

DVANÁCTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA
KOMISE
PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH
O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK
1908.

V PRAZE 1909.
ČESKÁ GRAFICKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST »UNIE«. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

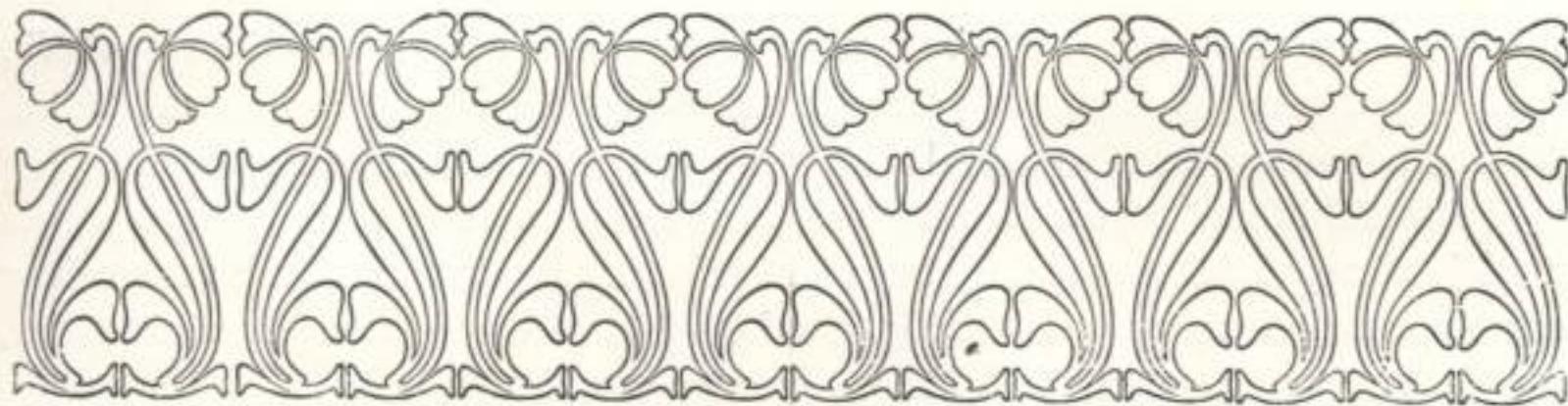
DVANÁCTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA
KOMISE
PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH
O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK
1908.

V PRAZE 1909.
ČESKÁ GRAFICKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST „UNIE“ — NÁKLADEM VLASTNÍM.

OBSAH.

	Strana
I. Úvod	1
II. Chronologický přehled důležitějších událostí v roce 1908	3
III. Technické práce připravné:	
Kanalisování Labe od Litoměřic dolů do Ústí	22
IV. Vypracování projektův a zadání prací:	
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	29
B. Splavnění Vltavy v Praze	34
C. Vystrojení holešovického přístavu	35
V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení	37
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	37
B. Splavnění Vltavy uvnitř Prahy	39
C. Vystrojení holešovického přístavu	39
VI. Výkupy pozemků, vodních práv užívajících atd., evidence:	
A. Výkupy pozemků a odškodnění ve trati říční Praha-Ústí	40
B. Výkup pro splavnění Vltavy	40
C. Výkup pro přistavařského dráhu v Praze VII.	41
D. Evidence	41
VII. Provádění a postup stavby:	
A. Kanalisování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí n. L.	44
a) Zdýmadlo č. VI. u Dolních Bělkovic	44
b) Zdýmadlo č. VII. u Štětí	45
c) Zdýmadlo č. VIII. u Roudnice	52
B. Splavnění Vltavy v Praze	62
C. Vystrojení holešovického přístavu	72
VIII. Používání hotových zdýmadel	77
Přehled dopravy lodí a vorů v kanalizované trati	78
IX. Správa peněz	79
X. Záležitosti osobní	96

□ □



I. Úvod.

O devzdávajíc veřejnosti zprávu o své činnosti ve dvanáctém roce svého trvání komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách považuje za svoji povinnost vzpomenouti na prvním místě vysoce čestného vyznamenání, kterého se dostalo jí a jejím pracím v uplynulém roce návštěvou Jeho císaře a krále. Výsosti pana arcivévody Leopolda Salvatora. Jeho císař. Výsost podnikl dne 26. července 1908 parníkem „Marie Valerie“ v průvodu Jeho Excellence pana c. k. mistodržitele Karla hraběte Coudenhove a jiných vysokých osobností plavbu po kanalizované Vltavě v trati mezi Bubenčí a Miřovicemi, prohlédl podrobně plavební stavby u Podbaby, Klecan, Roztok, Libšic a Miřovic a projevil vicekráte svoje uspokojení nad tím, co spatřil.

Velmi potěšitelného uznání došly kanalisační práce v minulém roce též na výstavě, kterou uspořádala obchodní a živnostenská komora v Praze na oslavu Nejvyššího panovnického jubilea Jeho císaře a krále. Apoštola. Veličenstva císaře Františka Josefa I.; této výstavy súčastnila se kanalisační komise ve spolku se zemskou komisí pro úpravu řek, s Pražskou expositurou c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah, s technickým odborem c. k. mistodržitelství a se stavebním podnikatelstvím A. Lanna v Praze soubornou expozicí. Modely a výkresy, jež byly vystaveny ve skupině „vodních staveb“ a znázorňovaly stavební díla kanalisační komisi provedená, vzbudily všeobecnou pozornost a přispěly zajisté nemalou měrou k informování veřejnosti o pracích komise.

Stavební období roku 1908 vyznačuje se uspokojivým průběhem, kterým stalo se možným, že za plného využitkování příznivého počasí a stavu vody na Labi pro dovoz hmot stavebních přihodného při zdýmadlech, jež právě se stavěla, vykonán byl značný kus práce. Tak byly práce při zdýmadle č. VII. u Štětí v nejhlavnějších částech dokončeny tak, že ještě chybí jen několik prací a úprav doplňovacích; až budou i tyto skončeny, bude lze zdýmadlo to již v roce 1909 uvésti v činnost.

I stavba zdýmada č. VIII. u Roudnice jeví potěšitelný pokrok, postoupily tam práce jak u jezu a komorového plavidla, tak i na mostě tak daleko, že toto zdýmadlo v nejbližším roce půjde vstříc svému dokončení.

Stavba dalšího zdýmadla na Labi u Litoměřic nemohla být v roce 1908 ještě započata, ale všechny technické přípravy pro tuto stavbu jsou skončeny a vodoprávní řízení z většího dilu provedeno tak, že nic nebude již na překážku, aby stavba tohoto zdýmadla byla zahájena v roce 1909.

První labské zdýmadlo u Dolních Beršovic, jež pojí se ke kanalizované Vltavě a jehož stavba byla skončena v roce 1907, bylo dne 11. března 1908 uvedeno v činnost a bylo ho používáno až do dne 9. listopadu 1908, kdy byl jez sklopen.

Uvedeme-li kromě toho, že v roce výroční zprávy dokončeno bylo prohloubení přístavu v Holešovicích i stavba přístavního nádraží se spojovací drahou, jakož i že také stavební práce při zdýmadle u Štvartice v Praze v poměru k velikému rozsahu stavebních změn, jež tam mají se provésti, vykazují značné výsledky, smí zajisté kanalizační komise pohližeti s uspokojením na uplynulý rok, anoť se jí v něm nepochybňě podařilo rozvinouti na všech staveništích činnost právě tak obsáhlou jako úspěšnou.

Na tomto místě budiž vzpomenuto ztráty, již utrpěla kan. komise v roce 1908 skonem svého bývalého člena a pozdějšího experta dvorního rady šlechtice Scheinera, dne 31. července 1908 nastalým. Zvěčnělému, jenž přináležel ke komisi od jejího počátku a jejím pracím i po svém odchodu na trvalý odpočinek přinášel vstříc živý zájem, bude v lůně komise zachována věrná a čestná vzpomínka.

Další změna ve složení kanalizační komise nastala tím, že na místo zemského vrchního stavebního rady Dražen. Jindřicha svobodného pána Spens-Boodená, jenž odešel na trvalý odpočinek, vyslan byl do komise, byv v ní doposud náhradníkem, nyní jako její člen pan zemský stavební rada Jan Jirsík a za jeho náhradníka ustanoven pan zemský stavební rada František Stupecký. Uznávajíc vynikající jeho odborné vědomosti a zásluhy jmenovala kanalizační komise pana zemského vrchního stavebního radu svobodného pána Spens-Boodená ve své schůzi dne 19. prosince 1908 konané stálým svým expertem.

Do roku této výroční zprávy spadá také utvoření c. k. ministerstva pro veřejné práce, jež má pro kanalizační komisi význam potud, že s agendou státní služby stavební přešly na toto ministerstvo od ministerstva vnitra také všechny záležitosti kanalisování Vltavy a Labe v Čechách v trati mezi Prahou a Ústím nad Labem. V osobě dosavadního zástupce c. k. ministerstva vnitra nenastala však tím změna a zůstane pan c. k. ministrský rada Josef Goldbach, nyní jako zástupce ministerstva pro veřejné práce, zachován komisi.

V Praze, v prosinci 1908.

II. Chronologický přehled důležitějších událostí v roce 1908.

Dne 7. ledna 1908 konala se u městského stavebního úřadu v Praze technická porada o provedení některých regulačních prací na ostrově Štvanici, které se súčastnil vrchní inženýr Kohout.

Dne 8. ledna 1908 vyjednávali místodržitelský rada svobodný pán Braun a ředitel stavby, stavební rada Rubín, v radnici smíchovské o břehových úpravách a stavbách, pokud souvisí se splavněním Vltavy v obvodu města Smíchova.

Dne 9. ledna 1908 byl u c. k. okresního soudu pro horní Nové město v Praze rok v záležitosti soudního odhadu ceny Židovského ostrova, jenž má se pro splavnění Vltavy v Praze vykoupiti; při tomto roku zastupovali kanalizační komisi místodržitelský rada svobodný pán Braun, stavební rada Rubín a finanční rada Dr. Weis.

Téhož dne bylo konáno vodoprávní řízení o projektu obce pražské na stavbu hlavního sběrače podél levého břehu Vltavy v Bubnech a súčastnili se ho vrchní inženýr Kohout a okresní komisař Dr. Kirchner z Neukirchen.

Dne 15. ledna 1908 byl rok v záležitosti odhadu Židovského ostrova za účasti těchže funkcionářů jako dne 9. ledna.

Dne 17. ledna 1908 konala se informativní pochůzka po levém břehu Vltavy v obci smíchovské, které súčastnili se zástupcové státní správy poříční, expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, obec smíchovská a kanalizační komise. K pochůzce té dala podnět žádost obce Smíchova za stavbu nábřeží a překladišť v této obci; pro tyto stavby má vypracovati projekt pražská expositura ředitelství pro vodní cesty.

Dne 18. ledna 1908 byla u pražského městského úřadu technická porada za účelem dohodnutí o výměně pozemků, jež bude za příčinou stavby zdymadla na Štvanici potřeba vyměnit mezi obcí pražskou a kanalizační komisi na ostrově Štvanici a ve čtvrti svatopetrské; porady súčastnil se vrchní inženýr Kohout.

Dne 20. ledna 1908 bylo v předcházející poradě pokračováno.

Dne 20. ledna 1908 provedl c. k. okresní soud pro horní Nové město v Praze znalecký nález na Židovském ostrově v Praze za účelem prozkoumání stavebního stavu pobřežních zdí tohoto ostrova; při tom intervenovali za kanalizační komisi místodržitelský rada svobodný pán Braun, stavební rada Rubín, finanční rada Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout.

Dne 27. ledna 1908 zasedalo ústředni komité pro záležitosti vodních staveb v království českém a komisi kanalizační zastupoval v něm ředitel stavby stavební rada Rubín.

Dne 28. ledna 1908 vyjednáváno bylo u místodržitelství za vedení c. k. okresního hejtmana Bozděcha s mlynářem Taussigem z Vraňan o smírném vyrovnání jeho nároků na náhradu škody proti kanalisační komisi za příčinou stavby laterálního kanálu Vraňany-Hořín předneseným; při tom zastupovali komisi místodržitelští radové Filip a svobodný pán Braun, stavební rada Rubín, finanční rada Dr. Weisa vrchní inženýr Drahorád a bylo dosaženo prozatímné dohody o výkupu tohoto mlýna kanalisační komisi pod tou podmínkou, že jmenovaný mlynář vezme zpět všechna odvolání, jež podal, a vzdá se nároku na jakoukoli další náhradu.

Dne 29. ledna 1908 prohlíželi stavební rada Halter a inženýr Pollak komise pro úpravu Dunaje za vedení vrchního inženýra Kohouta vystrojovací práce v holešovickém přístavě a splavňovací stavby v Praze.

Dne 3. února 1908 byly delegátem c. k. ministerstva vnitra vrchním stavebním radou Hugonem Franzem skončeny a podepsány závěrečné protokoly o předání kanalisačních staveb na Vltavě od Prahy do Mělníka státní správě poříční.

Dne 5. února 1908 bylo místodržitelstvím provedeno vodoprávní řízení o projektu mostu pro dopravu hmot pod Helmovským jezem od špičky Štvanice k vorovému splavu na levém břehu Vltavy v Bubnech; projekt ten předložilo podnikatelství staveb Müller a Kapsa; úředního řízení súčastnili se místodržitelský rada svobodný pán Braun a vrchní inženýr Kohout.

Dne 7. února 1908 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele 26. schůze komitétu komise, v níž byly nejdůležitější body programu plné schůze na následující den svolány podrobeny předběžné poradě.

Dne 8. února 1908 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove XXXIV. plenární schůze kanalisační komise v zasedací síni budovy místodržitelské.

Po schválení protokolu o poslední plné schůzi a vyslechnutí presidiálních sdělení podána byla zpráva o postupu staveb při zdýmadlech čís. VI. u Dolních Beršovic, čís. VII. u Štěti a čís. VIII. u Roudnice. Komise vzala tuto zprávu, z níž vychází, že předem jmenované zdýmadlo jest skončeno a tudíž v nejbližší době podrobeno bude vodoprávní kollaudaci, kdežto u obou druhých jmenovaných zdýmaadel jsou práce stavební v plném proudu, takže dokončení zdýmadla u Štěti možno na jaře příštího roku očekávat, na vědomí a usnesla se k rychlému postupu práce všemi po ruce jsoucími prostředky působiti.

Zadání dodávky klapaček a výsuvné lávky přes vorovou propust při zdýmadle u Roudnice bylo schváleno.

Zevrubné poradě podrobena byla zpráva o ujednáních ohledně předání, pokud se týče převzetí kanalisačních staveb ve vltavské trati Praha - Mělník do státní správy a usneseno se na předání těchto staveb.

Komise schválila dále provedení stavby zdýmadla č. IX. u Třeboutic s plavebním kanálem při levém břehu labském za současného zřízení přístaviště poblíž nádraží pro zboží v Litoměřicích. Jak známo, odbýval se o tomto

vrchní stavební správou komise sdělaném projektu následkem projevených námitek obce Litoměřic a jednotlivých súčastněných korporací dne 19. listopadu 1907 v Litoměřicích informativní rozhovor, při němž vyšlo na jevo, že činěné námítky proti projektu zakládaly se pouze na mylných předpokladech a náhledech; výsledek informativního rozhovoru vrcholil v souhlasném uznání účelnosti projektu komise, jak jej tato zamýšlela, takže i městské zastupitelstvo litoměřické vyslovilo se rovněž pro provedení jeho při současném zřízení překladiště.

Dále vzata byla na vědomí zpráva o postupu práce při zdymadle u Štvanice v Praze.

Podle zprávy o tom podané započato bylo se zakládáním pobřežní zdi ve čtvrti sv.-petrské, dále provedena byla kyneta ve skalnatém dnu hlavního ramene Vltavy od viaduktu priv. rak.-uh. společnosti státní dráhy až k provisornímu mostu přes Štvanici, pro vorovou propust při levém břehu Vltavy zahrazeno bylo staveniště jímkou a dohotovena pravá dělící zeď vorové propusti, kdežto po levé straně vyzděna byla pobřežní zeď do té výše, že další zdění jest možno. Postup práce mohl jak při stavbě nábřeží, tak i při stavbě vorové propusti označen býti jakožto úplně uspokojující.

Komise zabývala se dále otázkou případného paušalování náhrady za čerpání vody.

O hledně vystrojení holešovického přístavu seznala komise ze zprávy o tom přednesené s uspokojením, že veškery práce, směřující k vystrojení holešovického přístavu, včetně prohloubení a zřízení místa pro opravy lodí, do konce června tohoto roku budou skončeny.

Komise vzala konečně na vědomí stav přípravných prací k súčastnění se jubilejní výstavy pražské obchodní a živnostenské komory, načež po vyřízení několika návrhů byla schůze po čtyřhodinném trvání skončena.

Dne 11. února 1908 konala se v holešovickém přístavu magistrální a policejní komise za účelem ustanovení bezpečnostních opatření, která jest učiniti při trhání skalnatého dna přístavu; při tomto řízení intervenovali stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout.

Dne 12. února 1908 rozloučil se dosavadní správce administrativního odboru, místodržitelský rada svobodný pán Braun, byv povolán za praesidiálního přednostu při c. k. místodržitelství v Praze, s kanceláří kanalisační komise a následující den nastoupil svou novou službu.

Dne 18. února 1908 konala se u městského stavebního úřadu v Praze technická porada o tom, jak se provedou městské stoky ve svato-petrské čtvrti v Praze, jež mají současně sloužiti také jako stoky odvodňovací pro splavnění Vltavy v Praze; při tom intervenoval vrchní inženýr Kohout.

Dne 21. února 1908 bylo v kanceláři kanalisační komise ujednáno konečné dohodnutí s mlynářem Taussigem ve Vraňanech o smírném výkupu jeho reality kanalisačním fondem.

+ Téhož dne súčastnil se vrchní inženýr Kohout technické porady u pražského městského úřadu o novém mostu, který projektuje obec pražská od nádraží severozápadní dráhy na ostrov Štvanici.

Dne 25. února 1908 převzali zástupci kanalisační komise, finanční rada Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout vykoupený mlýn čp. 87 na Smíchově (Pardubovic).

Dne 29. února 1908 konalo se na staroměstské radnici komisionální jednání o projektu městské kanalisace na Františku v Praze, kterého se súčastnil vrchní inženýr Kohout.

Dne 7. března 1908 bylo po dlouhém předběžném vyjednávání uzavřeno v kanceláři kanalisační komise se zástupci města Štětí definitivní dohodnutí o výkupu a odškodnění obecních pozemků pro stavbu štětského zdýmadla potřebných.

+ Dne 9. března 1908 bylo jednání se zástupci obce pražské o všech na stavbu zdýmadla na Štvanici se vztahujících výkupech a výměnách pozemků, o výkupu novoměstské vodárny, jakož i o společných stavbách a úpravách skončeno dosažením smírného dohodnutí.

Dne 11. března 1908 byly vztyčeny jezy na Vltavě. V téže čase byl také hradlový jez v Dolních Beřkovicích poprvé vztyčen a potom v následujících dnech pány kollaudatory vrchním zemským stavebním radou Jirsíkem a stavebním radou Ritterem z Rittersheinu vykonána kollaudace železných konstrukcí a stavební kollaudace objektů stavebních zahájena.

Dne 13. března 1908 konána byla vodoprávní kollaudace vorového splavu při beršovickém zdýmadle a súčastnili se jí kromě předem jmenovaných kollaudatorů stavební rada Rubin, vrchní inženýr Dr. Klar, místodržitelský tajemník Průša a inženýr Schwarz.

+ Dne 21. března 1908 konala se v kanceláři vrchní stavební správy kanalisační komise porada technických členů komise, v níž bylo jmenovitě dohodnutí s obcí pražskou o zdýmadle na Štvanici vzato podrobně na přetřes a učiněno usnesení o přičném profilu nového helmovského jezu, který se bude stavěti.

Téhož dne převzali delegáti kanalisační komise finanční rada Dr. Weis a inženýr Sumr vykoupený mlýn R. Taussiga ve Vraňanech.

Dne 27. března 1908 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele 27. schůze komitétu, v níž byly předběžně probírány důležitější body programu pro plenární schůzi na následující den svolanou.

Dne 28. března 1908 sestoupila se kanalisační komise k své XXXV. plné schůzi za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove.

Po schválení protokolu z minulé schůze plenární vzata byla na vědomí sdělení presidiální, z nichž uvádíme některá. Tak oznameno, že dosavadní administrativní správce kanceláře komise, pan místodrž. rada Konrád svob. pán Braun, jenž byl v čele tohoto úřadu již od ustavení se komise v r. 1897, povolán

byl k řízení c. k. místodržitelské presidiální kanceláře, avšak současně přidělen byl služebně k presidiu kanalisační komise.

Jeho Excellence pan p r e d s e d a j í c í při té příležitosti zmíněnému pánu poděkoval vřelými slovy za jeho pronikavou a oddanost plnou činnost při komisi a vyslovil mu plné své uznání.

K projevu Jeho Excellence připojili se pak členové komise dr. R u s s a dr. K a f t a n rovněž s uznáním, zač pak pan místodrž. rada bar. B r a u n vyslovil svůj dík.

Řízením administrativního referátu všech prací na Vltavě, jakož i u Dol. Beřkovic a Roudnice na Labi pověřen byl pan místodrž. tajemník Leopold P r ú š a, referátem podobných prací u Štětí, pod Roudnicí až k Ústí n. Labem pan místodrž. tajemník JUDr. Jan K i r c h n e r z Neukirchenů.

Dalším bodem rokovacího pořadu bylo schválení stavebního programu pro kanalisační práce na Labi v roce 1908, načež usneseno, aby s obcí Štětí uzavřena byla smlouva ve příčině vysazování pozemků, provádění a úpravy břehů a přiznání odškodného za zřízení zdýmadla č. VII. u Štětí.

Komise usnesla se pak o paušalování výloh pro čerpání vody při stavbě zdýmadla číslo VIII. u Roudnice, jakož i o adaptaci staré mlýnské budovy a úpravě budovy plavidelníka u tohoto zdýmadla.

Po zevrubném vyličení učiněno dále usnesení v příčině zadání stavby zdýmadla čís. IX. u L i t o m ě ř i c — T ř e b o u t i c.

Pokud se týče splavnění Vltavy v Praze, schválen pro rok 1908 vyhotovený program stavební, dále pak podrobena byla zevrubné úvaze dohoda, učiněná s firmami Röders a Breiding, upravující poměr těchto firem mezi splavňovacím projektem a zařízeními pro přivádění a odvádění vody, jakož i jiné jich nároky.

Zvláště živě utvářela se porada o oněch otázkách, jež vyplynuly jednak ze současného a souhlasného provedení stavby zdýmadla u ostrova Štvanice, jednak z projektovaných městskou obcí pražskou staveb pobřežních v B u b n e c h a čtvrti s v a t o p e t r s k é, z nového mostu přes ostrov Štvanici a z úpravy tohoto ostrova. Dohoda, učiněná o tom s městskou obcí pražskou, podrobena byla zevrubné poradě a po delší debatě pak schválena dotyčná usnesení.

Dále schválena navržená změna příčného profilu pevného jezu u ostrova Štvanice a konečně vzato se souhlasem na vědomí sdělení o bezvadně ve dnech od 10. do 12. března t. r. vykonaném prvním postavení dolnoberkovičského zdýmadla a o ujednáních, učiněných za tou příčinou s některými interessenty.

Po té byla schůze, jež trvala několik hodin, skončena.

Dne 27. března 1908 byl administrativnímu odboru přidělený c. k. okresní komisař Dr. J a n K i r c h n e r z Neukirchenů jmenován místodržitelským tajemníkem.

Dne 30. března 1908 súčastnil se v zastoupení kanalisační komise vrchní inženýr Kohout vodoprávního řízení o rozšíření plovárny a říčních lázní vltavských na Smíchově, jež projektuje tamní obec; v tomto řízení bylo pokračováno dne 6. dubna téhož roku a přivedeno ke konci.

Dne 31. března 1908 konalo se v Roudnici vodoprávní řízení o nárocích panství roudnického, které toto přivádí k platnosti cestou rekursu pro domnělé ztižení roudnického prámového přívozu následkem zřízení roudnického zdýmadla; při tomto řízení zastupovali kanalisační komisi stavební rada Rubín, místodržitelský tajemník Průša a vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 1. dubna 1908 vystoupil c. k. inženýr Eduard Schwarzer ze služeb kanalisační komise, byv přidělen k exposituře c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze.

Dne 8. dubna 1908 konala se na Střeleckém ostrově v Praze stavební komise v záležitosti projektovaného rozšíření restaurační budovy a súčastnil se jí vrchní inženýr Kohout.

Dne 20. dubna 1908 provedeno bylo c. k. místodržitelstvím vyzkoušení vorového splavu v Beřkovicích vory různého druhu a vedlo k úplně uspokojivému výsledku.

Dne 10. a 11. dubna 1908 prohlíželi pánové vrchní stavební rada Clausen a inspektor vodních staveb Buchholz a Preis z Münstru ve Vestfálsku za vedení vrchního inženýra Müllera kanalisační stavby na Vltavě a Labi od Prahy do Roudnice.

Dne 13. dubna 1908 podnikl professor F. Novotný s 15 posluchači běhu pro komunikace na státní průmyslové škole v Praze exkursi ke kanalisačním stavbám na Vltavě a Labi od Roztok do Roudnice; vysvětlení podával vrchní inženýr Štepán.

Dne 14. dubna 1908 súčastnil se vrchní inženýr Kohout vodoprávního jednání o projektovaném obcí pražskou rozšíření plovárny a lázní na Vltavě u Vyšehradu.

Dne 15. dubna 1908 jednali vrchní inženýr Dr. Klír a místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchen u s několika vlastníky domů ve Štěti, aby dosáhli smírného dohodnutí o náhradě za eventuelní podmáčení jejich sklepů následkem vzdutí vody jezem štětským.

Dne 21. dubna 1908 intervenoval vrchní inž. Kohout při vodoprávní kollaudaci městského sběrače v okružní třídě v Holešovicích.

Dne 23. dubna 1908 konala se za řízení místodržitelského rady Filipa a za intervence universitního profESSORA rytiře z Zeyneku a civilního inženýra rytiře z Wessel jako úředních znalců zkouška a lučební rozbor vody z celé řady studní ve Štěti, aby — až bude jez vztýčen — mohl být posouzen vliv vzdutí na vodu studničnou. Kanalisační komisi zastupoval při tom stavební rada Rubín, vrchní inž. Dr. Klír a místodržitelský tajemník Dr. z Neukirchen ũ. Kromě téhoto súčastnil se také zástupce státní správy poříční vrchní inž. Cramer a zástupcové obce štětské.

Téhož dne byl u okresního soudu ve Velvarech rok v záležitosti žaloby o náhradu škody, které se domáhá V. Pokorný z Dušník pro domnělé podmáčení svých chmelnic v Dušníkách; komise byla zastoupena finančním radou Dr. e m Weisem a vrchním inž. Drahoradem.

Dne 24. dubna 1908 bylo v Beřkovicích vodoprávní řízení o projektu rak.-uherské severozápadní paroplavební společnosti pro položení vlečného řetězu pro řetězové parníky komorovým plavidlem a jezem beřkovického zdymadla a intervenovali při něm stavební rada Rubín, vrchní inženýr Dr. Klír a místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 25. dubna 1908 konalo c. k. okresní hejtmanství v Roudici stavební komisi o projektu na adaptaci bývalého mlýna na obydlí pro jezdeckého a plavidelníka; řizeri súčastnili se stavební rada Rubín a vrchní inž. Dr. Klír.

Dne 28. dubna 1908 bylo jednáno o nasypání ostrova Štvanice v Praze a súčastnili se tohoto jednání stavební rada Rubín a vrchní inž. Kohout.

Dne 28. dubna 1908 vyjednávali v zastoupení kanalisační komise stavební rada Rubín, vrchní inž. Dr. Klír a místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchenů s c. a k. majorem Lüftnerem z Kriinnerstorffu, velitelem zákopnického praporu č. 8. v Terezíně, o zákopnickém cvičišti na Labi u Českých Kopist, jež bude dotčeno zdymadlem č. IX., které bude postaveno u Litoměřic (Třeboutic).

Dne 30. dubna 1908 konalo se komisionální ohledání v příčině zamýšleného rozšíření cihelny Viktorinovy v obci Mlazicích, jehož účastnili se místodržitelský tajemník Průša a inženýr Schwarz.

Dne 2. května 1908 byly brány ještě jednou zkušky vody ze studní ve Štětí a intervenovali při tom vrchní inž. Dr. Klír a místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchenů.

Dne 5. května 1908 prohlížel tajný vrchní stavební rada Dr. techn. Sympher z Berlína za vedení stavebního rady Rubína některé kanalisační stavby na Vltavě.

Téhož dne súčastnil se vrchní inž. Kohout vodoprávního řízení o projektu předloženém veslařským klubem „Regatta“, podle kterého mělo se zřídit přístaviště pro čluny ve Vltavě nad mostem Palackého v Praze.

Dne 8. a 9. května 1908 prohlížel vrchní inž. Kohout k účelům studijním loděnice v Uibigau u Drážďan, u Žandova a Ústí nad Lab.

Dne 14. května 1908 byla jubilejní výstava pražské obchodní a živnostenské komory pořádaná na oslavu 60letého panování Jeho Veličenstva císaře Františka Josefa I. Jeho císařskou panem arcivévodou Františkem Ferdinandem slavnostně otevřena. Výstavy té súčastnila se také kanalisační komise ve společné expozici se zemskou komisí pro úpravu řek v království českém, s technickým odborem místodržitelství, s expositurou ředitelství pro stavbu vodních cest, s technickou sekcí pro zahrazování bystřin, s hydrografickým zemským odborem a s podnikatelstvím A. Lanna ve skupině „vodních staveb v Čechách“.

Dne 19. května 1908 vykonali páni kollaudatoři, ministerský rada Goldbach a zemský vrchní stavební rada s v o b. pán Spens-Boden, superkollaudaci stavebních objektů o dvouleté záruce na laterálním kanálu vraňansko-hořinském s uspokojivým výsledkem.

Dne 20. května 1908 konalo se v Litoměřicích informativní jednání se zástupci zákopnického praporu č. 8. v Terezině a 9. sborového velitelství v Josefově o projektu zdýmadla č. IX. u Litoměřic; k němu pojila se plavba parníkem „Marie Valerie“ ke kanalizačním stavbám na Labi od Litoměřic k Hořinu, které se súčastnili major Lüftner z Krinnerstorffu, setnici Fiedler, Schwach a Heinz, vojenský inženýr Gutmann, nadporučíci Höfflinger, Bleimauer, Albrecht a Neumeister, stavební rada Rubin, vrchní inž. Dr. Klíra místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchen ū.

Dne 22. a 23. května 1908 konalo se za řízení místodržitelského rady Filipa vodoprávní jednání o projektu pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic (Třeboutic) v obcích c. k. okresního hejtmanství v Litoměřicích a kanalizační komisi zastupoval při něm její člen Dr. Viktor Russ a úředníci kanceláře.

Dne 25. a 26. května 1908 bylo v tomto vodoprávním řízení pokračováno v obcích c. k. okresního hejtmanství v Roudnici, při němž kanalizační komisi zastupoval její člen zemský vrchní stavební rada s v o b. pán Spens-Boden s přednosty kanceláře.

O průběhu tohoto řízení podána jest zpráva na jiném místě.

Vednech od 31. května do 6. června 1908 zasedal v Petrohradě XI. mezinárodní plavební kongres, k němuž kanalizační komise vyslala jako své delegáty členy komise Dra Viktora Russa a ministerského radu Josefa Goldbacha a za kancelář vrchního inž. Müllera a inženýra Schwarze.

Dne 2. června 1908 vzaty byly opět úřední zkoušky vody ze studní ve Štěti.

Dne 3. června 1908 konal se u zemského soudu v Praze rok v záležitosti žaloby podané proti kanalizační komisi manžely Václavem a Albertinou Pokornými, kterou se domáhají náhrady za škodu, jež prý jim vzešla na jejich budovách v obci Dušníkách podmáčením, způsobeným vzdutím vody jezem vraňanským. Při roku tom súčastnili se za c. k. finanční prokuraturu, která v tomto sporu zastupuje kanalizační komisi, finanční rada Dr. Weisa za vrchní stavební správu stavební ředitel rada Rubin.

Dne 5. června 1908 konalo se vodoprávní řízení o projektu obce pražské na stavbu kalojemů v obcích Lužci a Dušníkách na dolní Vltavě a při laterálním kanálu vraňansko-hořinském k ukládání bahna z čisticí stanice městské kanalisace pražské; při něm zastupoval kanalizační komisi místodržitelský tajemník Průša a vrchní inženýr Drahorád.

Dne 8. června 1908 podnikli účastníci IV. českého sjezdu přírodozpytců a lékařů v Praze plavbu ke kanalisačním stavbám na Vltavě od Prahy k Miřovicům za vedení vrchních inženýrů Dra Klíra a Štěpána.

Dne 9. a 10. června 1908 prohlíželo 40 posluchačů technické vysoké školy ve Lvově s professory Drem Thullié, Skikinským, Drem Boguckým, Pomianowským a Drem Walowelem společně s 15 posluchači techniky brněnské s professeorem Štysem kanalisační stavby v Praze, holešovický přístav a kanalisační práce na Vltavě a Labi od Prahy do Beřkovic za vedení vrchních inženýrů Dra Klíra, Drahoráda a Štěpána.

Dne 15. a 16. června 1908 zasedal v Praze sjezd rakouských vývozních spolků, při němž byla kanalisační komise zastoupena říšským a zemským poslancem Drem Kafftanem, dvorním radou Drem Rytířem a stavebním řiditelem Rubinem.

Dne 17. června 1908 podnikl spolek průmyslníků cukrovarnických v Čechách se 150 členy exkursi ke kanalisačním stavbám od Prahy do Mělníka, při níž podávali technické výklady stavební rada Rubin a vrchní inženýr Štěpán. Mezinárodní dopravní společnost Beck, Brock a spol. dala pro tuto exkursi k disposici svůj parník „Hedwig“.

Dne 19. června 1908 konalo se v Lovosicích vodoprávní řízení o projektu sulovického cukrovaru, dle kterého měl se prodloužit nynější vodovod z Labe od tohoto cukrovaru až k cementárně v Čížkovicích; při tomto řízení intervenovali vrchní inženýr Müller a místodržitelský tajemník Dr. Kirchner z Neukirchen.

Z+ Téhož dne odpoledne byla exkurse stálé delegace V. rakouského sjezdu inženýrů a architektů s více než 120 členy za vedení přednosti vídeňského spolku inženýrů a architektů prof. Dra Klaudijo parníkem „Marie Valerie“ k zdymadlům u Troje a Klecan; potřebné výklady podávali stavební rada Rubin a vrchní inženýr Dr. Klír.

Dne 20. června 1908 prohlédl ingénieur des ponts et chaussées L. van Wetter od canal du centre v Belgii za doprovodu vrch. inž. Dra Klíra stavby kanalisační na Vltavě z Prahy až do Beřkovic.

Téhož dne odpoledne odbývala se v úřadovně vrchní stavební správy porada technického komitétu, při níž hlavně otázka kanalisace či regulace Labe od Litoměřic dolů, jakož i dosavadní výsledek vodoprávního jednání o projektu zdymadla u Litoměřic podrobeny byly zevrubné úvaze.

Dne 24. června 1908 provedena byla vodoprávní kollaudace zařízení ku braní vody pro přádelnu na česanou přízi v Křešicích, při níž súčastnili se vrch. inženýr Dr. Klír a místodrž. tajemník Dr. z Neukirchen.

Téhož dne odpoledne intervenovali v zastoupení kanalisační komise finanční rada Dr. Weisa vrch. inž. Drahorád u okresního soudu ve Velvarech ohledně žaloby manželů Pokorných v Dušníkách pro podmáčení jich pozemků vzdutím vraňanského jezu.

Dne 27. června 1908 odbývala kanalisační komise za předsednictví J. Excellence pana mistodržitele hraběte Coudenhove svoji XXXVI. plnou schůzi.

Po schválení protokolu o poslední plné schůzi a vyslechnutí presidiálních sdělení podána byla zpráva o postupu stavebních prací při zdýmadle č. VII. u Štětí a č. VIII. u Roudnice. Komise vzala zprávu tuto, z níž vychází, že stavební období dosud plně bylo využito a že práce stavební potěšitelně postupují, na vědomí.

Základem usnesení sněmu království českého ze dne 5. června 1905 zabývala se pak komise pro kanalisování Vltavy a Labe otázkou ohledně způsobu dalšího splavňování Labe pod Litoměřicemi a přistoupila po vyslechnutí zevrubné a obširné technické zprávy vrchní stavební správy, jejíž důkladnost, jasnost a úplná nestrannost všeestranně plně uznána byla, jednomyslně k dobrozdání odborných znalců a zájemníků o předmětu dříve již souhlasně podanému, že rationelního splavnění docílit lze toliko kanalisováním.

Podané na to zprávy o posavadním průběhu vodoprávního řízení ohledně projektu zdýmadla čís. IX. u Litoměřic a o výsledku superkollaudace staveb při laterálním kanále Vraňany-Hořín, jež setkala se s výsledkem uspokojivým, vzaty byly na vědomí.

Ohledně splavnění Vltavy v Praze vzala komise dále na vědomí, že tu stavební práce velice uspokojivě pokračují, ana nábřežní zeď ve čtvrti svato-petrské částečně až po krycí desky, v další části pak do polovice zhotovena a v ostatním díle na 50 m se zdění započato jest. Pro stavbu vlakového plavidla jest předbagrováno a jímka skoro dohotovena a v hlavním řečišti pracuje se na prohlubování. Se skládkou materiálu na Štvanici rovněž bylo již započato.

Břehová zeď od mostu císaře Františka Josefa až k nynějšímu jezu Helmovskému provedena byla až po krycí desky a zbývající část až do dvou třetin dohotovena.

Dále byly vykopány a vybetonovány základy pro zbývající část pravé dělící zdi, jakož i dokončena jímka pro zděné opevnění západního cípu ostrova Štvanice na délku asi 150 m, takže i při tomto objektu v nejbližších dnech s vlastními pracemi stavebními započato bude.

Další předmět usnášení se tvořil výsledek jednání, provedených ohledně jednotkových cen za dopravu hmot na Štvanici s firmou A. Lanna.

Ze zprávy, kteráž podána byla o postupu stavebních prací v holešovickém přístavu, vysvítá, že přístavní dráha včetně všech projektovaných staveb pozemních a výstroje jest dohotovena a že prohloubení přístavu bylo skončeno, takže bude s naplňováním přístavní nádrže v nejbližších dnech počato. Rovněž tak čile postupují práce, prováděné priv. rak.-uh. společnosti státní dráhy ve stanici bubenské za účelem připojení, takže zahájení provozu na přístavní dráze a otevření holešovického přístavu jakožto přístavu dopravního lze v měsíci září t. r. očekávat.

Když bylo se usneseno ohledně novostavby budovy pro dopravní a provozovací personál rak.-uh. společnosti státní dráhy v přístavu holešovickém a schváleny účetní závěrky fondů komisí spravovaných za rok 1907, vyslechla komise ještě některá další sdělení, mezi nimi zprávu o průběhu mezinárodního kongresu plavebního v Petrohradě, na němž byla komise rovněž zastoupena, načež pak schůze skončena.

U připojení na plenární schůzi podnikli účastníci její s Jeho Excellencí panem místodržitelem v čele a za súčastně se některých zvaných hostí, mezi nimiž zvláště také několik anglických žurnalistů se nacházelo, pojížďku labské trati od Mělníka do Roudnice a prohlídku velkého plavidla v Hořině, pak letos z jara veřejné dopravě předaného zdýmadla čís. VI. v Dolních Beřkovicích, jakož i stavnišť zdýmadel čís. VII. v Štětí a čís. VIII. u Roudnice. Na stavništi posléz jmenovaném hlásil se Jeho Excellenci pan c. k. okresní hejtman Bouma, načež jménem města a okresního zastupitelstva v Roudnici byl Jeho Excellence purkmistrem E. Špindlerem a náměstkem okresního starosty Zinkem uvítán a k stavništi doprovzen.

Zvláštní pozornost účastníků pojížďky zaujal na pravém břehu vystavěný vysoký pilíř pro most silniční, obcí roudnickou stavěný, kterýž vycházeje z Roudnice a překročuje nádraží spojovati bude oba břehy a vyhoví tím dávno pocíťované potřebě.

Při této příležitosti vyslovil starosta Špindler zvláště vřelé přání, aby most tvořil pojítko mezi obyvatelstvem české a německé národnosti na obou březích usedlé a aby vedl je ke sbližení a smírné součinnosti, čimž zajisté nejlépe bylo by intencím Jeho Excellence vyhověno.

Jeho Excellence děkoval na to za přijetí a ujistil, že bylo by jemu s velkým potěšením, kdyby přání, panem starostou pronesené, stalo se skutkem.

Večerním rychlíkem rak.-uh. společnosti státní dráhy vrátili se účastníci vyjížďky do Prahy.

Dne 30. června 1908 podnikla společnost francouzských chemiků a průmyslníků cukerních u příležitosti odbývaného v Praze mezinárodního kongresu chemiků počtem přes 30 osob parníkem „Marie Valerie“ pojížďku z Prahy na Mělník ke shlédnutí kanalisačních staveb, při čemž podávali vrchní inženýři Dr. Klíra a Štěpána potřebná vysvětlení.

Téhož dne odpoledne předsevzal vrchní zemský stavební rada Jirsík předběžnou kollaudaci dohotoveného prohloubení holešovického přístavu.

Současně odbývala se u místodržitelství za vedení dvorního rady Rytíře anketa zájemníků lodní plavby za účelem vyjádření se o tom, jaká lhůta pro případné sklopení jezù za účelem oprav na stavbách kanalisačních a břehových v letních či podzimních měsících (chômage) byla by plavbě lodí nejméně na překážku. Této ankety súčastnil se za kanalisační komisi stavební rada Rubín.

Dne 2. července 1908 shlédl lesní rada Bakes z Vrchlabí a vrchní lesní rada Bohutinský z Prahy za průvodu stavebního rady Rubína práce zalesňovací a kanalisační na Vltavě z Prahy do Mělníka.

Téhož dne provedl vrchní inženýr Dr. Klír spolu s vrch. stavebním komisařem Pešovským od ředitelství pošt a telegrafů v Praze kollaudaci trati plavebního telefonu z Račic do Roudnice.

Téhož dne súčastnili se dále místodrž. tajemník Průša a vrchní inženýr Drahorád pokračování vodoprávního jednání o kalojemech na dolní Vltavě a při laterálním kanále obcí pražskou za účelem ukládání kalů z čistici stanice městské kanalisace pražské projektovaných.

Dne 4. července 1908 zavítalo do Prahy 30 posluchačů vysoké školy technické v Drážďanech s professory tajným dvor. radou Engelsem a Frühlingem, taj. staveb. rady Lucasem, Foersterem a Dr. Greveliusem a assistentem Dr. Beyarem, aby téhož dne a ve dnech následujících dne 5., 6. a 7. července prohlédli splavňovací, nábřežní, mostní a přistavní stavby, jakož i památnosti Prahy a výstavu a aby podnikli vyjížďku ke kanalizačním stavbám na Vltavě a Labi z Prahy až do Bečovic.

Vedení převzali stavební rada Rubín a vrchní inženýr Dr. Klír. Této vědecké vyjížďky súčastnili se dále: městský inženýr Meyer, stavební inspektor Müller a vládní stavitele ředitel Keller, Schöber a Gehler, jakož i inženýr Goldwasser od expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Krakově.

Dne 10. července 1908 podnikl professor inž. Smrk s 45 posluchači české vysoké školy technické v Brně za vedení stavebního rady Rubína a vrch. inženýra Dr. Klíra studijní cestu ke kanalizačním stavbám na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice a následujícího dne ku prohlídce vodních staveb v Praze.

Dne 11. července 1908 súčastnil se v zastoupení kanalizační komise vrchní inženýr Kohout kollaudace rozšířené plovárny a koupelny ve Vltavě na Smíchově.

Dne 13. července 1908 zavítalo do Prahy z rozkazu král. pruského ministra veřejných prací několik pánů od král. hlavního stavebního úřadu v Postupimi, a to vládní a stavební rada Lorenz-Meyer, stavební rada Bergius, inspektor vodních staveb Ellerbeck a vládní stavitele Buchholz, aby ve dnech následujících za vedení stavebního rady Rubína studovali prováděné vodní stavby v Praze a kanalizační stavby na Vltavě a Labi.

Dne 15. července 1908 převzali delegáti kanalizační komise finanční rada Dr. Weis a vrchní inženýr Kohout vykoupený mlýn č. p. 90 (Karpeles) na Smíchově.

Dne 24. července 1908 prohlédl za vedení inženýra Sumra chef-inženýr Chudoba strojní a mostní továrny L. Zieleniewski v Krakově strojní zařízení zdymadla u Mišovic a plavidlo v Hořině k účelům studijním.

Téhož dne odbývalo se vodoprávní jednání o projektu městské kanalisace v ulici Petřínské a na Ferdinandově nábřeží na Smíchově, při němž súčastnil se vrchní inženýr Kohout.

J+

Dne 26. července 1908 poctil, jsa na inspekční cestě po Čechách, generální inspektor dělostřelectva, Jeho cís. a král. Výsost pan arcivévod a Leopold Salvator, také kanalisační stavby na Vltavě svojí návštěvou a podnikl na parníku „Marie Valerie“ pojižďku z Podbabu do Miřovic. Této súčastnili se mimo průvod Jeho c. a k. Výsosti také Jeho Excellence pan místopředseda hrabě Coudenhove, Jeho Excellence hrabě Thun, rytíř z Wesselých, polní podmaršálek Krátký, generálmajor Witsch, předsedci zemského výboru Dr. Burian, místodržitelský viceprezident Dörfel, viceprezident Tersch, dvorní rada Křikawa, princ z Lobkowitz, plukovník Weigner, cís. rada Riedl z Riedensteinu, hrabě Boos-Waldek, místodržitelský tajemník Průša a vrch. inženýr Dr. Klír, jenž podával technické vysvětlivky. Během jízdy zevrubně prohlédnuta byla zvláště zdýmadla u Libšice a Miřovic.

Nejbližšího dne prohlédl Jeho c. a k. Výsost v jubilejně výstavě také společnou expozici vodních staveb v Čechách.

Dne 28. července 1908 shlédl inženýr Jacoby z Rigy za vedení inž. Schwarze jednotlivá zdýmadla na Vltavě a Labi.

Téhož dne provedeno bylo komisionelní šetření ve příčině oprav pražských jezů, jehož súčastnil se vrchní inženýr Kohout.

Dne 9. srpna 1908 podniklo 50 slovenských rolníků a vinařů z Krajiny a Istrije vyjížďku ke kanalisačním stavbám na Vltavě z Prahy do Mělníka, při čemž vrchní inženýři Müller a Šponar podávali technická vysvětlení.

Dne 11. srpna 1908 předsevzal vrch. inženýr Dr. Klír kollaudaci mostu přes dolní ohlaví plavidel u Dol. Beřkovic.

Dne 13. srpna 1908 odbývalo se soudní ohledání v záležitosti žaloby manželů Pokorných v Dušníkách o náhradu za domnělé podmáčení jich pozemků, při němž zastoupena byla kanalisační komise finančním radou Dr. Weisem a vrchním inž. Drahorádem.

Dne 13. a 14. srpna 1908 podniknutý byly za velice četného účastenství dvě exkurze v Praze odbývaného slovanského sjezdu učitelského na parnících „Šárka“ a „Závist“ z Prahy do Mělníka ku prohlídce provedených staveb kanalisačních, při nichž převzali vedení vrch. inženýr Müller a inženýr Skokan.

Dne 18. srpna 1908 pokračováno bylo v šetření dne 13. srpna 1908 zahájeném.

Dne 20. srpna 1908 přidělen byl místodržitelský tajemník Leopold Průša celodenně kanalisační komisi.

Dne 24. srpna 1908 podnikl český lesnický spolek s předsedou J. Exc. hrabětem Buquoym v čele s více jak 270 účastníky na třech parnících studijní cestu za účelem prohlídky zalesňovacích a kanalisačních prací na Vltavě z Prahy do Mělníka, při čemž technické vedení obstaral stavební rada Rubín, vrch. inženýři Müller a Drahorád a stavební adjunkt Znojemský.

Dne 26. srpna 1908 zastupovali kanalisační komisi finanční rada Dr. Weisa a stavební rada Rubín při stání u c. k. zemského soudu v Praze

v záležitosti žaloby o náhradu škody manželů Pokorných v Dušníkách pro domnělé poškozování jich budov vzdutím vraňanského jezu.

Dne 27. srpna 1908 podnikl inženýr M y o i od departement of Home affairs z Nagoyi v Japonsku v průvodu stavebních komisařů Mölzer a Z + Thomy od expositury ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze studijní cestu ke kanalizačním stavbám na Vltavě a ke kanalizačním pracím na středním Labi u Mělníka a Obříství.

Dne 7. září 1908 prohlédlo více jak 50 členů v Praze odbývaného III. mezinárodního kongresu obchodních a živnostenských komor za vedení staveb. rady Rubína a místodrž. tajemníka Dra z Neukirchenu některá zdymadla na Vltavě.

Dne 9. září 1908 odbývalo se u zemského soudu v Praze stání o žalobě manželů Pokorných v Dušníkách stran náhrady škody za domnělé podmáčení jich pozemků vzdutím vraňanského jezu, při němž zastoupena byla kanalizační komise c. k. finančním radou Drem Weisem.

Dne 11. a 12. září 1908 prohlížel major Drobny od ženijního štábů ve Vídni za vedení c. k. inž. Schwarze kanalizační stavby na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice.

Dne 13. září 1908 navštívil Jeho Excellence pan ministr obchodu Dr. Fiedler společnou exposici vodních staveb v Čechách na Jubilejní výstavě v Praze.

Dne 14. a 15. září 1908 prohlédli páni inspektor vodních staveb Bormann z Rathenowa, vládní stavitel Ostmann z Brandeburku, vládní stavbyvedoucí Grohmann z Drážďan a Koch z Greifenhagen za vedení staveb. rady Rubína kanalizační stavby na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice.

Dne 16., 17. a 18. září 1908 odbývalo se za vedení dvorního rady Mrasicka, přednosti ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni, informativní jednání a pochůzka ohledně projektu na splavnění horní trati Vltavy z Prahy do Štěchovic, při kteréž zastupovali kanalizační komisi stavební rada Rubín a vrch. inženýr Kohout.

Dne 17. září 1908 podnikli četní členové I. kongresu zájemníků dřevařských exkursi ke stavbám kanalizačním na Vltavě z Prahy do Miřovic, při níž poskytli technické výklady vrch. inženýři Müller, Drahorád a Štěpán.

Dne 29. září 1908 odbývala se na staroměstské radnici v Praze komisionelní porada ohledně zasypání mlýnského ramene u bývalého mlýna Ku-bešova ve čtvrti sv.-petrské v Praze, již súčastnili se stavební rada Rubín a vrchní inženýr Kohout.

Dne 1. října 1908 odbývalo se místní šetření v záležitosti žaloby o náhradu škody manželů Pokorných v Dušníkách následkem domnělého poškozování jich budov, při němž stavební rada Rubín, finanční rada Dr. Weis a vrch. inženýr Drahorád se súčastnili.

Dne 3. října 1908 provedeno bylo komisionelní jednání ohledně udržování silničního příkopu v Podbabě, jehož súčastnili se místodrž. tajemník Průša a vrch. inženýr Štěpán.

Dne 6. října 1908 odbývala se na staroměstské radnici v Praze technická porada o projektu nového mostu přes Vltavu ze Smíchova do ulice Myslikovy v Praze, již súčastnil se stavební rada Rubín a vrch. inženýr Kohout.

Téhož dne vyjednávali místodrž. tajemník Dr. z Neukirchenů a vrchní inž. Dr. Klír o výkupu pozemků v obci Počeplicích (okres Štětí).

Dne 7. října 1908 podnikli četní členové spolku magistrátních úředníků v Praze za vedení vrch. inženýra Dr. Klíra vyjížďku ke zdýmadlům na Vltavě z Prahy do Mělníka.

Dne 8. října 1908 jednali místodrž. tajemník Dr. z Neukirchenů a vrch. inženýr Dr. Klír s některými majiteli domů ve Štětí ohledně případného odškodnění následkem podmáčení jich sklepů vzdutím zdýmadla štětského.

Téhož dne prohlédli četní členové jednoty ku povznesení průmyslu v Praze za vedení vrchního inženýra Kohouta a Drahoráda prováděné stavby zdýmadla u Štvartice v Praze.

Dne 12. října 1908 súčastnil se vrchní inženýr Kohout vodo-právního jednání o projektu městské kanalizace na Malé straně v Praze.

Dne 13. a 14. října 1908 provedli členové komise ministerský rada Goldbach a zemský vrchní stavební rada Jirsík za účastenství inspektora rak. stát. drah Šmilauera, pak zástupečů rak. uherské společnosti státní dráhy, státní poříční správy, vrch. stavební správy kanalizační komise a podnikatelství staveb Frant. Schön a synové kollaudaci stavby holešovické přístavní dráhy.

Dne 13. října 1908 vyjednávali míst. tajemník Průša a vrch. inž. Dr. Klír ohledně předání náplavky v obci Vehlovicích a shybky u cukrovaru v Dol. Beřkovicích do udržování jmenované obce, pokud se týče cukrovaru.

Téhož dne přibyli do Prahy páni A. Keurenauer, Iloofdingenieur, Directeur varis Rijks-Waterstaat a inženýr Konijnenburg z Maastricht, dále Emile Jacquier, Ingénieur en chef, Directeur des Ponts et chaussées z Lütichu, Edmond Marote, Ingénieur en chef, Directeur des Ponts et chaussées z Bruselu, a Gustav Hermann, Ingénieur Principal des Ponts et Chaussées z Lütichu, členové holandsko-belgické komise pro kanalizování dolní Maasy, aby následujícího dne za vedení vrch. inženýra Müllera podnikli studijní cestu ke stavbám kanalizačním na Vltavě z Prahy do Mělníka a dne 15. října prohlédli vodní stavby v Praze, jakož i jubilejní výstavu.

Dne 16. a 17. října 1908 předsevzali členové komise, zemský vrchní stavební rada Jirsík a stavební rada Ritter z Rittersheinu, stavební kollaudaci berškovicckého zdýmadla.

Dne 19. října 1908 prohlédli členové městského zastupitelstva pražského se starostou Drem Grošem v čele a za vedení stavebního rady Rubína

◆ a vrchních inženýrů Kohouta a Drahoráda stavbu zdýmadla v ostrova Štvanice v Praze.

Dne 20. října 1908 súčastnil se místodržitelský tajemník Průša vodoprávního jednání ohledně ochranné stavby břehové podél pozemku Dra Popela v Nelahozevsi.

Dne 22. října 1908 odbývalo se ve Štěti jednání se zástupci obce za účelem zjištění hranic vykoupených pozemků, jehož súčastnili se stav. rada Rubín, vrch. inž. Dr. Klír, místodrž. tajemník Dr. z Neukirchenu a správce poříční trati vrchní inženýr Cramér.

Dne 23. října 1908 provedeno bylo u okres. soudu ve Velvarech stání k volbě znalců ve sporu manželů Pokorných z Dušník, při němž intervenovali finanční rada Dr. Weisa staveb. rada Rubín. Znaci zvoleni: universitní professor Počta, staveb. rada Kress, stavitec inž. Materna a stav. rada architekt Bělský.

+ Dne 24. října 1908 súčastnili se stav. rada Rubín a vrch. inženýr Kohout technické porady na staroměstské radnici v Praze ohledně zasypání mlýnského ramene u bývalého Kubešova mlýna ve čtvrti sv.-petrské v Praze, již pak dne 31. října 1908 následovalo místní ohledání a šetření.

Dne 25. října 1908 prohlédli za vedení stav. rady Rubína a vrch. inž. Drahoráda četní členové Občanské jednoty novoměstské stavby při zdýmadle štvanickém v Praze.

Dne 26. října 1908 odbývalo se v úřadovně vrchní stavební správy jednání s civil. inženýrem staveb. radou Plenknarem jakožto zástupcem majitelky mlýna č. pop. 7 v Šopce u Mělnika, paní Marie Schneibergové, aby docilena byla dohoda ohledně odškodného za zmenšené vodní sily jmenovaného mlýna následkem vzdutí jezu beřkovického. Tohoto jednání súčastnili se stav. rada Rubín, místodrž. tajemník Průša a vrch. inž. Dr. Klír.

Dne 27. října 1908 předali v zastoupení kanalizační komise vrch. inž. Dr. Klíra místodrž. tajemník Průša náplavku v obci Vehlovicích do udržování obce.

Dne 28. října 1908 jednali tří zástupcové s okresním výborem na Mělnice ohledně převzetí dílců okresních silnic, kanalizační komisi přeložených nebo znova zřízených, do udržování okresním výborem.

Dne 30. října 1908 převzali stavební rada Rubín a místodržitelský tajemník Dr. z Neukirchenu pozemky, od obce Štěti vykoupené.

Téhož dne prohlédlo asi 120 posluchačů české vysoké školy technické v Praze za vedení docenta téže vysoké školy, vrch. inž. Dra Klíra, jakož i vrch. inženýrů Kohouta a Drahoráda stavby při zdýmadle štvanickém v Praze.

Dne 3. listopadu 1908 předali zástupci kanalizační komise místodrž. tajemník Průša a vrch. inženýr Dr. Klír kanalizační komisi zřízenou příjezdni silnicí ku přívozu na pravém břehu v obci Liběchově do udržování okresnímu výboru ve Štěti.

Dne 7. listopadu 1908 odbýváno bylo u c. k. zemského soudu v Praze opětné stání v záležitosti žaloby manželů Pokorných z Dušník na náhradu škody pro domnělé podmáčení jich pozemků, při němž finanční rada Dr. Weisa staveb. rada Rubín zastupovali kanalizační komisi.

Dne 9. a 10. listopadu 1908 byly následkem nastalého silného mrazu (-10° R) jezy na Vltavě a Labi sklopeny.

Dne 11. listopadu 1908 odbývalo se okresním soudem ve Velvarech místní ohledání znalců, dne 23. října 1908 zvolenými v záležitosti žaloby manželů Pokorných v Dušníkách, stran domnělého poškozování jich budov, při němž súčastnili se staveb. rada Rubín, finanční rada Dr. Weisa vrch. inženýr Drahorád.

Téhož dne podnikl professor Rippel s 45 posluchači německé vysoké školy technické v Praze vyjížďku ke stavbě zdymadla čís. VII. u Štětí, při níž místní stavební správce inženýr Paul podal technická vysvětlení.

Téhož dne súčastnili se místodržitelský tajemník Průša a vrchní inž. Kohout vodoprávního jednání ohledně zřízení klubové místnosti spolku cyklistů na Smíchově na t. zv. ostrově Petřílkově tamže.

Dne 13. listopadu 1908 provedlo místodržitelství další odebrání vody ze studní ve Štětí, jakož i šetření o stavu spodních vod tamže, při kterémž úředním jednání zastoupena byla kanalizační komise vrch. inženýrem Drem Klírem a místodrž. tajemníkem Drem z Neukirchenů.

Dne 14. listopadu 1908 odbývalo se u okresního soudu pro horní Nové město stání ohledně odhadu Židovského ostrova v Praze, jenž má se vykoupiti, při čemž intervenovali stav. rada Rubín a finanční rada Dr. Weis.

Dne 17. listopadu 1908 jednali staveb. rada Rubín a místodrž. tajemník Dr. z Neukirchenů s obcí Počeplicemi a více majiteli pozemků tamže za účelem smírného výkupu některých pobřežních pozemků, které po vztyčení štětského jezu budou zatopeny.

Dne 23. listopadu 1908 odbývalo se v Roudnici jednání se zástupci velkostatku za účelem sjednání podmínek, pod kterými byl by velkostatek ochoten kanalizační komisi na pravém břehu Labe pod vorovou propustí zřízenou odvodňovací stoku do vlastnictví a udržování velkostatku roudnického převziti.

Dne 5. prosince sestoupili se v úřadovně vrchní stavební správy techničtí členové komise, náhradníci a znalci k technické poradě, při níž projednány byly nejzávažnější body programu nejbližší plné schůze.

Dne 7. prosince 1908 odbývalo se v Liběchově jednání stran příjezdni silnice ku překladišti tamže, jehož súčastnili se za kanalizační komisi vrch. inž. Dr. Klír a místodrž. tajemník Průša.

Dne 9. prosince 1908 skončeny a podepsány byly kollaudátory ministerským radou Goldbachem a zemským stavebním vrchním radou Jirsíkem závěrečné protokoly o kollaudaci prací na vystrojení a prohloubení holešovického přístavu.

Dne 11. prosince 1908 intervenovali místodrž. tajemník Průša a vrchní inž. Kohout při komisionelném jednání o projektu společnosti pro světlo a sílu ve Vídni na zřízení skladiště na petrolej poblíž holešovického přístavu, v němž dne 21. prosince 1908 pokračováno a jež téhož dne skončeno bylo.

Dne 17. prosince 1908 provedeno bylo v Lovosicích vodoprávní jednání o projektu na prodloužení vodovodu z Labe ze Sulovického cukrovaru k Čižkovické cementárně, jehož súčastnili se místodrž. tajemník Dr. z Neukirchenů a vrchní inž. Müller.

Dne 19. prosince 1908 odbývala kanalizační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove svou XXXVII. plnou schůzi, které se súčastnili všichni členové a jich náhradníci, jakož i zralci komise.

Den před tím konala se také za předsednictví Jeho Excellence porada užšího komitétu komise, v níž byly některé důležitější body denního pořádku pro plnou schůzi ustanoveného napřed podrobně probrány.

Zahájiv plnou schůzi věnoval Jeho Excellence pan předseda nejprve vřelou vzpomínce zemřelému čestnému členu a znalcu komise, panu dvornímu radovi Karlu šlechtici Scheinerovi, vytkl chvalně vynikající osobní vlastnosti, bohaté zkušenosti a veliké zásluhy zesnulého o rozvoj veškeré státní stavební služby v Čechách a dal výraz přesvědčení, že komise zachová zvěčnělému na vždy věrnou a čestnou památku. Na znamení smutku byl tento projev přítomnými vyslechnut stoje a na trvalou paměť zapsán do protokolu schůze.

Potom uvítal Jeho Excellence pana zemského vrchního stavebního radu Jana Jirsíka, kterého zemský výbor království českého zvolil za člena kanalizační komise na místo pana zemského vrchního stavebního rady Dra techn. Jindřicha svob. pána Spens-Boodena, jenž odešel na trvalý odpočinek, jakož i pana zemského stavebního radu Františka Stupeckého, který byl ustanoven náhradníkem prve jmenovaného.

Aby veliká znalost věcná a velecenné spolupůsobení pana vrchního zemského stavebního rady svob. pána Spens-Boodena i pro budoucnost byly zachovány pracím komise, byl jmenovaný pan vrchní zemský rada na podnět Jeho Excellence pana předsedy jednohlasně zvolen za stálého znalce komise a předsednictvo komise požádáno obrátiti se k panu vrchnímu zemskému stavebnímu radovi, aby toto čestné místo přijal.

Jeho Excellence přečetl potom dopis Jeho Excellence dřívějšího pana ministra pro veřejné práce Dra Gessmanna, v němž jmenovaný pan ministr u příležitosti nastoupení svého úřadu komisi co nejsrdečněji uvítal, jí k dosavadním velikým úspěchům blahopřál a ujistil svou blahovolnou podporou.

Před přechodem k vlastnímu dennímu pořádku provedena ještě doplnovací volba do komitétu komise, jež byla potřebna následkem odchodu pana vrchního zemského stavebního rady svob. pána Spens-Boodena, a byl jednohlasně zvolen pan vrchní zemský stavební rada Jirsík

členem a pan zemský stavební rada Stupecký jeho náhradníkem v tomto komitétu.

Z neobyčejně bohatého programu, jejž měla kanalisační komise tentokrát vyřídit, budťtež tuto uvedeny zvláště následující důležité předměty:

Po zprávách předsednictva, po referátech o pokroku stavby při zdýmadlech u Dolních Beřkovic, Štětí, Roudnice a ostrova Štvanice v Praze, jakož i po referátech administrativních správců o stavu administrativních záležitostí projednán byl výsledek stavební kollaudace zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic, při čemž byla také vyřízena otázka opatření dalšího ještě bytu pro pomocníky při tomto zdýmadle.

Dále byla předmětem podrobné porady a usnesení také otázka paušalování nákladu na čerpání vody při prohlubování plavebního kanálu pod komorovým plavidlem v Roudnici.

Se zvláštním zájmem přijala komise zprávu stavebního řiditele c. k. stavebního rady Rubína o výsledku hydrotechnického a pedologického zkoumání na t. zv. „Blatech“ u Polep; tím byla odstraněna podstatná překážka, která zastavila chod vodoprávního řízení o projektu zdýmadla č. IX. u Litoměřic, tak že toto jednání bude lze nyní v brzku opět zahájiti a dokončiti. Započeti stavby tohoto dalšího zdýmadla nebude potom již nic na překážku.

Po usnesení se o způsobu eveytelného zpeněžení bývalého mlýna čp. 32 ve Vraňanech zadána byla dodávka železných konstrukcí pro komorové plavidlo u ostrova Štvanice v Praze. V souvislosti s tím schválila komise řadu menších zadávek, které se pro pilnost věcí staly ex praesidio, jako dodávka dvou otočných lávek přes vorovou propust a odlehčovací propust u ostrova Štvanice, stavbu tří buděk signálových, dvou kúlen pro udržování trati, jedné čisticí jámy a záchodu v přístavním nádraží v Holešovicích a zřízení chodníku podél tohoto nádraží.

Důležitý předmět denního pořádku tvořila otázka zavedení elektrického pohonu u zdýmadla na Štvanici, jakož i otázka využitkování, po případě zpeněžení vodní sily v této drži se vyskytující.

Potom vzala komise na vědomí podrobnou zprávu o uspokojivém výsledku kollaudace, kterou byly skončeny práce směřující k vystrojení a prohloubení holešovického přístavu, a schválila současně, aby vystavěna byla ještě zvláštní budova obytná pro dozorčí personál přístavní.

Větší proti původnímu rozpočtu výlohy, povstalé účastenstvím komise na pražské jubilejní výstavě, byly schváleny. V nejužší spojitosti s tím byl následující předmět porady, totiž žádost přípravného výboru pro zemské technické museum, jež má býti zřízeno v Praze, aby mu byly přenechány modely a výkresy, jichž exposice na výstavě právě řečené setkala se v kruzích odborných se všeobecným uznáním. Učinivši o tomto bodu programu přiměřené usnesení použila komise své poslední schůze v tomto roce k tomu, aby znova ukázala na naléhavost stavby dopravního a ochranného

přístavu u Mělníka a získala súčastně činitele k podporování tohoto projektu.

Dne 22. prosince 1908 odbývalo se u okresního hejtmanství v Mělníku jednání o námitkách, několika zájemníky proti vodoprávní kollaudaci laterálního kanálu Vraňany-Hořín vznesených, za účelem docílení smírné dohody.

Jednání toho súčasnili se za kanalisační komisi místodržit. tajemník P r ū š a a vrchní inženýr Drahorád.

Dne 28. prosince 1908 posunut byl první díl železné konstrukce nového silničního mostu v Roudnici při levém břehu na pilíře.

III. Technické práce přípravné.

Kanalisování Labe od Litoměřic dolů do Ústí.

Ve smyslu usnesení sněmu království českého ze dne 5. června 1905 uložila kanalisační komise ve své XXVI. schůzi dne 25. listopadu 1905 vrchní stavební správě, aby znova co nejpečlivěji uvážila otázku, zdali se má trvat na původním projektu kanalisování Labe až do Ústí, anebo zdali by bylo lépe trať z Litoměřic do Ústí účelně regulovati, a při tom vzala pokud možno zření ku přáním zájemníků.

Šetření a měření provedená na svrchu imenované trati Labe za tímto účelem od vrchní stavební správy, jakož i pomůcky na základě jich sdělané byly bliže uvedeny již ve výroční zprávě za rok 1905, kde také byla vytčena ona hlediska, ze kterých by měla vycházeti příslušná studie, jež se měla vypracovati.

Technická a technicko-hospodářská stránka této záležitosti byla shrnuta v tyto otázky:

1. Jaký jest nynější stupeň splavnosti labské trati z Litoměřic do Ústí a jaký na trati pod Ústím?
2. Dá se vůbec podstatně a trvale zvýšiti nynější splavnost labské trati z Litoměřic do Ústí další regulací, až ke které mezi a jakými prostředky?
3. V jaké míře by odpovídala splatnost regulací nejvýše dosažitelná potřebám a požadavkům plavby, a jak by se pak v budoucnosti vytvářila doprava nad Ústím s ohledem na plně splavnou trať z Prahy do Litoměřic, případně z Hradce Králové do Litoměřic?

Na tomto základu byla vypracována obsáhlá studie, jejíž výsledky jsou obsaženy v technické zprávě z 9. dubna 1908, která člení se dle uvedených tří otázek též na tři oddíly. Na tomto místě budtež uvedeny jen nejdůležitější body této zprávy, jakož i závěry z ní odvozené.

Vývody technické zprávy dají se shrnouti v následující úvahy vyplývajici ze zodpověděří tří otázek předem položených, jakož i z výsledků obou anket zájemníků, konaných ve dnech 16. a 20. září 1905 v Ústí n. L. a v Praze.

Při tom nebylo možno bráti za základ nynější poměrně slabou dopravu labskou nad Ústím, nýbrž bylo nutno čitati s čilejším a racionelně zařízeným provozem v e l k o p l a v b y, pro kterou budou vytvořeny nutné podmínky kanalisováním Vltavy z Prahy do Mělníka, splavněním Vltavy v Praze samé, případně i kanalisováním Vltavy až do Štěchovic a konečně též započatou již kanalisací středního Labe z Jaroměře do Mělníka.

Posuzuje-li se otázka „regulace či kanalisace Labe z Litoměřic do Ústí“ s tohoto stanoviska, pak nabývá dosahu daleko většího, než když by zmíněná trať neměla znamenati leč jakési prodloužení labské vodní dráhy dále přes Ústí do Litoměřic; neboť trať Litoměřice-Ústí bude tvořiti součást budoucí ne-patrné vodní dráhy vltavsko-labské, a to součást tím důležitější, že má tvořiti spojovací článek mezi svrchu jmenovanými plnoplavnými vodními drahami uvnitř Čech a mezi veletokem labským pod Ústím, souvisícím s cizinou a honosícím se již nyní dopravou neobyčejně velikou.

Dosavadní stupeň splavnosti Labe nad a pod Ústím dá se posuzovati se dvou stanovisek, a to:

- a) dle nynějších absolutních hloubek a dle dosavadních na obou těchto tratích používaných lodí a
- b) na základě lodí odpovídající velkoplavebnímu provozu.

Měřítkem samým jest pak jednak nalezená nejmenší plavební hloubka, jednak počet plavebních dnů roztríděných dle přípustného nákladu a pak přípustné průměrné využití lodního prostoru.

N e j m e n š í h l o u b k a v o d y v proudnici jest ve trati z Litoměřic do Ústí 140 cm při nule v Ústí, 75 cm za obyčejné malé vody (— 58 cm) a 30 cm za nejnižší známé vody z r. 1904 (— 111 cm); ve trati pod Ústím ku české hranici 155 cm při nulové vodě, 90 cm při obyčejné malé vodě a 45 cm při nejnižší vodě.

Předpokládá-li se nutnost 40 m široké plavební rýhy, tu zmenší se uvedené právě nejmenší hloubky místy následkem nepříznivého utváření příčného profilu na tyto plavební hloubky: nad Ústím až do Litoměřic 115 cm při nule a 65 cm při obyčejné malé vodě, pod Ústím na 130 cm při nule a 80 cm při obyčejné malé vodě.

Největší překážkou jsou na trati z Litoměřic do Ústí proudy střekovské, a to jak co do spádu, tak i co do šířky plavební vody a následkem toho též i co do plavební hloubky. Za suchého období roku 1904 obnášela zde nejmenší hloubka ve čtyřicetimetrové plavební dráze pouze 28 cm.

Průměrný počet plavebních dnů obnáší na Labi dle úředních údajů 296, z nichž možno označiti 51% jako plnosplavné a 20% jako polosplavné; zbývajících 29% připadá na dny, kdy možno plouti pouze s třetinou nákladu

i méně. Pro příliš malou vodu vázla plavba průměrně po 7 dní ročně, ale v r. 1893 masila být zastavena na 24 dní a v r. 1904 dokonce na 65 dní. Tyto úřední údaje vztahují se na labskou trať pod Ústím, kdežto pro trať z Litoměřic do Ústí musila by vypadnouti tato data ještě nepřiznivěji. Nutno ale též uvážiti, že se údaje ty vztahují na plavební park, ve kterém dosud ještě převládají malé a prostřední čluny labské o nosnosti 200—500 tun, takže pod Ústím je dnes Labe plnosplavným vlastně již při + 30 cm, polosplavným při — 30 cm a jako spodní mez splavnosti se brává stav při — 60 cm dle ústeckého vodočetu.

Člun o 500 t nosnosti noří při plném nákladu 153 cm, při polovičním 95 cm a při třetinovém 75 cm hluboko. Dle předchozího percentuálního poměru plavebních dnů s různým přípustným nákladem vycházel by za předpokladu průměrného člunu o 500 t nosnosti průměrný využitý ponor pod Ústím 121 cm, kterému by odpovídal průměrný náklad asi 364 t. Dle výkazu za posledních 13 let vychází ale průměrný náklad jednoho člunu 329 t, kterému by odpovídala ponor pouze 113 cm.

V r. 1906 obnášel průměrný náklad jednoho člunu na Labi pod Ústím ke hranici 281 t, na trati z Litoměřic do Ústí 156 t. Průměrné ponory odpovídající těmto nákladům byly by pro 500 t člun 103 cm a 74 cm anebo skutečně využité plavební hloubky okrouhle 125 cm a 100 cm. Byla tudíž splavnost využita skutečně pouze asi do 80%.

Avšak počet větších typů lodních stále vzrůstá, poněvadž poskytuje možnost hospodárnější dopravy, a proces tohoto zatlačování malých lodních typů jest podporován jak postupným zlepšováním vodní dráhy pod Ústím tak i též kanalizováním horních tratí. Jest tedy v případu, kde jest srovnávati regulaci s kanalizací, oprávněno vzít v úvahu onen typ lodní, který byl vzat za základ při projektu kanalizačním.

Pro tak zvaný 700 tunový člun (nosnost 774 t), který noří při plném nákladu 179 cm, jest Labe pod Ústím plně splavným při + 81 cm, polosplavným při — 11 cm a nad Ústím až do Litoměřic plnosplavným při + 101 cm a polosplavným při + 9 cm, vše dle starého vodočetu v Ústí. Z příslušných diagramů a z nich odvozené tabulky plavebních dnů a průměrného využití lodního prostoru bylo vyšetřeno, že toto využití obnáší pro spodní trať 66%, pro horní 56%. Příslušné plavební hloubky byly by 136 cm a 122 cm.

Z vývodů obsažených v I. oddílu technické zprávy vychází následující:

Nynější stupeň splavnosti Labe v Čechách nelze pokládati za zvláště vysoký, vzdor dosti dobré regulaci skorem v celé délce trati řeky, jelikož nepřiznivé poměry vodní značně ruší úspěchy regulace vzhledem ku plavebním hloubkám.

Trať Labe z Litoměřic do Ústí — vyjímaje proudy střekovské — nevykazuje podstatně menší splavnost než trať pod Ústím, jelikož jsou poměry spádové obou

trati dosti podobné a rozdíl ve hloubkách plavebních obnáší pouze 15—20 cm na prospěch trati spodní. Přiřazené dělidlo obou jmenovaných tratí Labe tvorí nepříznivá traf střekovská.

Pakli se vyvinula za posledních desetiletí na Labi pod Ústím neporovnatelně větší doprava lodní nežli nad Ústím, jest hledati příčinu toho v první řadě ve výhodné poloze jmenovaného města ve středu uhlenného vývozu, dále ve vysoce vyvinutém průmyslu podél dolní trati labské, podporovaném laciným uhlím, a teprve ve třetí řadě v lepší splavnosti dotyčné trati řeky.

Naproti tomu trpí doprava na Labi nad Ústím mimo póněkud menší hloubku plavební hlavně proudy střekovskými a také tím, že na celém Labi z Ústí do Mělníka, jakož i na Vltavě až do Prahy není jediného přístavu.

Otzážka, zda lze vůbec zvýšit dosavadní splavnost Labe podstatně a trvale další regulací, byla zodpověděna záporně již dříve a to od vynikajících hydrotechniků, jako byl na příklad H. Lacher.

Ze studie vrchní stavební správy vysvitá, že by bylo lze dosíci používáním dosavadní regulační metody na trati z Litoměřic do Ústí — vyjímaje proudy střekovské — nejmenší hloubky v proudnici 160 cm při nule v Ústí, což by odpovídalo asi 130—135 cm nejmenší hloubky při nule nebo 75 cm při obyčejné malé vodě pro velkoplovbu. Ve trati pod Ústím dalo by se dosíci tímto způsobem v proudnici 180 cm při nulové vodě nebo 150 cm při nulové vodě a 90 cm při obyčejné nízké vodě pro plavební dráhu 40 m širokou.

Toto zvětšení plavebních hloubek obnášelo by pro tento případ tedy okrouhle 20 cm anebo 15—17% dosavadních hloubek, pročež nemůže být označeno jako podstatné.

K lepším výsledkům mohla by vésti pouze metoda regulace na malou vodu. Tato má za účel soustřediti vodu za nízkých stavů do užšího řečiště a vésti ji pomocí nízkých neb i ponořených staveb podélných a příčných takovým způsobem, že spád se pokud možno vyrovná, přechod proudnice od břehu ku břehu v zakřivených tratích jest znenáhlý a v přechodech takových se vytvoří pravidelné průřezy s příznivými plavebními hloubkami.

Ve smyslu těchto zásad byl vypracován pro traf labskou z Litoměřic do Ústí povšechný projekt regulace, kde navrženo jest obejít proudy střekovských pomocí průplavu s komorovým splavem. Dle tohoto projektu dala by se docílit pomocí regulace na malou vodu theoreticky plavební dráha 40 m široká s hloubkou 160 cm při obyčejné malé vodě

(— 58 cm v Ústí) anebo s hloubkou 210 cm při vodě nulové. Spád obnášel by nejvýše 0,57%, přechody daly by se vytvářiti dosti příznivě a zakřivení dráhy přivésti na nejméně 500 m poloměru v proudnici. Pro normální člen 700tunový stoupl by součinitel využití nosnosti z 56% theoreticky na 85% a splavnost zvýšila by se tím o 30%.

Naproti těmto zdánlivě příznivým výsledkům regulace na malou vodu staví se ale též podstatné její vadny. Jest to především ta okolnost, že prohloubením řečiště bude ještě dále zvýšen dosavadní, již dosti nepříznivý vliv velkých vod naň, takže by se místy porušila rovnováha, dno řeky bylo by poškozeno a udržování ponořených staveb a tím i plavebních hloubek stalo by se nemožným.

Dále jeví se býti stavební náklad na podobnou regulaci nejméně stejně tak vysokým jako náklad na kanalizování, t. j. 12,620.000 K, kdežto doba stavební byla by s ohledem na nezbytný znenáhlý postup výstavby při regulaci značně delší.

Otzáka zvýšení splavnosti Labe pomocí nádrží, která též byla uvážena, může se zodpověděti v tom smyslu, že by to bylo sice možno se současnou regulací dociliti, avšak že podnik ten by byl neobyčejně nákladným, poněvadž i v nejpříznivějším případu musily by se zřídit nádrže na 300 milionů m^3 vody nákladem alespoň 150 milionů korun, aby byla zabezpečena v každé době aspoň polosplost pro větší čluny. Otázka ta mohla by se státi předmětem vážných úvah pouze tehdy, kdyby nádrže měly sloužiti nejen plavbě, nýbrž i jiným zájmům, na př. ochraně před povodněmi, zavodňování pozemků, zužitkování síly vodní atd., a kdyby dotyční zájemníci též kryli větší část nákladu na zřízení nádrži takových. To jest ale velmi pochybným již proto, že uvedené jednotlivé zájmy si v daném případu většinou navzájem odporují, jmenovitě co do způsobu i času zadržení a vypouštění vody z nádrží.

Druhý oddil zprávy podává důkaz o tom, že splavnost Labe mezi Litoměřicemi a Ústím nedala by se podstatně zvýšit — mimo kanalizaci — leč regulaci na malou vodu. Stavební náklad na ni byl by jen málo větší, ale míra docíleného tím zvýšení splavnosti byla by menší a stavební doba značně delší než při kanalizování; při tom ale není prázdné záruky, že větší hloubky dosažené regulaci trvale se též udrží.

Zodpovědění poslední ze tří otázek vyžadovalo důkladné a objektivní srovnání účinnosti a hospodárnosti methody regulační a kanalizační pro daný případ, a to jak ohledně výstavby, udržování, doby stavební a stavebního nákladu, tak i ohledně efektu hydrotechnického a docílené výkonnosti vytvořené plavební dráhy.

V ohledu hydrotechnickém a stavebnětechnickém hodí se trať Labe z Litoměřic do Ústí velmi dobře ke kanalizování a metoda tato zabezpečuje plnou

splavnost po největší část plavební periody, poněvadž jest po dobu vztyčených jezů od vodního stavu neodvislou.

Také regulace na malou vodu — neboť jenom ta může se přirovnávat ke kanalizaci — jest provedlivou ve zmíněné trati, avšak ona není s to poskytnouti žádné stabilní hloubky plavební, aniž zaručit nějakou spodní mez hloubky té.

Nejvíše dosažitelná plavební hloubka by obnášela dle výpočtu $1\cdot60\text{ m}$ při -58 cm v Ústí nebo 210 cm při vodě nulové, které by pak odpovidalo theoretické průměrné využití nosnosti lodi 85% . Ale ani přesné docílení ani udržení těchto vypočítaných hloubek plavební dráhy není z praktických důvodů provedlivovo; hloubky ty mají pouze cenu theoretickou a vypadly by ve skutečnosti nejméně o $15-20\text{ cm}$ menší, takže by pak byla řeka plně splavnou pro velké lodi teprv při stavu $+26$ až $+31\text{ cm}$ dle ústeckého vodočetu a užitkový koeficient theoretický klesl by na $75-78\%$. Ale i kdyby tomu tak nebylo a vypočítané plavební hloubky se ve skutečnosti daly dociliti a udržeti, tu přece nutno uvážiti, že je regulační methoda s to učiniti řeku plně splavnou teprve při stavu nulovém, kdežto methoda kanalisační zabezpečuje plnou splavnost při každém i nejnižším stavu vodním.

Pokud se týče udržování splavnosti, jest kanalovaná řeka potud ve výhodě, že se omezují příslušné práce většinou na sama zdýmadla, na kterých opravy nebudou tak obsáhlými a nákladnými, jelikož jsou to stavby stabilnější, zhotovené z pevnějších a trvalejších hmot. Jednotlivé práce udržovací dají se provést i při vztyčených jezech bez poškození plavby, a není-li to možno, dají se provést po zastavení plavby současně na všech zdýmadlech, o čemž plavba včas již dříve může být vyrozuměna. Při řece regulované na malou vodu táhnou se stavby souvisle po celé délce regulované trati a jsou tudiž i v celé této délce vysazeny poškození velkou vodou, ledem, přívaly atd., a to v daleko větší míře než zdýmadla, poněvadž regulační stavby leží přímo v zúženém řečišti, vzdorují mnohem méně různým škodlivým účinkům vody a mohou trpěti též plavbou řetězovou. Potřebné práce udržovací vyžadovaly by tudiž jak většího nákladu tak i delší doby ku provedení než při trati kanalované. Mimo to bylo by nevyhnutelně zapotřebí pro řeku na tento způsob regulovanou stálého a pečlivého dozoru — aspoň v prvním období — takže by i správa takovéto vodní dráhy vyžadovala většího vydání.

Stavební doba zmíněné regulace z Litoměřic do Ústí zahrnovala by v sobě čas potřebný pro předběžné práce a šetření a pak pro vypracování projektu dohromady asi $5-6$ roků, dále čas, který by vyžadovalo vlastní provedení staveb, t. j. $10-12$ let, v celku tudiž nejméně $15-18$ let. Po tuto dlouhou dobu byla by plavba nad Ústím značně ztížena a občas musila by se vůbec zaráziti, což by bylo nutno jmenovitě při provádění prahů u dna a jiných ponořených staveb. Jest pochopitelné, že by tím lodní doprava nad Ústím silně trpěla a že by jmenovitě horní kanalované trati byly odsouzeny ležeti skorem po dvě desetiletí ladem.

Kdyby se ale pokračovalo s kanalisováním až do Ústí a při tom se zachoval dosavadní stavební ruch, tu mohla by se celá plnospavná vodní dráha odevzdati dopravě za 6—7 let, to jest tedy v tu dobu, kdy by se mohlo teprve přikročiti k vlastnímu provádění staveb regulačních.

Ve příčině stavebního nákladu bylo poznamenáno již dříve, že jest při kanalisování o něco menší než při navržené regulaci.

Jest třeba jen dodati, že v posledním případu nutno ještě připočisti náklad za nutné další hrazení bystrin, kterýžto náklad nyní pro naprostý nedostatek podkladů nelze ani přibližně stanoviti. Rovněž bylo by vzít zřetel i na nikoliv nepatrné náklady na udržování prací regulačních po čas stavby samé.

Výkonnost vybudované vodní dráhy — pokud se uvažuje jakožto a b s o l u t n í — byla by při volné regulované řece sice větší než při kanalisované, avšak i tato poskytuje tak vysokou absolutní výkonnost, že sotva kdy byla by ve skutečnosti dosažena. Naproti tomu jest ale r e l a t i v n í výkonnost, založená na jistém lodním parku a vládnoucích poměrech, při kanalisaci větší než při regulaci, poněvadž ona připouští lepší využiti prostoru lodního čili nosnosti, pak že zabezpečuje stálý a sice plný ponor po největší část plavební periody, že podporuje plavbu lodních vlaků a konečně protože poskytuje i daleko b e z - p e č n ě j š í p l a v e b n í d r á h u než regulace.

V tom ohledu třeba zajisté uznati, že při nízkých stavech, kdy regulační stavby shrnou veškerou vodu do koryta 40 m širokého, p o v s t a n e v l a s t n ē p r ú p l a v , k d e b y v o d a m i s t y s i l n ě p r o u d i l a , což r o z - h o d n ě n e l z e p o k l á d a t i p r o p l a v b u z a v ý h o d n ě a n e - p ú s o b i l o b y t o a n i k r a j i n á ř s k y p r í z n i v ě . Po obou březích objevily by se tu za malé vody široké písčiny a štěrkoviště, kdežto ve tratích kanalizovaných i při nejnižších stavech vodních vždy přichází k platnosti plná šířka toku a vegetace na obou březích udržuje se svěží i za nejsušších dob letních následkem spodní vlhkosti.

Takovéto soustředění plavební vody na 40 m šířky a prohloubení dna řečiště musilo by se ale dosíci, pakli by měla vzniknouti plavba přinášejici užitek, a musilo by se čitati s nejmenší hloubkou 160 cm při obyčejné malé vodě, měla-li by v daném případě methoda regulační nahraditi methodu kanalisační ohledně výkonnosti jí vytvořené vodní dráhy, anebo když by vůbec se s ní jen měla srovnávati. Staví-li se ale v cestu dosažení onoho cíle při trati Labe z Litoměřic do Ústí předem uvedené obtíže, tu lze z toho jen souditi, že taková regulace sahá přes meze dané přírodou samou, že by tudíž ohrozila stav rovnováhy řeky, aniž plavbě přinesla očekávaného užitku, a byla tedy i nehospodárnou.

Ale požadavky plavců na plavební dráhu vzrůstají neustále — nejlepší důkaz toho podává Labe samo, pak Dunaj, Vezera atd. — a dalo by se očekávati skorem s jistotou, že později, jmenovitě následkem vratného působení horních, dosti dlouhých kanalizovaných tratí vodní dráhy vltavsko-labské, s určitostí ale tenkráte, až by se uskutečnilo nějaké plavební spojení s Dunajem, musilo by se přikročiti přece ke kanalizaci trati z Litoměřic do Ústí. V tom případu bylo by

dosažení plné splavnosti dvojnásob zaplaceno, poněvadž by nejen byly vydány náklady stavební za obě methody splavňovací, ale bylo by nutno nést i nadále i udržovací náklady za oba druhy staveb.

Ohledně příštího vytváření se vodní dopravy nad Ústím lze uvésti, že by při pouhé regulaci Labe z Litoměřic do Ústí musilo se zboží překládati za malé vody buď v Litoměřicích nebo v některé stanici výše ležící, ale že pro podobné manipulace není dosud na celé horní trati žádného vhodného místa, a musilo by být teprve opatřeno, pakli by se měla plná splavnost kanalizovaných tratí vůbec využiti. Kdyby se ale provedla kanalisace až do Ústí, tu naleznou se tam všechny podmínky pro podobné překládání.

Očekávané budoucí sazby dopravní a vlečné pro kanalizované Labe až do Ústí podávají vesměs hodnoty nižší než pro pouhou regulaci, a dokazují důležitost toho, by část Labe z Litoměřic do Ústí byla učiněna rovnocennou s ostatní vodní drahou vltavsko-labskou, táhnoucí se nad Ústím celkem v délce 306 km, a to jmenovitě se zřetelem k dopravě hnědého uhlí do vnitra země, jehož odbytiště v Německu stále se zmenšuje.

S ohledem na tyto poznatky a úvahy, jakož i na ony, jež obsaženy jsou v obou předchozích oddilech, končí technická zpráva vyjádřením, že lze doporučiti pro zlepšení splavnosti labské trati z Litoměřic do Ústí z důvodů technických i hospodářských pouze metodou kanalisační.

V tom smyslu byl též učiněn závěrečný návrh, aby se na původním projektu kanalizování Labe setrvalo a s kanalisací to se pokračovalo až do Ústí.

Na základě této technické zprávy a jí připojených návrhových studií podrobil technický výbor komise celou věc podrobné úvaze v poradě dne 20. června 1908 a usnesl se doporučiti hořejší závěrečný návrh komisi ke schválení. Skutečně také byl návrh ten ve XXXVI. plné schůzi kanalisační komise dne 27. června 1908 jednohlasně přijat a tím rozrešena byla definitivně též otázka, která po nějaký čas nepříznivě působila na postup prací kanalisačních, a to na prospěch další kanalisace až do Ústí nad Labem.

IV. Vypracování projektů a zadání stavebních prací.

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

Ve výroční zprávě za rok 1907 bylo sděleno, že kanalisační komise na základě výsledku informativní porady zájemníků, konané dne 19. listopadu 1907 v Litoměřicích, se rozhodla provést stavbu z dýmadel a č. IX. u Litoměřic (Třeboutic) dle alternativního návrhu II. s plavidly na levém

břehu u Českých Kopist za současného provedení překladiště na pravém břehu nad Litoměřicemi. Dotyčné usnesení uskutečněno v XXXIV. plné schůzi dne 8. února 1908 konané, načež příslušný projekt předložen byl c. k. místodržitelství ku provedení vodoprávního řízení. Popis tohoto projektu obsažen jest rovněž již ve výroční zprávě za rok 1907.

Místodržitelství zahájilo ediktem ze dne 9. dubna 1908 č. 59.441, pokud se týče ze dne 1. května 1908 č. 101.495 toto vodoprávní řízení a ustanovilo místní komisionelní šetření a jednání o části projektu, jež spadá do obvodu politického okresu litoměřického, ke dni 22. a 23. května v Litoměřicích a o části projektu spadající do obvodu politického okresu roudnického na 25. a 26. května v Roudnici. Průběh jednání byl v celku hladký a jednání vztahovalo se na přehledné vyličení projektu a na zodpovědění dotazů zájemníky podaných, pak na ústní jednání a vysvětlivky, jakož i konečně na přijetí prohlášení zájemníků a protokolování jich.

Přednesená prohlášení obsahuje ponejvíce obvyklé výhrady a požadavky ohledně výkupu zabíraných pozemků soukromých majitelů, o náhradu škody, povstávající při stavbě a provozování zdýmadla na pozemcích, porostu a březích následkem odkopání, nasypávky, zavodnění a podmáčení, dále požadavky ve příčině zabezpečení břehů, zřízení překladišť a spojovacích cest, zachování přístupu k řece, odškodnění za ztráty při výnosu rybářství, náhradu škody při přívozech, odškodnění za eventuální škodné účinky vzdutí na vodu studničnou, sklepy a ohrození stability budov atd. Zástupcové c. a k. vojenské správy ohradili se proti projektu s ohledem na vodní cvičiště u Českých Kopist pro c. a k. 8. prapor zákopníků v Terezíně, které následkem provedení projektu musí se přeložit a žádali pro ten případ, že by pro nedostatek vhodného jiného cvičiště v přiměřené blízkosti nynější garnisony sbor zákopnický musil z Terezína jinam přeložen být, aby náklad s tím spojený převzat byl na fond kanalisační. Naproti tomu odvolávají se zástupcové kanalisační komise na to, že používání dotyčné trati říční v řece Labi jakožto cvičiště pro vodní službu zákopnického praporu dle místodržitelského výnosu ze dne 30. května 1895 č. 65.129, jímž záležitost tato upravena byla, povoleno bylo jen do odvolání a že bylo výslovně ustanovenovo, že zákopnická cvičení nemohou tvořiti překážku pro nutné prohrábky a jinaké říční stavby úpravné v obvodu místa cvičiště a že, kdyby následkem takových prací anebo již v úvahu vzatého kanalisování Labe nynější cvičiště stalo se ku provádění zákopnických cvičení nezpůsobilým, musí cvičení ta přeložena být v místo jiné, aniž by z toho mohly reklamace vůči poříční správě vzejít.

Z ostatních námitek a požadavků sluší poznamenati hlavně žádosti majitelů mlýnů v Třebouticích, Křešicích, Oknecích a Lounkách za náhradu ujmy na vodní síle následkem vzedmutí vody v Labi, jakož i požadavek vodního družstva v Encovanech společně s obcí a velkostatkem tamže i obcí Polepy za náhradu škody vztahující se na pozemky v t. zv. „Blatech“ ve výměře asi 330 jiter = 190 ha, jež se uměle odvodňuje. Tyto požadavky měly v zápěti dodatečná dalekosáhlá šetření, měření a prozkoumání půdy, která vzhledem k tomu, že ve zmíněném

území pěstuji se ponejvice jen chmelnice, provedena býti mohla až po sklizni chmele, ježto v hustých chmelnicích dříve nebylo lze měřiti. Jelikož námitka vodního družstva encovanského měla dalekosáhlou důležitost a mohla mít v zápěti případně i změnu projektu, musilo prozatím vodoprávní řízení býti přerušeno, takže pohřichu nemohlo se v běžném roce započítí se stavbou litoměřického zdýmadla, ačkoliv kanalisační komise ve svém XXXV. sezení dne 28. března 1908 zadala stavbu tohoto zdýmadla osvědčenému podnikatelství A. Lanny v Praze.

Dodatečná šetření a měření, která provedena byla od orgánů kanalisační komise a vztahovala se na přesné zaměření a nivellování celého území v „Blatech“ i odvodňovacích příkopů, jakož i prozkoumání půdy, které na žádost kanalisační komise provedlo pedologické oddělení zemědělské rady pro království české, dokázala však na štěstí, že obavy chované zájemníky nebyly odůvodněny, neboť shledáno, že i v neobyčejně suchém roce 1908 nalézala se v celém území tak zv. „Polepských Blat“ spodní voda všude výše, než sahati bude budoucí vzdutá voda, a že povrch tohoto území leží ponejvice 2 až 5 m nad hladinou vzduté vody. Dotčena jest pouze poměrně malá rozloha pozemků, povětšině luk, ležících bezprostředně za obcí Křešice; pozemky tyto byly již pojaty do vodoprávního projektu a navrženy k vysypání.

Dle výsledku pedologického vrtání leží na povrchu ornice, pod ní většinou jil nepropustný, ve kterém v některých místech v kotlinách jest rašelina. Teprve pod jilem nacházejí se mohutné vrstvy propustného písku a štěrku prostoupeného již dnes zúplna spodní vodou, takže vzdutá voda, jejíž hladina leží niže nežli dnešní stav vody spodní, nemůže přivoditi žádné zhoršení v poměrech dosavadních. Také odpad povrchový, vytvořený jako otevřený drenážní příkop, nemůže ve svém působení nikterak škodlivě býti dotčen vzdutou vodou, neboť bude toliko ve zcela krátké trati vzdutí dosahovati do příkopu toho při jeho vyústění do Labe, kdežto celý další průběh a zejména v místech, kde počínají souvislé chmelnice, vzdutím vůbec dotčen nebude.

Z tohoto zjištěného stavu jest patrno, že pozemky v tak zv. „Blatech“ u Polep nebudou škodlivě dotčeny vzdutím litoměřického zdýmadla. Vzdor tomu byla však — ještě než tento výsledek dodatečného šetření byl znám — vrchní stavební správou studována též otázka snížení hladiny vzduté vody asi o 40 cm a připraven příslušný projekt; zjistilo se však, že tato změna by značně zvýšila stavební náklad, ježto by říční trať pod roudnickými plavidly v délce 4 km nebyla vzduta a musila by tudiž upravena býti na nízkou vodu, při čemž by nebyla dána záruka, že se zde získané hloubky též trvale udrží.

Komise kanalisační usnesla se tudíž ve své XXXVII. plné schůzi dne 19. prosince 1908 na tom, že má býti původní projekt beze změny zachován a místo držitelství požádáno, aby nyní nařídilo pokračování vodoprávního řízení o tomto projektu. Odpověď zástupců kanalisační komise na všechny námitky a požadavky zájemníků zašle se c. k. mistodržitelství k tomu cíli hned na počátku roku 1909,

takže lze očekávat, že vodoprávní jednání bude v brzku zkoncováno a potom počátkem nastávajícího stavebního období se stavbou samou bude započato.

V příčině vypracování projektů pro následující zdýmadla v labské trati od Litoměřic do Ústí n. L. sděluje se následující: po celou tu dobu, kdy pracovalo se na studii regulační a na ni založené technické zprávě, o níž byla řeč v předešlé kapitole, neopomenula vrchní stavební správa kanalisační komise sledovat dálé též projekt pro kanalizování Labe z Litoměřic do Ústí, a to z toho důvodu, aby po konečném rozhodnutí otázky, zda trať ta se má kanalizovat nebo regulovat — o němž se dalo očekávat vzhledem k výsledku obou anket zájemníků v Ústí a v Praze, jakož i prvních šetření orgánů komise, že dopadne ve prospěch methody kanalisační — nestálo v cestě žádných překážek neprodlenému pokračování v příslušných pracích.

V původním povšechném předběžném projektu pro kanalisaci Vltavy a Labe od firmy A. Lanna, který byl odevzdán komisi jako podklad pro další její práce, byla rozdělena labská trať od Litoměřic do Ústí na čtyry oddíly; byly navrženy tři zdrže se zdýmadly u Žalhostic, u Velkých Černosek a u Sebuzina, kdežto trať od Sebuzína do Vanova měla být přivedena na potřebnou hloubku bagrováním a proudy střekovské měly se obejít průplavem s plavidly na levém břehu.

Když komise kanalisační podrobila tento předběžný projekt dalšímu studiu za účelem dosažení definitivního povšechného projektu, ukázalo se, že místo vytčené v $63\cdot5\ km$ pod Sebuzinem neposkytuje dostatečného prostoru pro zřízení zdýmadla, jaká nyní se na Labi staví, a že by bylo nutno zdýmadlo to posunout směrem proti vodě.

Dále byla nahrazena obě zdýmadla navržená u Žalhostic a u Velkých Černosek jediným zdýmalem čís. X. u Lovosic, aby se odstranily příliš krátké zdrže a poměrně dlouhý plavidlový kanál u prvního z nich, a svého času byl již pro toto nové zdýmadlo též vypracován podrobný projekt předběžný. To rovněž podmiňovalo posunutí sebuzínského zdýmadla směrem proti proudu. Při tom se seznalo, že nejvhodněji dalo by se umístiti v rozšířeném údolí řeky poblíže Prackovic, v kterémž smyslu provedeno zaměření příslušného území a vypracován byl pak též předběžný projekt s některými alternativami pro toto zdýmadelo čís. XI. u Prackovic.

Následkem této změny prodloužila se ale říční trať mezi posledním zdýmadlem a ústeckým kanálem plavidlovým, která se měla regulovat, ze $4\cdot5\ km$ (dle původního povšechného předběžného projektu) na $9\ km$, načež se ovšem naskytla otázka, zdali bude možno i v tomto případu zjednat potřebnou plavební hloubku regulací nebo dokonce jen bagrováním.

Při bližším zkoumání této otázky v roce 1905 ukázalo se na základě příslušné, v dotyčné výroční zprávě též uvedené studie, že to není možným, a že má-li se podržeti zdýmadlo prackovické, musí labská trať odtud až do Ústí být kanalizována, to jest, že musí i poslední kanalisační objekt u Ústí být doplněn jezem na úplné zdýmadlo.

Se zřetelem na tento výsledek byl pak sdělán předběžný projekt pro toto zdýmадlo čís. XII. s jezem u Střekova a s průplavem plavidlovým na levém břehu u Ústí.

Z důvodu předem uvedeného bylo pak pokračováno i v roce letošním v pracích ohledně projektů pro všechna uvedená tři zdýmadla.

Svrchu zmíněný podrobný předběžný projekt pro zdýmadolovou čís. X. u Lovosic byl po bližším studiu přepracován jmenovitě ohledně průplavu s plavidly. Za účelem úspory na výkupu pozemků a zemní práci, jakož i pro dosažení výhodnějšího spodního výjezdu z průplavu do Labe má se přimknouti průplav ten více k bývalému labskému rameni „Galoši“ a též splavy komorové posunou se více směrem proti vodě až poblíže horního ústí průplavu toho. Tím vznikne kratší horní kanál před komoramí a značně dlouhý kanál spodní, který se dá upravit poněkud jako přístav a hodil by se pak ku přezimování labských lodí.

Ve smyslu těchto změněných disposicí byl vypracován v letošním roku předběžný podrobný projekt pro toto zdýmadlo, který má sloužiti též za podklad pro informativní jednání předběžné.

Ohledně zdýmadaла čís. XI. u Prackovic bylo poukázáno již v minulých výročních zprávách na to, že jeho poloha a více nebo méně i jeho zařízení budou záviseti od úpravy posledního článku staveb kanalisačních u Ústí. Předpokládá-li se jez u Střekova, získá se více volnosti při umístění zdýmadla čís. XI. Pro tento případ byla vypracována letos alternativa tohoto zdýmadla u Litěchovic-Libochovan s jezem v $56\cdot7\text{ km}$ a s průplavem plavidlovým na pravém břehu, za kterým účelem provedlo se i potřebné dodatečné zaměření příslušného území. Tato alternativa poskytuje tu výhodu, že připouští vyšší úroveň zdrže než zdýmadlo u Prackovic samých, a vzdutá voda dosahovala by až k ústí spodního kanálu lovosického zdýmadla, kdežto v případu druhém může vzdutí dosahovati jen as k bývalému přístavu v Lovosicích, a na zbývající trati řeky odtud nahoru až ku přívozu musila by se potřebná hloubka získati prohloubením řečiště a zabezpečiti příslušnou úpravou jeho.

Na konečné rozhodnutí o obou alternativách zdýmadla čís. XI. budou mítí zajisté určitý vliv i poměry ve složení vrstev půdních dosud nezjištěné. Příslušné práce vrtací a jiná šetření budou provedena během příštího roku 1909.

Při vypracování předběžného návrhu zdýmadaла čís. XII. u Střekova - Ústí s plavebním kanálem na levém břehu vyskytly se různé obtíže, jmenovitě ohledně vybudování tohoto průplavu samého, jelikož po vsunutí jezu jeví se zbývající pruh území na levém břehu mezi řekou a silnicí polabskou (Elbestrasse) příliš úzkým pro jmenovaný průplav, a pak jsou i jisté potíže s umístěním vorové propusti na pravém břehu řeky. Okolnosti tyto daly podnět ke studiu alternativy tohoto zdýmadla s plavebním kanálem na pravém břehu, pro kterou byl letos sdělán předběžný projekt.

Aby se předešlo veškerým námítkám, byl vzat opětovně v úvahu původní povšechný projekt předběžný a učiněn pokus, zdali by nebylo možno — za před-

pokladu pouhého průplavu s plavidly u Ústi — umístiti a zaříditи zdýmadlo pobliže Sebzina tak, aby jednak příslušná zdrž sahala až do Lovosic, jednak aby bylo lze zajistit potřebnou hloubku ve zbývajici trati říční od Sebzina do Vanova prohloubením a úpravou řečiště.

Vskutku také bylo nalezeno nad Sebzinem v 62 km místo hodici se pro zřízení zdýmadla, načež byl vypracován pro tuto alternativu předběžný projekt, založený na zmíněných předpokladech, jenž obsahuje zdýmadlo a úpravu Labe od Sebzina k Vanovu. Avšak možno říci již nyní, že zdrž sahající od Sebzina až k Lovosicům vyžadovala by značně vysokého vzduti při jezu, kteréž by mělo asi nepříznivý vliv na pobřežní i říční poměry jmenovitě v obcích ležících bezprostředně nad zdýmadlem. Regulaci za pomocí bagrování a podélných hrázi dalo by se sice dle hydrotechnického výpočtu dosíti mezi Sebzinem a Vanovem plavební hloubky 3 m při nule na ústeckém vodočetu anebo 1.80 m při nejnižší známé vodě z r. 1904, ale současně zhoršily by se jí poměry spádové u Sebzina v obvodu tamního zdýmadla, poněvadž následkem prohloubení řečiště ve jmenované trati klesla by hladina vody u Sebzina o 25 cm a tím vzrostl by v těch místech značně spád při sklopeném jezu.

Tato otázka bude tudiž ještě dále podrobně studována než přikročí se k vypracování konečného návrhu.

B. Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

Na základě zkušeností, které se získaly při jiných stavbách, dospěla vrchní stavební správa k přesvědčení, že při návrhu na zabezpečení podjezí projektovaného helmovského jezu bude nutno dbát největší opatrnosti, poněvadž spád tohoto jezu bude obnášeti za normálního stavu vody 4.05 m a ačkoli tento spád bude za vyššího vodního stavu menší následkem rychlejšího stoupání vody pod jezem, přece se nemůže přehlédnouti, že na podemletí podjezí má také vliv výška vody přes korunu jezu předpadající a že tudiž bude nutno podjezí velmi důkladně zabezpečiti. Na pravém břehu bude jez založen na štěrku; na levém břehu sice na břidlové skále, která však jest nestejně tvrdosti a zvětrává.

Aby se poznal účinek přepadající vody na podjezi, provedla místní stavební správa zdýmadla u ostrova Štvanice pokusy s modely různých profilů, které ukázaly, že by při schváleném jezu profil sinusoidového podjezí trpělo značně vymíláním a následkem toho byl v XXXV. schůzi kanalisační komise schválen nový profil jezu se strmým spadištěm a s 10 m dlouhým vyvařištěm v podjezi.

Jelikož stavba vorové propusti a stavba odlehčující propusti při západním cípu ostrova Štvanice již v prvé polovici správního roku značně pokročila, zadalo praesidium železnou konstrukci otočných lávek přes tyto dvě propusti, dle projektu vrchní stavební správou již dříve vypracovaného, firmě Bratří Prášilové a spol.

Z téže příčiny bylo vypsáno omezené ofertní řízení na dodávku železných konstrukcí pro plavidla a nábřežní zed ve čtvrti sv.-petrské a dodávka tato byla zadána v XXXVII. schůzi kanalisační komise firmě Fanta a Jireš v Praze.

Jelikož již v původním schváleném projektu bylo pamatováno na elektrický pohon mechanismu plavidel a vorové propusti a k vyvození potřebného proudu se měla zřídit na západním cípu ostrova Štvanice zvláštní menší elektrárna s turbinovým pohonem, sestavila vrchní stavební správa disposici pro elektrickou instalaci zdrže u ostrova Štvanice a za účelem zjištění nákladu tohoto zařízení požádala firmu Fr. Křižík v Karlíně, aby sestavila příslušný rozpočet. Na základě tohoto rozpočtu schválila kanalisační komise ve své XXXVII. schůzi v zásadě zavedení elektrického pohoru mechanismu plavidel a vorové propusti a elektrického osvětlení těchto objektů a nařídila, aby za účelem provedení této elektrické instalace bylo s firmou Fr. Křižík v Karlíně a s elektrickými podniky obce pražské zavedeno jednání.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

K dokončení veškerých staveb dle zadávacího elaborátu zbyla pouze na rok 1908 výstavba dvou signálových budek, kolny pro udržování dráhy a čistící jámy s hydrantem.

Při jednání, které se odbývalo dne 4. května a 1. června 1908 se zástupci společnosti státní dráhy, která povede dopravu na přístavní dráze, žádali zástupcové jménované dráhy, aby se zřídily tři signálové budky, aby dvě z nich se postavily na původně projektovaných místech, totiž u anglické výhybky na dolním překladišti a u celniho skladiště a třetí budka u anglické výhybky bliže vjezdu do přístavního nádraží.

Dále žádali páni zástupcové jménované dráhy, aby mimo projektované skladiště pro udržování dráhy, se také zřídila kůlna na režijní uhlí a veřejný záchod pro obecenstvo.

Vrchní stavební správa vypracovala projekty a rozpočty na tyto objekty a stavba jich zadána firmě Fr. Schön a synové výnosem kanalisační komise ze dne 11. září 1908 čís. 1982.

Usnesením komise ze dne 27. června 1908 schválena byla stavba další nové budovy pro kancelářské místnosti dráhy, která původně nebyla projektována, která však uznána byla potřebnou, poněvadž při komisi, která se odbývala dne 1. června 1908 v holešovickém přistavě za příčinou rozdělení úředních místností mezi společností státní dráhy, která bude obstarávat dopravu na přístavní dráze, a celním úřadem, prohlásili páni zástupci c. k. finančního ředitelství, že musejí žádati veškeré místnosti, nacházející se v celním skladišti pro c. k. celni úřad, takže pro společnost státní dráhy v této budově žádných úřadoven nezbývá a také ve služební budově dráhy, která byla postavena při zaústění kurentní

tratě dráhy do přístavního nádraží se nacházejí pouze byty pro úředníky a zřizence dráhy a pro kanceláře dráhy v této budově není dostatečných místnosti.

Vrchní stavební správa vypracovala projekt na tuto novou budovu a vyzvala podnikatelství staveb, Čeněk Gregor, jež provedlo také stavby budov v holešovickém přístavě, jakož i podnikatelství staveb Frant. Schön a synové, aby podaly příslušné nabídky.

Jelikož nabídka firmy Frant. Schön a synové byla pro kanalisační komisi výhodnější, zadala komise ve své XXXVI. schůzi dne 27. června 1908 stavbu této budovy firmě Schönové.

Nová tato budova bude jednopatrová a bude obsahovati 1 kancelář pro přenosu stanice a 1 pro dopravu, 1 pokoj pro pokladnu, 1 místnost pro strany, 2 pokoje pro účetnictví a vedení seznamu a jeden byt ze dvou pokojů a kuchyně pro hlídače dráhy.

Zřízení místa pro opravu lodí (loděnice). Výnosem c. k. ministerstva vnitra ze dne 25 května 1906 čís. 43.289 byl schválen návrh c. k. mistodržitelství ohledně zřízení místa pro opravu lodí na jižním konci holešovického přístavu a bylo tímto výnosem c. k. mistodržitelství poukázáno, aby se obrátilo na komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, aby tato záležitost tu dále sledovala.

Kanalisační komise podrobila dotyčný projekt c. k. mistodržitelstvím jí zaslaný zevrubné úvaze a došla ku přesvědčení, že pro účelné zařízení loděnice v holešovickém přístavu jest zapotřebí odstraniti příční hráz nad přístavem i s vraty přístavními a že by bylo zapotřebí zařídit tento objekt tak, aby se daly vytáhnouti na sucho nejen lodě podoby labských člunů s rovným dnem, ale i parníky s břitem a velkým ponorem. Na základě získaných informací o úpravě vzorně zařízených loděnic jinde, přišlo se ku přesvědčení, že by se nedoporučovalo provést plochu, po které se lodě vytahují ve vyšší poloze ve sklonu 1 : 24 a v dalším pokračování směrem ku hladině vodní ve sklonu 1 : 12, nýbrž v jednotvárném sklonu 1 : 13 a dále aby místo původně projektovaných smykačích saní se zapustily do dlažby kolejnice, aby bylo možno, ne-li hned, tedy aspoň později použíti ku vytahování lodi vozíků po kolejnicích pojízdějících. Tuto úpravu bylo možno navrhnouti jen proto, poněvadž byl přístav za přičinou prohlubování vysušen a bylo možno kolejnice v suchu a dostatečné hloubce bezpečně uložiti.

V. Úřední rozhodnutí, vynesení a sdělení.

Nepretržité zdatné pokračování v pracích, jež stavebním programem pro rok, jehož zpráva se týče, byly vytčeny, směřujících ku splavnění Vltavy v obvodu města Prahy, vystrojení holešovického přístavu a kanalizování Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí způsobilo, že za účelem upravení různých právních poměrů, jež tím dotknuty byly, jak státním a samosprávným úřadům opětovně dán podnět k úředním jednáním, tak i že s jednotlivými zájemníky udržována čilá korrespondence, čímž počet spisů, kanceláře komise došlých, vzdor tomu, že dle možnosti záležitosti vyřizovány ústně nebo telefonicky, dosáhl značné výše, přesahujici o něco málo ještě výši roku loňského.

Přičinou toho byla zvláště ta okolnost, že v roce, o něž jde, pokračovala a dokončena byla výkupní akce ohledně pražských mlýnů, že dále vykoupené mlýny a nemovitosti byly komisi převzaty do majetku, jednotlivé z nich opětně v pacht dány, pokud se týče pronajaty, u některých z nich pak, jež postupu stavby stály v cestě, vnitřní zařízení prodáno a jich sbourání cestou soutěže zadáno.

V následujicím uvedená jsou některá z četných, tím vyvolaných a s činností komise souvisejících úředních rozhodnutí a výnosů, jakož i komisě došlých podání a sdělení, a sice, jak se to srovnává s úkolem přehledné výroční zprávy potud, pokud na nich širší veřejnost má zájem.

A Kanalizování Vltavy a Labe z Prahy do Ústí.

1. Výnosem c. k. místodržitelství ze dne 21. ledna 1908 čís. 248849 a 907 schváleno bylo povolení uživací, jež dáno bylo ex commissione pro most přes dolní ohlaví plavidel v Dolních Beřkovicích na základě uspokojivého výsledku zatěžkací zkoušky.

2. Žádostem obecních zastupitelstev v Ústí n. L. a Lovosicích, aby jim povoleno bylo vysílati ku poradám komise, týkajícím se bezprostředních jich zájmů, zástupce s hlasem poradným, bylo vyhověno, načež městská rada v Ústí přípisem ze dne 26. února 1908 č. 2950 sdělila, že pověřila úkolem tím městského radu a zemského poslance Ferdinanda Maresche a purkmistrovský úřad v Lovosicích dle přípisu svého ze dne 29. února 1908 čís. 432 pověřil tím městského radu Josefa Maye.

3. Výnosem c. k. ministerstva vnitra ze dne 2. března 1908 čís. 6343 poukázán byl zbytek státního příspěvku ku stavbě silničního, se zdýmadlem kombinovaného mostu přes Vltavu u Veltrus-Miřovic částkou 24.548 K k výplatě pro fond kanalisační.

4. Totéž ministerstvo poukázalo dále výnosem ze dne 11. března 1908 čís. 6344 na I. půlletí 1908 vypadající splátku státního příspěvku pro účele kanalizování

Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí částkou 1,112.500 K. Na II. půlletí 1908 připadající splátka státního příspěvku v téže výši došla vyplacení výnosem c. k. ministerstva veřejných prací ze dne 3. prosince 1908 čís. 699-XXVI.
18269. z r. 1908.

5. Zemský výbor král. Českého poukázal přípisem ze dne 18. května 1908 čís. 54.480-II. obnos 276.750 K jakožto první část a přípisem ze dne 3. července 1908 čís. 74.602 pak zbytek per 256.750 K na II. půlletí 1907 připadajícího zemského příspěvku na kanalisování Vltavy a Labe ve trati Praha-Ústí k výplatě. Splátka zemského příspěvku pro týž účel za I. půlletí 1908 vyplacena pak částkou 556.250 K kanalisačnímu fondu na základě přípisu zemského výboru král. Českého ze dne 8. prosince 1908 čís. 133.523.

6. Hledíc ku příznivému výsledku vodoprávní kollaudace vorové propusti při zdýmadle čís. VI. u Dolních Beřkovic, schválilo c. k. místodržitelství výměrem ze dne 13. května 1908 čís. 65.608 ex commissione dané uživací povolení.

7. K účelu zřízení kalojemů pro pražskou městskou kanalisaci propachtovány byly obci pražské v obvodu obcí Lužce, Vraňan a Křivous větší pozemkové plochy na dobu více let.

8. Přípisem ze dne 19. února 1908 čís. 25.920 sdělilo c. k. místodržitelství, že počínaje 1. lednem 1908 převzalo s výhradou schválení aktu o převzetí, pokud se týče předání vltavských zdýmaček do správy státní — náklad udržovací plavebního telefonu z Prahy do Hořína (I. okruh) na úvěr říční správy státní.

9. Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách navrhla svého času přiměřenou změnu druhé věty § 48. vodního zákona pro Čechy ze dne 28. srpna 1870 čís. 71 z. z. ve prospěch úpravných a kanalisačních staveb, ve veřejném zájmu prováděných.

Ku žádosti c. k. místodržitelství ze dne 9. prosince 1907 čís. 349.567 podána byla ve věci opětná, nutnost navržené změny odůvodňující obšírná zpráva.

10. Ku podnětu obcí poblíže Vltavy a Labe ležících žádal okresní výbor na Mělnice podáním ze dne 31. března 1908 čís. 965 c. k. místodržitelství, aby k tomu působilo, by ku pracím kanalisačním nebylo přibíráno hospodářské dělnictvo místní a nejbližšího okoli, poněvadž tím spůsobuje se nedostatek potřebných sil pomocných při vzdělávání půdy.

Ku příslušnému dožádání c. k. místodržiteleiství ze dne 17. dubna 1908 odporučila kanalisační komise svým podnikatelům, aby ku požadavku tomu přihlíželi.

11. Místodržitelským přípisem ze dne 10. listopadu 1908 čís. 237.059 sdělen byl komisi výnos c. k. ministerstva veřejných prací ze dne 20. října 1908 čís. 1471, následkem přechodu agendy kanalisační komise z ministerstva vnitra na toto ministerstvo vydaný, jímž mezi jiným kanalisační komise tímto odborným úřadem vřele se vítá a zároveň se uvádí, že krásné, komisi dosažené výsledky její dosavadní činnosti zcela opravňují naději, že se jí podaří, svěřený ji úkol ku zdárnému konci přivésti.

Prohlášení zmíněné změny kompetence stalo se vyhlášením c. k. místodržitele ze dne 10. listopadu 1908 čís. 237.059 ve XXXII. části zemského zákonníku pro království České pod čís. 100.

12. Ve příčině firmou František Křížik v Karlíně projektovaného využitkování spádu zdýmadla vraňansko-hořinského ku výrobě elektrické energie prohlásilo c. k. ministerstvo obchodu v dohodě s c. k. ministerstvem vnitra, orby, financí a železnic výnosem ze dne 15. března 1908 čís. 40.907 ex 907, že proti přenechání vody, potřebné ku provozování tohoto podniku Křížikova z laterálního kanálu Vraňany-Hořín zásadně námitek nestává. Zároveň sděleny byly s výhradou podrobných podmínek, jež na základě vodoprávního řízení dle zdání c. k. místodržitelství bude přesně vytknouti, zásady pro toto přenechání vody.

13. Žádost obce Zálezlice, aby navigační, pokud se týče kanalisační fond uznán byl povinným nahraditi náklad, vzešlý zaujetím pozemků a přeměnou některých rolí v louky, pak přechodným užíváním jednotlivých pozemků při stavbě ochranných hrázi u Zálezlic, jež touto obcí byla podniknuta, byla výnosem c. k. místodržitelství ze dne 2. srpna 1908 čís. 162.776 zamítнутa.

B. Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

1. Připisem c. k. finančního ministerstva ze dne 4. srpna 1908 čís. 44565 k účelům splavnění Vltavy v Praze poskytnutý obnos 2,000.000 K došel pro fond tento u Zemské banky král. Českého splacení.

2. Projekt obce pražské ohledně úpravy a nasypání ostrova Štvanice, jenž má se u příležitosti stavby tamního zdýmadla a za použití hmot tam získaných provésti a jenž sdělán byl v dorozumění s kanalisační komisi, schválen byl po provedeném vodoprávním jednání výnosem c. k. místodržitelství ze dne 11. srpna 1908 čís. 364.665 ex 1907.

3. C. k. ministerstvo obchodu schválilo výnosem ze dne 9. července 1908 čís. 929 v. dr. dojednáni, jež s Františkem Baumgartlem jakožto majitelem realit č. pop. 8. a 313. v Karlíně ohledně odškodnění uzavřeno bylo, vyjma bodu 2. tohoto dojednání, pro nějž žádána byla změna.

Dodatečně ujednané znění tohoto bodu 2. došlo pak výnosem téhož ministerstva ze dne 12. října 1908 čís. 3513 v. dr. schválení.

4. Totéž ministerstvo v dohodě s ministerstvem financí výnosem ze dne 8. června 1908 schválilo podmínky, ohledně výkupu mlýnské usedlosti čís. 90 Bedřicha Karpelesa na Smíchově sjednané.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

Na základě zmocnění c. k. ministerstva vnitra ze dne 20. května 1908 čís. 17.816 poukázána byla c. k. místodržitelstvím z obnosu 69.293 K, do státního rozpočtu na rok 1908 ku vystrojení holešovického přístavu zařaděného částka 36.646 K.

VI. Výkupy pozemků, vodních práv užívacích atd.; evidence.

A. Výkupy pozemků a odškodnění ve trati říčni Praha-Ústí.

Tím, že v roce 1908 stavba zdýmadla čís. VI. u Dolních Beřkovic byla dokončena, zdýmadlo čís. VII. u Štětí skorem úplně provedeno a že stavba zdýmadla čís. VIII. v Roudnici značně pokročila, takže pozemkové plochy, jichž k stavbám těm bylo třeba, již před tím vykoupeny a stavbou zabrány byly, kdežto vodoprávní jednání, o projektu zdýmadla čís. IX. u Litoměřic zahájené, dosud se neskončilo, takže se stavbami nebylo lze započít, se stalo, že v roce, jehož zpráva se týče, až na jednu výjimku, totiž ohledně pozemků, jichž třeba bylo pro pobřežní stavby v obvodu obce Štětí, pokud se týče jež budoucím vzdutím jezu štětského budou zatopeny, nedošlo k dalším výkupům pozemků.

Posléz jmenovaný výkup proveden byl po dlouho trvajících, již v předchozích létech zahájených a pro překážky, jež v cestu se stavěly, opětně přerušených jednáních, jež se zároveň vztahovala ku odškodnění za zasáhnutí ve práva obce Štětí, provedením a trváním zdýmadla čís. VII. u Štětí podminěná, dosažením dohody ze dne 7. března 1908. Plocha tím k výkupu dospělá měří okrouhle $55.000 \text{ m}^2 = 15.280 \square^3$.

Mimo to sjednáno bylo v roce, o nějž jde, odškodné za závady, jež následkem budoucího vzdutí nastanou při jednom hospodářském stavení a sklepě pod ním ležícím ve Štětí s majitelkou těchto nemovitostí.

B. Výkup pro splavnění Vltavy v Praze.

Jak bylo již v předešlé výroční zprávě obšírně vyličeno, spadá hlavní akce za účelem výkupu pražských mlýnů a jiných vodních děl, jichž další trvání nedá se sloučiti s prováděním staveb splavňovacích, do roku 1907 tak, že v roce 1908 zbylo jen dokončiti několik málo jednání již zahájených.

Tak podařilo se skončiti výkup mlýnů čp. 87 a 90 na Smíchově; po knihovním převodu vlastnictví k těmto dvěma objektům na fond pro splavnění Vltavy v Praze byly oba mlýny převzaty do držby kanalizační koisme a prozatím pronajaty dřívějším držitelům.

Právě tak došlo v roce 1908 také s majitelem realit čp. 8 a 313 v Karlíně k dohodnutí v ten rozum, že se spokojil pouhou úhrnnou náhradou za eventuelní poruchy v chodu továrny mezi stavbou kanalisačních děl, jakož i za kolísání stavu vody až bude komorové plavidlo u Štvanice uvedeno v činnost, na místě původně zamýšleného úplného výkupu těchto objektů s vodními silami; toto

dohodnutí bylo c. k. ministerstvem obchodu schváleno a potom v knize pozemkové provedeno.

Zvláštní zmínky zaslhuje jednání o výkup s obcí pražskou. Jednání to bylo prozatím omezeno na ony obecní objekty a zájmy, v příčině kterých přichází kanalisační komise do styku s obcí pražskou v obvodu zdrže u ostrova Štvanice. Následkem toho zůstala otázka eventuelního výkupu malostranské vodárny čp. 575 prozatím nevyřízena, při čemž byla kromě toho ještě také rozhodnou okolnost, že tato vodárenská věž má být podle náhledu části pražské veřejnosti k vúli zachování nynějšího panoramatu zachvoána. Tato poslednější otázka se v súčastněných kruzích horlivě přetřásá a o ní se uvažuje, ale k závěrečnému úsudku dosavadní úvahy nevedly.

Naproti tomu bylo lze všechny v obvodu zdýmadla u Štvanice vyskytujici se otázky shrnouti v jedno a vziti je na přetřes se zástupci obce pražské. Výsledek těchto porad možno označiti jako vyrovnaní zájmů, jež v této trati řeky musely obě strany přiváděti k platnosti a které se vztahují jak na dobu mezi prováděním staveb tak i na úpravu místních poměrů po skončení stavebních prací. Části tohoto prozatím jen od kanalisační komise schváleného dohodnutí je také úplný výkup novomlýnské vodárny (pod mostem císaře Františka Josefa), jejíž vykoupení ještě chybělo. Sbor obecních starších kr. hl. města Prahy neměl v roce 1908 příležitost zaujati k tomuto dohodnutí stanovisko, budíž však dovoleno vysloviti naději, že ujednané dohodnutí bude přijato i touto stranou.

Další výkup, který byl v této říční trati v roce 1908 proveden, týká se Primatorského ostrova. Poněvadž nebylo možno dohodnouti se s majetníky tohoto ostrova po dobrém, muselo se přikročiti k vyvlastnění a k určení ceny jeho soudem. Cesta třemi instancemi, jež tu musela být prodělána, vyžadovala arci dosti času, ale proto nebyla komise přece ve svých stavebních dispozicích zdržována, poněvadž podle zákona vyvlastňovacího ze dne 18. února 1878 č. 30 říš. zák. hned jak vydáno bylo rozhodnutí první stolice a soudně určená cena byla složena, ujala se komise držby ostrova.

Tutéž zdlouhavou cestu musela kanalisační komise nastoupiti také za účelem získání tak zvan. Židovského ostrova, ale nebylo možno v roce 1908 dosáhnouti ani toho, aby vydáno bylo aspoň usnesení první stolice o výši náhrady, která by se měla dát za tento ostrov.

C. Výkup pro přístavní dráhu v Praze VII.

Pro účely přístavní dráhy v Holešovicích byl dodatečně vykoupen pouze pruh pozemku ve výměře 41·95 □⁰ (= 1 ar 50.88 m²).

D. Evidence.

V úzké souvislosti s agendou vykupování a odškodňování pozemků stojí práce odboru pro evidenci katastru v kanceláři komise, kterýž — jako v létech

dřívějších — sestával z vyššího evidenčního úředníka a assistenta a svými odbornými pracemi plně byl zaměstnán.

Největší část těchto prací týkala se kanalisačních staveb na Vltavě a Labi
v trati mezi Prahou a Ústím nad Lab.,

v níž jmenovitě část od Prahy k Mělníku dala podnět k četnému zaměřování z té příčiny, že hotové kanalisační stavby v této trati se nalézající přešly dnem 1. ledna 1908 do správy státu a státní poříční správa oděpřela převzítí ony plochy, které po skončení stavby jednotlivých zdýmaadel zbyly a jichž úřad navigační pro svoje účely nepotřeboval. Tyto pozemky musely se jednak k vůli kontrole a jednak aby se viditelně oddělily od kanalisačních staveb, jejich příslušenství a od ploch pozemkových, jež poříční správa státní převzala jakožto potřebné pro obsluhu zdýmaadel, u přítomnosti c. k. evidenčního úředníka poříční správy znova zaměřiti a ohraňčiti. K tomuto dodatečnému omezníkování bylo upotřebeno 320 mezníků. Zároveň s těmito pracemi byly také změny v majetkových hranicích, které z téže příčiny měly nastati, zakresleny do katastrálních map, pořízeny příslušné situační plány a vypočítány plochy.

V katastrální obci Nelahozevsi byly hranice mezi pozemkovými parcelami č. k. 52, 58/1 a 59/1 za účelem smírného vyřízení otázky odškodnění, která se s dotčeným držitelem již delší dobu tálila, vytyčeny a vypracován potřebný polohopisný plán.

Poněvadž hladina vodní při vztyčení hradlového jezu v Dolních Beřkovicích zvednutá, níže položené pozemky pobřežní v obcích Mlazicích, Šopce, Hořině, Brozankách a Vlňovsi zaplavuje a tamnější rolnici mimo to se ještě obávají, že se jim budou větší plochy podmáčeti, muselo s nimi býti zahájeno jednání o odškodnění a k tomu konci dotčené pozemky zaměřeny. Tato právě tak rozsáhlá jako namahavá práce musela býti prováděna jak při vztyčeném jezu, tak i po jeho sklopení, aby mohl býti zjištěn rozdíl mezi rozsahem zátopy za normálního stavu vody a při postaveném jezu. Kromě těchto velmi zdlouhavých prací zaměřovacích, které se konaly vesměs za účasti interessentů, bylo třeba zaměřit také profily, aby vrstvy terrainu, jež leží až do výše 50 cm nad vzdutou vodou a jak udávají držitelé jich, budou trpěti podmáčením, mohly býti zjištěny.

Výsledky veškerých těchto prací zaměřovacích byly potom znázorněny v katastrálních mapách dotčených obcí; k lehčí orientaci při vyjednávání o odškodnění bylo nutno vypracovati situační plány ve více exemplářích, vypočítati plochy zatopené a podmočené a sestaviti k tomu potřebné seznamy parcel podle obcí.

Tím, že byl materiál vybagrovaný pod beřkovickým jezem složen na pravém břehu Labe na erární parcele č. k. 1343 v Liběchově, stala se majetková hranice parcely č. k. 232, náležející k panství liběchovskému, neznatelnou; z té příčiny musela se tam provésti zvláštní měření, nová hranice smírnou cestou ujednaná musela se vyznačiti mezníky a vypracovati potřebné plány dělici.

V obvodu zdýmadla u Dolních Beřkovic naskytla se kromě toho ještě potřeba zaměřiti stavbu pod komorovým plavidlem na levém břehu směrem ke Křivenicím a na pravém břehu na straně liběchovské novou příjezdni silnici k přeloženému přívozu, jakož i příjezdni silnici k liběchovskému překladišti a ke svazišti dříví, které jest vedle; toto měření bylo zakresleno do katastrálních map a vyhotoveny potřebné situační plány.

Ne méně obsáhlá měření bylo provésti také v obvodu zdýmadla č. VII. u Štětí. Na základě dohodnutí uzavřeného s obcí štětskou o výkupu a odškodnění, byly pobřežní pozemky obci štětskou kanalisační komisi postoupené, podél Labe od katastrální hranice obce Počeplic až k hranici obce Hoštky v délce více než 5 km zaměřeny a odstoupené proužky pozemků ohraničeny. Mimo to byly také pobřežní stavby kanalisační komisí provedené v obvodu obce štětské jako překladiště, náplavka a opevnění břehu zaměřeny a jich plochy vypočítány. Výsledky veškerého tohoto měření byly zakresleny do katastrálních map.

Na levém břehu v obci Račicích musela být zaměřena deponie za soustředovací hrázi, vypočítána její výměra a vyhotoven situační plán.

Podél pravého břehu v obci Počeplicích byla katastrální hranice říční parcely č. k. 922/1 v rozsahu asi 3 km vytyčena a za účelem zjištění výměry pozemků, jež budou po případě vykoupeny, změřen pruh břehu do výše 1 m nad hladinou vzduté vody. Tato hraniční čára byla zakreslena do katastrální mapy, plochy k eventuelnímu výkupu určené vypočítány, situační plán vypracován a seznam parcel k němu se vztahující sestaven.

V celku bylo v říční trati mezi Dolními Beřkovicemi a jezem u Štětí zasazeno v roce této zprávy 141 mezníků.

Pro účely

splavnění Vltavy v obvodu Prahy

byla zaměřena přirozená hranice Rohanského ostrova a to od dřevěnného mostu na Štvanici vedoucího dolů až k viaduktu priv. rak. uher. společnosti státní dráhy, což ukázalo se potřebným zvláště z té příčiny, že v tomto obvodu nastanou splavnovacími stavbami pronikavé změny a bylo tedy záhadno zjistit stav, jaký byl před provedením staveb těch. Kromě toho byly též stavební parcely č. k. 43 a 47 v Karlíně, jichž dílce musely se odevzdati továrníku Františku Baumgartlovi, zaměřeny, plochy oddělených kusů vypočítány a potřebné dělicí plány pořízeny.

V obvodu

přístavní dráhy v Holešovicích

nebylo v roce 1908 příčiny k pracím zaměřovacím.

Úhrnem bylo v oddelení evidenčním za rok 1908 za účelem zjednání knihovního pořádku a k vůli rozmanitému komisionelnímu jednání a ohledání pořízeno 82 situačních plánů.

VII. Provádění a postup stavby.

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

a) Z dýmadlo č. VI. u Dolních Beřkovic.

Počátkem plavebního období roku 1908 byl jez poprvé dne 11. března postaven a od té doby zůstalo zdýmadlo trvale v činnosti, jelikož podniknuté zkoušky s plavidly a vorovou propustí, jakož i s jezem samotným podaly v každém ohledu uspokojivé výsledky.

Dne 12. března byly veškeré železné konstrukce podrobeny kollaudaci pány kollaudátory zemským stavebním radou Jirsíkem a c. k. stavebním radou Ritterem z Rittershainu; při kollaudaci té nebylo shledáno závad. Také proplavení jistého počtu vorů různého druhu dne 14. března a 10. dubna u příležitosti vodoprávní kollaudace vorové propusti podalo úplně uspokojivý výsledek. — Poněvadž vory, které malými šroubovými parníky po většině ve skupinách po čtyřech kusech bývají vlečeny, se musí nad vorovou propustí zastaviti, aby jednotlivě mohly být proplaveny, jevilo se nutným započít ihned s provedením navrženého, dosud však neprovedeného zvýšení stezky potahové na pravém břehu nad jezem. — V nové, takto zvýšené koruně stezky potahové vsazen byl pak potřebný počet vázacích kruhů. — Také pro lodě, které čekaji na proplavení, byl vsazen dostatečný počet vázacích kruhů v horním i spodním kanále. Jedna z nejdůležitějších prací dokončovacích bylo dokončení regulace labské pod jezem u Křivenic, kde trať asi 3 km dlouhá není dosažena vzdutím následujícího jezu ve Štětí. Plavební hloubky 2.10 m pod vzdutou hladinou štětského zdýmadla docílilo se probagrováním 40.0 m široké dráhy. Zabezpečení této uměle vytvořené hloubky docílilo se postavením koncentračních hrázi, za nimiž se zřídil určitý počet travers. Práce tyto byly s několikerými přestávkami před koncem roku dokončeny. K dalším dokončovacím pracím náleží ještě vytvoření nové náplavky v obci Vlňovsi a zvýšení náplavky s místem pro stavbu lodí v Šopce na místě vzdutím zasažených starých zařízení v těchto obcích. Posledně uvedená práce, s niž teprve naposledy se započalo, nemohla v běžném roce dokončena být, poněvadž po sklopení veškerých jezů dne 9. listopadu musela být doprava kamene pro nedostatečnou plavební hloubku úplně zastavena.

Dne 16. října byly podrobeny kollaudaci veškeré stavební práce firmou A. Lanna provedené, vyjímaje uvedených doplňovacích prací v roce 1908 prováděných. U příležitosti zkoušky jednotlivých zařízení, bylo shledáno, že vyžaduje otevření horizontálného stavidla v horním ohlaví 30 sek., zavření jeho pak 40 sekund. Otevření segmentového stavidla trvalo 55 sek., zavření 35 sek., při spádu 30 m v plavidlech. Plnění komorového plavidla trvalo při uvedeném

spádu 3 min. 10 sek., u vlakového plavidla 9 min. 30 sek., vyprázdnění při spádu 2.70 m u komorového plavidla 2 min. 50 sek. a u vlakového 7 min. — sek. Výsledky tyto jsou úplně přiměřeny. Obsluhu stavidel a vrat obstará na každé straně dotyčného plavidla jeden muž.

Během roku 1908 byla také konána pozorování výšky hydraulického vzdutí při starém mělnickém vodočtu, kde je postaven limnigraf. Jez u Dol. Beřkovic leží 6.7 km pod vodočtem a hydrostatické vzdutí odpovídá stavu $+ 13\text{ cm}$ na mělnickém vodočtu. Labské vodní stavy budou nyní na vodočtu v Křivenicích pozorovány a ze známých, z delších pozorování obou těchto vodočtů odvozených souvislostí se výpočte tomu odpovídající stav na mělnickém vodočtu.

Maximum hydraulického vzdutí v Mělniku při stavu vodním $+ 13\text{ cm}$ jest 48 cm , při stavu vodním $+ 10$ klesne hydraulické vzdutí na 17 cm , při nejnižším dosud pozorovaném stavu vodním $- 112\text{ cm}$ obnášelo hydraulické vzdutí pouze 4 cm , tak že jest úplně oprávněno nebrati žádného zřetele k hydraulickému vzdutí, které by plavbě prospělo, při posuzování očekávaných plavebních hloubek kanalisací řeky přivoděných.

V obrázci 1. viděti jest celkový pohled jezu beřkovicckého. — Jez má 3 otvory po 54.0 m světlé šířky. Na obrázci 2. jest jasně znázorněna manipulace se slupicemi při použití ručního, na piliři zakotveného jeřábu a drátěného lana, jehož konec se postupně připevňuje na řetěz slupice, která se má právě sklápěti.

Obr. 3. znázorňuje vpluti lodního vlaku, pozůstávajícího z kolesového parníku a několika prázdných lodí na kámen, patřících podnikatelství staveb A. Lanna, ze spodní zdrže do vlakového plavidla.

b) Zdymadlo č. VII. ve Štěti.

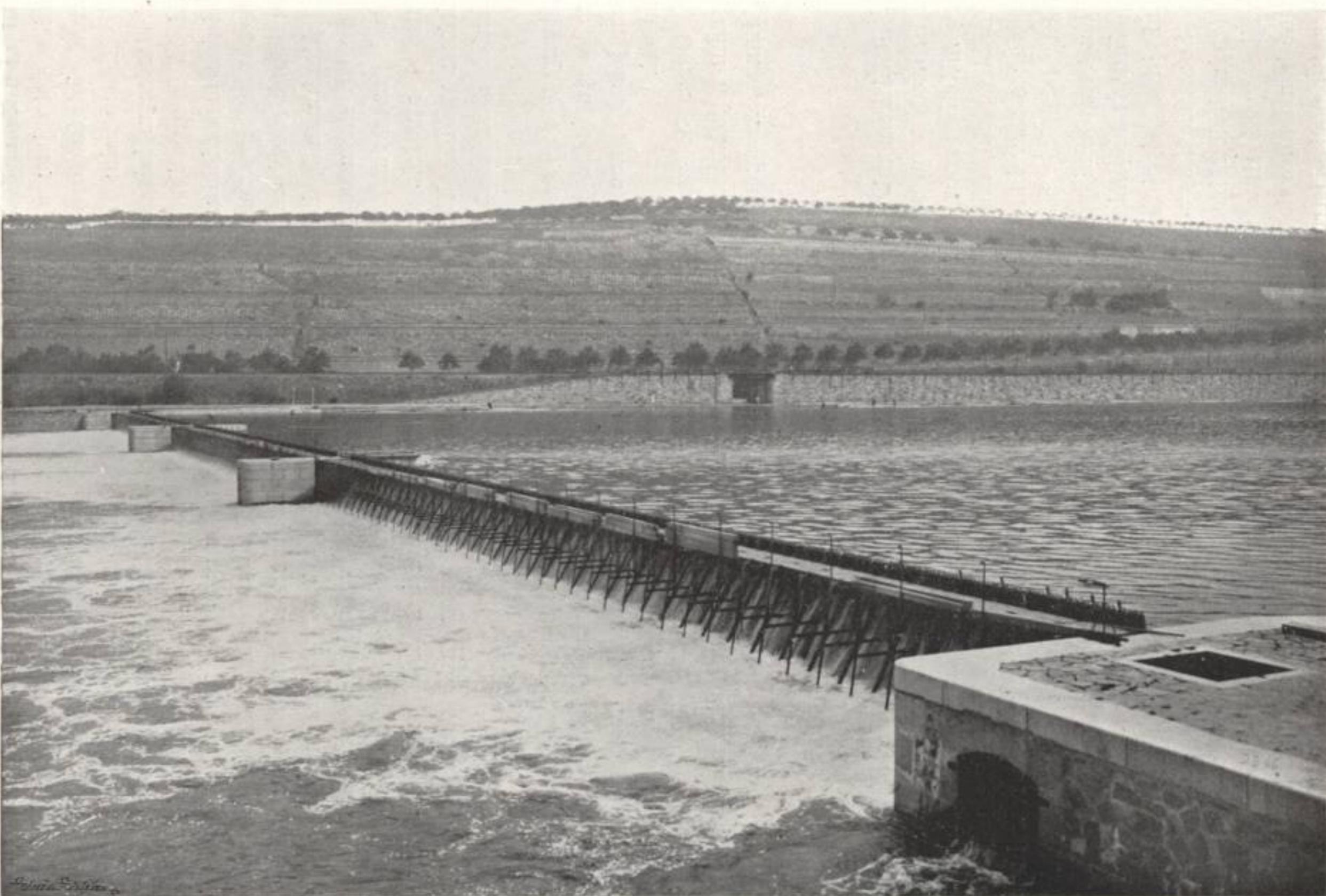
Počátkem roku 1908 pracováno bylo na odstranění jímky pro díl lodní propusti, který v prosinci r. 1907 byl dokončen; odchod ledu dne 30. ledna minul staveniště bez způsobení škod. Rovněž jarní velká voda odešla, aniž na staveništi způsobila škod, dne 21. února při $+ 194\text{ cm}$.

Práce stavební mohly teprve koncem měsice dubna ve větším rozsahu započaty býti, kdy se počalo s předhrábkou pro předposlední díl jezový a také zavedeny regulační práce při velkém Štětském ostrově.

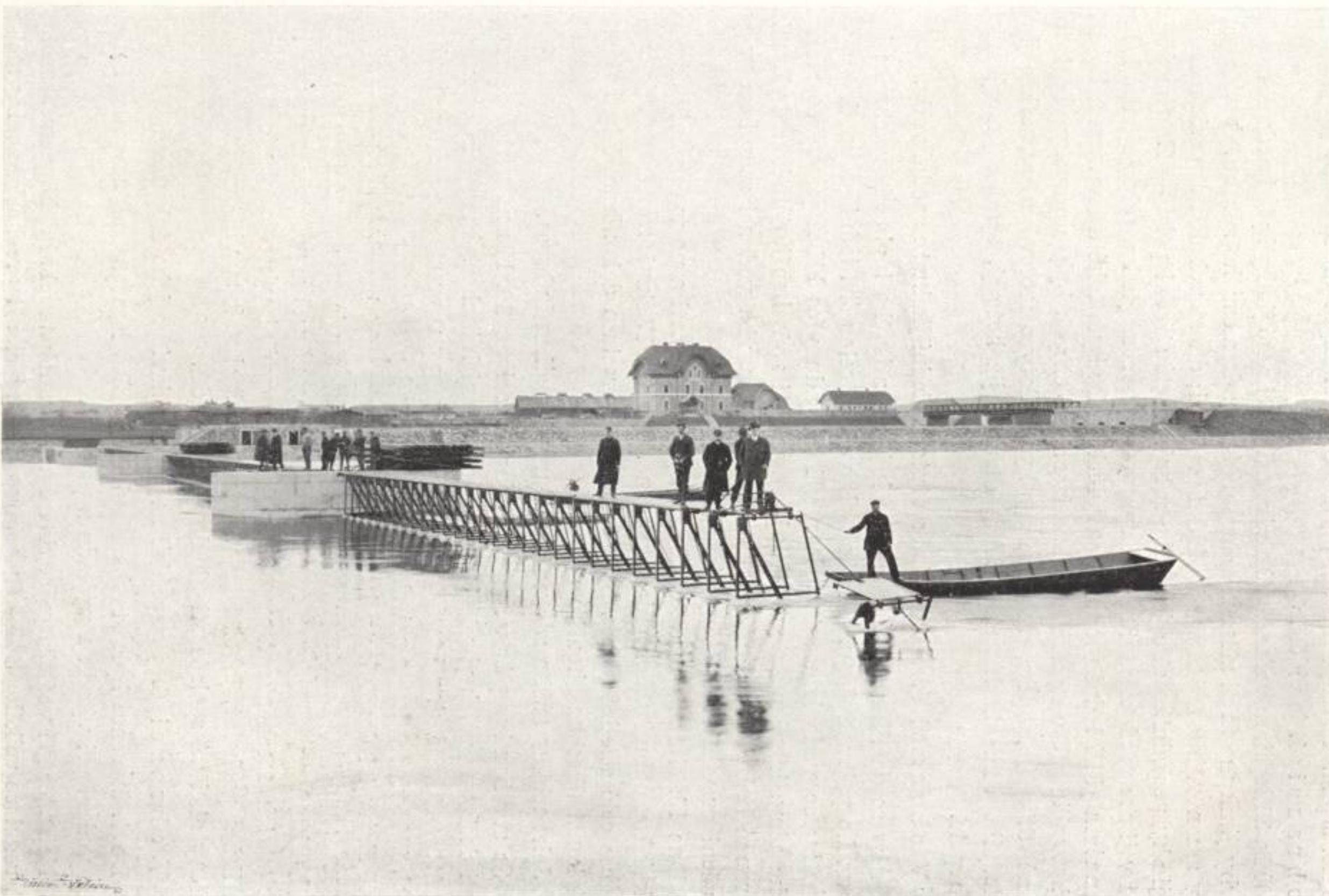
Zřizovaná jímka měla pojmuti levý díl lodní propusti v délce asi $20\cdot0\text{ m}$, říční piliř a připojující se díl středního pole v délce $17\cdot0\text{ m}$.

Se zarážením vedoucích pilot pro štětové stěny jímky bylo započato 18. května; obtížným bylo zřízení nasazené jímky na hotový již díl lodní propusti, poněvadž trvající vyšší stav vodní nepříznivě působil na osazení vertikálních sloupků nosné konstrukce do vysekaných hnizd ve spodní stavbě jezové, takže práce ta jen za pomoci přístroje potápěcího provedena býti mohla.

Dne 18. července se počalo s čerpáním ve stavební jámě a další postup prací stavebních v jímce vyvinul se normálně, takže při nepřetržité práci ve dne i v noci,



Obr. 1. Pohled na hotový hradlový jez v Dolních Beřkovicích. (Stav dne 20. května 1908.)



Obr. 2. Postavení slupic v Dolních Bělkovicích dne 11. března 1908.

strojírna Breitfeld-Daněk a spol. započít mohla s montáží železné konstrukce dne 24. srpna. Po tu dobu šla plavba 30 m širokým dílem lodní propusti, jak v obrázci 4. je viděti.

K vůli lepšímu vedení lodí a zároveň k ochraně jímky byla hned při započetí stavby jímky před ní zřízena ochranná hráz z kamenného záhozu. V této jímce byly zmontovány pouze slupice lodní propusti; dle stavebních disposic mělo být do jímky posledního dilu jezového zabráno celé střední pole. — Za tím účelem byla v jímce předposledního dilu upravena nasazená jímka, připojující se k levostrannému pilíři lodní propusti, podobná jímka byla také u levostranného dříve již hotového pilíře středního pole zřízena, načež pak byly upraveny oba k toku kolmé díly jímky tím, že zaraženy byly piloty a štětové stěny, takže jímka posledního dilu obsahovala i 17 m dlouhý, již hotový, spodek jezový středního pole.

V obrázci 5. jest pohled na tuto poslední jímku ze spodní vody.

Aby se docílil pohodlný přístup k jímce z levého břehu, byly slupice levostranného pole vztyčeny. Plavba byla vedena celou šíří lodní propusti.

Aby se voda koncentrovala a při přepadu přes hřbet jezový se zmírnila výška vlny, která povstane následkem vzdutí způsobeného jímkou, byla mimo ochranné hráze nad jímkou zhotovena také stavba vedoucí ze záhozu v prodloužení pravostranné stěny jímky.

Dne 16. října započala odstředivá pumpa čerpati a po vyčerpání vody byla na krátkou dobu i noční práce zavedena. Montáž 17 slupic započata 9. listopadu, obsáhla celé střední pole a byla teprve 15. prosince dokončena, kdy byla také celá konstrukce na zkoušku sklopena.

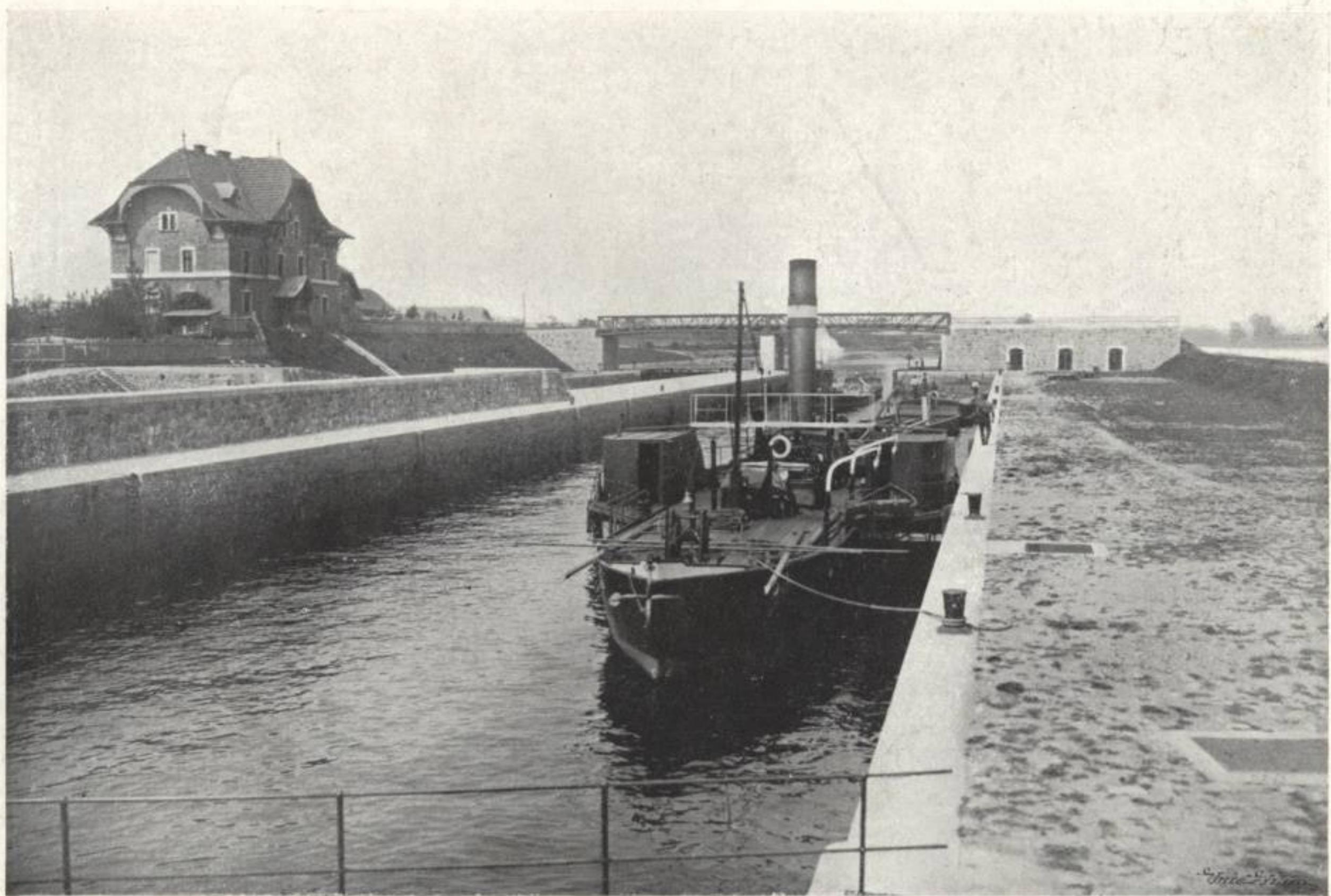
Jako nátěr použita zde na zkoušku Siderosthen-Lubrosa.

Se stavbami v plavidlech započato bylo 10. března a sice osazovány krycí desky na zdích plavidel a obruby vstupních šachet. Brzo také se započalo s betonováním desky, která kryje štěrkový násyp v prostoru ve střední zdi plavidel, tato vrstva betonová slouží jako podklad pro dlažbu do malty cementové. Ještě zbývající dozdivky v horním ohlaví byly také brzy dokončeny; počátkem června započala Českomoravská továrna na stroje s montáží pohybovacích mechanismů pro obtoková stavidla. Téměř současně započato i s montáží pohybovacích mechanismů vrat plavidel a upevnění výstroje plavidel, zejména žebříků a pacholat, jakož i krytí vstupních šachet k stavidlům, které dodávky svěřeny akciové společnosti Škodových závodů.

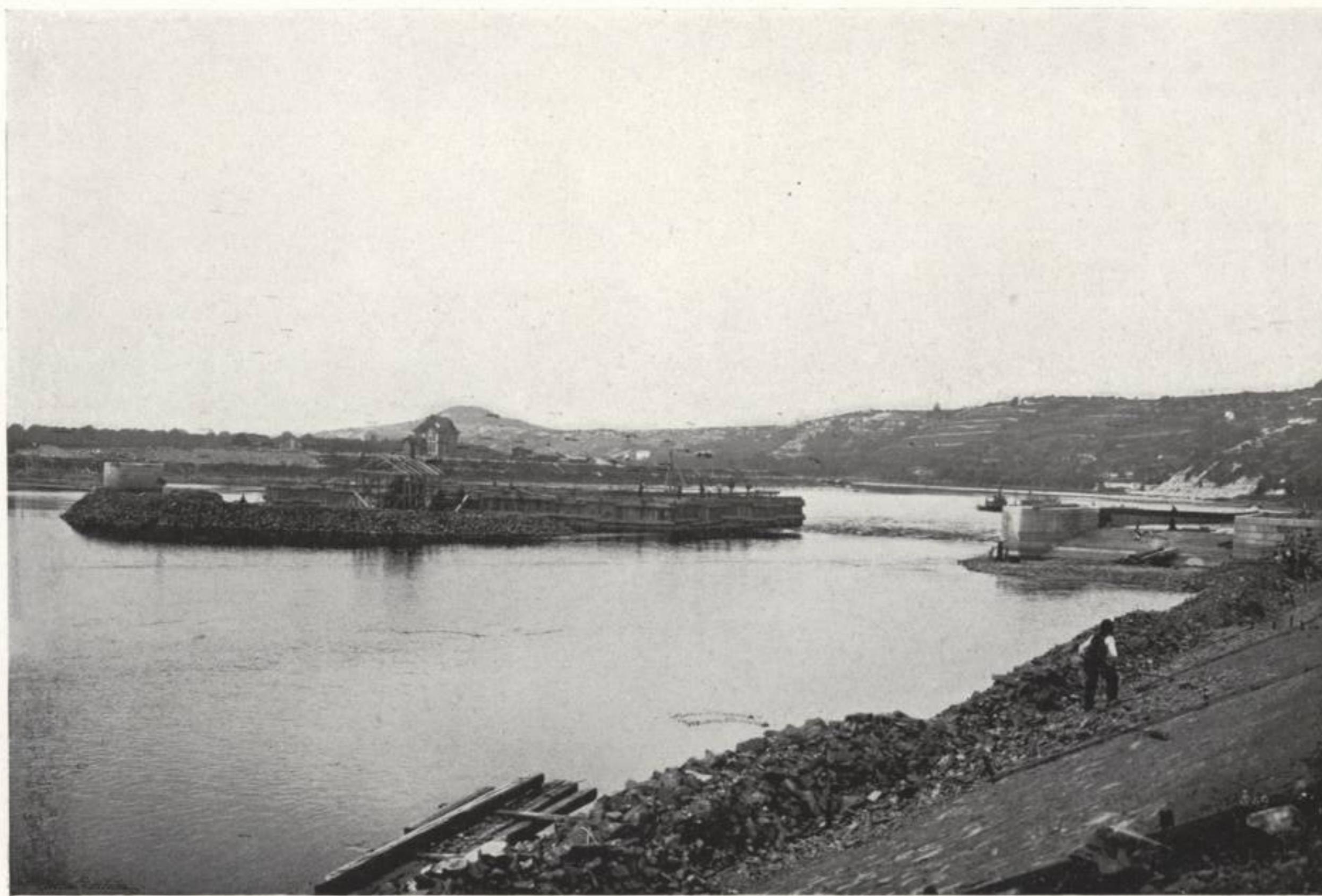
V obrázci 6. jest pohled na horní ohlaví po jeho dokončení.

Do 1. července byla stavba plavidel úplně dokončena, až na osazení dřevěných vedení při vjezdu a výjezdu z plavidel.

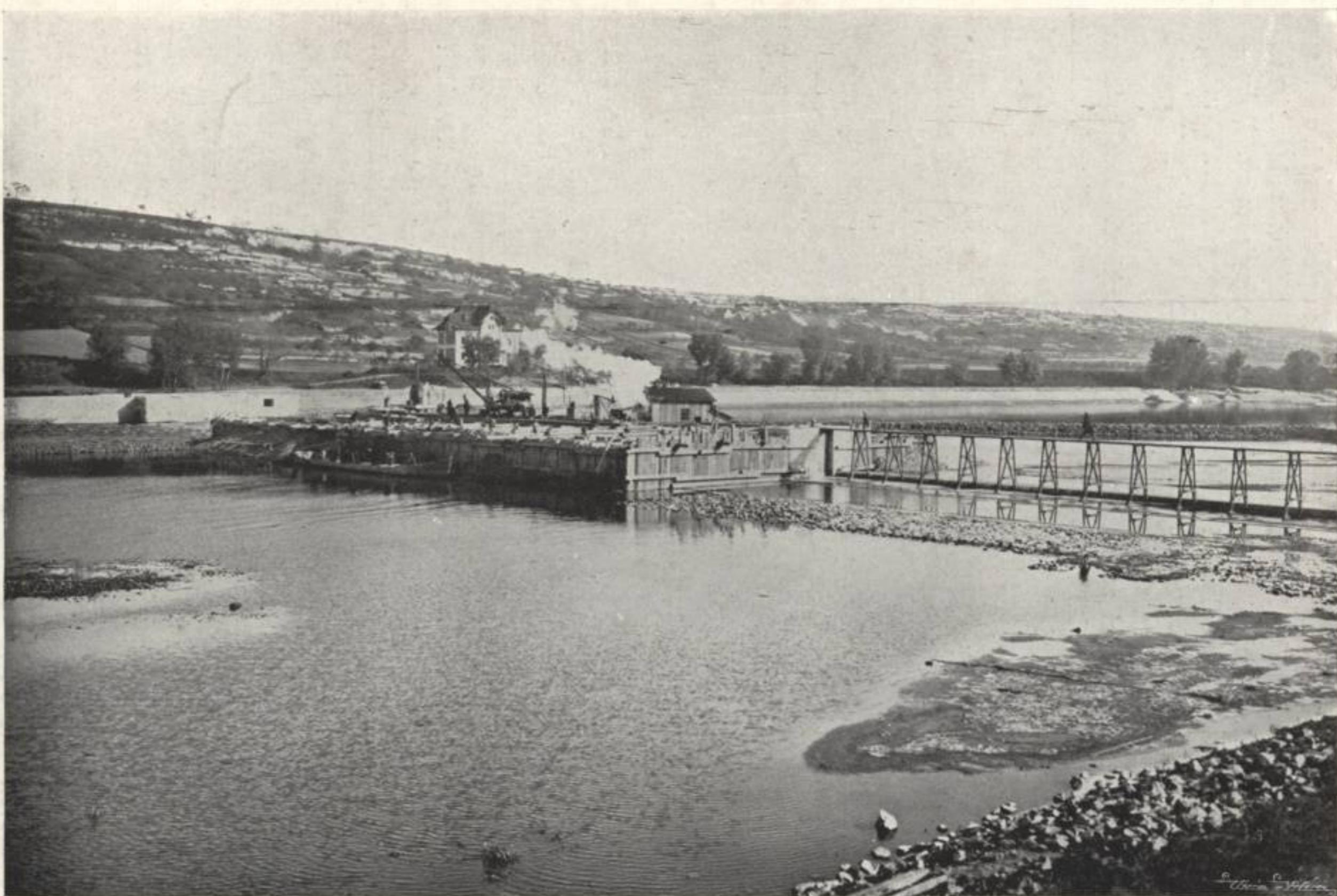
Nejznačnější vedlejší práce, která v uplynulé stavební době provedena byla, jest regulace velkého Štětského ostrova, který slouží procházkám obyvatelstva města Štěti. — Vzdutím byla by přišla spodní část ostrova pod vodu a také by bylo bývalé rameno labské za ostrovem bylo inundováno. Možné zachování



Obr. 3. Pohled na hotová plavidla v Dolních Beřkovicích.



Obr. 4. Pohled na jímku předposledního dílu jezového ve Štěti. (Dle stavu prací dne 17. července 1908.)



Obr. 5. Pohled na jímku posledního dílu jezového ve Štětí. (Stav stavby dne 20. října 1908.)

ostrova vyžadovalo nejprve opevnění svahu jeho na straně říční, vysypání starého ramene až do výše 50 cm nad budoucí vzdutou hladinu plodnou půdou a zároveň uzavření tohoto ramene při horní špičce ostrova hrází dlážděnou, která by sahala 1·0 m nad vzdutí. Na nové nasypávce budou pěstovány prutiny. Dohromady vyžadovala tato regulace odkopání 3500 m³ humusu, nasypání 17.000 m³ bagrováného materiálu. Povrch v ploše 38.000 m² humusován a svahy v ploše přes 20.000 m² opatřeny dlažbou z lomového kamene.

K úplnému dokončení zdýmadla jest ještě okrouhle 2000 m³ výkopu a 16.000 m² dlažeb třeba. Mimo to budou říční svahy ve výši vzduté hladiny na výšku 1·0 m opevněny lomovým štěrkem a sice 50 cm nad a 50 cm pod vzdutou hladinou. Ze staveb pozemních provedou se v příštím roce ještě dvě skladiště z hrázděného zdiva, navržené pro uschování hrázel a jiné výstroje u jezu a plavidel. Zděné skladiště na hradla na levém břehu, které je v pravostranné ochranné hrázi plavebního kanálu, bylo již v tomto roce dokončeno. V něm bude možno uschovati asi polovici hrázel.

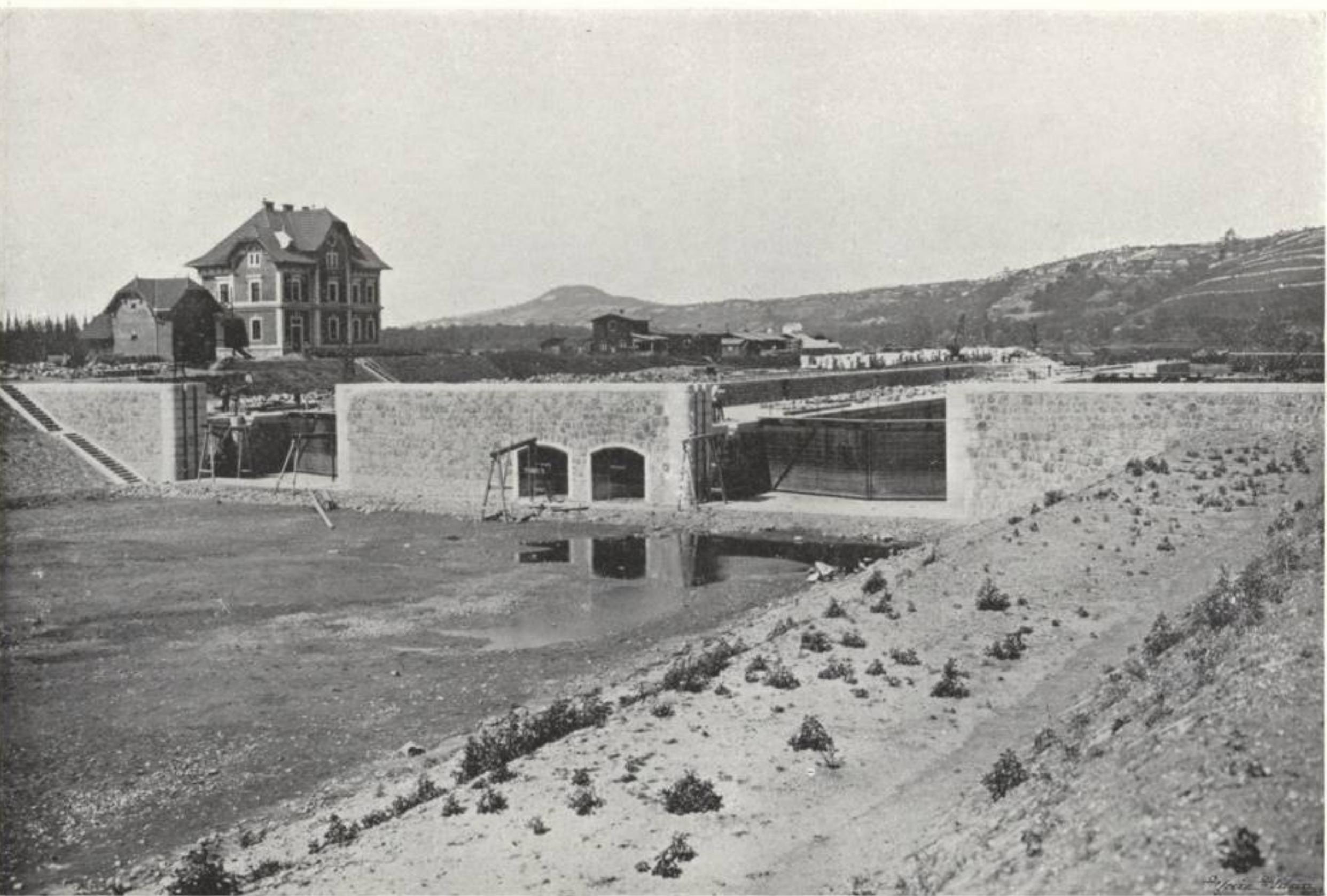
Tyto ještě zbývající práce budou prováděny hned počátkem stavebního období v příštím jaře, takže bude možno postavit jez při letních nízkých vodách v roce 1909 a zdýmadlo odevzdati dopravě.

c) Z dým a dlo č. VIII. u Roudnice.

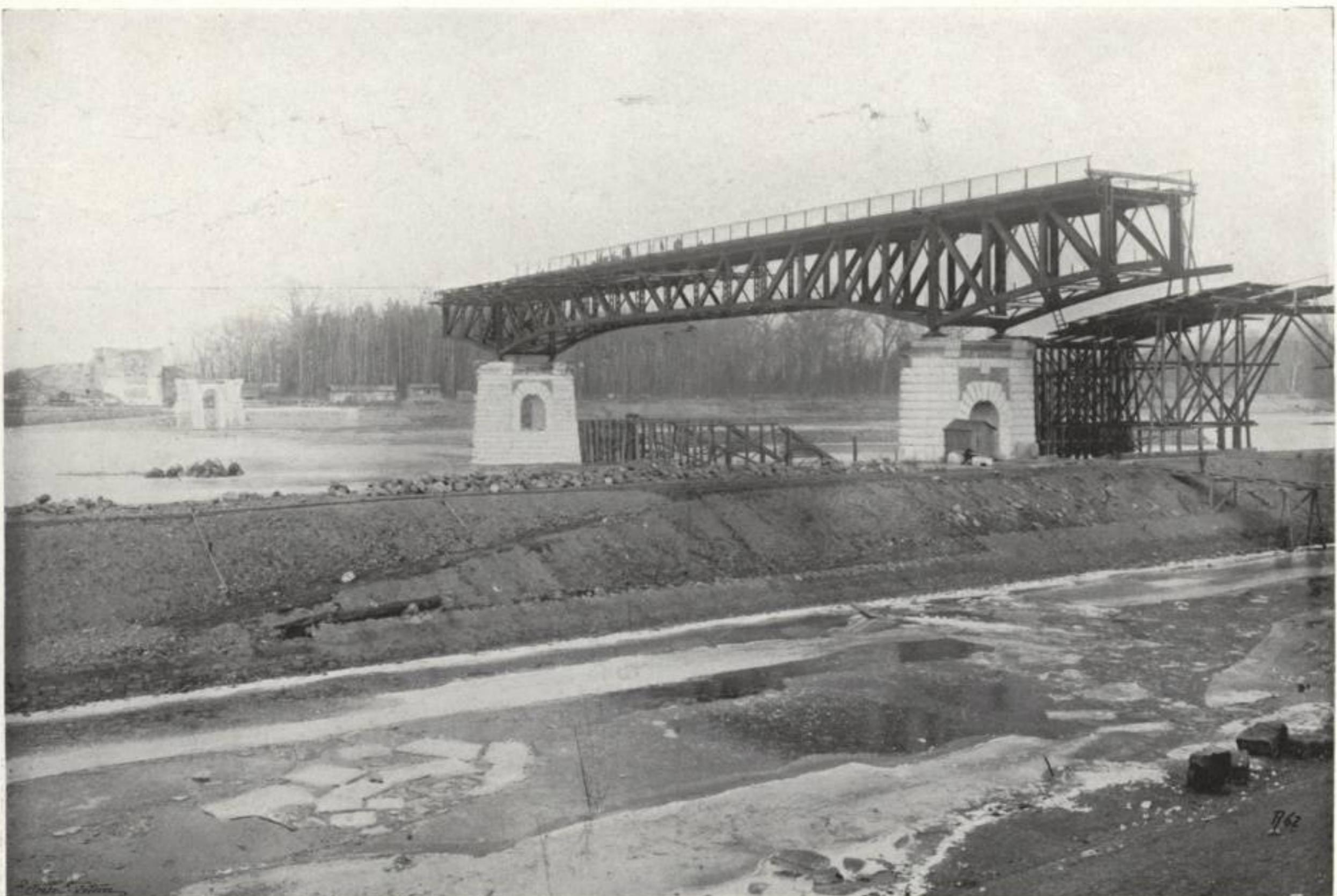
Jarní vodní stavu připustily, že se mohlo již v květnu započít se zřízením jímky pro třetí díl jezový. Tento jezový díl obsahoval zbytek lodní propusti okrouhle 15 m dlouhý, jeden říční pilíř a sousední 25 m dlouhý díl středního pole. Zřízení jímky bylo do konce měsíce června dokončeno, takže hned na počátku července stavební jáma mohla být vyčerpána. Dne 27. srpna bylo již započato s monováním slupic; veškeré práce tohoto dilu jezového byly do 20. září úplně dokončeny a tímže dnem mohlo také čerpání vody být zastaveno a započato s odstraňováním jímky. Tato práce byla s největším urychlením provedena, aby se mohla ještě v tomto období provést montáž nad lodní propustí se nalézajícího dílu železné konstrukce nového železného mostu silnicového, který je s hradlovým jezem spojen. Hned po odstranění jímky započala Českomoravská továrna na stroje, již svěřeno je dodání železné konstrukce mostové, s beraněním pro montovací lešení. Toto bylo zřízeno těsně nad spodní pevnou stavbou jezovou, na straně protivodní, poněvadž zřízení lešení přímo nad tělesem jezovým jevilo se neprovedeným; následkem čehož musila konečně úplně zmontovaná mostní konstrukce posunuta být z monovacího lešení na cba příslušně vysoce vyzděné pilíře lodní propusti.

V o b r a z c i 7. jest pohled na dotyčný mostní díl v jeho definitivní poloze, kde zároveň je viděti zbytky ještě neúplně sneseného lešení montovacího.

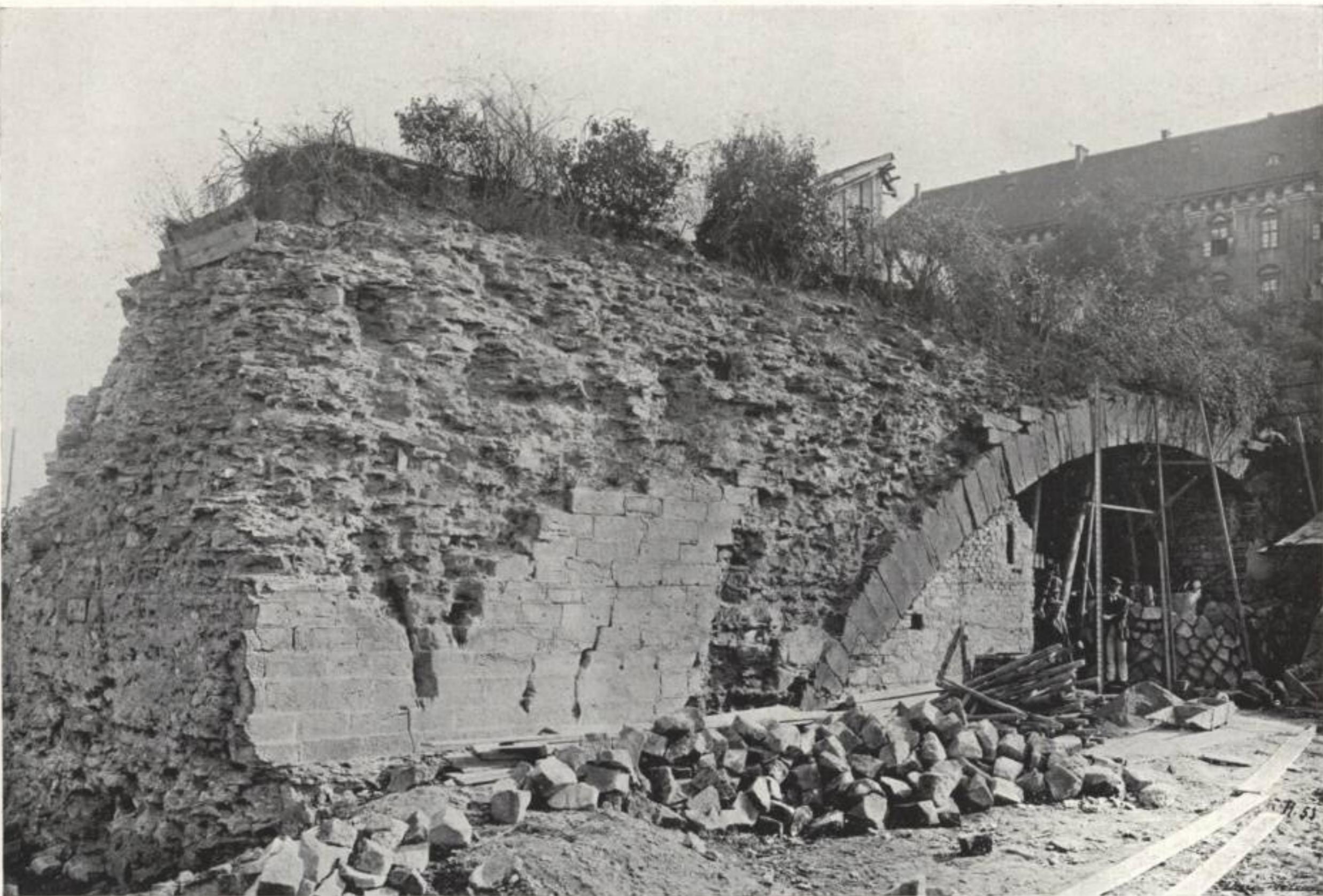
Tento mostový díl má rozpětí 57·5 m mezi ložisky. Po obou stranách připojuji se ještě krákorce v délce po 12·0 m.



Obr. 6. Pohled na horní ohlavi plavidel ve Štěti. (Stav prací dne 17. července 1908.)



Obr. 7. Pohled na zmontované pole mostu přes lodní propust jezu v Roudnici.



Obr. 8. Pohled na zbytky bývalého kamenného mostu v Roudnici před jich demolováním.

Podobně vypravené mostní pole bude přes pravostranný jezový otvor. Hotový pravostranný pilíř v obrazci viditelný stojí při vjezdu do vorové propusti, levostranný pilíř bude však teprve v jímce posledního dílu jezového v roce 1909 postaven, takže montáž středních polí, která budou mezi krákorce těchto hlavních polí zaměřena, bude možna teprve během roku 1910. Do té doby má také být hotov onen díl mostu, který přemostuje nádraží v Roudnici. První pobřežní pilíř, na obrazci 7. na levém břehu plavebního kanálu v popředí viditelného, bude právě v místech zbytků bývalého starého mostu roudnického, a sice, kde byl pobřežní pilíř s mostním obloukem. Bohužel, nemohla tato zajímavá stavební památka ze XIV. století, znázorněná v obrazci 8., při stavbě nového pilíře být zachována a musila se tudíž snést.

Na pravém břehu je přemostěn inundacní otvor, přímo k otvorům jezovým připojený, v něm umístěna je vorová propust.

Vjezd do vorové propusti, jakož i konstrukce zmíněného mostního pilíře, je v obrazci 9. znázorněna.

Architektonická výzdoba mostních pilířů je provedena dle návrhu architekta Sandra, a použito k ni kvádrů žulových a pískovcových, kdežto mezipole vyložena jsou barevným kamenem lomovým. Všechny na jezových pilířích vyzděné pilíře mostní mají ve svém středu klenuté průchody, k obsluze jezu sloužící.

Uzavření propusti vorové pozůstává z posuvné lávky, jejíž volný konec je nesen podporou pojednou na dvou kolech. K tomu příslušné kolejnice jsou ve dně propusti vorové zapuštěny, z nichž přední jest zároveň spodní oporou pro uzavírku propusti hradly, jichž horní konce se opirají o horní okraj výsuvné lávky.

Vzhledem k většimu množství vody, které Labe vede, budou vorové propusti téměř po celou plavební saisonu moci být otevřeny, proto se tu upustilo od užití obvyklých uzavírek segmentových.

Zvolená konstrukce výsuvné lávky má tu výhodu, že nemusí být vyvážena. Obsluhu obstará pohodlně jeden muž pomocí řetězového mechanismu. Ve stavu otevřeném zapadne opora lávky úplně do výklenku, ve zdivu pro ni ponechaného.

K úplnému dokončení jezu chybí jen ještě postavení 30 m dlouhého dílu středního pole, mezilehlý říční pilíř a asi 20 m dlouhý díl pravostranného pole jezového. — Tento poslední jezový díl provede se v jediné jímce na jaře roku 1909. Po tu dobu povede plavba na levém břehu úplně dokončenou lodní propustí, z toho důvodu bylo důležito pro nerušený postup stavebních prací zdýmadla včasné provedení montáže mostní konstrukce, položené přes toto pole jezové.

Se stavbou plavidel započato v březnu a sice tím, že vyhrabána stavební jáma.

Pozemní rýpadlo vybralo nejprve podélný pruh, načež se započalo s betonováním.

Stavební práce, které nebyly nijak rušeny, vykazují koncem roku velmi uspokojivý pokrok. — Veškeré odtokové kanály jsou hotovy, zdivo plavidel jest



Obr. 9. Výsuvná lávka přes vorovou propust a pohled na jeden pilíř silničního mostu v Roudnici.

až nad spodní vodu provedeno a mimo to obě spodní ohlaví téměř úplně dokončena. Čtyry segmentová stavidla pro uzavření obtoku ve spodních ohlavích jsou domontována a také oboje vrata dolní jsou úplně dokončena.

V o b r a z c i 10. jest viděti stav staveb dne 22. záři. — Po stránce konstruktivné liší se plavidla jen nepatrně od dříve již provedených vzorů u ostatních zdýmaadel.

Při zakládání přišlo se v celé základní ploše na skalnatý spodek, který tvoří jaksi přechod od opuky k pískovci a který po odstranění vrchních zvětralých vrstev byl přikryt slabou vrstvou betonovou. Podobně bylo také dno obou plavidel zabezpečeno proti výmolům.

Jak o b r a z e c 11. znázorňuje, provedeno bylo zdivo ve spodních ohlavích aspoň tak vysoko, aby se mohlo započítí s montáží vrat.

Podařilo se také do konce roku provést všechny práce, které budou pod spodní vodou, a bude tudiž snadno, v roce 1909 dokončiti zbývajici ještě práce stavební a montáže.

V roce tomto, k němuž se zpráva vztahuje, provedena také adaptace bývalé mlýnské budovy v Roudnici, jejíž pohled se strany města nám o b r a z e c 12. předvádí. — Stará budova byla v inundaci velkých vod a musila být tudiž při adaptaci příslušně zvýšena. V nové stavbě byly však staré v barokovém slohu provedené štíty přesně napodobeny, jak v o b r a z c i 13. viděti jest.

Vchod, nalézající se v přístavku na levé straně hlavní budovy, mohl být pro adaptovanou budovu beze změny podržen.

V budově této budou obydlí pro jezného a plavidelníka spolu se třemi pomocníky, vedle toho pak kancelář. V přízemku jsou světlé a rozsáhlé dílny upraveny.

Při stavení bude také upravena malá zahrádka na dilci starého zasypaného ramene mlýnského. Čtvrtý pomocník bude ubytován ve zvláštní služební budově u plavidel postavené, v niž je také skladště pro hradidla. Také tato stavba byla letošního roku pod střechu přivedena, jak na obrazci 11. v pravo je viděti.

K hlavním pracím, které ještě nutno dokončiti, náleží prohloubení spodního kanálu, který je vytvořen jako předpřístav a bude uzpůsoben pro přezimování asi 15 labských lodí. Ve dně je také skalnatý spodek též vlastnosti jako v stavební jámě plavidel v rozsahu asi 20.000 m^3 . Aby se odstraňování této skály mohlo prováděti v suchu, byl spodní kanál, který je situován v starém mlýnském rameně bývalého roudnického mlýna, při spodním vyústění do Labe uzavřen zemní hrází a pak vyčerpán. S odstraňováním skály se pokračuje také v zimě bez přerušení.

Obtížným bylo také odstraňování starého jezu roudnického. Tento pevný jez, pozůstávající z množství plochých štětovnic a pilot, mezi něž k vyplnění užito kamene a krycích kvádrů, byl již v dřívějších dobách pro účely plavební snesen v délce asi 40 m, čímž vytvořena byla při pravém břehu úzká plavební dráha. Jelikož však při zřizování zdýmaadel byla lodní propust k levému břehu připojena, což odpovidá lépe tamním říčním poměrům, musil také být snesen



Obr. 10. Stavba plavidel u Roudnice, dle stavu dne 22. září 1908.



Obr. 11. Stavba plavidel u Roudnice na konci stavebni saisonsky roku 1908.



Obr. 12. Pohled na bývalý mlýn v Roudnici před adaptací.

dil starého mlýnského jezu, který křížuje v délce asi 70 m pod lodní propustí budoucí plavební dráhu při sklopeném jezu. Tato namáhavá práce musila být prováděna částečně ručně, částečně drapákem a teprve po třech měsících se podařilo jez v takové délce snést, aby na jaře mohla být plavba přeložena k levému břehu.

Práce stavební v obvodu zdýmadla roudnického musily být následkem silných mrazů dnem 19. prosince úplně zastaveny.

B. Splavnění Vltavy v Praze.

Stavební práce zdýmadla u ostrova Štvanice v Praze nebyly ve stavebním období r. 1908 ničím rušeny a vykazují z té příčiny potěšitelný pokrok.

Již v měsíci lednu pracovalo podnikatelství Müller a Kapsa na odkopu skály pro základy vorové propusti; práce tato musila být sice v druhé polovici tohoto měsíce pro nastalé tuhé mrazy zastavena, avšak již v druhé polovici měsíce února zahájila obě podnikatelství, jimž svěřeny jsou stavební práce v této zdrži, a sice Müller a Kapsa a A. Lanna, opět stavební práce, které od té doby až do konce roku 1908 nebyly přerušeny.

Podnikatelství staveb A. Lanna počalo dne 19. února zdítí nábřežní zeď v sv.-petrské čtvrti, která již v roce 1907 byla na délku 110 m v základech vyzděna; s počátku používáno bylo pouze malty cementové a teprve v druhé polovici měsíce března, když nebylo třeba se obávat tužších mrazů, počalo se zdít také na vápno hydraulické. Stavba nábřeží byla prováděna s počátku v tělese Korunního ostrova, který byl touto zdí skoro uprostřed v celé své délce profat, ve stavební jámě, která byla vytvořena nad normální hladinou vodní svahy 1 : 1 skloněnými, pod normální vodou na síraně návodní štětovou stěnou, která zároveň slouží k ochraně zdi, a na zadní straně pažením, které bylo později odstraněno.

Když pokročila stavba této zdi až k nádrži Lodních mlýnů, vytvořené Primátorským ostrovem a zájizkem, který odbočuje od Novomlýnské vodárny a připojuje se v zalomeném směru na Lodní mlýny, vysypala se od Korunního ostrova až k ostrovu Primátorskému hráz, protrhl se zájízek pod Novomlýnskou vodárnou, čímž se docílilo snížení hladiny vodní pro tento oddíl nábřežní zdi a stavba sama, ačkoli provedena byla v místech, kde dříve bylo skoro 1·0 m hloubky vody, zřízena byla úplně bez jímky, pouze za pomoci zmíněné již nasypané hráze a štětové stěny, před kterou se rovněž nasypala nízká hráz.

Na vyobrazení čís. 14. jest viděti nábřežní zeď od počátku rampy pod Novomlýnskou vodárnou až téměř k mostu na Štvanici až na nepatrnou část, kde se nacházela studna pro jímání vody ze stavební jámy, která se právě pomocí jeřábu vyzdívá, a až na kryci desky úplně dohotovenou. V popředí vyobrazení jest viděti uspořádání schodů pro sestup k hladině vodní; od mostu na Štvanici až k počátku rampy jsou čtyry takovéto schody asi 80 m od sebe vzdáleny.



Obr. 13. Pohled na bývalý mlýn v Roudnici po adaptaci.



Obr. 14. Stavba nábřežní zdi ve čtvrti sv.-petrské v Praze.



Obr. 15. Stavba plavidel u ostrova Štvanice v Praze.

mimo to jest nábřežní zeď vystrojena 9 žebříky, které jsou tak rozděleny, že mezi 2 schody připadají 2 žebříky, 17 nárazníků, které jsou upraveny po obou stranách schodů a vždy na jedné straně žebřiku tak, že na délku jedné labské lodě připadnou tři nárazníky. Rozumí se samo sebou, že jest nábřežní zeď také opatřena dostatečným počtem vázacích kruhů a zachytacích křížů.

Před přechodem vysoké nábřežní zdi do rampy vedoucí na podbřeží a odtud ve vzdálenosti 32 m ve směru toku vody jsou upraveny dva risality z kvádrového zdiva, kterými vysoké nábřeží dozná působivějšího zakončení.

Se stavbou této nábřežní zdi stejným krokem pokračovala také odkopávka onoho dílu Korunního ostrova, který byl nábřežní zdi odříznut a bude po zřízení nového helmovského jezu pokryt vodou.

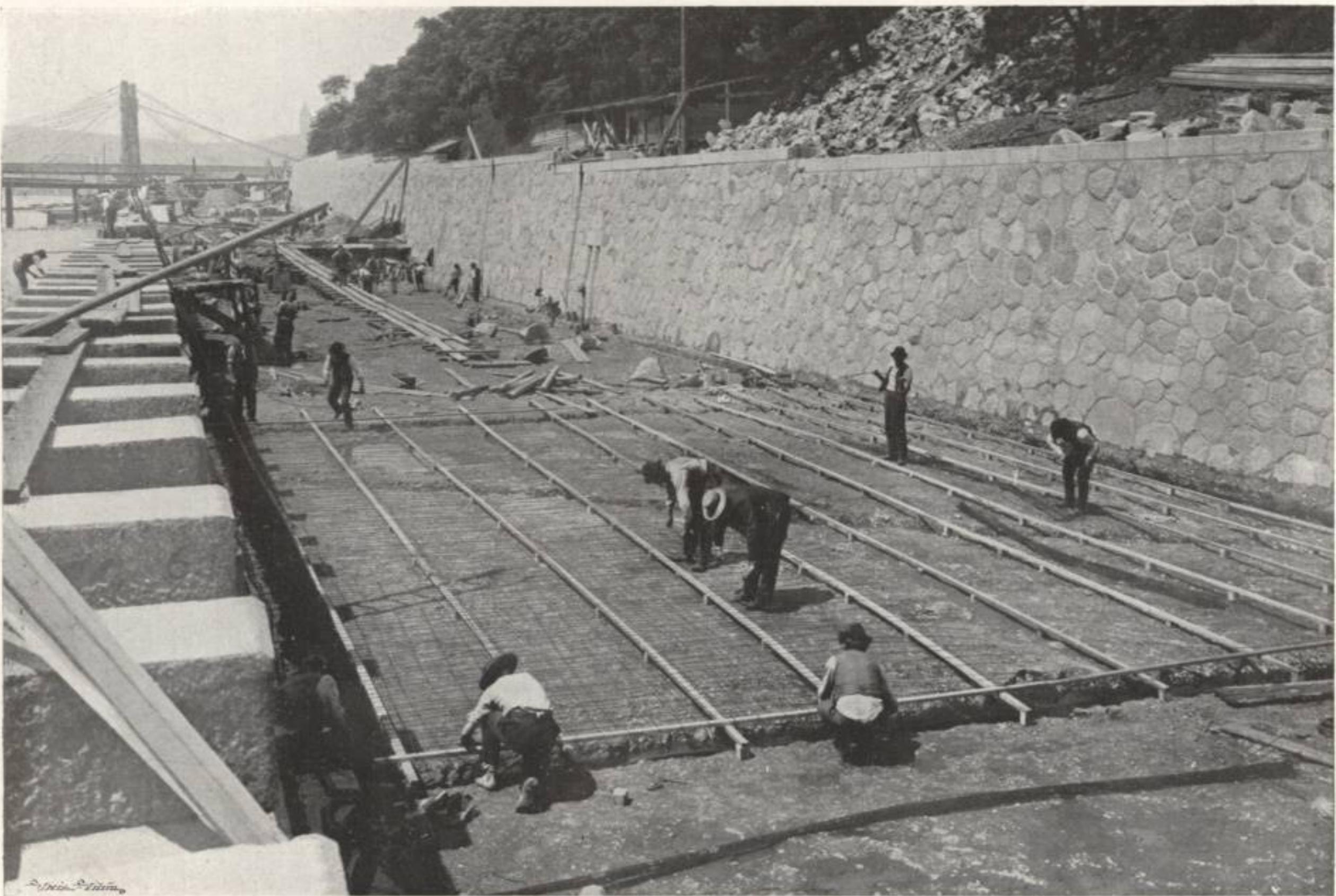
Odkopávka tohoto ostrovního dílu byla do konce roku 1908 provedena až ku břehovému pilíři nového mostu přes Štvanici. Materiálu ziskaného touto odkopávkou bylo použito k zasypání nábřežní zdi a vltavských rámů u Lodních a Helmových mlýnů. Doprava materiálu děla se strojně tím způsobem, že vlak vyjel na hrázku nasypanou podél zájizku a jel pak po výměně směru zpět do shora uvedených deponií.

Stavba plavidel nemohla se rozvinouti v té míře, jak by za jiných okolností se zajisté bylo stalo, a sice z té příčiny, že jest stavba plavidel závislou na stavbě mostu, který provádí obec pražská. Střední ohlaví plavidla pro osobní parníky a částečně i horní ohlaví vlakového plavidla jsou navržena v místech, kde se nacházejí jařma provisorního mostu přes Štvanici. Z té příčiny bude možno započítit se stavbou plavidel v těchto místech teprve tehdy, až bude provisorní most snesen, což ovšem vyžaduje dokončení nového mostu přes plavební kanál. Jelikož však stavba tohoto mostu byla zadána teprve na jaře 1908 a bude teprve v září 1909 dokončena, musilo se započítit stavět nejdříve dolejší polovici vlakového plavidla, aby se aspoň něco předpracovalo a opozděnou stavbou plavidel nebylo oddáleno dokončení celé zdrže.

Dne 14. března bylo započato s baggrováním stavební jámy a 28. března s beraněním jímky pro dolejší polovici vlakového plavidla. Dokončení jímky se stalo teprve v druhé polovici měsíce července, poněvadž beranění jímky se musilo přerušiti, aby mohlo rýpadlo vyhloubiti stavební jámu pro plavidlo.

Dne 29. července počalo se s čerpáním vody ze stavební jámy plavidel a 18. září s betonováním pro základy návodní zdi plavidla.

Na vyobrazení čís. 15. viděti jest stavební jámu plavidel se založenou návodní zdí, která až do konce správního roku byla vyzděna mezi středním a dolním ohlavím do výšky asi 5·0 m nade dno plavidel. Základy levostranné zdi byly vybetonovány a v levo od obtoku vyzděna zidka do výšky 1·5 m nad povrch betonu. Betonová deska pod postranními zdmi jest 1·2 m silná, z portlandského cementu, poměr směsi 1 : 4 : 8. Síla zdí v základech měří 4·65 m; stěny jsou kolmy, jenom v nejdolejší části až do výšky 2·5 m nade dnem ve sklonu 1 : 1/10. Obtoky jsou 1·3 m široké, 2·0 m vysoké; ve vzdálenosti 7·0 m odbočují z nich výtoky průřezu 45/65 cm.



Obr. 16. Stavba vorové propusti a betonování dna pod touto na levém břehu Vltavy u Buben.

Dělící zed spodního kanálu byla stavěna od viaduktu společnosti rakousko-uherské státní dráhy ve směru po vodě na délku 160 m. Stavba této zdi byla provedena pod ochranou nasypané zemní hráze. Stavební jáma se vyhloubila nejdříve na 2.50 m pod budoucí normální vodní hladinu, načež se počaly beranit štětové stěny pro ochranu betonového základu. Betonová deska jest 1·2 m silná; zed jest v koruně široká 1.5 m, na licích plochách 1 : 1/10 sklonitá a žulovými 40 cm silnými deskami krytá. Až do konce správního roku byla tato dělící zed vyzděna na shora uvedenou délku skoro 1·0 m nad normální vodní hladinu. V hlavním vltavském rameni pracovalo se na prohlubování skalnatého dna, které bylo pomocí drtiče skály nejdříve uvolněno a pak baggováno. Získaného materiálu se použilo k přisypání ostrova Štvanice na severní straně v dolejší jeho polovici, čímž se získalo skoro 9000 m² plochy, o kterou se tento ostrov rozšířil. Svah této přisypané části ostrova se odláždil.

Regulace břehu ostrova Štvanice byla také provedena od západního cípu ostrova až skoro k pobřežnímu pilíři nového mostu. Dlažba sahá zde až na dno plavebního kanálu a jelikož po zřízení pevného jezu bude tato dlažba na hloubku 2·5 m stále pod vodou a opravy by se nedaly provést, byla od paty až do výšky 50 cm nad budoucí normální vodní hladinu zalita cementovou maltou.

Materiálu, který se získal při regulaci břehu ostrova Štvanice od západního jeho cípu až k novému mostu, jakož i z výkopu pro plavidlo a dělící zed, se použilo k nasypání ostrova Štvanice. Do konce roku 1908 byla nasypána dle projektu vodoprávně schváleného dolejší část ostrova od viaduktu spol. státní dráhy až k východnímu cípu ostrova.

V celku provedla firma A. Lanna 60.000 m³ výkopu, z něhož 40.000 m² bylo použito k zasypání nábřežní zdi a mlýnských ramen a zbytek 20.000 m³ k nasypání ostrova Štvanice.

Betonového zdí provedlo toto podnikatelství 4.250 m³, zdí z lámaného kamene 6.750 m³, zdí kvádrového 130 m³ a dlažby z lámaného kamene 3500 m³.

Podnikatelství staveb Müller a Kapsa zahájilo stavební práce při vorové propusti již 3. března. Za účelem snadnější dopravy stavebních hmot pro stavbu vorové propusti a břehové zdi pod mostem císaře Františka Josefa zřídilo podnikatelství staveb pilotový most ze Štvanice přes hlavní vltavské rameno na levý břeh, načež doprava materiálu pro tyto stavby děla se skoro výhradně přes ostrov Štvanici a přes tento most.

Dne 13. března bylo započato s beraněním hořejšího, posledního dílu jímky vorové propusti. Již 25. března byla voda ze stavební jámy vyčerpána, ale následkem vyššího stavu vody dne 26. března opět zatopena.

Koncem měsíce března počalo se s beraněním jímky pro břehovou zed pod mostem císaře Františka Josefa.

Při kopání základů pro tuto zed přišlo se sice již v nepatrné hloubce pod dnem řečiště na skálu, která však byla velice nestejnou. Místy poskytovala spolehlivý základ, jinde byla tak rozhašena, že se musila při prohlubování stavební jámy pažiti jako štěrk, aby se do stavební jámy nesesula. Koruna této zdi má

výškovou kotu 186·3 a leží tudiž nad budoucí normální hladinou vodní, která má výškovou kotu 184·90, 1·4 m vysoko a jest kryta žulovými 30 cm silnými deskami. Líc zdi jest proveden ve sklonu 1 : 1/16. Zdivo bylo provedeno až do výšky asi 0·5 m nad nynější normální hladinu vodní na maltu z kralodvorského cementu a nad touto výškou na maltu z hydraulického vápna. Začátkem června bylo započato s opevněním dna spodního kanálu vorové propusti armovaným betonem. Dno spodního kanálu této propusti jest sice vyhloubeno ve skále, která však zvětrává, takže by vymletí dna a eventuálně i pódemletí zdi mohlo nastati. Aby se to nestalo, bylo dno opatřeno armovaným betonem. Armatura sestává z drátů 5 mm silných, které tvoří oka 100 mm ve světlosti. Drátěná síť byla dána asi 3 cm pod povrch betonu, který jest 15 až 18 cm silný. Nastavení drátů stalo se tím způsobem, že se jednotlivé pruty nechaly 1 m přesahovati.

Zakotvení drátěné sítě stalo se skobkami 90 mm vysokými z drátu 5 mm silného, jež se nechaly zasahovati dovnitř betonu. Celá betonová deska byla provedena bez dilatačních spar, jest vyztužena betonovými žebry, která jdou napříč spodního kanálu a jsou asi 50 cm široká a 30 cm vysoká. Beton byl míšen v poměru 1 : 2 : 4.

V y o b r a z e n í č i s . 16. znázorňuje pohled do vorové propusti ze spodního kanálu ve směru proti vodě dle stavu praci ze dne 26. června 1908. V popředu viděti hotoviti drátěnou síť pro armování betonu; pod třetím stupněm krycích desek břehové zdi betonuje se příční zídka pro ukončení vlastního dna vorové propusti a zakotvení klapaček. Na dělici zdi osazují se krycí kvádry.

V druhé polovici měsice července byla provedena montáž klapaček, které dodala firma Bratří Prášilové. Konstrukce klapaček liší se jen zcela nepatrně od konstrukci užitých na Vltavě pod Prahou; k omezení zdvihu jejich při vyšším vodním stavu slouží čtyry 80 mm silné šrouby, uložené v drážkách postranních zdi. Dva z těchto šroubů nacházejí se uprostřed, druhé dva na konci klapaček. Matice každého z těchto šroubů pohybuje se mezi dvěma U železy, vybíhá na dolejším konci v konsolu a drží tuto konsolou, která tlačí na příčné nosníky klapaček, celou konstrukci klapaček v poloze, která pro plavbu voru jest výhodnou a do které se dají klapačky podle stavu vody otáčením šroubů pomocí řehtaček ustáliti.

Připravné práce pro stavbu zdi západního cípu ostrova Štvavice byly zahájeny začátkem měsice května. Dne 14. července byla dohotovena jímka, jež provedena byla dle dvou typů. V exponovaných místech, nad malými vrátky Helmovského jezu, byly stěny jímky zřízeny z fošen 10 cm silných a zaberaněných; v ostatních místech bylo použito fošen horizontálních, které byly opřeny o zaberaněné kolejnice. Tento typ jímky, kterého bylo již dříve užito při stavbě vorové propusti a břehové zdi pod mostem císaře Františka Josefa, dobře se osvědčil a dá se s výhodou doporučiti v těch případech, když se jedná o zakládání do menších hloubek.

Touto jímkou byla obehnána nejen stavební jáma pro obvodovou zeď cípu ostrova, ale i 12·0 m široká štěrková propusť a 2·0 m dlouhý dil nového Helmovského jezu.

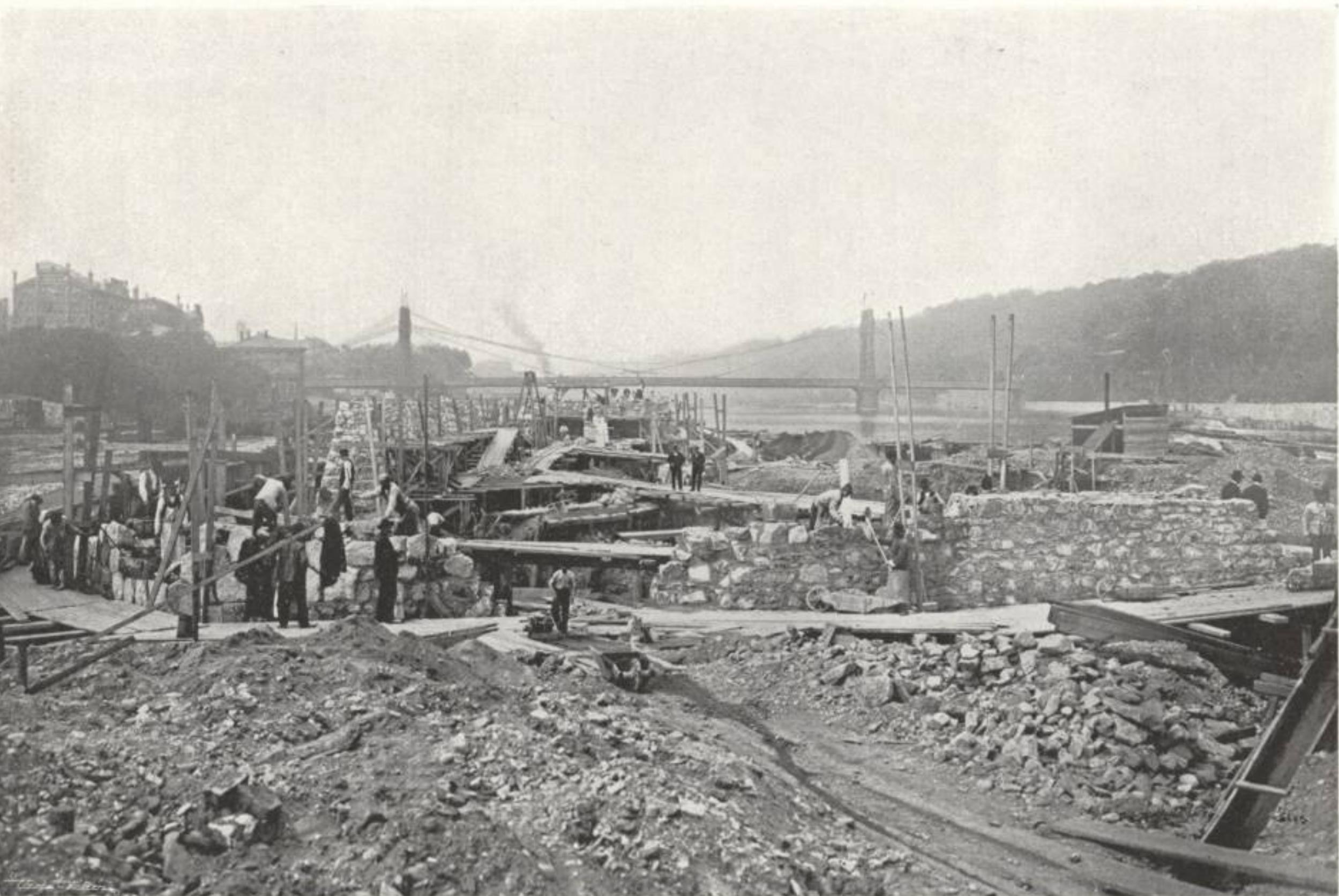
Stavby tyto byly založeny na štěrku, poněvadž skála, která na levém břehu vystupuje na povrch, k pravému břehu náhle zapadá, a nebyla dosažena ani štětovou stěnou, která byla zaberaněna 5·6 m hluboko pod normální spodní vodu Helmovského jezu. Základ nad Helmovským jezem byl bahnem prostoupený štěrk s pískem, dosti volný; pod jezem byl velmi ulehly štěrk a písek prostoupen velkými kameny.

Při odbourání Helmovského jezu pod a mezi obvodními zdmi špičky Štvanice byly nalezeny mezi zaberaněnými pilotami a kolejnicemi mohutné klády až 62 cm v průměru, tu a tam i po způsobu dřevěných srubů sesazené. Těleso jezové bylo vyplňeno štěrkem, silně bahnem prostoupeným. Jez v pravo od malých vrátek byl velmi chatrný, dřevěná kostra držena byla pohromadě jen četnými zaberaněnými kolejnicemi.

V XXXV. schúzi komise bylo usneseno vytvořiti stavebně zdivo špičky ostrova Štvanice tak, aby se mohla zde využitkovati větší vodní síla, než bylo zamýšleno dle schváleného projektu. Za tím účelem byla zděná část špičky prodloužena asi o 40 m a rozšířena na dolním konci asi o 10 m, čímž se nabyla místa pro připadné postavění větší budovy pro využitkování vodní sily. Obvodová zeď má tvar otupeného trojúhelníku, jehož výška obnáší 90·0 m a základna 38·0 m. (Obrázec 17.) Betonová deska, na které jest zeď založena, jest na straně plavebního kanálu 1·0 m, na straně hlavního řečiště pod štěrkovou výpusti 1·8 m silná, je chráněna štětovou stěnou 20 cm silnou, sahající průměrně 1·5 m pod spodinu betonu. Lic obvodové zdi jest skloněn v poměru 1 : 1/10; pouze před odlehčující propustí jest tato zeď za účelem hrazení propusti provedena na délku 17·0 m se svislou licní stěnou. K přivádění vody na projektované tři turbiny byly zřízeny jak na straně plavebního kanálu, tak i na straně hlavního řečiště, tři otvory; každý otvor jest 5·0 m široký, 1·8 m vysoký a překlenutý armovaný betonovým zdivem. Výtokových otvorů od turbin zřízeno bylo 6, takže každý odpadní kanál od turbiny jest před vyústěním do spodní vody v řece rozdělen střední zidkou na dva menší výtokové kanály.

Koruna zdi přední části špičky sahá 3·0 m nad normální vodní hladinu; kolem místa, na kterém jest projektována budova pro využitkování vodní sily, jsou obvodní zdi vyvedeny nad velkou vodu. K dokončení obvodových zdí schází ještě provedení parapetu. Vnitř obvodových zdí byly založeny betonové základy pro vsazení tří turbin a ostatní dno opatřeno proti vymletí betonovou deskou 30 cm silnou. Otvory pro převádění vody na projektované turbiny byly prozatím zazděny cihelným zdivem za tím účelem, aby ohradní zdi nebyly podemlety silným proudem vody, který by zde po odstranění jímky povstal následkem dosti značného rozdílu vodních hladin nad a pod jezem Helmovským.

Na straně hlavního řečiště přiléhá ke špičce Štvanice 12·0 m široká odlehčující propust. Dno této propusti leží 1·8 m hluboko pod normální vodní hladinou a jest pokryto žulovými 40 cm vysokými deskami. Dno propusti přechází ve spadiště, jehož dno leží 3·45 m hluboko pod prahem propusti a jest za



Obr. 17. Stavba nové špičky ostrova Štvanice.

normálního stavu vody pokryto 1·2 m silnou vrstvou vody a také žulovými deskami.

K pilíři odlehčující propusti byl proveden 2·0 m dlouhý díl nového jezu Helmovského dle typu, který byl v XXXV. schůzi komise schválen ku provedení na základě pokusů, které místní stavební správa vykonala na Korunním ostrově s různými profily jezovými v měřítku 1 : 20. Koruna nového jezu jest 2·5 m široká, pokrytá žulovými 80 cm silnými kvádry, které jsou zakotveny do betonového jádra jezu.

Spadiště jest skloněno v poměru 1 : 1/6, a jest také obloženo kvádry, které zasahují průměrně 80 cm hluboko do tělesa jezového. Podjezi jest 13·0 m široké, žulovými kvádry kryté. Na šířku 10·0 m jest podjezi o 60 cm hlouběji založeno než zbývajici 3·0 m na konci, čimž vytvořen jest v podjezi vývar, ve kterém odbude se vření přes jez přepadlé vody a nenastane podemleti jezu ve spodní hladině.

V celku provedlo podnikatelství staveb Müller a Kapsa v roce 1908 12.700 m³ výkopu ze základů, 4000 m³ betonového zdiva, 9041 m³ zdiva z lámaného kamene, 540 m³ zdiva kvádrového, 2100 m² dlažby a 840 běž. m jímek.

C. Vystrojení holešovického přístavu.

a) Přístavní dráha. Hlavní práce byly ukončeny již roku 1907 a zbyly tudiž pro rok 1908 pouze následující vedlejší práce:

V měsíci lednu byl zřízen dřevěný plot od budovy celní expositury podél příjezdni silnice k mostu do Libně až na ochrannou přístavní hráz a od konce ohradní zdi u budovy pro železniční zřizence až ke konci nízké nábřežní zdi, čimž bylo docíleno úplného uzavření přístavního nádraží.

V měsíci únoru započal zámečnický mistr Žlúva dodávat a osazovat železné zábradlí pro ohraďní zeď přístavního nádraží a dokončil tuto práci začátkem měsíce června.

V měsíci únoru a březnu byla dodána a zmontována firmou Frant. Wiesner v Chrudimi 4 křížová otáčidla vagonů o 6·5 m průměru a 80 tun únosnosti. Dvě z těchto otáčidel byla zřízena při rampě celního skladiště, druhá dvě při rampě skladiště pro import na nízkém překladišti.

V měsíci dubnu byly zřízeny v Plynární ulici dva ochranné kanály pro plynovod a vodovod a položena zde křížovatka přístavní dráhy s elektrickou drahou obce pražské, kterou dle návrhu schváleného c. k. ministerstvem železnic dodala firma Bratří Prášilové.

V měsíci srpnu byly postaveny tři signálové budky, a to jedna spojená s lampisterii u anglické výhybky na hořejším plateau nádraží, druhá u anglické výhybky na dolním překladišti a třetí poblíž celního skladiště. Zevnějšek těchto objektů byl přizpůsoben ostatním budovám, takže veškeré pozemní stavby mají ráz jednotný.



Obr. 18. Služební budova pro dráhu, celní skladistě a portálové jeřáby v holešovickém přístavu.

V téže době bylo započato se stavbou nové úřední budovy pro dráhu. Na výobrazení čís. 18. jest vidět v popředí tuto budovu ve stavu ještě nezcela dohotoveném. Z ohledu na pohodlnou manipulaci s vydáváním a vyclíváním zboží bylo nutno postavit tuto budovu poblíž celního skladiště a k tomu účelu bylo jak od zástupců společnosti státní dráhy, která bude mít dopravu na přístavní dráze, tak i od zástupců c. k. finančního ředitelství za vhodné uznáno místo na jižní straně celního skladiště naproti vjezdu do přístavního nádraží. Budova jest jednopatrová; v přízemí 0·90 m nad terrain vyvýšeném nachází se úřadovna pro přednostu stanice, jedna místnost pro pokladnu, jedna místnost pro dopravu a jedna pro strany.

V prvním poschodi nacházejí se 2 úřadovny pro účetnictví a vedení seznamu a 1 byt ze dvou pokojů a kuchyně s příslušenstvím pro hlídače dráhy. Stavba této budovy pokročila do konce roku 1908 tak daleko, že po zahájení stavebních prací na jaře r. 1909 bude v krátkém čase úplně dokončena. Koncem měsice srpna bylo započato s montáží jednoho jeřábu s plným portálem; s montáží druhého jeřábu, který byl vystaven na jubilejní výstavě, bylo započato teprve koncem roku 1908.

Oba jeřáby, jak z výobrazení čís. 18. patrno, jsou úplně stejné konstrukce, zařízeny na elektrický pohon, mají únosnost 2200 kg a 10·5 m vyložení. Rychlosť zdvihu pro prostředně těžká břemena obnáší 0·5 m sek, rychlosť otáčení pro tatáž břemena 1·2 m sek, takže při zdvihu a otáčení břemen 2200 kg těžkých je rychlosť poměrně menší. Rychlosť jízdy obnáší 0·6 m sek. Uspořádání kontroléru s příslušnými spouštěcími odpory je tak voleno, že obsluhovatel jeřábu může práci jeřábu dokonale přehlédnouti. Brzda zdvihacího motoru je tak zařízena, že při přerušení proudu břemeno zadrží a při spouštění břemene se dá ručně libovolně uvolnit, takže je možno spouštěti břemeno bez upotřebení elektrického proudu rychlostí, která se dá ruční brzdou řídit. Proti otočení vnějšími vlivy jsou jeřáby pojištěny brzdou, která ve spojení se spouštěčem kontroléru při přerušení proudu zapadne a při zapnutí proudu hnací stroj uvolní. Aby hák se závažím nebyl vytažen na kladku vyloženého ramene, je postaráno o samočinně účinkující zařízení, které v krajní poloze pohyb zdvihu přeruší. Oba tyto jeřáby dodala firma Breitfeld-Daněk a spol. v Karlíně a objednala elektrické zařízení pro ně u firmy Kolben ve Vysočanech.

V druhé polovici měsice září bylo započato s válcováním silnic v přístavním nádraží parním válcem zapůjčeným obcí pražskou. Ježto také veškeré práce na nádraží v Bubnech, které za přičinou zaústění přístavní dráhy do tohoto nádraží byly projektovány, jsou již ukončeny, bylo již zažádáno o povolení zátmně dopravy lokomotivní, jakož i o technicko-policejní zkoušku, aby na jaře při zahájení plavby mohla být přístavní dráha odevzdána veřejné dopravě.

b) Prohloubení přístavu. Prohlubovací práce pokračovaly, dík příznivé zimě a poměrně nízké jarní vodě, nerušeně od jich zahájení v červenci 1907 až do jich dokončení dne 20. července 1908. Materiál výkopu pozůstával jednak z bahnitěho nánosu, který se usadil na dně přístavu od roku 1893, kdy byl



Obr. 19. Stavba loděnice v holešovickém přístavu.

přístav vodou naplněn, dilem ze štěrku a skály. Průměrná výška nánosu obnášela 25 cm a byla, jak přirozeno, u ústí vyšší až 30 cm, na konci přístavu sotva 20 cm silná.

Pod vrstvou bahnitěho nánosu byl v dolejší části přístavu, a to od ústí na délku asi 300 m, štěrk, v hořejší části přístavu bylo mimo úzký pruh podél pravého břehu pod bahnitým nánosem dno skalnaté. Ježto bylo schváleno, aby se přístav prohloubil o 80 cm proti stavu z roku 1893, a jelikož, jak bylo shora již uvedeno, se usadilo v přístavě od té doby asi 25 cm bahnitěho nánosu, dosáhlo celkové prohloubení asi 1·05 m.

Na v y o b r a z e n i č í s . 19. zprávy z roku 1907 byl vyznačen způsob, jakým se pokračovalo při prohlubování přístavu, k tomu nutno jen ještě uvést, že se podél vysoké nábřežní zdi, která jest založena na skále a podél pravého břehu, jehož dlažba je založena na kamenném záhozu, ponechala berma 1·5 m široká; podél nízké zdi nábřežní mohla berma tato odpadnouti, poněvadž je nízká zeď nábřežní založena na betonové desce, jejiž spodek leží hlouběji než prohloubené dno přístavní.

Celková kubatura výkopu obnášela 94.000 m³, z čehož připadá 60.000 m³ na bahnitý nános a štěrk a zbytek 34.000 m³ na skálu.

Materiál získaný při prohlubování přístavu se ukládal na přistavním území na pravé straně výjezdni koleje a mezi touto kolejí a odbočkou, která vede ku překladišti podél ochranné přístavní hráze. Ukládání bahnitěho nánosu činilo dosti velké obtíže, poněvadž se násyp sesouval pod tíži vlaků pracovní dráhy, a často se stalo, že se celý vlak překotil na svah násypu.

Prohlubovací práce byly ukončeny 2. července, toho dne se také přestalo čerpati a zajímkaný přístavní basin se nechal zvolna spodní vodou plniti až do 16. července, načež se při hloubce vody 1·9 m otevřel proplachovací kanál a hladina vodní v přístavě se vyrovnala s hladinou vodní v řece.

S počátku při přetlaku vodním 4·5 m obnášelo stoupnutí hladiny vodní v přístavu 15 cm za 24 hodin a stoupnutí toto kleslo při přetlaku 2·5 m na 12 cm.

c) Zřízení místa pro opravu lodí. Již v odstavec IV. této zprávy bylo uvedeno, jak byl pozměněn původní návrh na zřízení tohoto místa, aby bylo umožněno vytáhnouti loď na sucho pomocí vozíků.

Na v y o b r a z e n i č í s . 19. jest viděti stav prací dne 26. června. Na svahu upraveném ve sklonu 1 : 13 bylo uloženo 13 kolejí, z nichž každá jest 70 m dlouhá a sahá 2·5 m pod a 2·0 m nad normální vodní hladinu. Kolejnice jsou od sebe vzdáleny 3·55 m a jsou uloženy na podélném betonovém pražci 40 cm širokém a 25 cm vysokém. Připevnění kolejnic na tento podélný pražec bylo provedeno ve vzdálenostech 85 cm tím způsobem, že se do betonového pražce zabetonovala železná deska 20 cm ve čtverci, která sloužila za zakotvení pro dva šrouby, jimiž se kolejnice přitáhla k druhé podobné desce, která byla zapuštěna do povrchu betonového pražce. Na dolním konci kolejnic byla připevněna napříč kolejnice za tím účelem, aby vozíky, když se spustí do vody,

nesjely s kolejí. Povrch nakloněné roviny mezi kolejnicemi se vydláždil a povrch dlažby je ve stejné rovině s povrchem betonových pražců. Původní místo pro opravu lodi, jež se nachází na straně vysoké zdi nábřežní, bylo předlážděno a upraveno v tomtéž sklonu, jako nově zřízené místo, na kterém jsou položeny kolejí.

VIII. Používání hotových zdýmařských jezů.

Na kanalizované Vltavě, která se nalézá již ve správě státní, byly postaveny jezy dne 11. března 1908 při vodním stavu + 118 cm nad normálem na karlínském vodočetu; příští den nastal vodní stav + 131 cm k. v., čímž se postavení jezu poněkud zdrželo, takže teprve dne 13. března při stavu vodním + 114 cm dosaženo bylo ve všech zdržích plného vzdutí. Jezy zůstaly potom po celé plavební období postaveny; v této době nastal poněkud vyšší vodní stav jen dne 8. dubna, který dosáhl výšky + 155 cm k. v. a potrvával až do 17. dubna, načež voda pozvolna klesala a během léta a podzimku stála neobyčejně nízko.

Nejnižší stavy vodní nastaly dne 15. července — 84 cm a dne 6. srpna — 90 cm k. v.

Dne 9. listopadu musily být jezy následkem silného mrazu (-10° R) sklopeny a nebyly již v r. 1908 více postaveny. Až do konce roku nastaly při zamrznuté řece následující neobyčejně nízké vodní stavy: dne 12. listopadu — 102 cm, 17. listopadu — 96 cm, 22. listopadu — 104 cm, 13. prosince — 105 cm, 22. prosince — 98 cm a 27. prosince — 120 cm.

Hradlový jez na Labi u Dolních Beřkovic byl rovněž dne 11. března 1908 postaven a dne 9. listopadu sklopen.

Jezy na Vltavě a Labi byly tudiž v roce 1908 postaveny za 242 dní.

O l o d n i d o p r a v ě v jednotlivých zdržích během této doby podává následující tabulka I. vysvětlení, která byla c. k. poříční správou dána kanalizační komisi ochotně k disposici.

V o r o p l a v b a pod Prahou vyvinula se v roce 1908 zcela při postavených jezích. Dle udání c. k. poříční správy trati Štěchovice-Mělník bylo v plavebním období 1908 na Vltavě pod Prahou splaveno dříví v množství 326.000 m^3 , které až na nepatrné výjimky bylo remorkováno.

Dle záznamu c. k. dozorství jezu v Beřkovicích proplulo v roce 1908 tímto zdýmadlem 1361 vorů o $316.766 m^3$ dříví; z toho bylo 1323 vorů vltavských o $309.290 m^3$ a 38 vorů labských o $7476 m^3$ dříví. Dle toho bylo okrouhle $17.000 m^3$ dříví vyloženo na Vltavě a v Mělníku.

I. Přehled lodní dopravy na kanalizované Vltavě a Labi z Prahy do Beřkovic v roce 1908.

Plavidlo	Směr jízdy	Parníky				Poznámka				
		osobní	vlečné	Čluny labské	Lodi s kamenem	Pontony a menší plavadla	Rýpadla a jiné stroje	Čluny motorové a sportovní	Vory	Celkem
Čís. I. u Podbabý	proti vodě . . .	345	457	77	248	50	2	83	—	1262
	po vodě . . .	346	456	86	261	93	3	86 (8)	1331	Použito bylo (proti vodě a po vodě): malé komory . . . 1912krát velké " " 91 " dohromady 2003krát
	úhrnem . . .	691	913	163	509	143	5	169	—	2593
Čís. II. u Klecan	proti vodě . . .	47	453	76	223	102	1	33	—	935
	po vodě . . .	56	447	86	257	114	3	39 (7)	1002	Použito bylo (proti vodě a po vodě): malé komory . . . 1241krát obou kom. najed. 67 " dohromady 1308krát
	úhrnem . . .	103	900	162	480	216	4	72	—	1937
Čís. III. u Libšice	proti vodě . . .	55	468	80	1137	58	—	30	—	1828
	po vodě . . .	58	458	85	1152	121	2	40 (12)	1916	Použito bylo (proti vodě a po vodě): malé komory . . . 1141krát obou kom. najed. 338 2 dohromady 1479krát
	úhrnem . . .	113	926	165	2289	179	2	70	—	3744
Čís. IV. u Miřovice	proti vodě . . .	54	484	125	1128	63	—	36	—	1890
	po vodě . . .	53	478	141	1146	110	4	42 (11)	1974	Použito bylo (proti vodě a po vodě): malé komory . . . 917krát velké " " 282 " obou kom. najed. 188 " dohromady 1387krát
	úhrnem . . .	107	962	266	2274	173	4	78	—	3864
Čís. V. Laterální kanál u Vraňan do Hořina	proti vodě . . .	—	—	—	52	5	—	1	—	58
	po vodě . . .	—	—	—	264	89	—	29 (6)	382	Použito bylo (proti vodě a po vodě): Plavidla pro místní dopravu 368krát
	úhrnem . . .	—	—	—	316	94	—	30	—	440
Hořín	proti vodě . . .	51	275	138	1022	103	1	18	—	1608
	po vodě . . .	52	274	133	910	77	2	17 (3)	1465	Použito bylo (proti vodě a po vodě): malé komory . . . 558krát velké " " 440 " dohromady 998krát
	úhrnem . . .	103	549	271	1932	180	3	35	—	3073
Čís. VI. u Dolních Beřkovic	proti vodě . . .	10	226	423	584	188	1	18	—	1450
	po vodě . . .	10	227	348	661	266	2	27	2	1543
	úhrnem . . .	20	453	771	1245	454	3	45	2	2993

Uvedená celková doprava dříví rozvrhuje se na jednotlivé měsíce, jak následuje:

II. Doprava vorů v zdrži Beršovické v roce 1908.

Měsíc	Počet vorů			Množství dříví v m ³			Největší množství denně proplavených vorů			Z uvedených vorů	
	Vltavských	Labských	dohromady	Vorů Vltavských	Vorů Labiských	dohromady	datum	počet	m ³	bylo remorkováno	nebylo remorkováno
Březen	20	—	20	3.974	—	3.974	21.	4	915	18	2
Duben.....	160	—	160	37.360	—	37.360	15.	18	4.438	137	23
Květen	269	4	273	61.671	787	62.458	22.	15	3.356	247	26
Červen	201	2	203	47.626	400	48.026	2.	17	3.688	201	2
Červenec.....	127	6	133	29.320	1.380	30.700	12.	18	4.378	129	4
Srpen	75	12	87	17.514	2.318	19.832	13.	16	3.869	85	2
Září.....	268	5	273	64.667	981	65.648	9.	20	4.885	266	7
Říjen.....	182	9	191	42.615	1.610	44.225	21.	12	2.969	189	2
Listopad....	21	—	21	4.543	—	4.543	6.	7	1.520	21	—
Součet.....	1323	38	1361	309.290	7.476	316.766	—	—	—	1293	68

IX. Správa peněz.

Súčtování příjmů a výdajů prováděno bylo dle pravidel vyznačených řádem o účtování, obsaženým ve výroční zprávě za rok 1897, a dělo se na základě usnesení kanalizační komise v XIII. a XX. plenární schůzi ve třech oddělených fondech, 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 Prahy.

Revisi účtů prováděli v roce 1908 se strany c. k. vlády pan c. k. dvorní rada, přednosta místodržitelského oddělení pro stavby vodní Dr. techn. A n t. Rytíř a pan c. k. účetní ředitel, přednosta c. k. místodržitelské účtárny Jan Tichý; se strany zemského výboru království českého přesedici Zemského výboru JUDr. Albert Verunský.

Revisi pokladny prováděli pan c. k. místodržitelský rada, přednosta místodržitelského odboru pro vodoprávní záležitosti a člen komise Jan Filip společně s panem c. k. účetním ředitelem, přednostou c. k. místodržitelské účtárny Janem Tichým.

V roce 1908 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 1907	K	2,672.573·65
2. Příjmy skutečné v roce 1908 dle připojeného přehledu (I.)	K	3,443.146·08
Dohromady	K	6,115.719·73

S připočtením příjmů průběžných	„	375.272·39
Celkem	K	6,490.992·12

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (I.)

Výdaje skutečné v roce 1908:

1. Režie	K	241.716·98
2. Výdaje stavební	„	2,462.555·60
Dohromady	K	2,704.272·58

S připočtením výdajů průběžných	„	408.849·65
Celkem	K	3,113.122·23

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1907 pokladniční hotovost	K	3,377.869·89
---	---	--------------

Přispěvek státní na rok 1908 povolený (XII. lhůta) byl splacen a dne 6. dubna a 22. prosince 1908 částkami po K 1,112.500 — v Zemské bance království českého uložen.

Z příspěvku zemského na rok 1907 splacena byla částka K 276.750 — dne 30. května a částka K 256.750 — dne 9. července 1908. Z příspěvku na rok 1908

(XII. lhůta) splacena byla kvota za I. půlletí částkou K 556.250— a uložena v Zemské bance dne 24. prosince 1908.

Ze státní dotace na stavbu železného mostu silničního u Veltrus-Miřovic splacena byla dne 3. dubna 1908 poslední lhůta částkou K 24.548—.

Pro další stavby (od 1. ledna 1909 počítaje) má komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách zajištěných výdajných peněz:

a) Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1908	K 3,377.869·89
b) Zbytek ze zemského příspěvku za rok 1908	„ 556.250—
c) Zbytek ze zajištěného příspěvku státního na provedení kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. K 29,668.000—	„ 7,108.667—
d) Zbytek ze zajištěného příspěvku zemského na provedení kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. K 14,832.000—	„ 3,554.333—
e) Příspěvek okresu roudnického obci roudnické, kteráž zapraví jej kanalisačnímu fondu jakožto náhradu větších stavebních výdajů, vzešlých následkem provedení silničního mostu na pilířích jezových, k tomu účelu zvláště sesilencích a zvýšených (jež splatny jsou v 3 ročních lhůtách 1908, 1909 a 1910)	„ 150.000—
jj) Výdaje na stavby, kteráž na cizí účet byly provedeny a zatím zapraveny z kanalisačního fondu, o nichž jednání úřední dosud nemohlo býti ukončeno, asi	„ 35.656·82
dále zálohy na náhradu	164·41
Dohromady	K 14,782.941·12

Kromě toho se poznamenává, že komise kanalisační dle nařízení c. k. ministerstva vnitra v letech 1902 až 1905 sama obstarávala vlečení vorů v kanalované trati řeky Vltavy a kryla zatím zálohovou výdaje tím vzešlé K 144.075·48. Od roku 1906 povolena byla c. k. ministerstvem vnitra za remorkování vorů subvence, kterouž komise rovněž prozatím zálohovou uhrazuje. Subvence vyplacena byla dosud za rok 1906 a 1907, dále za I. půlletí 1908 částkou celkovou K 112.500—, takže celá, za remorkování vorů do konce r. 1908 vyplacená záloha obnáší K 256.575·48 kteráž má býti svým časem kanalisačnímu fondu nahrazena.

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1908.

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1897 až 1906	28,052.756	13	4,683.093	44	32,735.849	57
1907	3,437.267	27	348.961	60	3,786.228	87
1908	3,443.146	08	375.272	39	3,818.418	47
Celkem	34,933.169	48	5,407.327	43	40,340.496	91

Výdaje:

V roce	Výdaje skutečné				Výdaje průběžné		Dohromady	
	režie		Výdaje stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1897 až 1906	1,887.454	20	24,663.305	69	4,699.212	94	31,249.972	83
1907	217.599	04	2,032.871	32	349.061	60	2,599.531	96
1908	241.716	98	2,462.555	60	408.849	65	3,113.122	23
Celkem	2,346.770	22	29,158.732	61	5,457.124	19	36,962.627	02
	K 31,505.502·83							

Porovnají-li se příjmy K 40,340.496·91
 s výdaji „ 36,962.627·02
 zbývá koncem roku 1908 pokladniční hotovost K 3,377.869·89

Režie činila až dosud průměrně 8·04% stavebních výdajů.
 Kdyby se však od celkové cifry režie K 2,346.770·22 odečtlo
 K 933.822·69, kterých docíleno bylo vlastním hospodařením,
 s udělenými dotacemi (K 929.600·41 a K 4.2222·8 = K
 933.822·69), obnášela by režie průměrně pouze 4·84% staveb-
 ních výdajů, nehledě ani k tomu, že do režie započítány jsou
 i veškeré výstavami vzešlé výdaje částkou K 92.404·14.

**Účet cenných papírů, vadil a kaucí podnikatelů staveb a pod.
v roce 1908.**

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1907	K	1,026.946—
2. Vystavené cheky (Přehled I.)	„	2,089.203·44
3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce a odvody cenných papírů	„	317.409·50
Dohromady	K	3,433.558·94

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I.)	K	2,066.703·44
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce a odvody cenných papírů	„	209.660·27
Dohromady	K	2,276.363·71

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů
koncem roku 1908 K 1,157.195·23

Přehled účtů cenných papírů za roky 1897 až 1908.

Příjmy:

V roce	Vadia a kauce		Depositá		Cheky vysta- vené na Zemskou banku		Průběžné odvo- dy: Zemská banka od pří- ruční pokladny		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897 až 1906	3,382.147	43	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	26,227.222	61
1907	274.739	—	825	67	1,904.324	07	739	—	2,180.627	74
1908	295.449	23	21.960	27	2,089.203	44	—	—	2,406.612	94
Celkem	3,952.335	66	254.832	23	26,426.296	80	180.998	60	30,814.463	29

*

Výdaje:

V roce	Vadia a kauce		Deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Průběžné odvody: příruční pokladna Zemské bance		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897 až 1906	2,101.477	76	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	24,946.552	94
1907	528.462	67	825	67	1,904.324	07	739	—	2,434.351	41
1908	187.700	—	21.960	27	2,066.703	44	—	—	2,276.363	71
Celkem	2,817.640	43	254.832	23	26,403.796	80	180.998	60	29,657.268	06
Porovnají-li se příjmy s výdaji									K 30,814.463·29	
zbývá celkový stav cenných papírů koncem roku 1908									„ 29,657.268·06	
									K 1,157.195.23	

II. Fond pro vystrojení holešovického přístavu.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1907	K	941.064·31
2. Příjmy skutečné v roce 1908 (Přehled II.)	„	111.963·51
	Dohromady	1,053.027·82
s připočtením průběžných příjmů	„	72.608·88
Celkem		K 1,125.636·70

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (II.):

1. Režie	K	29.679·92
2. Výdaje stavební	„	580.199·21
	Dohromady	609.879·13
s připočtením průběžných výdajů	„	47.727·44
Celkem		K 657.606·57

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1908 pokladniční hotovost K 468.030·13

K uhrazení nákladu projektu „Vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní a spojení jeho vlečnou drahou s nádražím priv. státní dráhy rak. uherské společnosti v Bubnech“ byl dne 10. června 1908 splacen příspěvek státu K 34.646— a dne 14. září 1908 příspěvek země K 67.500—, z kteréhož však se dle usnesení komise v 37. plenární schůzi dne 19. prosince 1908 odbývané Zemskému výboru království Českého vráti K 17.146·74. Částka tato převedena byla proto na rubriku „cizí penize“.

Pro další provádění tohoto projektu a zřízení loděnice u přístavu (od 1. ledna 1909 počítaje) má kanalisační komise ještě K 468.030·13, v čemž není obsažen příspěvek státu a země na zřízení loděnice určený a v státním rozpočtu 1908 již také skutečně zařaděný, celkem K 35.000,—, kterýž vůbec již požadován nebude, protože náklad ten bude při ostatních stavbách uspořen.

Přehled peněžní fondu pro vystrojení Holešovického přístavu za roky 1901 až 1908:

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901.....	897	—	37.162	—	38.059	—
1902.....	133	24	50.000	—	50.133	24
1903.....	534.078	20	45.761	95	579.840	15
1904.....	6.777	81	2.650	—	9.427	81
1905.....	500.149	26	189.671	33	689.820	59
1906.....	851.982	02	150.892	83	1,002.874	85
1907.....	852.235	04	37.017	—	889.252	04
1908.....	111.963	51	72.608	88	184.572	39
Celkem	2,858.216	08	585.763	99	3,443.980	07

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
1908	29.679	92	580.199	21	47.727	44	657.606	57
Celkem	129.391	81	2,285.675	58	560.882	55	2,975.949	94
	K 2,415.067.39							

Porovnají-li se příjmy	K	3,443.980·07
s výdaji	„	2,975.949·94
zbývá koncem roku 1908 pokladniční hotovost	K	468.030·13

**Účet cenných papírů, vadí a kaucí podnikatelů staveb a pod.
v roce 1908.**

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1907	K	83.250·16
2. Vystavené cheky (Přehled II.)	„	529.856·31
3. Přijatá deposita, vadí, stavební kauce	„	10.800—
Dohromady	K	623.906·47

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled II.)	K	529.856·31
2. Vrácená deposita, vadí, stavební kauce „ ——		
Dohromady	K	529.856·31

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1908	K	94.050·16
---	---	-----------

III. Fond pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1907	K	2,397.567·14
2. Příjmy skutečné v roce 1908 (Přehled III.)	„	2,142.275—
Dohromady	K	4,539.842·14
s připočtením průběžných příjmů	„	119.018·80
Celkem	K	4,658.860·94

Výdaje:

Dle připojeného přehledu (III.)

Výdaje skutečné v roce 1908:

1. Režie	K	80.680·63
2. Výdaje stavební	K	2,375.717·27
Dohromady	K	2,456.397·90
s připočtením průběžných výdajů	„	100.448·09
Celkem	K	2,556.845·99

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1908 po- kladniční hotovost	K	2,102.014·95
---	---	--------------

Na základě výnosu c. k. ministerstva financí byl splacen a v Zemské bance dne 7. září 1908 uložen příspěvek státní K 2,000.000—

Pro další provádění tohoto projektu (od 1. ledna 1909 počínaje) má kanalizační komise ještě zajištěných peněz:

a)	Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1908	K 2,102.014·95
	po srážce hotově složených kaucí pachtovních K 32.000—	
	za pronajaté mlýny s úroky do konce roku 1908 „ 445·66	
		<hr/>
		K 2,069.569·29
b)	zbytek ze zajištěného příspěvku státního na základě zákona o vodních cestách ze dne 11. června 1901 (f. z. č. 66) K 15,400.000—	K 5,096.857·01
	Dohromady	<hr/> K 7,166.426·30

k čemuž ovšem přibude ještě také výtěžek, kterýž bude možno docílit odprodejem některých vykoupených mlýnů, mlýnského zařízení, jakož i pozemků, kteréž jednak nasypávkou, jednak zbořením mlýnů a domů získány budou.

Přehled peněžní fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy za léta 1901 až 1908.

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
1908.....	2,142.275	—	119.018	80	2,261.293	80
Celkem..	10,718.212	04	948.440	86	11,666.652	90

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	51.030	18
1903.....	54.421	98	6	80	14.106	21	68.534	99
1904.....	32.867	69	2.301	39	33.692	80	68.861	88
1905.....	49.650	—	4.189	18	97.253	33	151.092	51
1906.....	57.931	05	85.240	83	211.263	45	354.435	33
1907.....	54.174	54	5,503.355	51	126.126	70	5,683.656	75
1908.....	80.680	63	2,375.717	27	100.448	09	2,556.845	99
Celkem ..	381.469	89	8,273.797	91	909.370	15	9,564.637	95
	K 8,655.267·80							

Přehled účtů cenných papírů za roky 1901 až 1908.

Příjmy:

V roce	Vadia, kauce, deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901.....	67.162	—	—	—	67.162	—
1902 až 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
1908.....	59.274	62	1,011.547	68	1,070.822	30
Celkem ..	881.665	97	5,988.577	96	6,870.243	93

Výdaje:

V roce	Vadia, kauce, deposita		Cheky vystavené na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901.....	67.162	—	—	—	67.162	—
1902 až 1904 ...	—	—	—	—	—	—
1905.....	—	—	4.060	17	4.060	17
1906.....	—	—	80.000	—	80.000	—
1907.....	522.000	—	4,892.970	11	5,414.970	11
1908.....	2.042	11	1,011.547	68	1,013.589	79
Celkem ..	591.204	11	5,988.577	96	6,579.782	07

Porovnají-li se příjmy K 6,870.243.93
 s výdaji „ 6,579.782.07
 zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1908 K 290.461.86

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, od 1. ledna do 7. května 1908, dále pak pouze třemi a půl ze sta.

Stavebnímu fondu pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. přispívá stát $\frac{2}{3}$ a zemský výbor království Českého $\frac{1}{3}$.

Dotace státní byly původně obsaženy v státních rozpočtech investičních, a později v rozpočtech c. k. ministerstva vnitra. Další dotace budou vřaďovány do rozpočtů c. k. ministerstva veřejných prací.

Stavebnímu fondu pro vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní a spojení jeho vlečnou dráhou s nádražím priv. státní dráhy rak. uherské společnosti v Bubnech, jakož i pro prohloubení přístavu, přispěl stát i zemský výbor království Českého stejným dílem.

Provádění projektu „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“, kterýž spočívá na povolení zákonem o vodních cestách ze dne 11. června 1901 (ř. z. čís. 66), bylo kanalisační komisi uloženo c. k. ministerstvem obchodu, které také potřebné dotace od c. k. ministerstva financí požaduje a komisi dle potřeby uděluje.

Celkové přehledy příjmů a výdajů za rok 1908, jakož i za roky 1897 až 1907 jsou v přílohách I., II. a III. k této zprávě vyznačeny.

Příjem

účetních výsledků fondu pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách

I. CELKOVÝ

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem			
		1908		1897—1907					
		K	h	K	h				
	A. Hotově:								
	I. Příjmy skutečné:								
1.	Příspěvek státní	2,225.000	—	20,334.333	—	22,559.333	—		
2.	Příspěvek zemský.....	1,089.750	—	9,631.667	—	10,721.417	—		
3.	Úroky	99.262	91	830.337	50	929.600	41		
4.	Výtěžek z náklí a za trávu	205	—	3.067	—	3.272	—		
5.	Výtěžek za prodané pozemky	1.265	10	32.533	50	33.798	60		
6.	Výtěžek za prodané náradí a hmoty....	790	80	2.986	38	3.777	18		
7.	Nájemné a pachtovné	2.174	70	24.742	93	26.917	63		
8.	Různé příjmy	149	57	4.072	71	4.222	28		
9.	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodi)	—	—	7.525	38	7.525	38		
10.	Dotace státní na stavbu železničního silničního mostu u Veltrus-Miřovic....	24.548	—	618.758	—	643.306	—		
	II. Příjmy průběžné:								
		I.	3,443.146	80	31,490.023	40	34,933.169	48	
11.	Zálohy dané přír. pokladně ze Zem. bky.	318.000	—	4,322.062	64	4,640.062	64		
12.	Zálohy nahrazené	6.940	43	183.675	12	* 190.615	55		
13.	Zálohy přijaté	—	—	520	—	520	—		
14.	Cizí peníze	43.811	12	442.737	97	486.549	09		
15.	Odvody: Zem. banka od přír. pokladny	988	25	45.084	51	46.072	76		
16.	Srážky z platů úřednictva	5.532	59	37.974	80	43.507	39		
	* Nesplacené zálohy K 50.118.64 II.	375.272	39	5,032.055	04	5,407.327	43		
	Úhrnem I. a II...	3,818.418	47	36,522.078	44	40,340.496	91		
	Hotově...								
		—	—	—	—	40,340.496	91		
	B. V cenných papírech:								
1.	Vystavené cheky	2,089.203	44	24,337.093	36	26,426.296	80		
2.	Přijatá deposita	21.960	27	232.871	96	254.832	23		
3.	Přijatá vadia	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—		
4.	Přijatá kauce	295.449	23	2,562.786	43	2,858.235	66		
5.	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	180.998	60	180.998	60		
		2,406.612	94	28,407.850	35	30,814.463	29		
	V cenných papírech.....								
		—	—	—	—	30,814.463	29		

PŘEHLED

v trati Praha-Ústí nad Lab. za rok 1908, a za roky 1897 až 1907.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem		
		1908		1897—1907				
		K	h	K	h	K	h	
A. Hotově:								
I. Výdaje skutečné:								
R e z i e:								
1.	Osobní příjmy úřednictva a zřízenců...	189.679	54	1,638.868	30	1,828.547	84	
2.	Výdaje kanceláfské a cestovní	42.170	31	336.247	09	378.417	40	
3.	Výdaje výstavní	6.692	43	85.711	71	92.404	14	
4.	Různé režijní výdaje	3.174	70	44.226	14	47.400	84	
		241.716	98	2,105.053	24	2,346.770	22	
V ý d a j e s t a v e b n í:								
5.	Technické práce přípravné	7.706	07	140.934	79	148.640	86	
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	129.848	63	1,433.298	28	1,563.146	91	
7.	Výkup vodních sil, budov, stromů, jakož i různé odškodné.....	73.886	60	976.832	78	1,050.719	38	
8.	Stavba zdýmaadel, a sice:							
	čís. I. Troja	—	—	3,800.142	16	3,800.142	16	
	čís. II. Klecany	—	—	2,179.779	24	2,179.779	24	
	čís. III. Libšice	82	80	2,204.375	14	2,204.457	94	
	čís. IV. Miřovice	3	43	2,927.640	05	2,927.643	48	
	most v Miroviciach	—	—	643.305	37	643.305	37	
	čís. V. Vraňany-Hořín	9.854	90	6,915.867	77	6,925.722	67	
	čís. VI. Dolní Bečkovice	255.652	56	2,939.561	04	3,195.213	60	
	čís. VII. Štětí	760.155	74	1,439.913	40	2,200.069	14	
	čís. VIII. Roudnice	1,119.988	33	429.042	65	1,549.030	98	
	čís. IX. Litoměřice-Třeboutice	—	—	—	—	—	—	
	čís. X. Lovosice	—	—	—	—	—	—	
	čís. XI. Prackovice	—	—	—	—	—	—	
	čís. XII. Střekov	—	—	—	—	—	—	
	Výdaje společné všem zdýmadlům....	49	75	2.425	06	2.474	81	
9.	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdýmadly	47.415	70	114.646	95	162.062	65	
10.	Výdaj na parník a benzinový motor ...	10.439	51	156.715	75	167.155	26	
11.	Různé stavební výdaje	1.440	82	112.181	97	113.622	79	
12.	Remorkování vorů	45.000	—	211.575	48	256.575	48	
13.	Zalesňování holých stráni podél kanalizované trati	1.030	76	67.939	13	68.969	89	
		2,462.555	60	22,696.177	01	29,158.732	61	
		2,704.272	58	28,801.230	25	31,505.502	83	
	I.							
II. Výdaje průběžné:								
14.	Zálohy ze Zem. banky dané přír. pokl.	318.000	—	4,322.062	64	4,640.062	64	
15.	Zálohy na náhradu	40.839	57	199.894	62	240.734	19	
16.	Zálohy splacené	—	—	520	—	520	—	
17.	Cizí peníze (nedoplatek K 320—)	43.491	12	442.737	97	486.229	09	
18.	Odvody: příruč. pokladna Zem. bance	988	25	45.084	51	46.072	76	
19.	Srážky úřednictva c. k. stát. pokladnám	5.530	71	37.974	80	43.505	51	
		408.849	65	5,048.274	54	5,457.124	19	
		3,113.122	23	33,849.504	79	36,962.627	02	
	II.							
20.	K tomu koncem prosince 1908 zbývající pokladniční hotovost:							
	a) v Zemské bance K 3,359.847·48	—	—	—	—	3,377.869	89	
	b) v příruční pokladně K 18.022·41	—	—	—	—	—	—	
	Hotově....	—	—	—	—	40,340.496	91	
	B. V cenných papírech:							
1.	Vydané cheky (nedoplatek K 22.500—)	2,066.703	44	24,337.093	36	26,403.796	80	
2.	Vrácená deposita	21.960	27	232.871	96	254.832	23	
3.	Vrácená vadia	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—	
4.	Vrácené kauce (k navrácení zbývá K 1,134.695·23).....	187.700	—	1,535.840	43	1,723.540	43	
5.	Odvedené cenné papíry: Příruční pokladna Zemské bance	—	—	180.998	60	180.998	60	
		2,276.363	71	27,380.904	35	29,657.268	06	
6.	K tomu koncem prosince 1908 zbývající saldo cenných papírů:							
	a) v Zemské bance K 1,134.675·23	—	—	—	—	1,157.195	23	
	b) v příruční pokladně K 22.520—	—	—	—	—	—	—	
	V cenných papírech....	—	—	—	—	30,814.463	29	

II. CELKOVÝ

Příjem

účetních výsledků fondu pro vystrojení holešovic-

PŘEHLED

kého přístavu za rok 1908 a za roky 1901 až 1907.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Dohromady		
		1908		1901—1907				
		K	h	K	h	K	h	
A. Hotově:								
I. Výdaje skutečné:								
R e ž i e:								
1.	Osobní příjmy úřednictva a zřizenců	18.881	64	80.779	99	99.661	63	
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	3.225	86	18.383	99	21.609	85	
3.	Výdaje výstavní	7.298	70	—	—	7.298	70	
4.	Různé režijní výdaje	273	72	547	91	821	63	
		29.679	92	99.711	89	129.391	81	
Výdaje stavební:								
5.	Technické práce přípravné	21	35	23.951	58	23.972	93	
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	1.517	10	725.083	21	726.600	31	
7.	Výkup vodních sil, budov, stromů, jakož i různé odškodné	—	—	12.661	—	12.661	—	
8.	Stavba přístavní dráhy holešovické a elektrické osvětlení	221.379	08	693.899	98	915.279	06	
9.	Stavba budov nádražních a celních, dále skladišť a loděnice	94.353	11	179.700	60	274.053	71	
10.	Prohloubení přístavu holešovického ..	262.928	57	70.180	—	333.108	57	
		580.199	21	1,705.476	37	2,285.675	58	
	I.	609.879	13	1,805.188	26	2,415.067	39	
II. Výdaje průběžné:								
11.	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	44.000	—	265.231	31	309.231	31	
12.	Zálohy na náhradu	—	—	177.540	21	177.540	21	
13.	Zálohy splacené (nedoplatek K 7298·70)	416	42	64.362	—	64.778	42	
14.	Cizí peníze (nedoplatek K 17.582·74) ..	3.065	82	3.492	37	6.558	19	
15.	Odvody: Příruční pokladna vydala Zemské bance	245	20	2.529	22	2.774	42	
	II.	47.727	44	513.155	11	560.882	55	
	Úhrnem I. a II....	657.606	57	2,318.343	37	2,975.949	94	
16.	K tomu koncem prosince 1908 zbývající pokladniční hotovost:							
	a) v Zemské bance K 463.103 —	—	—	—	—	468.030	13	
	b) v příruční pokladně K 4.927·13 }	—	—	—	—	—	—	
	Hotově...	—	—	—	—	3.443.980	07	
B. V cenných papírech:								
1.	Vydané cheky	529.856	31	1,050.211	88	1,580.068	19	
2.	Vrácená deposita	—	—	—	—	—	—	
3.	Vrácená vadia	—	—	395.626	35	395.626	35	
4.	Vrácená kauce (k navrácení zbývá K 94.050·16)	—	—	5.000	—	5.000	—	
	Úhrnem....	529.856	31	1,450.838	23	1,980.694	54	
5.	K tomu koncem prosince 1908 zbývající saldo cenných papírů:							
	a) v Zemské bance K 94.050·16	—	—	—	—	94.050	16	
	b) v příruční pokladně K —— }	—	—	—	—	—	—	
	V cenných papírech...	—	—	—	—	2,074.744	70	

Příjem

III. CELKOVÝ

PŘEHLED

města Prahy za rok 1908 a za roky 1901 až 1907.

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce				Úhrnem				
		1908		1901—1907						
		K	h	K	h					
A. Hotově:										
I. Výdaje skutečné:										
R e ž i e:										
1.	Osobní příjmy úřednictva a zřízenec...	43.585	29	233.827	99	277.413	28			
2.	Výdaje kancelářské a cestovní	9.759	77	44.881	96	54.641	73			
3.	Výdaje výstavní	6.498	71	800	—	7.298	71			
4.	Různé režijní výdaje	20.836	86	21.279	31	42.116	17			
		80.680	63	300.789	26	381.469	89			
Výdaje stavební:										
5.	Technické práce přípravné	1.772	38	10.403	47	12.175	85			
6.	Výkup pozemků, náhrada úroků a evi- dence pozemků	181.866	32	145	72	182.012	04			
7.	Výkup vodních sil, budov, stromů, mlýnských zařízení, jakož i různé odškodné	938.642	89	5,782.243	87	6,720.886	76			
8.	Stavba zdymadel: u Štvanice	1,251.639	22	100.829	71	1,352.468	93			
	u Žofina	—	—	—	—	—	—			
	výdaje společné oběma zdymadlům.	—	—	—	—	—	—			
9.	Různé stavební výdaje.....	1.700	67	4.457	87	6.158	54			
10.	Telefonické spojení kanceláře se zdý- madly	95	79	—	—	95	79			
		2,375.717	27	5,898.080	64	8,273.797	91			
	I.	2,456.397	90	6,198.869	90	8,655.267	80			
II. Výdaje průběžné.										
11.	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	84.000	—	583.651	43	667.651	43			
12.	Zálohy na náhradu	100	—	328	75	428	75			
13.	Zálohy splacené (nedoplatek K 6498·71)	494	78	207.808	24	208.303	02			
14.	Cizí peníze (nedoplatek K 572—, na kaucích K 32.000—)	13.193	78	3.251	44	16.445	22			
15.	Odvody: Příruční pokladna vydala Zemské bance	1.721	20	7.083	66	8.804	86			
16.	Srážky úřednictva c. k. státním po- kladnám	938	33	6.798	54	7.736	87			
	II.	100.448	09	808.922	06	909.370	15			
	Úhrnem I. a II....	2,556.845	99	7,007.791	96	9,564.637	95			
17.	K tomu koncem prosince 1908 zbývajici pokladniční hotovost: a) v Zemské bance K 2,097.997·52 b) v příruční pokladně K 4.017·43	—	—	—	—	2,102.014	95			
	Hotově...	—	—	—	—	11,666.652	90			
B. V cenných papírech:										
1.	Vydané cheky	1,011.547	68	4,977.030	28	5,988.577	96			
2.	Vrácená deposita	—	—	67.162	—	67.162	—			
3.	Vrácená vadia (nedoplatek K 47.100—)	—	—	522.000	—	522.000	—			
4.	Vrácené kauce (k navrácení zbyvá K 243.361·86)	2.042	11	—	—	2.042	11			
	Úhrnem...	1,013.589	79	5,566.192	28	6,579.782	07			
5.	K tomu koncem prosince 1908 zbývajici saldo cenných papírů: a) v Zemské bance K 290.461·86 b) v příruční pokladně K ——	—	—	—	—	290.461	86			
	V cenných papírech...	—	—	—	—	6,870.243	93			

X. Záležitosti osobní.

V stavu personálu obou kanceláří kanalisační komise nastaly v roce výroční zprávy některé podstatné změny, z nichž na prvém místě sluší uvést povolení administrativního správce c. k. místodržitelského rady Konráda svobodného pána Brauna k službě u c. k. místodržitelství v Praze. Dekretem Jeho Excellence pana c. k. místodržitele ze dne 11. února 1908 č. 2806 praes. byl jmenovaný funkcionář své dosavadní služby u komise sproštěn a svěřeno mu řízení praesidiální kanceláře místodržitelství. V XXXV. schůzi komise dne 28. března 1908 konané vyslovil Jeho Excellence pan místodržitel jako předseda komise panu místodržitelskému radovi svobodnému pánu Braunovi za více než 11leté úspěšnou službu u kanalisační komise díky a plné uznání a přidělil jej vedle jeho nynějšího vlastního povolání u místodržitelství na výpomoc k předsednictvu kanalisační komise.

Tímto opatřením byly bohaté administrativní vědomosti a praktické zkušenosti místodržitelského rady svobodného pána Brauna zachovány agendě komise.

Mezera, jež v administrativním odboru kanceláře komise kanalisační vznikla odchodem místodržitelského rady svobodného pána Brauna, byla vyplněna tím, že z rozkazu Jeho Excellence pana předsedy bylo c. k. místodržitelskému tajemníku Leopoldu Průšovi svěřeno řízení administrativního referátu práce na Vltavě a na Labi při zdýmadlech u Dolních Beňkovic a v Roudnici a c. k. okresnímu komisaři JUDru Janu Kirchnerovi z Neukirchen řízení administrativního referátu pro všechny práce při zdýmadle u Štětí a pod Roudnicí až k Ústí n. L.

I ve stavu úřednictva vrchní stavební správy dlužno zaznamenati ztrátu; byl c. k. vrchní inženýr Dr. techn. Antonín Klír, náměstek stavebního říditele a sekční stavební správce II. sekce Nejvyšším rozhodnutím ze dne 24. prosince 1908 jmenován řádným profesorem vodního stavitelství na c. k. české vysoké škole technické v Praze. Z této příčiny byla funkce náměstka stavebního říditele pro záležitosti kanalisování Vltavy a Labe od Karlina do Ústí n. L. svěřena sekčnímu stavebnímu správci III. sekce (Litoměřice-Ústí) c. k. vrchnímu inženýru Bohuslavu Müllerovi a obstarávání technické agendy sekční stavební správy II. (Labská trať mezi Mělníkem a Litoměřicemi) přenesena na c. k. vrchního inženýra Bohumila Štěpána.

C. k. inženýr Edward Schwarzer, přidělený službou u komise byl c. k. ministerstvem obchodu vynesením ze dne 27. února 1908 č. 576 vod. cesty se souhlasem předsednictví komise přidělen k pražské exposituře c. k. říditelství pro stavbu vodních cest.

Vynesením Jeho Excellence pana c. k. ministra vnitra ze dne 27. března 1908 č. 1636 m. v. byl c. k. okresní komisař JUDr. Jan Kirchner z Neukirchen ū jmenován c. k. místodržitelským tajemníkem extra statum.

K návrhu předsednictva komise byl doposud polodenně u komise přidělený c. k. místodržitelský tajemník Leopold Průša vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 20. srpna 1908 č. 3922 přidělen ke komisi celodenně s převedením jeho služného na kanalizační fond.

Prozatímný c. k. stavební adjunkt Jiří Maenner byl vynesením c. k. praesidia místodržitelství ze dne 4. března 1908 č. 2150 jmenován definitivním stavebním adjunktem.

Stav úřednictva kanceláře byl koncem roku 1908 následující:

A. Technický odbor:

C. k. stavební rada Václav Rubín, stavební ředitel;

C. k. vrchní inženýr Alois Kohout, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce pro splavnění Vltavy v Praze;

„ „ „ „ Bohuslav Müller, náměstek stavebního ředitele pro záležitosti kanalisování Vltavy a Labe od Karlína do Ústí, sekční stavební správce III. sekce;

„ „ „ „ Alois Drahorád, místní stavební správce v Praze;
„ „ „ „ Rudolf Šponar;

„ „ „ „ Bohumil Štěpán, sekční stavební správce II. sekce.

C. k. inženýr Jan Paul, místní stavební správce ve Štětí.

„ „ „ „ Dr. techn. Bretislav Tolman, místní stavební správce v Roudnici;

„ „ „ „ Max Bílý;

„ „ „ „ Zdenko Schwarz;

„ „ „ „ 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 strojní inženýr Josef Sumr.

B. Administrativní odbor:

- c. k. místodržitelský tajemník Leopold Průša, admin. správce;
 - c. k. místodržitelský tajemník JUDr. Jan Kirchner z Neukirchen ū., administr. správce;
 - c. k. finanční rada JUDr. Max Weis;
 - c. k. místodržitelský účetní rada František Havlík;
 - c. k. evidenční vrchní geometr I. třídy Ignác Meder;
 - c. k. okresní tajemník Karel Pražák;
 - c. k. místodržitelský účetní assistent Eduard Mareš.
-