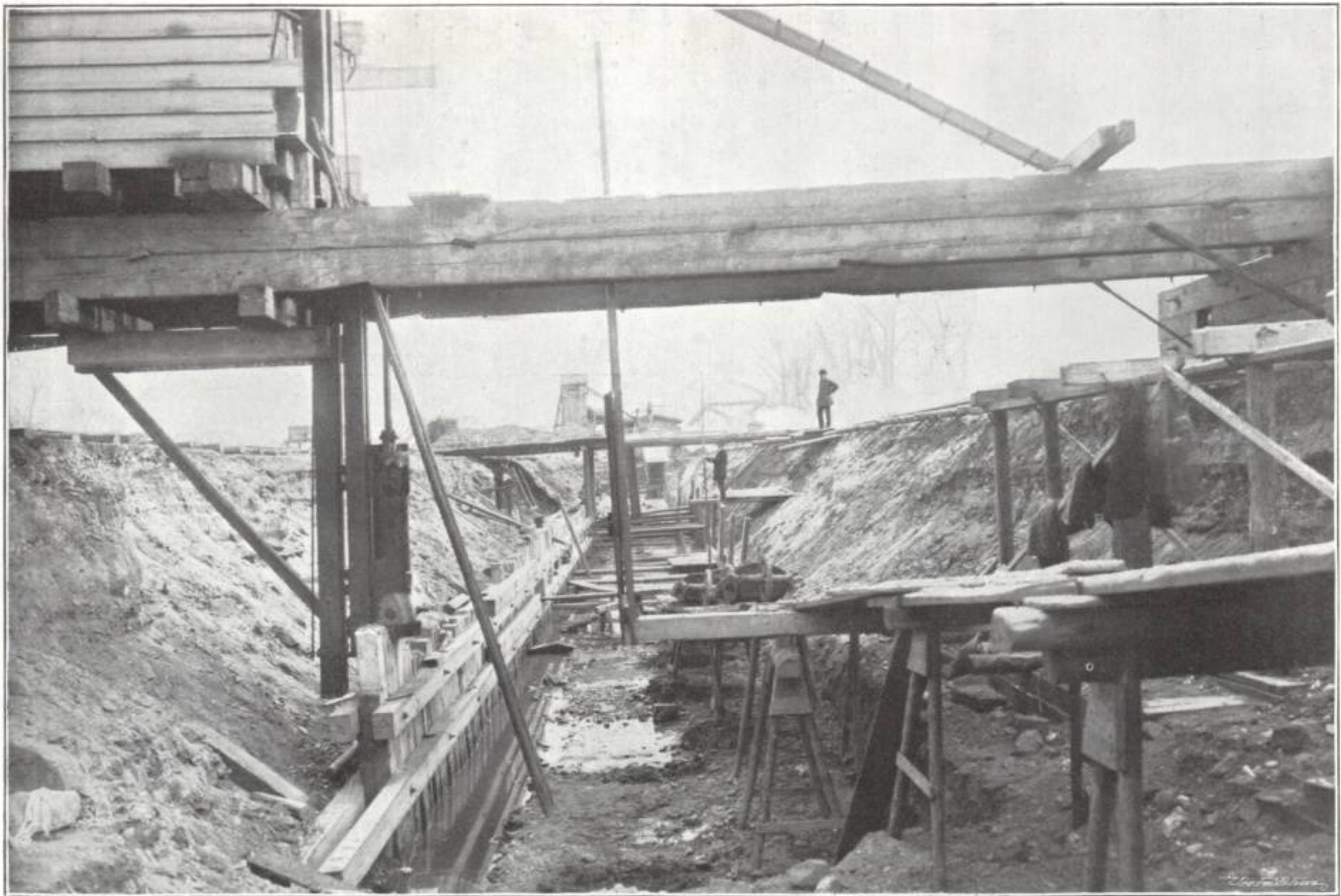
B. Splavnění Vltavy v Praze.

Jak již v odstavci IV. uvedeno, byly zadány stavby ve zdrži u ostrova Štvanice dne 28. června 1907. Dne 23. července 1907 byly firmě A. Lanna předány stavby již zadané, načež ihned započato bylo s vytyčováním a zaměřováním profilů jakož i s převážením starých kvádrů na Korunním ostrově deponovaných na ostrov Štvanici, a to z té příčiny, poněvadž kvádry tyto překážely na Korunném ostrově stavbě nábřežní zdi ve čtvrti Sv.-Petrské, s kteroužto stavbou bylo nejdříve započato.

Vlastní stavební práce zahájeny byly uvedenou firmou 16. září 1907 a zůstaly ve správním roce omezeny na stavbu nábřežní zdi a regulaci hlavního řečiště Vltavy od Helmovského jezu k viaduktu společnosti státní dráhy.

V příčině stavby nábřeží ve čtvrti Sv.-Petrské stalo se mezi kanalizační komisi a obcí Pražskou dohodnutí v tom smyslu, že komise zřídí místo podbřeží a vysokého nábřeží s dlážděným svahem, které projektováno bylo od mostu císaře Františka Josefa až k mostu na Štvanici, vysoké nábřeží od mostu na Štvanici na délku 342 m proti vodě a nábřežní zeď rampy, 87,5 m dlouhé, kdežto podbřeží a vysoké nábřeží od této rampy až k mostu císaře Františka Josefa zřídí obec Pražská svým nákladem, ke kterému kanalizační komise přispěje přiměřeným obnosem.

Na vyobrazení čís. 14. znázorněno zakládání vysoké nábřežní zdi, která probíhá téměř středem Korunniho ostrova, takže stavba její, jak z vyobrazení jest patrno, se provádí bez vlastní jímky a jest zapotřebí pouze zřídit na návodní straně štětovou stěnu k zabezpečení zdi proti podeplenění.



Obr. 14. Zakládání nábřežní zdi na Korunním ostrově.

Nábřežní zeď jest na začátku rampy 5·0 m, u mostu na Štvanici 5·96 m nad normální vodou vysoká; stoupání koruny zdi ve směru po vodě jest podmíněno, jako při všech nábřežních zdí v Praze, potřebnou výškou nivellety jízdní dráhy mostu na Štvanici. Do konce prosince 1907 byl betonový základ, 1·5 m silný vyhotoven na délku 110 m a zhotoveno asi 200 m³ zdiva z lomového kamene.

V hlavním řečišti Vltavy bylo skalnaté dno prohloubeno od viaduktu společnosti státní dráhy až k pilotovému mostu.

Material při prohlubování získaný byl ukládán při východním cípu ostrova Štvanice. Podnikatelství staveb Müller a Kapsa zahájilo stavbní práce dne 22. srpna 1907 stavbou vorové propusti.

Typ této vorové propusti nelíší se celkem od propusti na kanalizované trati Vltavy pod Prahou, jest však z ohledů na místní poměry vytvořena po obou stranách zděmi. Levostranná zeď vorové propusti tvoří zároveň zeď Bubenského nábřeží a provádí se z té příčiny na náklad obce Pražské vyšší, než jak původně bylo projektováno, a to z toho důvodu, aby bylo možno rozšířit Bělského třídu a nynější svah této třídy, který, jak známo, má náklonnost ke svážení, upraviti v mírnějším sklonu, a tím tento svah zabezpečiti.

Koruna této břehové zdi od mostu cisaře Františka Josefa až k vorové propusti má výškovou kotu 186·30 a nachází se tudiž 1·4 m vysoko nad budoucí normální vodní hladinou. Na začátku vorové propusti vystoupi koruna této zdi na kotu 187·30, podrží tuto výšku na délku 125 m, klesá potom stupňovitě a má na konci vorové propusti výškovou kotu 184·45.

Pravostranná dělící zeď vorové propusti jest na začátku 1·10 m nad budoucí normální vodu vyvýšena, klesá do spodní vody stupňovitě a jest na konci 1·50 m vysoká nad normální vodní hladinou. Práh vorové propusti jest založen 0·9 m pod normální vodní hladinou, dno jest na začátku na délku 34·50 m vodorovné, klesá pak stupňovitě, a sice na délku 36·0 m v poměru 1 : 65, na dalších 70·0 m v poměru 1 : 35 a konečně na 36·0 m v poměru 1 : 120 do spodní hladiny vodní.

Na konci sklonitého dna vorové propusti zakotví se 24 m dlouhé klapačky, jichž poloha bude řiditelná uprostřed a na konci pomocí šroubů, jichž matice svým výstupkem držeti bude příčný nosník klapaček v naležité poloze. Dolní kanál vorové propusti, nepočítaje délku klapaček, jest 87·0 m dlouhý, jest zaříznut do skalnatého dna řečiště a jeho dno na výši 179·50 a tudiž 1·25 pod normální vodní hladinou.

Na vyobrazení čís. 15 viděti jest spodní kanál vorové propusti ve stavbě.

Z ohledu na místní poměry bylo započato se stavbou od dolejšího konce vorové propusti a pokračováno ve směru proti vodě.

Nejprve byla zajímkována část 70 m dlouhá a ježto práce velmi rychle pokračovala, prodloužila se jízka o dalších 120 m proti vodě a i tato část byla do konce r. 1907 skoro úplně dokončena.



Obr. 15. Stavba vorové propusti v Praze-Bubnech.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

a) Přistavní dráha. Do konce měsíce dubna 1907 byly dokončeny zimní práce na přistavném nádraží a překladištích a ježto veškerý materiál pro vrchní stavbu dráhy, totiž kolejnice, výhybky, pražce a štěrk byl již koncem roku 1906 na místě, bylo přikročeno ihned po dokončení zemních prací ke kladení kolejí na přistavném nádraží a ke štěrkování nádražních plošin. Ježto v měsíci lednu 1907 byly dodány žlábkové kolejnice systému Phönix, pokračovalo kladení vrchní stavby jak této soustavy, tak i soustavy Vignoles-ovy nerušeně a byly práce tyto v měsíci červenci 1907 dokončeny.

V měsíci březnu 1907 byla opět zahájena stavba 720 m dlouhé zdi podél přistavního nádraží vedoucí od budovy pro personál celní expositury až pod budovu pro železniční zřízenec.

U obou jmenovaných budov nacházejí se vjezdy do přistavního nádraží, železnými vraty uzavřené. Stavba ohradní zdi a uspořádání vjezdu do nádraží s hotovou budovou pro železniční zřízenec viděti jest na v y o b r a - z e n i č i s. 16 a 17. V měsíci březnu bylo také započato s odstraněním přičné hráze a přistavních vrat, aby v těchto místech mohla být zřízena loděnice. Materiálu z této přičné hráze se použilo k nasypání nové ochranné hráze od staré ochranné hráze až k rampám příjezdní silnice k mostu do Libně.

Práce tato ukončena byla v měsíci září, načež byla hráz odlážděna a dokončeno drnování svahu hráze na straně k přistavnímu nádraží.

V měsíci červenci 1907 byly provedeny základy pro železnou konstrukci skladiště pro vývoz, načež bylo započato s montáží železné konstrukce obou skladišť.

Na v y o b r a z e n i č i s. 18 jest viděti dohotovenou železnou konstrukci skladiště pro přívoz. Obě skladiště jsou kryta zinkovým plechem a stěny zašalovány fošnami 40 mm silnými a špuntem spojenými.

V měsíci září byly vyzděny základy pro čtyři otáčidla a jednu mostní váhu, která v měsíci listopadu byla také osazena a smontována.

Dne 15. října 1907 bylo započato s elektrickou instalací a bylo do konce roku 1907 položeno hlavní vedení elektrického proudu, postaveno 14 stožárů pro obloukové lampy a položeno vedení proudu uvnitř budov, takže k úplnému dokončení celé elektrické instalace schází jen postavení transformátorů, rozváděcích desek a zařízení ku připojování pojedných jeřábů.

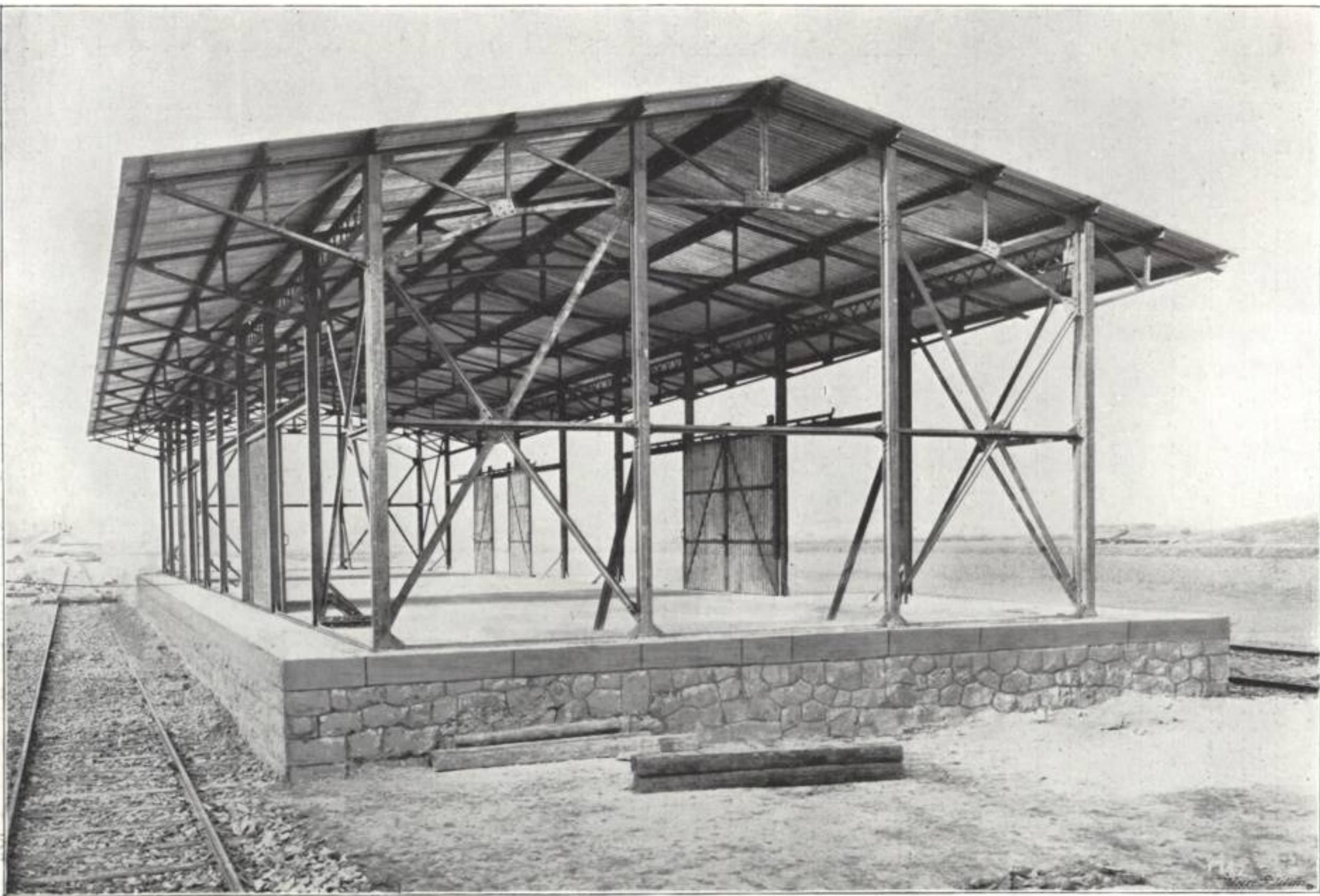
b) Stavby pozemní. Začátkem roku 1907 byly dokončeny vnitřní úpravy celního skladiště a budovy pro personál celní expositury. Budova pro železniční zřízenec nacházela se v té době pod střechou neomítнутa.



Obr. 16. Stavba ohradní zdi nádraží v holešovickém přístavě (v pravo hotové celní skladiště.)



Obr. 17. Obytné stavení pro železniční zřizence a vjezd do přistavního nádraží.



Obr. 18. Stavba skladistě pro import.

Jakmile tomu počasi dovolilo, bylo přikročeno k dokončení také této budovy, ve které dodatečně na žádost zástupců společnosti státní dráhy bylo změněno rozdělení v 1. patře, a sice byly zřízeny místo 4 malých bytů 2 větší byty, jeden o čtyřech, druhý o třech pokojích s příslušenstvím.

Na vyobrazení čís. 17 viděti jest fasáda této budovy se strany přístavního nádraží.

P r o h l o u b e n í p ř i s t a v u . Práce spojené s prohloubením přístavu byly předány podnikatelství staveb F. Schön a synové dne 18. června 1907. Krátce na to započato se stavbou jímky a ačkoli byla té doby výluka tesařů, byla 80 m dlouhá jímka do konce srpna hotova.

Dne 9. září započalo se s vyčerpáním přístavu dvěma čerpadly, každé s výkonností 520 m^3 za hodinu, ke kterým přistoupilo dne 16. září třetí čerpadlo s výkonností 380 m^3 za hodinu a bylo čerpání 750 m dlouhého a 100 m širokého a 3·6 m hlubokého basinu dne 10. října 1907 úplně dokončeno.

Vlastní prohlubovací práce mohly být započaty teprve dne 15. října, když bylo bahnité dno přístavu odvodňovacími příkopy úplně odvodněno a vysušeno. Až dosud bylo provedeno 32.000 m^3 výkopu bahna a štérku, tedy z celkového množství per 82.000 m^3 asi 37%. Celá tato práce bude vyžadovat doby asi do konce měsice června 1908, do které doby pravděpodobně bude dokončeno i připojení přístavní dráhy na stanici Holešovice-Bubna společnosti státní dráhy, tak že lze doufati, že po odstranění jímky asi v druhé polovici měsice července 1908 bude možno odevzdati přístav svému určení.

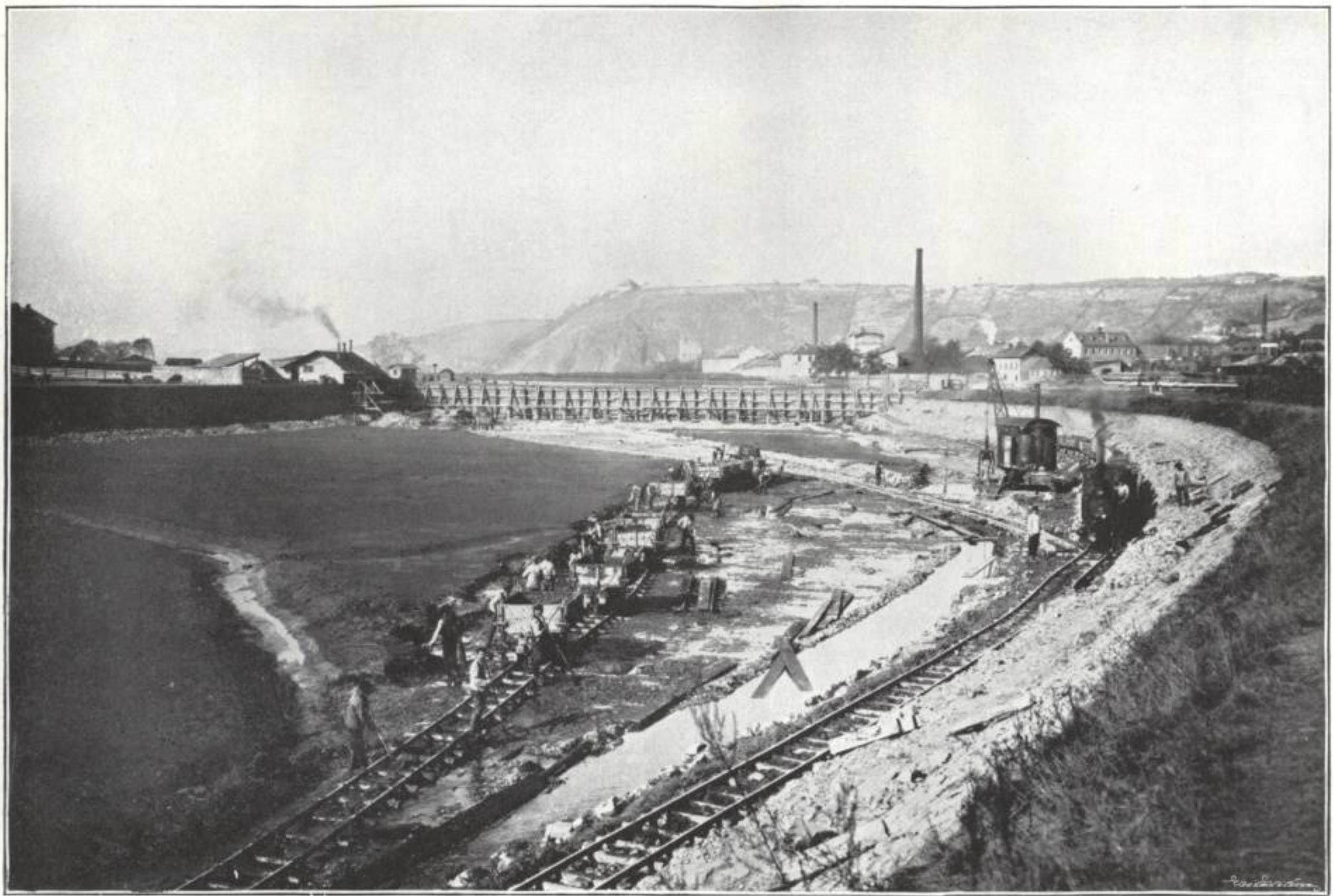
Na vyobrazení čís. 19 viděti jest stav prací dne 24. října tedy na začátku prohlubovacích prací; v pozadí jest viděti uspořádání jímky a umístění čerpacích souprav.

VIII. Používání hotových zdýmařských zdýadel.

Správu a udržování hotových zdýmařských vltavských obstarávala v roce minulém pro celou délku z Prahy do Mělníka c. k. poříční správa.

V následujícím podána jsou tudíž o této trati jen ona data, která byla co nejochotněji sdělena kanalisační komisi c. k. poříční správou vltavské trati Štěchovice-Mělník.

J e z y n a k a n a l i s o v a n é V l t a v ě byly u zdýmařských zdýadel v Troji, Klecanech, Miřovicích a Vraňanech vztyčeny v týdnu od 17. do 23. dubna. Jez libšický nemohl být hněd zúplna postaven, ježto u některých slupic jezu stavidlového v lodní propusti následkem nánosů štěrkových vysunuly se kliny ze zadních ložisek, čímž při vztyčování slupice z ložisek těch vy-



Obr. 19. Prohlubování dna přístavu.

**Přehled lodní dopravy na kanalizované Vltavě v roce 1907
dle jednotlivých zdýmaadel.**

Plavidlo	Směr jízdy	Par-		Čluny labské		Lodi s kamenem		Pontony a menší plavadla		Rýpadla a jiné stroje		Čluny motorové a sportovní		Vory	Celkem	Zdymadlo v činnosti dnů	Poznámka	
		osobní	vlečné															
Číslo I. u Podbabý				za čas od 23. dubna do 10. listopadu 1907										1151	193		Dne 17.—23. dubna 1907 byl jez postaven. Dne 10. listopadu 1907 byl jez sklopen. Použito bylo: malé komory . 1617krát velké " . 118 " dohromady 1735krát	
		proti vodě .	339 464	89	177	50	6	26	—	1178	6	2329	6					
		po vodě .	339 461	87	184	68	2	31	6	1178	193							
Číslo II. u Klecan		úhrnem .	678 925	176	361	118	8	57	6	2329								
				za čas od 23. dubna do 10. listopadu 1907										849	193		Dne 17.—23. dubna 1907 byl jez postaven. Dne 10. listopadu 1907 byl jez sklopen. Použito bylo: malé komory . 995krát obou komor na- jednou . . . 125 " dohromady 1120krát	
		proti vodě .	30 432	95	155	112	9	16	—	849	193							
Číslo III. u Libšic		po vodě .	41 404	92	165	131	4	16	36	889	193							
		úhrnem .	71 836	187	320	243	13	32	36	1738								
				za čas od 18. května do 24. listopadu 1907										1410	173		Dne 15.—18. května 1907 byl jez postaven. Dne 24. listopadu 1907 byl jez sklopen. Použito bylo: malé komory . 296krát obou komor na- jednou . . . 803 " dohromady 1105krát	
Číslo IV. u Mišovic		proti vodě .	37 408	78	819	54	2	12	—	1410	173							
		po vodě .	41 393	77	842	64	2	18	15	1452	173							
		úhrnem .	78 801	155	1661	118	4	30	15	2862								
Číslo V. Laterální kanál z Vraňan do Horiny	Vraňany			za čas od 23. dubna do 10. listopadu 1907										1504	175		Dne 17.—23. dubna 1907 byl jez postaven. Dne 10. listopadu 1907 byl jez sklopen. Použito bylo: malé komory . 752krát velké " . 175 " obou najednou 204 " dohromady 1131krát	
		proti vodě .	—	—	—	111	35	1	1	—	148	175						
		po vodě .	—	2	—	302	98	1	10	10	423	185						
Hořín		úhrnem .	—	2	—	413	133	2	11	10	571							
				za čas od 7. dubna do 24. listopadu 1907										1090	223		Dne 17.—23. dubna 1907 byl jez postaven. Dne 24. listopadu 1907 byl jez sklopen. Použito bylo: Plavidla pro místní dopravu ve Vraňanech 415krát, malé komory v Hořině . . . 366krát velké komory v Hořině . . . 328 " dohromady 694krát	
		proti vodě .	36 136	100	723	76	5	14	—	1090	223							
		po vodě .	37 140	107	585	36	5	7	1	918	223							
		úhrnem .	73 276	207	1308	112	10	21	1	2008								

klouzly. Odstranění těchto závad trvalo poměrně dlouho, protože trval stále vysoký vodní stav, pro který dokonce postavené již jezy v Miřovicích a Vraňanech opětně musely být sklopeny. Teprve dne 18. května bylo na veškerých jezech vltavských dosaženo plného vzdutí. Průběhem plavebního období bylo zapotřebí jezy několikrát sklopiti.

Dne 15. července dostavilo se náhlé stoupání vody, tak že veškeré jezy se sklopily. Vyšší vodní stav nepotrval však dlouho, a dne 23. a 24. července mohlo se přikročiti opětně ke vztyčení jezů.

Následkem nastalého nebezpečí zamrznutí byly jezy trvale sklopeny dne 10. listopadu. Záhy potom dostavila se však mírná pohoda, pročež opětně vztyčeny byly v době od 14. do 18. listopadu jez vraňanský zúplna a jez libšický jen potud, aby dosaženo bylo vzdutí 10 m, čímž bylo umožněno pokračovati v dopravě kamene k rozestavěným zdýmadlům labským.

Dne 24. listopadu byly však i tyto jezy následkem nastavšich mrazů trvale sklopeny.

V roce 1907 dosáhla doprava dříví vorového na Vltavě pod Prahou hodnoty 380.000 m³, z čehož část 362.500 m³ byla vlečena parníky šroubovými.

Ohledně dopravy lodní u jednotlivých zdýmaadel podán jest přehled následujici tabulkou I. (viz stránku 74.).

Konečně budťez zde uvedeny výsledky některých pozorování, která vykonána byla na zdýmadlech labských orgány komise kanalisační u příležitosti sklápění všech pěti vltavských jezů dne 10. listopadu 1907, a která týkají se zjištění průběhu vlny sklopením vzniklé.

V Dolních Beřkovicích počala zvolna voda stoupati v 7 hod. ráno; od stavu — 73 cm dosáhla ve 2 hod. odpoledne nejvyššího stavu + 20 cm, celkové stoupnutí dosáhlo tudíž hodnoty 93 cm.

Na zdýmadle štětském pozorován byl počátek stoupání v 10 hodin do poledne. Nejvyššího stavu + 25 cm bylo dosaženo v 6 hodin večer, a zjištěno celkové stoupnutí o 75 cm.

Do Roudnice dospěl počátek vlny v 1 hod. odpoledne. Vodočet ukazoval — 43 cm; voda stoupala až do 8 hodin večer na stav + 19 cm, z čehož vyplývá celkové stoupnutí 62 cm.

Po dosažení nejvyššího stavu počala voda na všech zdýmadlech poměrně rychle klesati, a byla hodnota tohoto klesnutí po 4 hodinách nalezena 15 — 20 cm. Odečtení stavů vodních druhého dne v 8 hodin ráno vykazuje již jen zcela nepatrné stoupnutí oproti stavu před začátkem sklápění, tak že celková doba trvání vlny povstalé sklopením jezů vltavských činila na stanovištích labských as 20 hodin. Množství odtoku za tu dobu lze s ohledem na nízký, podnormální stav, který nastal po uplynutí vlny, odhadnouti okrouhle na 8·5 millionů m³.

IX. Správa peněz.

Súčtování příjmů a výdajů prováděno bylo dle pravidel vyznačených řádem o účtování, obsaženém ve výroční zprávě za rok 1897, a dělo se na základě usnesení kanalisační komise v XIII. a XX. plenární schůzi ve třech oddělených fonitech, kteréž jsou:

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

V roce 1907 docíleno bylo následujících výsledků:

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

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1906 K 1,485.876,74
 2. Příjmy skutečné v roce 1907 dle připojeného přehledu (L) → 3,437.267,27
 Dohromady K 4,923.144,01

Výdaje:

Ple připojeného přehledu (I.)

Vydává skutečně v roce 1907:

Příspěvek státní na rok 1907 povolený (XI. lhůta) byl splacen a dne 25. února a 14. října 1907 částkami po K 1,067.000— v Zemské bance království Českého uložen.

Z příspěvku zemského na rok 1906 povoleného splacen byl dne 14. ledna r. 1907 nedoplatek K 637.333·50, dále z příspěvku na rok 1907 (XI. lhůta) splacena byla kvota za I. půlletí 1907 vypadající částkou K 533.500— a uložena v Zemské bance dne 17. června 1907.

Na státní dotaci na stavbu železného mostu silničního u Veltrus-Miřovic splacena byla dne 8. dubna 1907 částka K 25.000—.

Pro další stavby (od 1. ledna 1908 počítaje) má komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách zajištěných výdajných peněz:

a) Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1907	K 2,672.573·65
b) zbytek ze zemského příspěvku za rok 1907	» 533.500—
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—	» 9,333.667—
d) zbytek se zajištěného příspěvku zemského na provedení kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. 14,832.000—	» 4,666.833—
e) zbytek příspěvku státního na spodní stavbu silnicového železného mostu v Miřovicích-Veltrusích dle výpočtů a zjištění při kollaudaci stavby zdýmadla čís. IV.	» 24.548—
f) výdaje na stavby, kteréž na cizí účet byly provedeny a zatím zapraveny z kanalisačního fondu, o nichž jednání úřední dosud nemohlo být ukončeno asi	» 16.119·50
dále zálohy na náhradu	» 100—
Dohromady . . .	K 17,247·341·15

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 zálohovou výdaje tím vzešlé částkou K 144.075·48 z peněz kanalisačního fondu. Od roku 1906 počínaje povolena byla c. k. ministerstvem vnitra subvence za remorkování vorů, kteráž placena bude dotyčné firmě, jež remorkování bude obstarávat až do roku 1915. I tato subvence má být prozatím zálohovou placena z peněz fondu kanalisačního. V roce 1907 vyplaceno bylo za rok 1906 a I. půlletí 1907 dohromady K 67.500—. Celkem tudíž do konce r. 1907 zapraveno bylo za remorkování vorů K 211.575·48

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1907.

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
1907	3,437.267	27	348.961	60	3,786.228	87
Celkem . . .	31,490.023	40	5,032.055	04	36,522.078	44

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	37	2,063.421	92
1907	217.599	04	2,032.871	32	349.061	60	2,599.531	96
Celkem	2,105.053	24	26,696.177	01	5,048.274	54	33,849.504	79
	K 28,801,230·25							

* 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.

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1907
pokladniční hotovost K 2,672.573'65

Režie činila až dosud průměrně 7·884% stavebních výdajů. Kdyby se však od celkové cifry režie K 2,105.053·24 odečtlo K 834.410·21, kterých docíleno bylo vlastním hospodařením s udělenými dotacemi (K 830.337·50 a K 4.072·71 = K 832.410·21), obnášela by režie průměrně pouze 4·759% stavebních výdajů, nehledě ani k tomu, že do režie započítány jsou i veškeré výstavami vzešlé výdaje částkou K 85.711·71.

**Účet cenných papírů, vadil a kauci podnikatelů staveb a pod.
v roce 1907.**

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1906	K 1,280.669'67
2. Vystavené cheky (Přehled I.)	• 1,904.324'07
3. Přijatá deposita, vadila, stavební kauce a odvody cenných papírů	* 276.303'67
Dohromady	K 3,461.297'41

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I.)	K 1,904.324'07
2. Vrácená deposita, vadila, stavební kauce a odvody cenných papírů	* 530.027'34
Dohromady	K 2,434.351'41

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1907 K 1,026.946.—

Přehled účtů cenných papírů za roky 1897 až 1907.

Příjmy:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vysta- vené na Zem- skou banku		Průběžné od- vody: Zemská banka od pří- 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
1907	274.739	—	825	67	1,904.324	07	739	—	2,180.627	74
Celkem	3,656.886	43	232.871	96	24,337.093	36	180.998	60	28,407.850	35

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vysta- vené na Zem- skou banku		Průběžné od- vody: příruční pokladna 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	138.741	—	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
1907	528.462	67	825	67	1.904.324	07	739	—	2.434.351	41
Celkem	2.629.940	43	232.871	96	24.337.093	36	180.998	60	27.380.904	35

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá celkový stav cenných papírů koncem roku 1907 K 1,026.946—

II. Fond pro vystrojení holešovického přístavu.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1906	K	724.362·54
2. Příjmy skutečné v roce 1907 (Přehled II.)	>	852.235·04
	Dohromady	K 1,576.597·58
s připočtením průběžných příjmů	>	37.017—
	Celkem	K 1,613.614·58

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (II.)

1. Režie	K	21.296·12
2. Výdaje stavební	>	614.237·15
	Dohromady	K 635.533·27
s připočtením průběžných výdajů	>	37.017—
	Celkem	K 672.550·27

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1907
pokladniční hotovost > 941.064·31

K uhranení nákladu projektu »Vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní a spojení vlečnou drahou s nádražím priv. státní dráhy rak. uherské společnosti v Bubnech byl dne 11. března 1907 splacen příspěvek státu K 10 000— a dne 17. dubna 1907 příspěvek země K 625.000—. Kromě toho na prohloubení přístavu splaceny byly státem dne 26. června a 14. října 1907 příspěvky po K 55.000—, celkem K 110.000— a Zemským výborem království Českého dne 5. září 1907 příspěvek země K 67.500—.

Pro další provádění tohoto projektu, jakož i prohloubení přístavu a zřízení loděnice tamtéž (od 1. ledna 1908) počítaje má kanalizační komise ještě zajištěných peněz, a sice:

a) pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1907	K	941.064·31
b) zbytek ze zajištěného příspěvku státního K 1 250.000— .	>	26.793—
c) zbytek ze zajištěného příspěvku státního na prohloubení přístavu K 135.000—	>	25.000—
d) příspěvek státní na zřízení loděnice v holešovickém přístavu	>	17.500—
e) zbytek zem. příspěvku na prohloubení přístavu K 135.000—	>	67.500—
f) příspěvek zem. na zřízení loděnice v holešovickém přístavu	>	17.500—
	Dohromady	K 1,095.357·31

Přehled peněžního fondu pro vystrojení holešovického přístavu za roky 1901 až 1907.

Přijmý:

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	62	150.892	83	1.002.874	85
1907	852.235	04	37.017	—	889.252	04
Gelkem	2,746.252	57	513.155	11	3,259.407	68

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	477	01	9.023	—	23.000	—	32.500	01
1902	1.859	49	7.150	—	20.000	—	29.009	49
1903	956	—	97.963	65	109.923	95	208.843	60
1904	581	01	118.250	50	28.650	—	147.481	51
1905	56.020	47	604.656	53	238.799	57	899.476	57
1906	18.521	79	254.195	54	55.764	59	328.481	92
1907	21.296	12	614.237	15	37.017	—	672.550	27
Celkem	99.711	89	1.705.476	37	513.155	11	2.318.343	37
	K 1.805.188'96							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1907 pokladniční hotovost: K 941.064.31

Účet cenných papírů, vadií a kauci podnikatelů staveb a pod. v r. 1907.

Příjmy:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Saldo cenných papírů koncem roku 1906 | K 49.300— |
| 2. Vystavené cheky (Přehled II.) | * 352.440— |
| 3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce | * 91.710 16 |
| Dohromady . . . | K 493.450 16 |

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled II)	K 352 440—
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce . . . *	57.760—
	Dohromady . . . K 410.200—

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1907 K 83.250·15

Přehled účtu cenných papírů za roky 1901—1907.

Příjmy:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vysta- vené na Zem- skou banku		Průběžné odvody: Zemská banka od příruční 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
1907	91.710	16	—	—	352.440	—	—	—	444.150	16
Celkem	483.876	51	—	—	1,050.211	88	—	—	1,534.088	39

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vysta- vené na Zem- skou banku		Průběžné odvody: 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
1907	57.760	—	—	—	352.440	—	—	—	410.200	—
Celkem	400.626	35	—	—	1,050.211	88	—	—	1,450.838	23

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1907 K 83.250·16

III. Fond pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1906	K 320.194·70
2. Příjmy skutečné v roce 1907 (Přehled III.)	» 7,614.402·49
	Dohromady . . . K 7,934.597·19
s připočtením průběžných příjmů	» 146.626·70
	Celkem . . . K 8,081.223·89

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (III.)

Výdaje skutečné v roce 1907:

1. Režie	K 54.174·54
2. Výdaje stavební	» 5,503.355·51
	Dohromady . . . K 5,557.530·05
s připočtením průběžných výdajů	» 126.126·70
	Celkem . . . K 5,683.656·75

Porovnají-li se příjmy s výdaji zbývá koncem r. 1907

pokladniční hotovost K 2,397.567·14

Na základě výnosů c. k. ministerstva financí byly splaceny a v Zemské bance uloženy příspěvky státní a sice: dne 5. února K 1,000.000,—, dne 23. května K 2,000.000,—, dne 18. června K 2,000.000,—, dne 15. července K 1,000.000,— a dne 18. října 1907 K 1,500.000,—, celkem K 7,500.000.—.

Pro další provádění tohoto projektu (od 1. ledna 1908 počítaje) má kanalisační komise ještě zajištěných peněz a sice:

a) Pokladniční hotovost ze dne 31. pros. 1907 K 2,397.567·14 po srážce hotově složených kaucí pacht. » 20.500— za pronajaté mlýny s úroky do konce r. 1907 » 210·20 celkem K 20.710·20	K 2,376.856·94
b) Zbytek ze zajištěného příspěvku státního na základě zákona o vodních cestách ze dne 11. června 1901 (Ř. z. čís. 66) K 15,400.000—	» 7,096.857·01
	Dohromady . . . K 9,473.713·95

k čemuž ovšem přibude ještě také výtěžek, kterýž bude možno docílit opětným odprodejem některých vykoupených mlýnů, zařízení mlýnů, jakož i pozemků, jež nasypávkou se získají.

Přehled peněžní fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy za léta 1901 až 1907.

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
1907	7,614.402	49	146.626	70	7,761.029	19
Celkem	8,575.937	04	829.422	06	9,405.359	10

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režie		stavební výdaje					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	22.696	84	302.657	24	304.826	24	630.180	32
1902	29.047	16	329	69	21.653	33	51.080	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	83
1907	54.174	54	5,503.355	51	126.126	70	5,683.656	75
Celkem	300.789	26	5,898.080	64	808.922	06	7,007.791	96
	K 6,198 869·90							

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1907
pokladniční hotovost K 2,397.567.14

Přehled účtů cenných papírů za roky 1901—1907.

Přijmy:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné odvody: Zemská banka od příruční pokladny		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	67.162	—	—	—	—	—	67.162	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1905	—	—	—	—	4.060	17	—	—	4.060	17
1906	—	—	—	—	80.000	—	—	—	80.000	—
1907	755.229	35	—	—	4,892.970	11	—	—	5,648.199	46
Celkem	755.229	35	67.162	—	4,977.030	28	—	—	5,799.421	63

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné odvody: Příruční pokladny na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	67.162	—	—	—	—	—	67.162	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1905	—	—	—	—	4.060	17	—	—	4.060	17
1906	—	—	—	—	80.000	—	—	—	80.000	—
1907	522.000	—	—	—	4,892.970	11	—	—	5,414.970	11
Celkem	522.000	—	67.162	—	4,977.080	28	—	—	5,566.192	28

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů
koncem roku 1907 K 233.229-35

Dle úmluvy se Zemskou bankou království Českého byly vklady kanalisační komise v Zemské bance zúročeny na základě oficielního zúročení Rakousko-uherské banky čtyřmi ze sta.

Celkové přehledy příjmů a výdajů za rok 1907, jakož i za léta 1897 až 1906 jsou v přílohách k této zprávě I., II. a III. vyznačeny.

I. CELKOVÝ

Příjem

účetních výsledků fondu pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem	
		1907		1897—1906		K	h
		K	h	K	h		
A. Hotově:							
	I. Příjmy skutečné:						
1.	Přispěvek státní	2,134.000	—	18,200.333	—	20,334.333	—
2.	Přispěvek zemský	1,170.833	50	8,460.833	50	9,631.667	—
3.	Úroky	102.448	66	727.888	84	830.337	50
4.	Výtěžek z náklí a za trávu	1.028	—	2.039	—	3.067	—
5.	Výtěžek za prodané pozemky	1.291	40	31.242	10	32.533	50
6.	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	199	92	2.786	46	2.986	38
7.	Nájemné a pachtovné	2.154	44	22.588	49	24.742	93
8.	Různé příjmy	311	35	3.761	36	4.072	71
9.	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodí)	—	—	7.525	38	7.525	38
10.	Dotace státní na stavbu železničního silničního mostu u Veltrus-Miřovic	25.000	—	593.758	—	618.758	—
		I.		3,437.267	27	28,052.756	13
						31,490.023	40
	II. Příjmy průběžné:						
11.	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	293.000	—	4,029.062	64	4,322.062	64
12.	Zálohy nahrazené	650	—	183.025	12	* 183.675	12
13.	Zálohy přijaté	—	—	520	—	520	—
14.	Gizi penize	45.199	32	397.538	65	442.737	97
15.	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	4.619	06	40.465	45	45.084	51
16.	Srážky z platů úřednictva	5.493	22	32.481	58	37.974	80
	* Nenahrazené zálohy K 16.219.50 II.	348.961	60	4,683.093	44	5,032.055	04
	Úhrnem I. a II.	3,786.228	87	32,735.849	57	36,522.078	44
		Hotově . . .		—		—	36,522.078
				—		44	
	B. V cenných papírech:						
1.	Vystavené cheky	1,904.324	07	22,432.769	29	24,337.093	36
2.	Přijatá deposita	825	67	232.046	29	232.871	96
3.	Přijatá vadia	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—
4.	Přijaté kauce	274.739	—	2,288.047	43	2,562.786	43
5.	Odvedené cenné papiry: Zemská banka od příruční pokladny . . .	739	—	180.259	60	180.998	60
	Úhrnem . . .	2,180.627	74	26,227.222	61	28,407.850	35
		V cenných papírech . . .		—		—	28,407.850
				—		35	

PŘEHLED

v trati Praha-Ústí n. L. za rok 1907 a za léta 1897—1906.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1907		1897—1906		K	h			
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
Režie:										
1.	Osobní příjmy	184.001	82	1,454.866	48	1,638.868	30			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	29.522	29	306.724	80	336.247	09			
3.	Výdaje výstavní	388	02	85.323	69	85.711	71			
4.	Různé režijní výdaje	3.686	91	40.539	23	44.226	14			
		217.599	04	1,887.454	20	2,105.053	24			
Výdaje stavební:										
5.	Technické práce přípravné	1.099	56	139.835	23	140.934	79			
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	9.140	79	1,424.157	49	1,433.298	28			
7.	Výkup vodních sil, budov, stromů, jakož i různé odškodné	42.093	30	927.739	48	976.832	78			
8.	Stavba zdýmaadel a sice:									
čís.	I. Troja	1.834	12	3,798.308	04	3,800.142	16			
»	II. Klecany	10	47	2,179.768	77	2,179.779	24			
»	III. Libšice	34	93	2,204.340	21	2,204.375	14			
»	IV. Miřovice	127	14	2,927.512	91	2,927.640	05			
	most v Miřovicích	—	—	643.305	37	643.305	37			
	V. Vraňany-Hořín	351.055	86	6,564.811	91	6,915.867	77			
	VI. Dolní Berkovice	364.885	67	2,574.675	37	2,939.561	04			
	VII. Štětí	763.781	02	676.132	38	1,439.913	40			
	VIII. Roudnice	354.116	50	74.926	15	429.042	65			
	IX. Třeboúdice-Litoměřice	—	—	—	—	—	—			
	X. Lovosice	—	—	—	—	—	—			
	XI. Prackovice	—	—	—	—	—	—			
	XII. Střekov	—	—	—	—	—	—			
	Výdaje společné všem zdýmadlům	10	—	2.415	06	2.425	06			
9.	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdýmadly	45.984	83	68.662	12	114.646	95			
10.	Výdaj na parník a benzínový motor	15.203	71	141.512	04	156.715	75			
11.	Různé stavební výdaje	4.013	88	108.168	09	112.181	97			
12.	Remorkování vorů	67.500	—	144.075	48	211.575	48			
13.	Zalesňování holých strání podél kanalizované trati	4.979	54	62.959	59	67.939	13			
		2.032.871	32	24.663.305	69	22.696.177	01			
		2.250.470	36	26.550.759	89	28.801.230	25			
I.										
II. Výdaje průběžné:										
14.	Zálohy Zemské banky dané přiruční pokladně	293.000	—	4,029.062	64	4,822.062	64			
15.	Zálohy na náhradu	750	—	199.144	62	199.894	62			
16.	Zálohy splacené	—	—	520	—	520	—			
17.	Cizi peníze	45.199	32	397.538	65	442.737	97			
18.	Odvody: přiruční pokladna Zemské bance	4.619	06	40.465	45	45.084	51			
19.	Srážky úřednictva c. k. stát. pokladnám	5.493	22	32.481	58	37.974	80			
		349.061	60	4,699.212	94	5,048.274	54			
	II.	Úhrnem I. a II.								
20.	K tomu koncem prosince 1907 zbývající pokladniční hotovost:									
	a) v Zemské bance K 2,653.702.51									
	b) v přiruč. poklad. » 18.871.14									
	Hotově	—	—	—	—	36.522.078	44			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	1,904.324	07	22.432.769	20	24.337.093	36			
2.	Vrácená deposita	825	67	232.046	29	232.871	96			
3.	Vrácená vadia	—	—	1.094.100	—	1.094.100	—			
4.	Vrácené kauce (k navrácení zbývá K 1,026.946—)	528.462	67	1,007.377	76	1,535.840	43			
5.	Odvedené cenné papiry: Přiruční pokladna Zemské bance	739	—	180.259	60	180.998	60			
	Úhrnem	2,434.351	41	24.946.552	94	27.380.904	35			
6.	K tomu koncem prosince 1907 zbývající saldo cenných papírů:									
	a) v Zemské bance K 1,026.926—									
	b) v přiruč. poklad. » 20.—					1,026.946	—			
		—	—	—	—	28.407.850	35			

Příjem

účetních výsledků fondu pro vystrojení holešovického

II. CELKOVÝ

PŘEHLED

přístavu za rok 1907 a za léta 1901 až 1906.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem		
		1907		1901 – 1906				
		K	h	K	h	K	h	
A. Hotově:								
I. Výdaje skutečné:								
Režie:								
1.	Osobní příjmy	17.488	81	63.291	18	80.779	99	
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	3.544	37	14.839	62	18.388	99	
3.	Výdaje výstavní	—	—	—	—	—	—	
4.	Různé režijní výdaje	262	94	284	97	547	91	
		21.296	12	78.415	77	99.711	89	
Výdaje stavební:								
5.	Technické práce připravné	—	—	23.951	58	23.951	58	
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	2.362	59	722.720	62	725.083	21	
7.	Výkup vodních sil, stromů, budov, jakož i různé odškodné	—	—	12.661	—	12.661	—	
8.	Stavba přístavní dráhy holešovické	434.570	96	259.329	02	698.899	98	
9.	Stavba budov nádražních a celních, dále skladů	107.123	60	72.577	—	179.700	60	
10.	Prohloubení přístavu holešovického	70.180	—	—	—	70.180	—	
		614.237	15	1,091.239	22	1,705.476	37	
		635.533	27	1,169.654	99	1,805.188	26	
II. Výdaje průběžné:								
11.	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	33.000	—	232.231	31	265.231	31	
12.	Zálohy na náhradu	—	—	177.540	21	177.540	21	
13.	Zálohy splacené	—	—	64.362	—	64.362	—	
14.	Cizí peníze	2.140	78	1.351	59	3.492	37	
15.	Odvody: Příruční pokladna vydala Zemské bance	1.876	22	653	—	2.529	22	
		37.017	—	476.135	11	513.155	11	
		672.550	27	1,645.793	10	2,318.343	37	
II. Úhrnem I. a II.								
16.	K tomu koncem prosince 1907 zbyvající pokladniční hotovost:							
	a) v Zemské bance K 940.230.49	—	—	—	—	941.064	31	
	b) v příruč. poklad. > 833.82	—	—	—	—	—	—	
	Hotově	—	—	—	—	3,259.407	68	
B. V cenných papírech:								
1.	Vydané cheky	352.440	—	697.771	88	1,050.211	88	
2.	Vrácená deposita	—	—	—	—	—	—	
3.	Vrácená vadia	56.360	—	339.266	35	395.626	35	
4.	Vrácené kauce (k navrácení zbyvá K 83.250.16)	1.400	—	3.600	—	5.000	—	
5.	Odvod cenných papírů: Příruční pokladna na Zemskou banku	—	—	—	—	—	—	
	Úhrnem	410.200	—	1,040.638	23	1,450.838	23	
6.	K tomu koncem prosince 1907 zbyvající saldo cenných papírů:							
	a) v Zemské bance K 83.250.16	—	—	—	—	83.250	16	
	b) v příruč. poklad. > —	—	—	—	—	—	—	
	V cenných papírech	—	—	—	—	1,534.088	39	

Příjem

III. CELKOVÝ

PŘEHLED

uvnitř města Prahy za rok 1907 a za léta 1901 až 1906.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1907		1901—1906						
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
Režie:										
1.	Osobní příjmy	33.843	54	199.984	45	233.827	99			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	9.375	76	35.506	20	44.881	96			
3.	Výdaje výstavní	800	—	—	—	800	—			
4.	Různé režijní výdaje	10.155	24	11.124	07	21.279	31			
		54.174	54	246.614	72	300.789	26			
Výdaje stavební:										
5.	Technické práce přípravné	913	07	9.490	40	10.403	47			
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	117	82	27	90	145	72			
7.	Výkup vodních sil, budov, stromů, mlýnských zařízení, jakož i různé odškodné	5,400.243	87	382.000	—	5,782.243	87			
8.	Stavba zdymadel:									
	u Štvanice	100.829	71	—	—	100.829	71			
	u Zofina	—	—	—	—	—	—			
9.	Různé stavební výdaje	1.251	04	3.206	83	4.457	87			
		5,503.355	51	394.725	13	5,898.080	64			
		I.								
		5,557.530	05	641.339	85	6,198.869	90			
II. Výdaje průběžné:										
10.	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	115.375	—	468.276	43	583.651	43			
11.	Zálohy na náhradu	—	—	328	75	328	75			
12.	Zálohy splacené	—	—	207.808	24	207.808	24			
13.	Cizí peníze	2.680	32	571	12	3.251	44			
14.	Odvody: Příruční pokladna vydala Zemské bance	7.077	10	6	56	7.083	66			
15.	Srážky úřednictva c. k. státním pokladnám	994	28	5.804	26	6.798	54			
		II.								
		126.126	70	682.795	36	808.922	06			
	Úhrnem I. a II.	5,683.656	75	1,324.135	21	7,007.791	96			
16.	K tomu koncem prosince 1907 zbývající pokladniční hotovost:									
	a) v Zemské bance K 2,391.741 — }	—	—	—	—	2,397.567	14			
	b) v příruč. poklad. > 5.826.14 }									
		Hotově				9,405.359	10			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	4,892.970	11	84.060	17	4,977.030	28			
2.	Vrácená deposita	—	—	67.162	—	67.162	—			
3.	Vrácená vadia	522.000	—	—	—	522.000	—			
4.	Vrácené kauce (k navrácení zbývá K 233.229.35)	—	—	—	—	—	—			
5.	Odvod cenných papírů: Příruční pokladna na Zemskou banku . . .	—	—	—	—	—	—			
	Úhrnem	5,414.970	11	151.222	17	5,566.192	28			
6.	K tomu koncem prosince 1907 zbývající saldo cenných papírů:									
	a) v Zemské bance K 233.229.35 }	—	—	—	—	233.229	35			
	b) v příruč. poklad. > — }									
		V cenných papírech				233.229	35			

X. Záležitosti osobní.

Ve stavu úřednictva kanceláře kanalisační komise nastaly v roce 1907 značnější změny a to jednak tim, že započetí stavebních prací v Praze při zdrži ostrova Štvanice a předběžné práce pro kanalisování Labe od Roudnice dolů vyžadovalo, aby dílem přeloženy dílem rozmnожeny byly technické sily, a jednak také úmrtím dvou úředníků, po nichž musely být nastalé mezery v personálu úřednickém opět vyplněny přidělením sil nových.

Především budiž tu vzpomenuto ztráty dvou spolupracovníků, kteří předčasně odešli se světa, a to c. k. inženýra Gustava Waltu a c. k. místodržitelského účetního officiála Václava Bradáče. První byl přidělen k sekci pro splavnění Vltavy v Praze a jako snaživý a nadaný inženýr se zdarem spolupůsobil při sdělávání projektu pro kanalisování trati vltavské v Praze; dne 22. března 1907 zemřel náhle. V officiálu Bradáčovi, který zesnul dne 22. dubna 1907, ztrácí účtárna kanalisační kanceláře zdatného a pilného spolupracovníka.

Vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 24. května 1907, č. 1834 byli c. k. inženýři Rudolf Šponar a Bohumil Štěpán jmenováni c. k. vrchními inženýry.

Za účelem potřebného doplnění technického personálu komise přidělil Jeho Excellence pan místodržitel prozatímního c. k. stavebního adjunkta Jiřího Maennera a c. k. stavebního praktikanta Hugona Schwababu šl. z Wildenfiedu jakož i c. k. stavebního adjunkta a soukromého docenta na německé vysoké škole technické v Praze dr. techn. Bedřicha Steinera službou ke komisi. Z těchto tří nových technických úředníků zřekl se posléze jmenovaný svého místa u komise; stavební praktikant Hugo Schwababu šl. z Wildenfiedu byl vynesením praesidia místodržitelství ze dne 30. září 1907, č. 19.941 jmenován prozatímným stavebním adjunktem.

Dále přijalo praesidium místodržitelství vynesením ze dne 22. května 1907, č. 8066 absolvovaného technika Maxe Mentzela do státní služby stavební jako c. k. stavebního praktikanta a přidělilo jej ke komisi.

Na místo zemřelého účetního officiála Bradáče ke komisi povolaný c. k. místodržitelský účetní praktikant Eduard Mareš byl vynesením praesidia místodržitelství ze dne 29. září 1907, č. 15.455 jmenován účetním assistentem.

Ke komisi na odpolední hodiny přidělený c. k. tajemník finanční prokuratury v Praze Dr. Max Weis byl vynesením c. k. ministerstva financí ze dne 20. prosince 1907, č. 3087 jmenován c. k. finančním radou.

Stav kanceláře byl tedy na konci roku 1907 následující:

a) technický odbor:

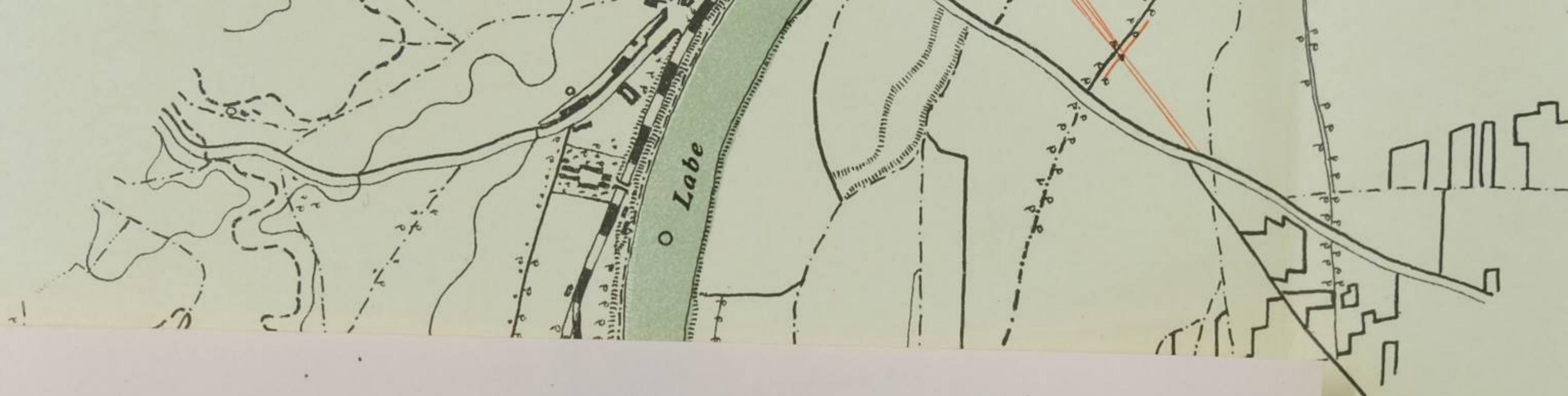
- C. k. stavební rada Václav Rubín, ředitel stavby.
 C. k. vrchní inženýr Alois Kohout, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce pro splavnění Vltavy v Praze;
 „ „ „ „ Dr. techn. Antonín Klír, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce II. sekce;
 „ „ „ „ Bohuslav Müller, sekční stavební správce III. sekce;
 „ „ „ „ Alois Drahorád, místní stav. správce v Praze;
 „ „ „ „ Rudolf Šponar;
 „ „ „ „ Bohumil Štěpán.
 C. k. inženýr Jan Paul, místní stavební správce ve Štěti;
 „ „ „ Eduard Schwarzer;
 „ „ „ Dr. techn. Břetislav Tolman, místní stavební správce v Roudnici;
 „ „ „ Max Bílý;
 „ „ „ Zdeněk Schwarz, místní stavební správce v Dolních Beřkovicích;
 „ „ „ Vítězslav Pavlousek;
 „ „ „ Josef Karban;
 „ „ „ Jindřich Skokan.
 C. k. stavební adjunkt Josef Záleský;
 „ „ „ Stanislav Znojemský;
 „ „ „ Karel Samek;
 „ „ „ Jiří Maenner;
 „ „ „ Hugo Schwaab sl. z Wildenfriedu.
 C. k. stavební praktikant Max Mentzel;
 soukromý úředník inženýr Josef Sumr.

b) administrativní odbor:

- c. k. místodržitelský rada Konrád svob. pán Braun, admin. správce;
 „ „ „ tajemník Leopold Průša;
 „ „ finanční rada finanční prokuratury v Praze Max Weis;
 „ „ okresní komisař Dr. Jan Kirchner z Neukirchen;

c. k. místodržitelský účetní assistent Eduard Mareš;
„ „ místodržitelský účetní rada František Havlík;
„ „ evidenční vrchní geometr I. třídy Hynek Meder;
„ „ okresní tajemník Karel Pražák.

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



OPRAVY:

Na stránce 76 má býti místo
> > 79 > > >
> > 80 > > >
> > 89 I. Celkový přehled na místo
> > 93 III. Celkový přehled na místo

V cenných papírech

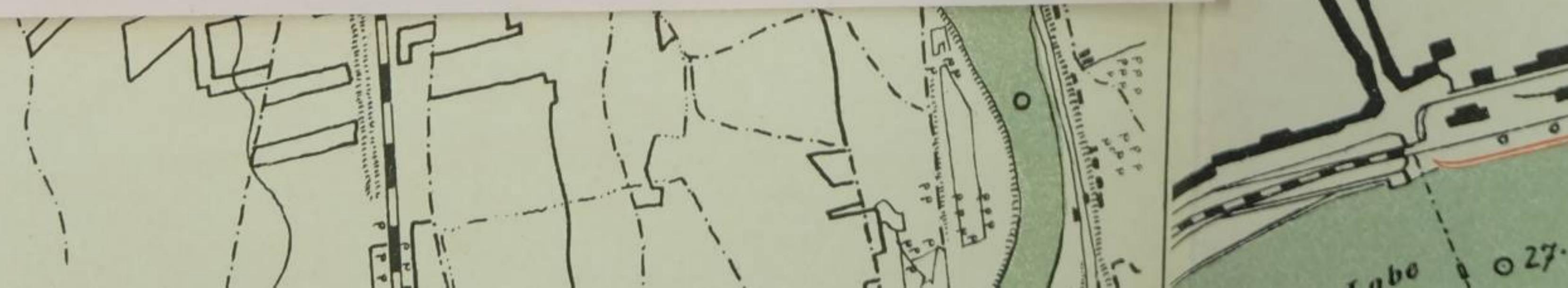
„Nesprávné!“

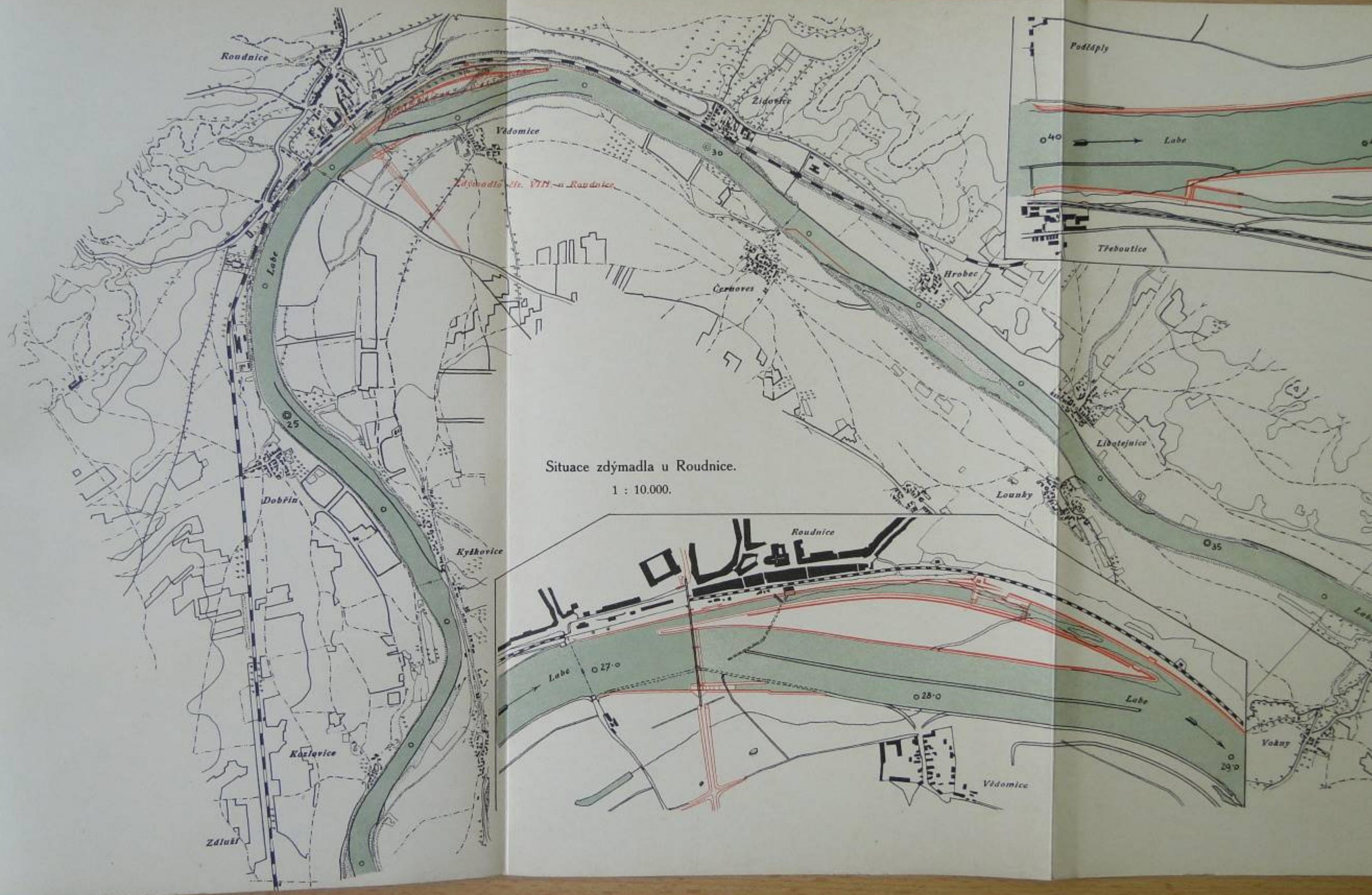
Celkem K 3,599.531·96
K 832.410·21
1905 K 138.741—
K 42.093·30
K 233.229·35

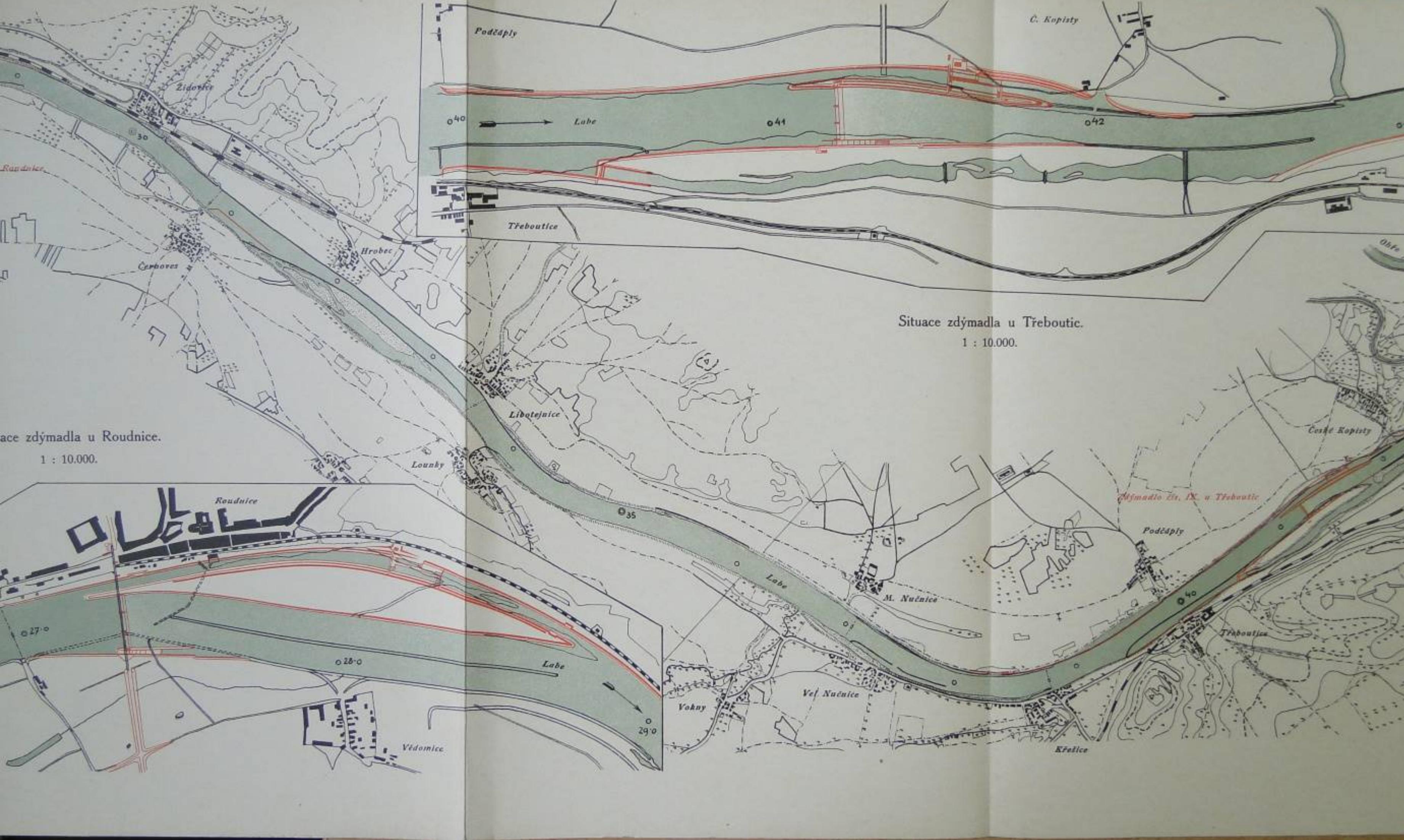
„Správné!“

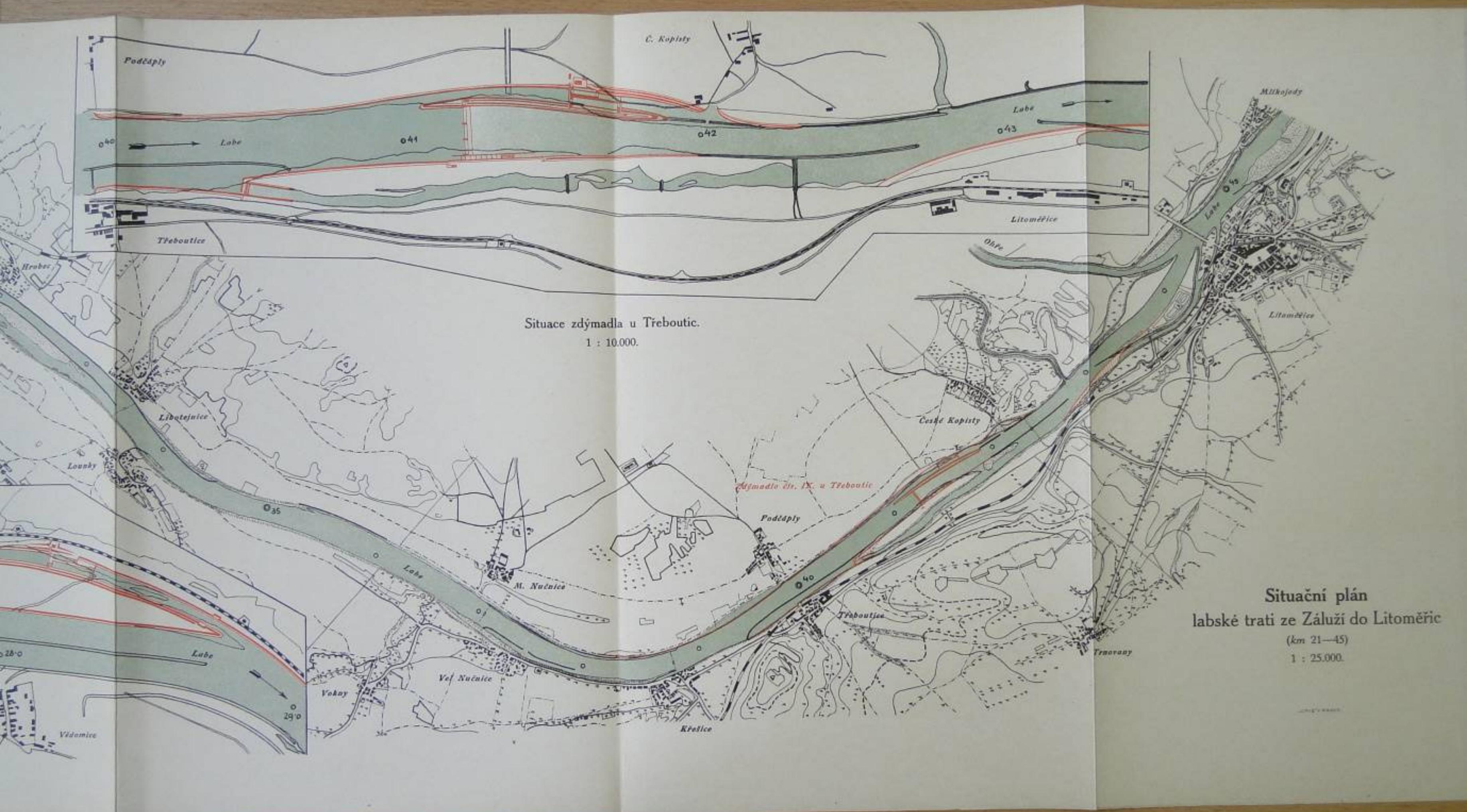
Celkem K 2,599.531·96
K 834.410·21
1905 K 108.741—
K 49.093·30
K 5,799.421·63

Situace z







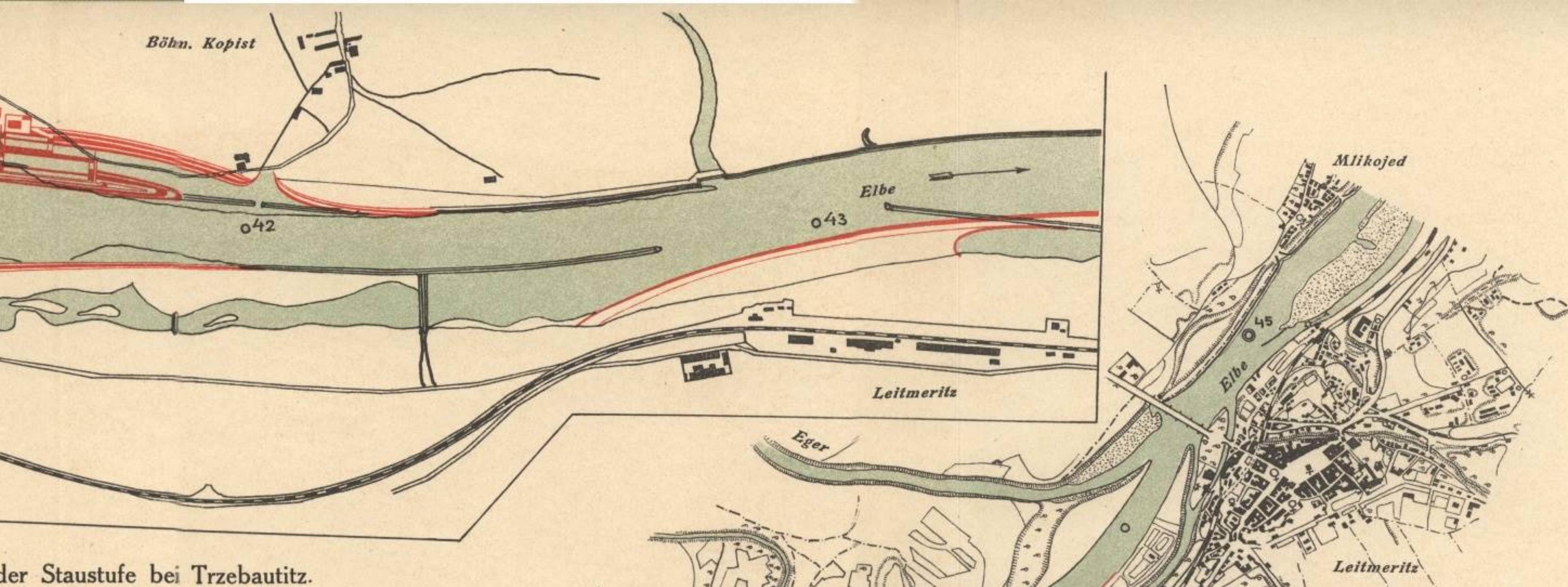


Situationsplan
der Elbestrecke
von Zalusch nach Leitmeritz

(km 21—45)

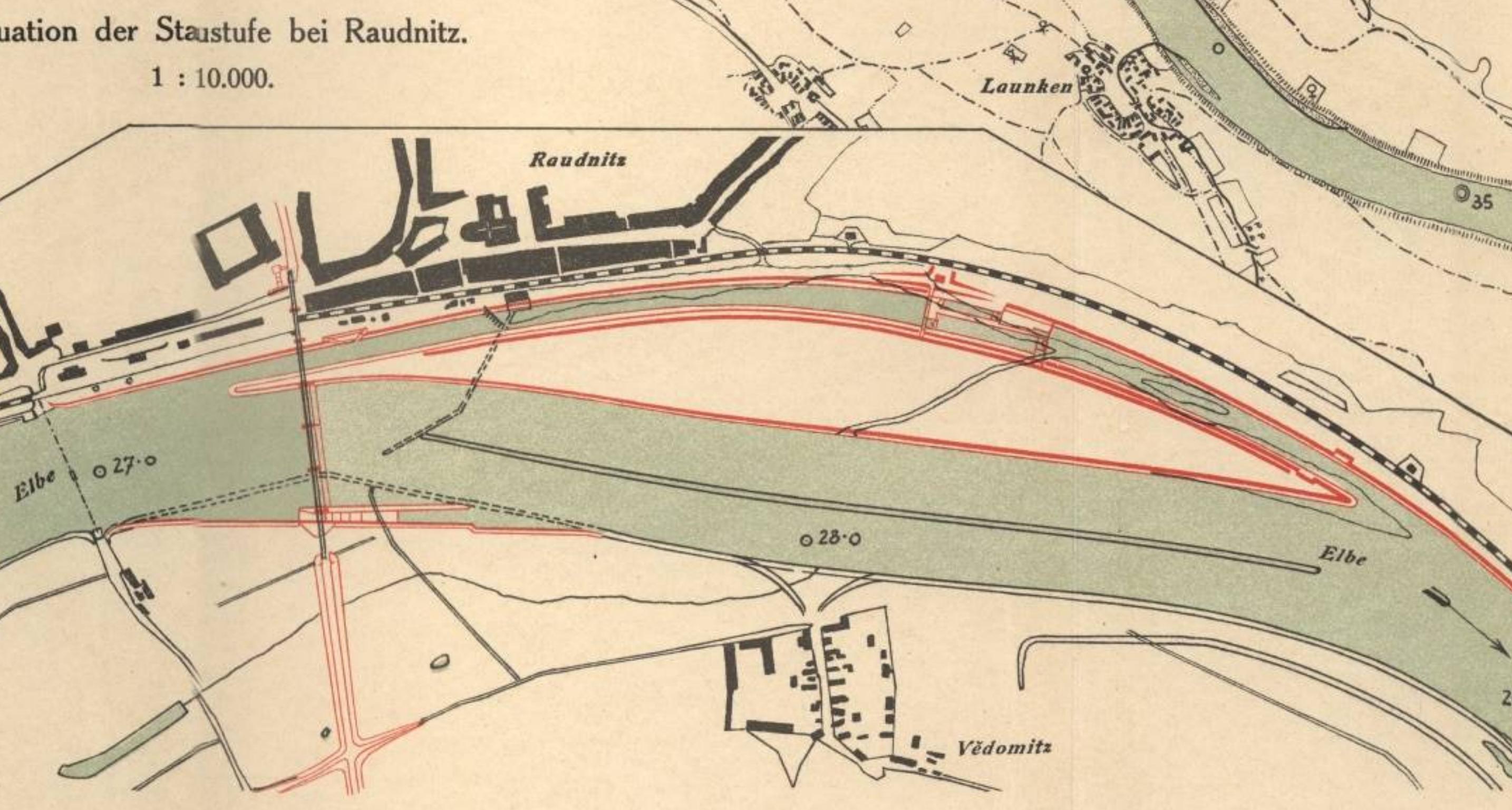
1 : 25.000.

UNIE PRAC.



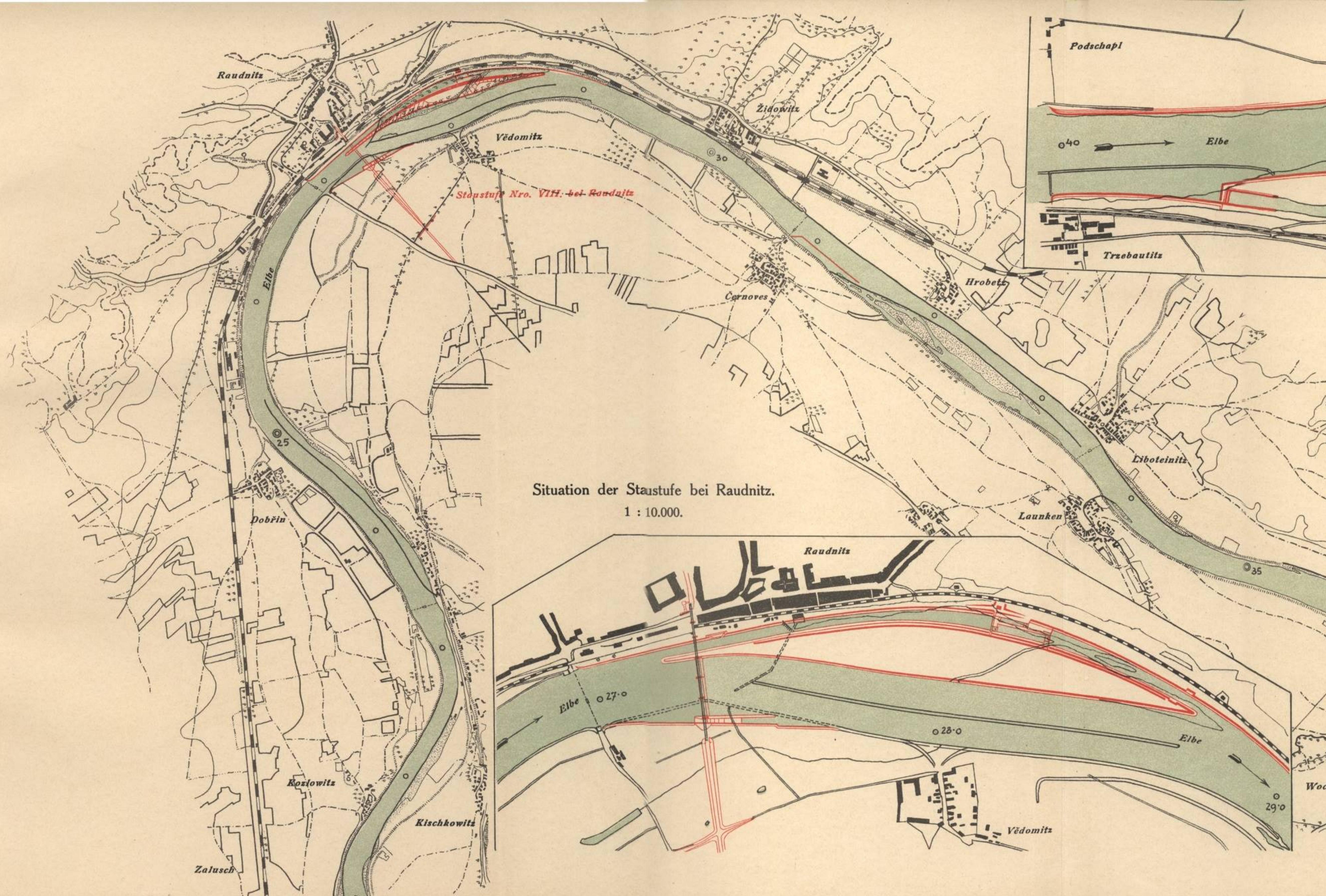
Situation der Staustufe bei Trzebautitz.

1 : 10.000.



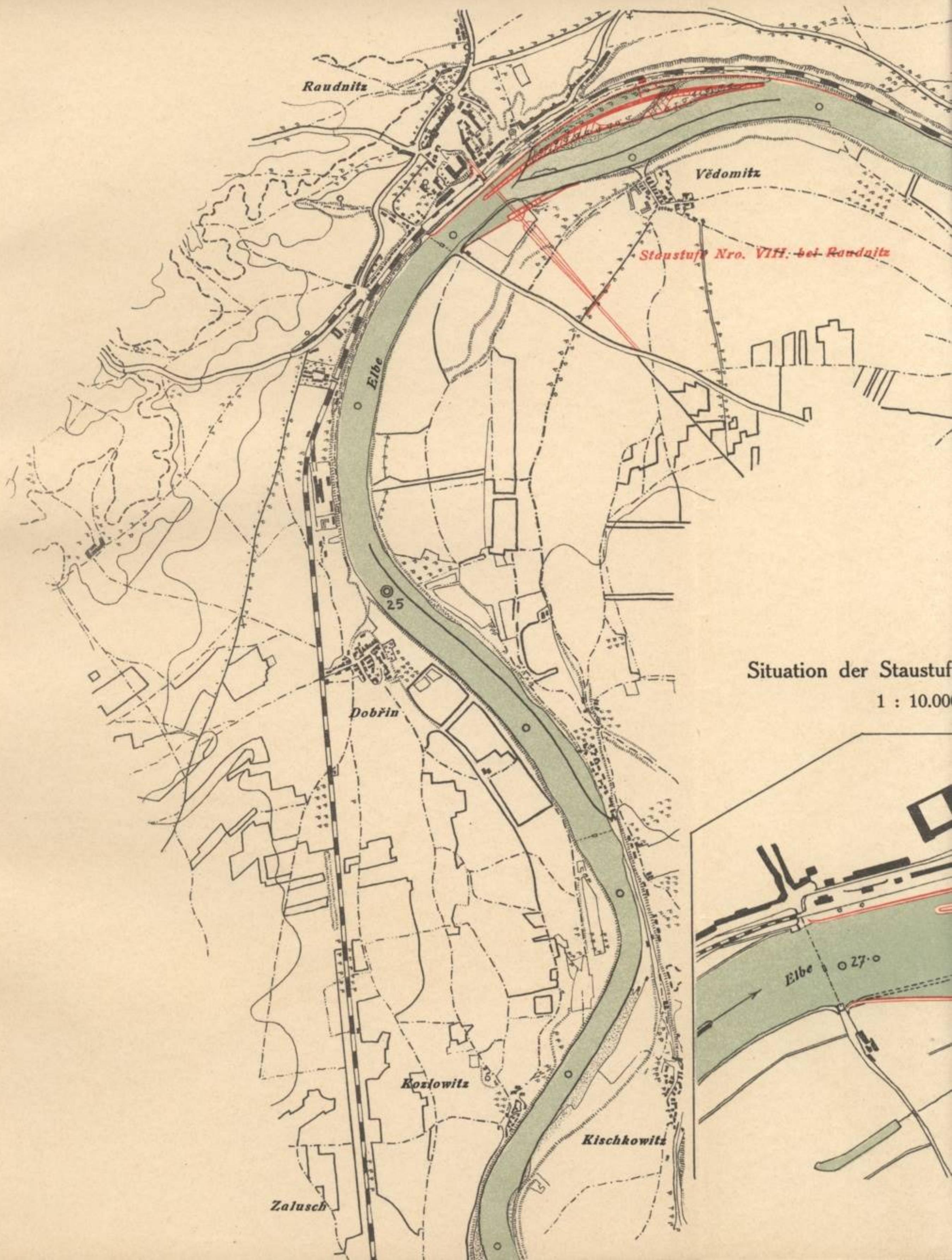
Situation der Staustufe bei Raudnitz.

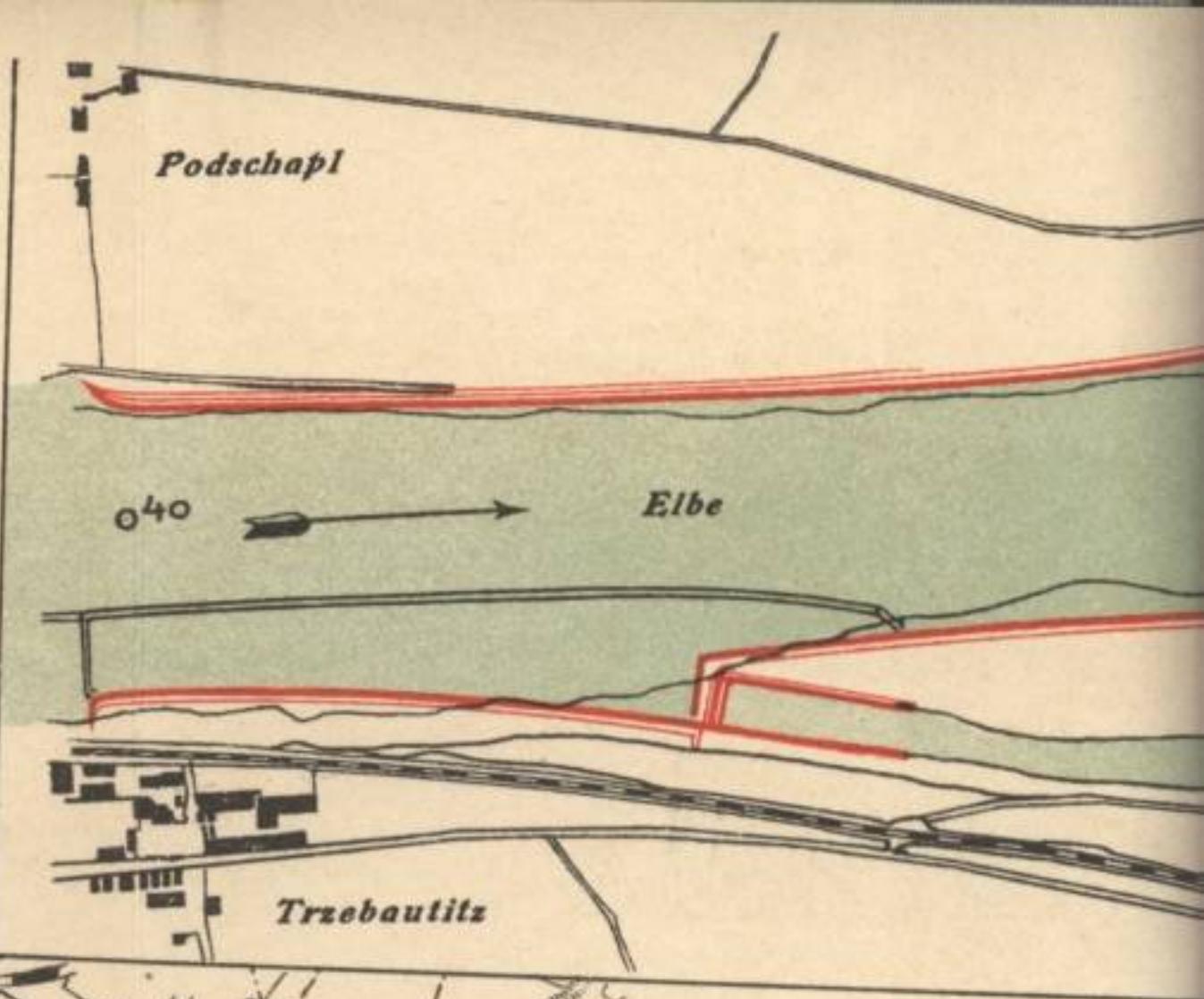
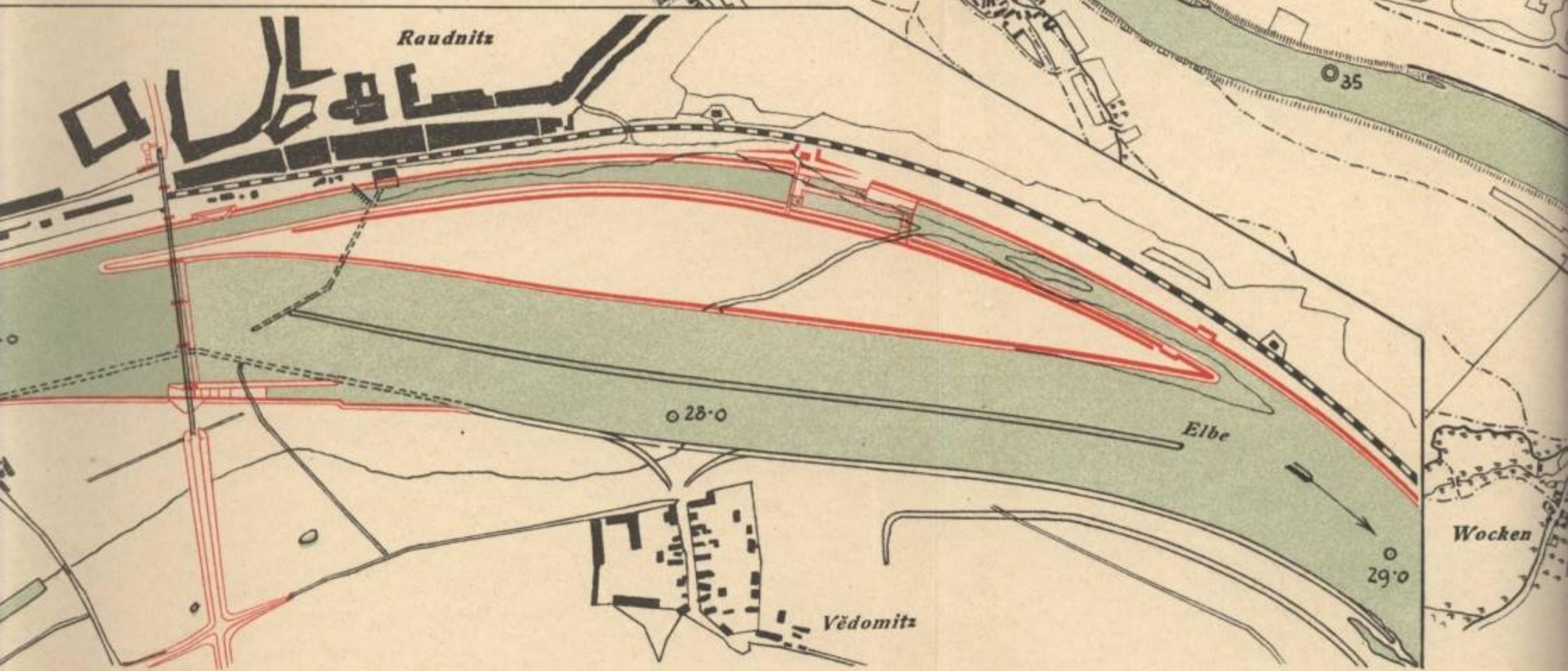
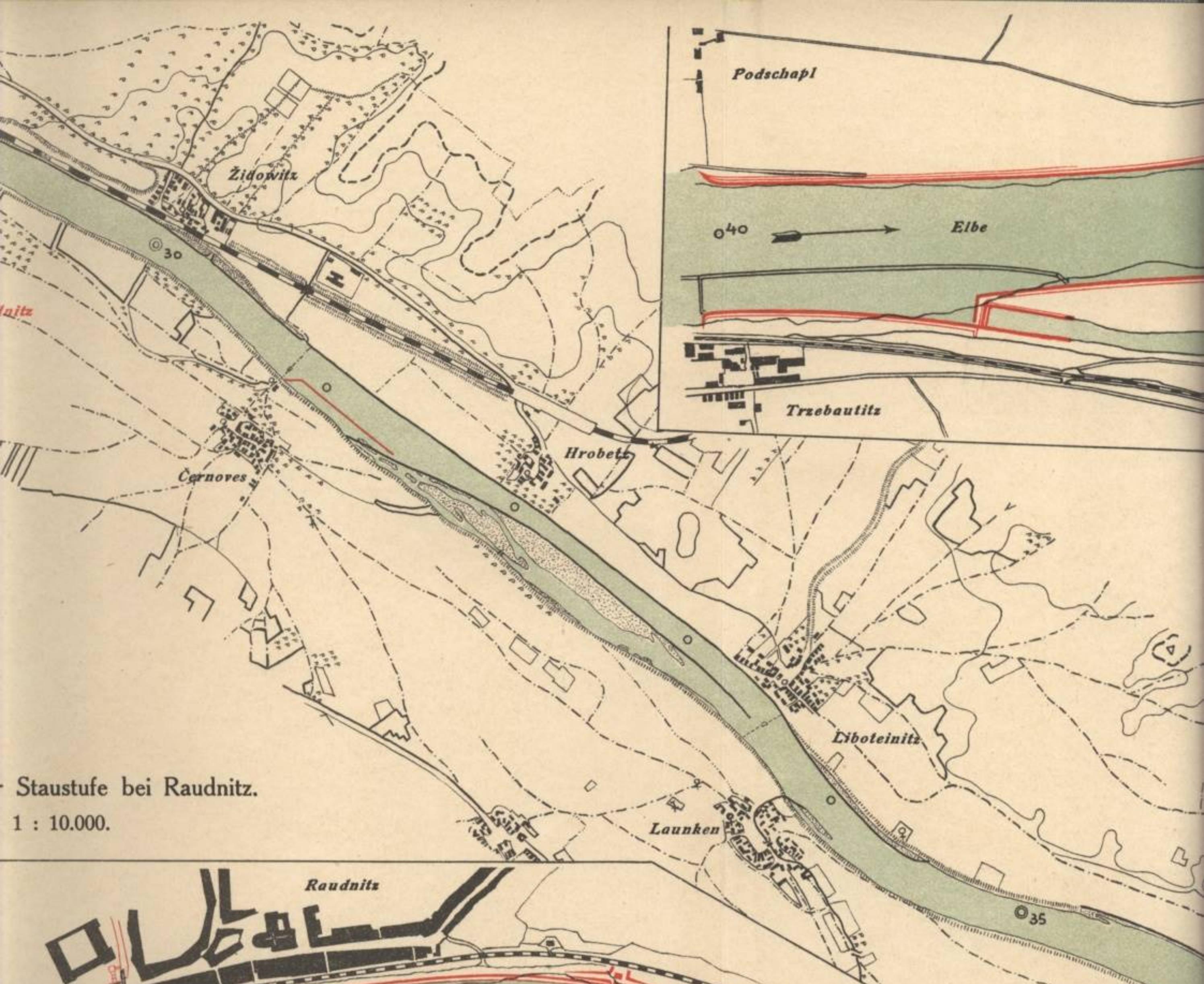
1 : 10.000.



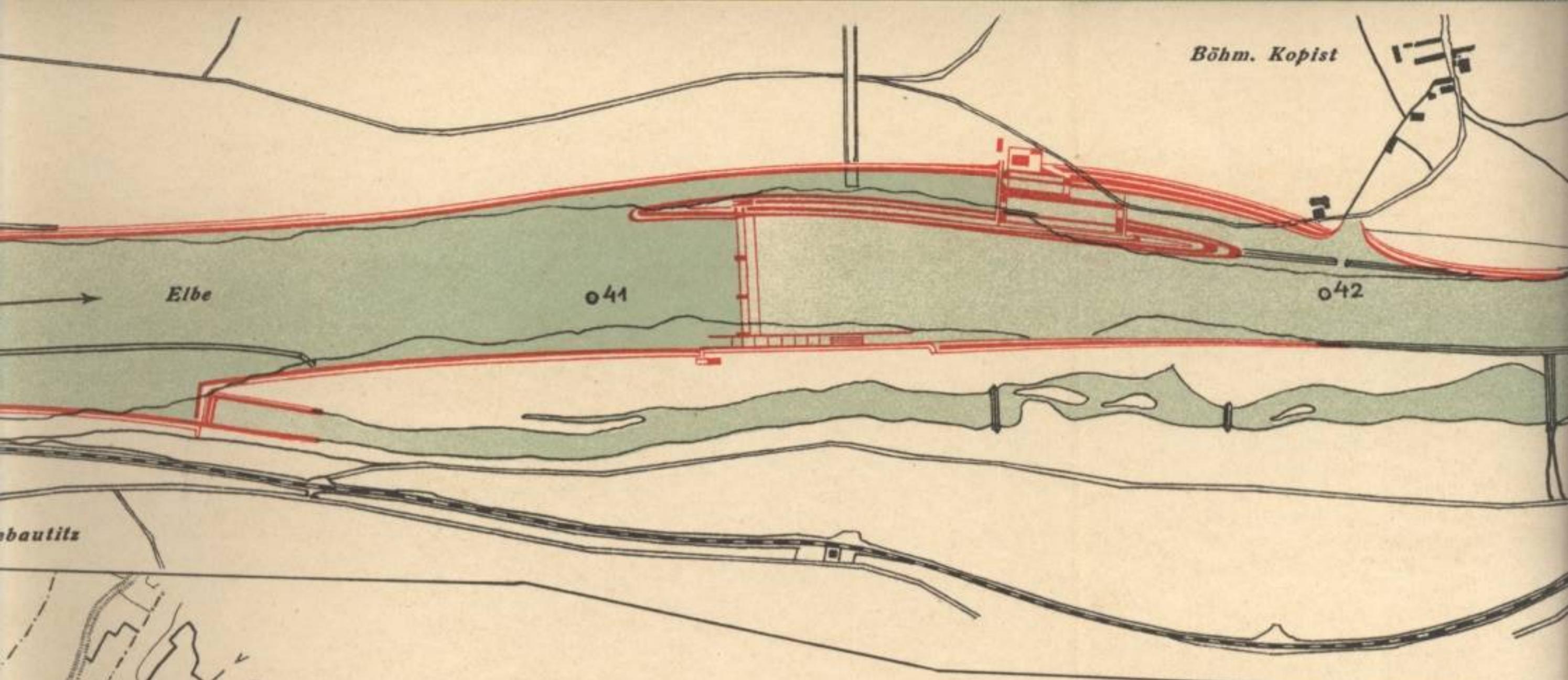
Situation der Staustufe bei Raudnitz.

1 : 10.000.



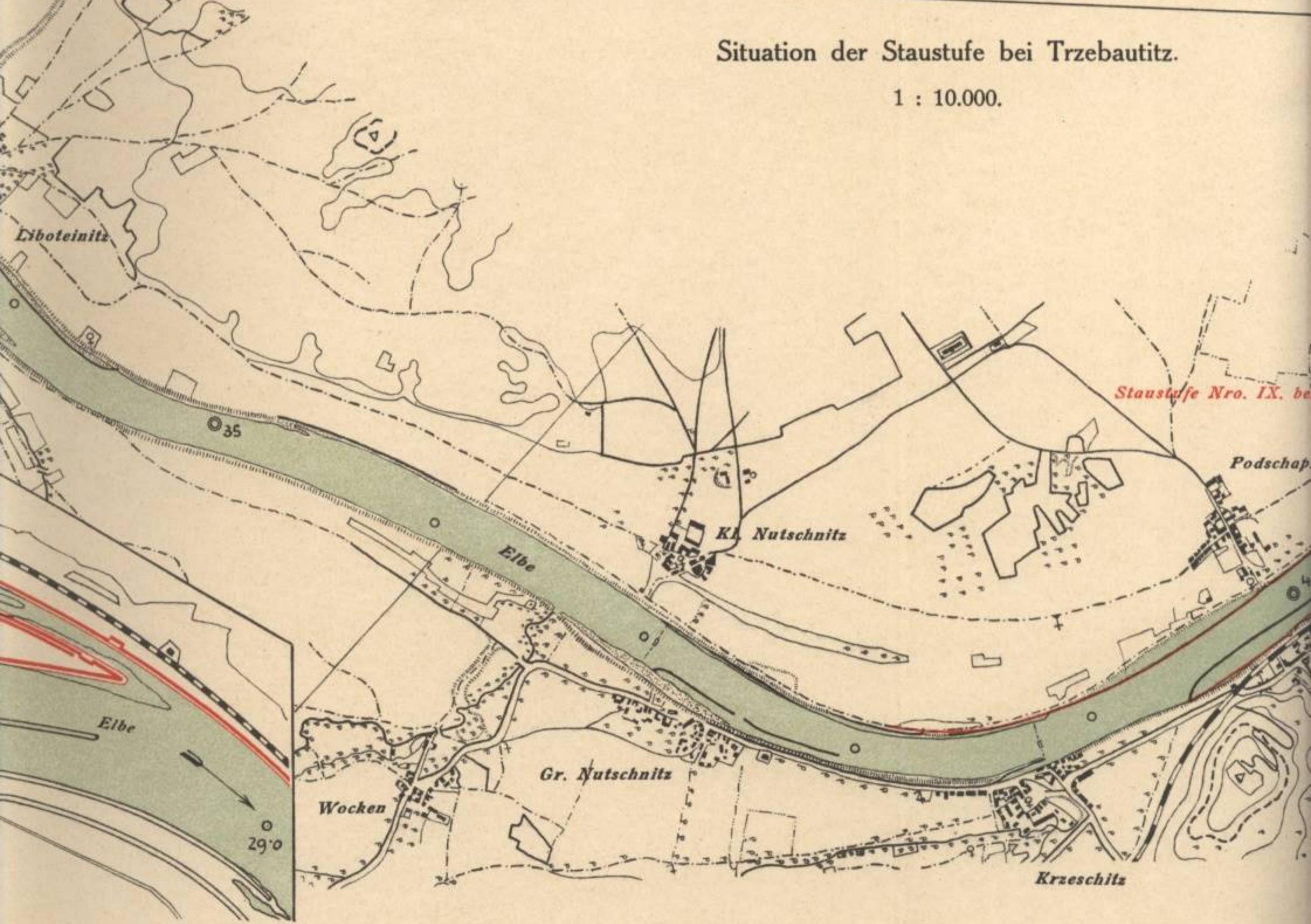


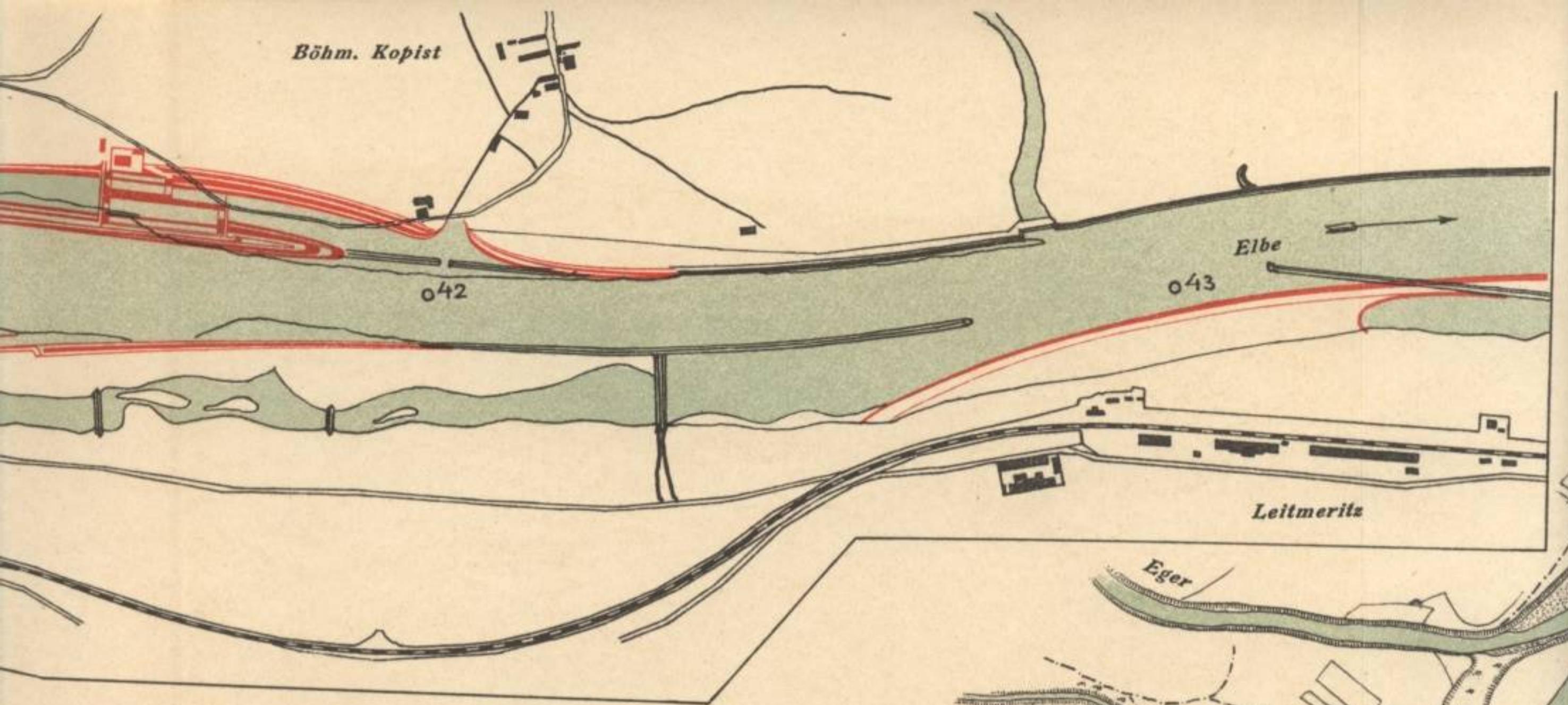
Böhm. Kopist



Situation der Staustufe bei Trzebautitz.

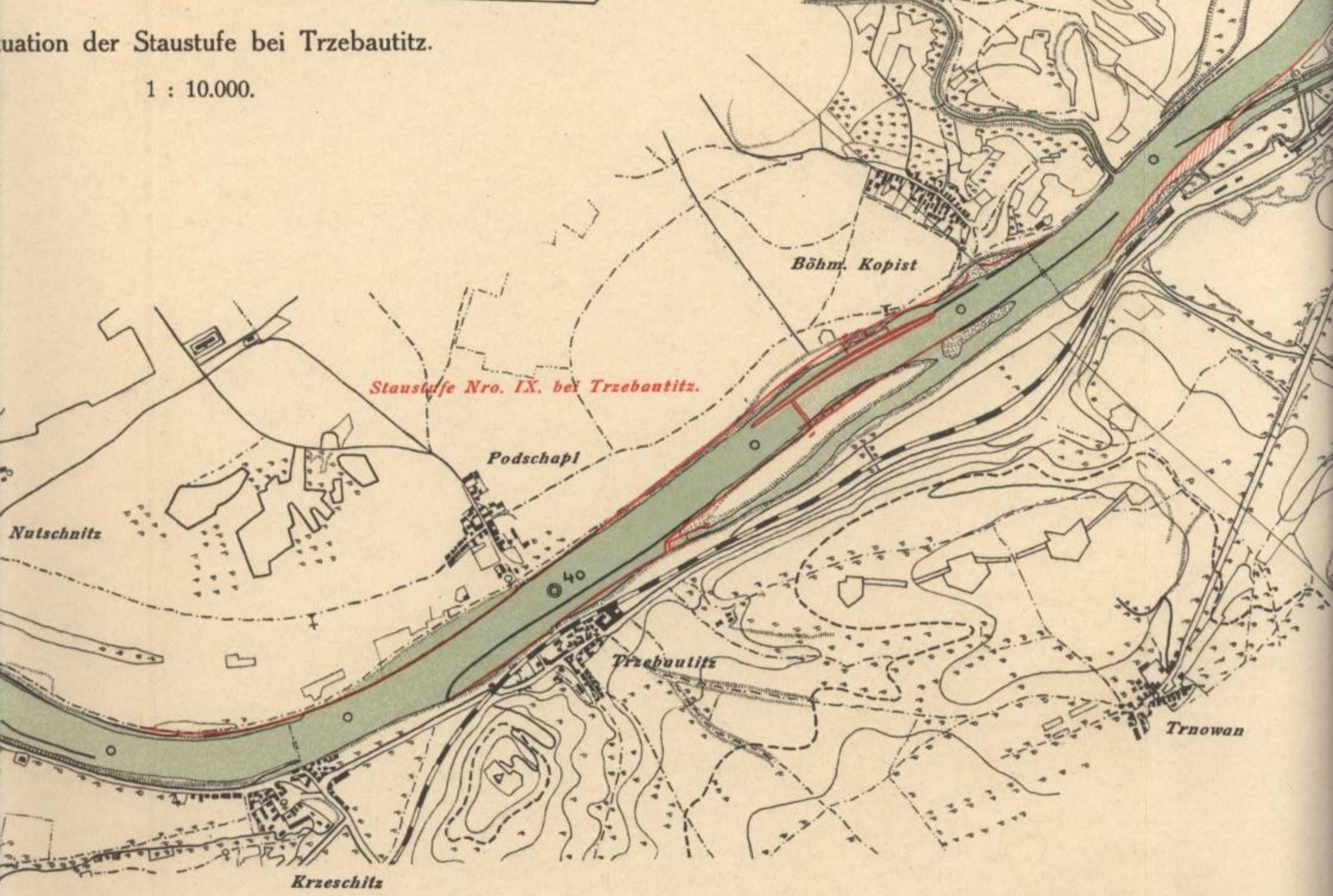
1 : 10.000.

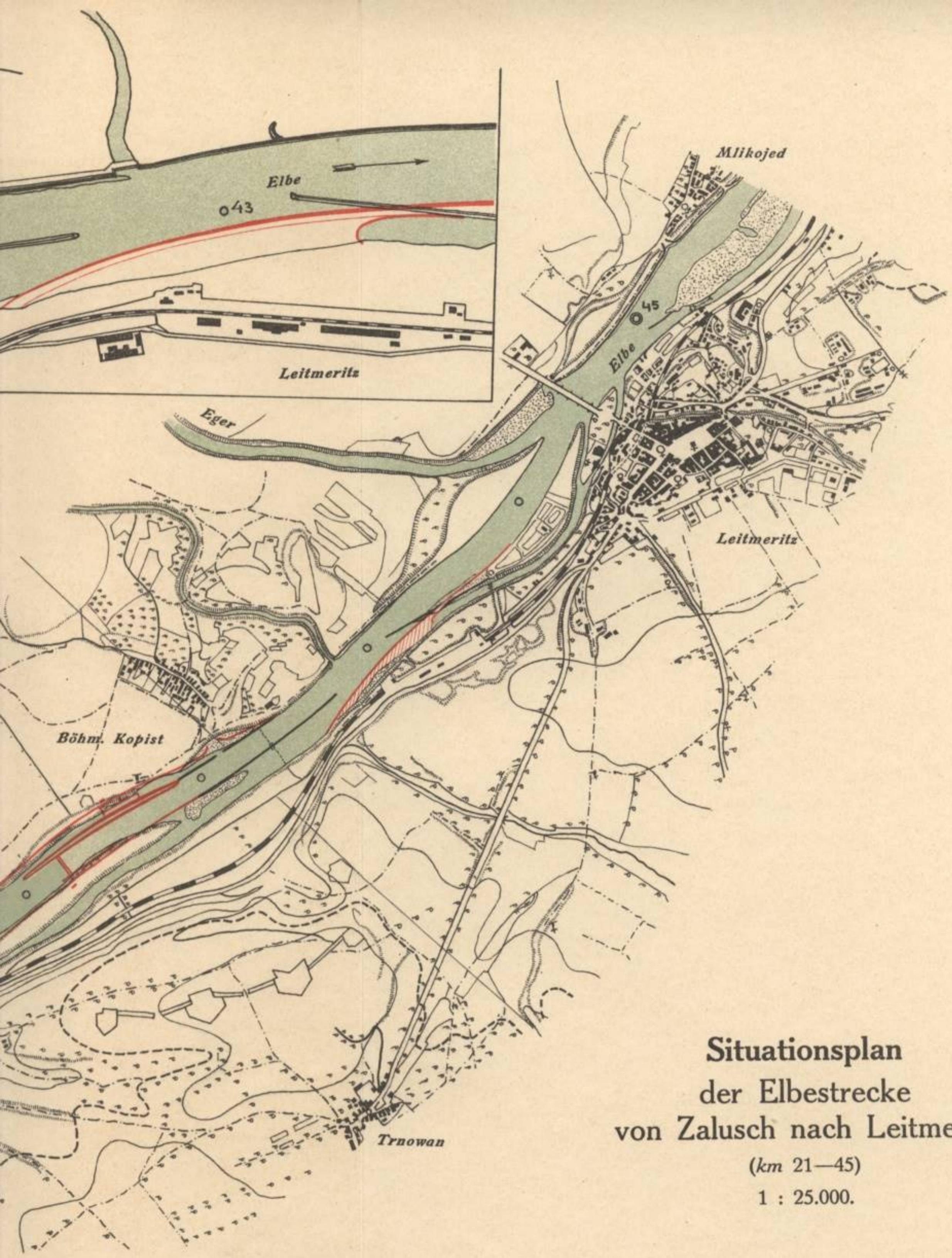




Situations der Staustufe bei Trzebautitz.

1 : 10.000.





**Situationsplan
der Elbestrecke
von Zalusch nach Leitmeritz**

(km 21—45)

1 : 25.000.