Inv. č. 10269

XIV., XV. a XVI.

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY A LABE V ČECHÁCH O ČINNOSTI JEJÍ ZA LÉTA 1910, 1911 a 1912.

KNIHOVNA
TECHNICKÉHO MUSEA
ČESKOSLOVENSKÉHO
V PRAZE

PRAHA 1913.
TISKEM PRAŽSKÉ AKCIOVÉ TISKÁRNY V PRAZE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

9 1026
Inv.
Čs 1026

XIV., XV. a XVI.

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY A LABE V ČECHÁCH O ČINNOSTI JEJÍ ZA LÉTA 1910, 1911 a 1912.



KNIHOVNA
TECHNICKÉHO MUSEA
ČESKOSLOVENSKÉHO
PRAHA

1646/00
ÚSTAV ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKOVÉ PÉČE
STŘEDNÍCH ČECH
ZÁKLADNA BŘEŽANY
252 41, Lhota 72, Dolní Břežany

PRAHA 1913.
NÁKLADEM VLASTNÍM.

Úvod.

Publikace tato, obsahující zprávu komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její v létech 1910, 1911 a 1912, řadí se bezprostředně ku vydaným již 13 výročním zprávám této komise, z nichž poslední týkala se roku 1909.

Co do předmětu vztahuje se zpráva tato podle úkolů, na komisi kanalisační vznesených, na kanalisování Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí, tudíž na stavbu zdýmadel čís. VIII. u Roudnice, čís. IX. u Litoměřic a čís. X. u Lovosic, pak na splavnění Vltavy v obvodu král. hlav. města Prahy, tedy na stavbu zdýmadel u Štvanice a Žofína v Praze a konečně na vystrojení Holešovického přístavu se stavbou přístavní dráhy. Mimo to obsahuje zpráva zevrubné údaje o šetřeních, provedených komisí kanalisační ve tříletí 1909—1912 za účelem sdělání generelního projektu pro přístav ochranný a obchodní v Mělníku, jakož i ohledně zamýšleného zřízení takovéhotéž přístavu na Labi u Vanova.

Celkem lze v období, jehož zpráva se týče, docílený pokrok ve směrech svrchu uvedených označiti jakožto uspokojující, ježto vzdor mnohým povodním a nadnormálním stavům vody v roce 1910 následkem příznivých poměrů v obou následujících létech práce při zdýmadle čís. VIII. u Roudnice byly skončeny a zdýmadlo toto během roku 1912 předáno veřejné dopravě lodní, výstavba zdýmadla čís. IX. u Litoměřic s rozsáhlým překladištěm v Litoměřicích a značnými vedlejšími stavbami dospěla tak daleko, že zdýmadlo to vzato bude v nejbližší době v užívání a v období zprávy zahájená stavba zdýmadla čís. X. u Lovosic se značnými přeměnami zabraného území a dalekosáhlými úpravami na obou březích vykazuje zdatný pokrok.

V obvodu splavnění Vltavy v Praze dokončen byl v roce 1910 nový, součást zdýmadla u ostrova Štvanice tvořící jez Helmovský s přilehlou vorovou propustí a svému účelu odevzdán; v roce 1912 bylo pak celé zdýmadlo toto dokončeno a plavba ním zahájena.

Rovněž tak zaznamenati lze při stavbě zdýmadla u ostrova Žofínského, kteráž na podzim roku 1911 byla zahájena, značný pokrok, ježto

koncem roku 1912 bylo vlakové plavidlo mezi ostrovem Židovským a nábřežím Ferdinandovým na Smíchově skorem dohotoveno a také vorová propusť v jezu Šítkovském až na některé méně závažné práce doplňovací provedena.

Vystrojený přístav Holešovický a spojující ho s běžnou tratí c. k. státních drah kolej přístavní dráhy předány byly již dne 7. června 1910 c. k. železniční správě, pokud se týče státní stavební správě poříční a provoz zde zahájen.

O obšírných předběžných pracích za účelem všestranného uvážení a rozhodnutí o budoucím přístavu ochranném i obchodním u Mělníka, jakož i o podniknutých krocích a konaných jednáních co do zřízení ochranného a obchodního přístavu u Vanova podávají dotyčné odstavce zprávy této bližší vysvětlení. Zde pouze třeba uvésti, že rozhodnutí o tom, který z oněch osmi alternativních projektů pro Mělnický přístav, vrchní stavební správou komise vypracovaných nejlépe hodí se ku provedení a jest nejúčelnějším, již bylo učiněno a že ohledně přístavu u Vanova jsou jednání ve příčině úhrady zahájena.

Netřeba snad zvláště uváděti, že ruku v ruce s činností stavební šlo též rozluštění množství otázek výkupu pozemků a odškodnění, že administrativně-právní činnost komise byla velice intensivní, při čemž všechny otázky, jež řešiti bylo, vyřízeny byly smírnou dohodou, aniž by tím byl fond kanalisační býval nepřiměřeně zatížen.

V období zprávy spadají některé, pro komisi kanalisační velmi významné události.

Na předním místě jest to odchod dosavadního předsedy komise a vřelého podporovatele jejích cílů, Jeho Excellence Karla hraběte Coudenhove-a, jenž nejvyšším rozhodnutím Jeho cís. a král. Apoštolského Veličenstva císaře ze dne 17. ledna 1911 nejmilostivěji úřadu místodržitele v Království Českém byv sproštěn, dopisem ze dne 19. ledna 1911 s komisí srdečně se rozloučil.

Za nástupce jeho v tomto zodpovědném úřadě byl Jeho Apoštolským Veličenstvem císařem povolán Jeho Jasnost kníže František Thun-Hohenstein, jenž v první, za předsednictví jeho odbývané XLIII. schůzi komise dne 23. března 1911 použil příležitosti, by shromáždění pozdravil srdečnými blahovolnými slovy a komisi ujistil svého vřelého zájmu a své vydatné podpory.

Také co do osoby náměstka předsedova v komisi nastala změna následkem odchodu pana c. k. místodržitelského vicepraesidenta Jiřího Dörfla na vyžádaný odpočinek, na jehož místo povolán c. k. vládou nově jmenovaný místodržitelský vicepraesident Dr. Jindřich rytíř z Hergetů. Komise zachová vynikajícím zásluhám, jež sobě bývalý její předseda a náměstek o zdatný postup kanalisačních prací získali, povždy vděčnou památku.

V řadách členů a náhradníků komise nastaly rovněž změny, an na místě jinými agendami v ministerstvu financí pověřeného zástupce tohoto úřadu,

pana c. k. ministerského rady Dr. Josefa Künstlera, jenž s neobyčejnou ochotou všech porad komise se súčastnil, jmenován ministerský rada finančního ministerstva pan Karel Marek zástupcem tohoto ministerstva, jenž však po krátké spolučinnosti v komisi následkem povýšení na c. k. sekčního chefa a nastalé při tom změně přikázaného mu odboru opětně a sice c. k. ministerským radou Dr. Aloisem Jambourem byl vystřídán.

Další citelnou ztrátu utrpěla kanalisační komise vystoupením dosavadního zástupce c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest a stálého znalce komise, pana dvorního rady Jana Mrasicka a zemského ředitele stavebního a zástupce zemského výboru v komisi, pana Jana Jirsíka, kteří následkem odchodu na trvalý odpočinek spolučinnosti své v komisi se zřekli. Toto rozhodnutí jmenovaných pánů bylo komisí s upřímným politováním vzato na vědomí, při čemž si komise znovu vděčně připoměla všeliké zásluhy, jichž sobě jmenovaní získali o zdar prací komise.

Na místo c. k. dvorního rady Mrasicka v komisi vstoupil pan c. k. vrchní stavební rada Václav Roubík z c. k. ministerstva veřejných prací a místo po zemském stavebním řediteli Jirsíkovi zaujal pan zemský vrchní stavební rada František Stupecký, za něhož pan zemský stavební rada Josef Dlouhý jmenován byl náhradníkem v zemské kurii. Za náhradníka zástupce ministerstva veřejných prací ustanoven byl pan ministerský rada, nynější sekční chef tohoto ministerstva Hugo Franz.

Následkem přidělení k zemské školní radě odešel pak z komise kanalisační pan c. k. místodržitelský rada Otokar Kalandra, za něhož vyslán byl do komise kanalisační jakožto náhradník kurie vládní pan c. k. místodržitelský rada Rudolf Bozděch.

Smrtí vyrván byl z řad spolupracovníků na díle kanalisačním c. k. zemědělský inspektor a stálý expert komise, pan Rudolf Brechler rytíř z Troskovic, jenž vždy s neoblomným zájmem, radou i skutkem na základě svých bohatých vědomostí a zkušeností komisi byl pomocným.

Komise také jemu zachová vřelou a čestnou vzpomínku.

Jako dříve, těšily se také v období, jehož zpráva se týče, práce komise kanalisační všeobecné pozornosti, zvláště pak odborníků, čehož důkazem byly četné, ku stavbám podniknuté exkurse. Také přednostové ústředních úřadů, tak Jeho Excellence c. k. ministr obchodu Dr. Weiskirchner a Jeho Excellence c. k. ministr veřejných prací Dr. Trnka prohlédli během tříletí, na něž zpráva tato se vztahuje, stavby kanalisační.

Co do jednotlivostí budiž dovoleno, poukázati na jednotlivé oddíly této zprávy, zde pak jen vysloviti přání, aby veřejnost ze zprávy této došla přesvědčení, že komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách upřímně se snažila, přivésti úkoly na ni vznesené co nejlépe a bez zbytečného průtahu blíže k jich konečnému cíli.

II. Chronologický přehled důležitějších událostí v letech 1910, 1911 a 1912.

Datum	Předmět	Účastnici se strany kanalisační komise
	Rok 1910.	
4. ledna	Jednání se zástupci c. a k. pionérského batailonu č. 8 v Terezíně za příčinou sjednání stavebního programu pro stavbu zdýmadla č. IX. u Litoměřic na rok 1910, aby tím pionérská cvičení co možná nejméně byla rušena	Vrch. inž. Štěpán a Paul
13. ledna	Počátek kolaudace staveb provedených podnikatelstvím stavby Kapsa a Müller při zdýmadle u ostrova Štvanice v Praze	Dvorní rada Mrasick, prof. Dr. Klír
14. ledna	Kladení závěrečného kamene v novém jezu helmovském u ostrova Švanice v Praze	Dvorní rada Mrasick, profesor Dr. Klír, presidiální šéf místodrž. rada bar. Braun, stavební ředitel vr. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout a Drahorád, účetní rada Havlík, inž. Pavlousek, podnikatelé inž. Kapsa a Müller.
15. ledna	Úřední kolaudace stavby a udělení povolení k používání pro nový domek plavidelníka při zdýmadle č. VIII. u Roudnice se strany c. k. okresního hejtmanství v Roudnici.	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
18. ledna	Konference v příčině železničních tarifů pro holešovský přístav u obchodní a živnostenské komory v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
25. ledna	Vodoprávní kolaudace regulace a překlenutí Motolského potoka na Smíchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
27. ledna	Stavební komise v příčině regulační čáry při továrně firmy Baumgartl a syn v Karlíně	dto
31. ledna	Odevzdání nového domku pro přístavní dozorství v holešovickém přístavu státní poříční správě	dto
1. února	Otevření došlých nabídek na pronajmutí mlýnů č. p. 8 a 9 v Karlíně (Ronz), vykoupených z fondu pro splavnění Vltavy uvnitř Prahy, v kanceláři vrchní stavební správy	Dvorní rada Dr. Rytíř, místodrž. rada Filip
3. února dopol.	Vodoprávní kolaudace městských nábřežních staveb na Podskalí a pod Vyšehradem v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
3. února odpol.	Vodoprávní řízení s zájemníky voroplavby ohledně provozu v nové vorové propusti v helmovském jezu	dto
7. února	Vodoprávní řízení o projektu obce Pražské na zřízení náplavky u městských jatek v Holešovicích.	dto
16. února	Vodoprávní kolaudace městského proplachovacího zařízení ze zdrže helmovské do hlavního sběrače IX. a do Karlínské shýbky	dto
18. února	Vodoprávní řízení ohledně žádosti několika občanů v Podbabě za náhradu škody způsobené na jejich pozemcích posledním odchodem ledu.	Okr. hejtm. Průša, vrchní inžen. Štěpán
19. února	Porada v místodržitelském departement Xa v záležitosti opravy staré vorové propusti v Šítkovském jezu v Praze	Vrchní inžen. Kohout
24. února	Vodoprávní řízení o alternativním projektu na úpravu překladiště v Litoměřicích	Stav. rada Rubín, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
24. února	Komisionální šetření o žádosti firmy Kapsa a Müller za povolení střelení dynamitem při odstraňování starého Novomlýnského jezu v Praze	Vrchní inžen. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
28. února	Pokračování stavební komise započaté dne 27. ledna t. r. ohledně stavební čáry při továrně firmy Baumgartl a syn v Karlíně	Okr. hejtm. Průša, vrchní inžen. Kohout
1. března	Vodoprávní řízení o projektu města Prahy na zřízení lidových lázní v holešovickém přístavu	Vrchní inžen. Kohout
2. března	Porada se zástupci spol. státní dráhy ohledně zřízení transportérů přes koleje v holešovickém přístavu do akciového parního mlýnu v Holešovicích	Okr. hejtm. Průša, vrchní inžen. Kohout
5. března	Technická porada u vrchní stavební správy v Karlíně ohledně použití stavidlového jezu dle systému inž. Schwarzera v lodní propusti zdýmadla č. IX. u Litoměřic, ohledně dodatečného umístění segmentové uzavírky v odlehčující propusti na špičce ostrova Štvanice v Praze a konečně o alternativním projektu na Žofínské zdýmadlo v Praze	Všichni techničtí členové kanalisační komise
8. března	Superkolaudace staveb provedených firmou A. Lanna při zdýmadle č. IV. u Beřkovic a zjištění hloubky pevného prahu hradlového jezu pod normální vodou v lodní propusti tamtéž	Zemský vrch. stav rada Jirsik, vrch. st. rada Ritter z Rittershainů
9., 10., 11. března	Kolaudace staveb a prací provedených firmou Schön a synové za účelem vystrojení holešovického přístavu v Praze	Sekční šéf Goldbach, zem. vrch. stav. rada Jirsik
10. března	Pokračování ve vodoprávním řízení o alternativním projektu na úpravu Litoměřického překladiště	Vrch. inž. Štěpán, míst. tajemník Dr. z Neukirchenů
12. března	Prohlídka a prozkoumání kamenných lomů na Labi u Lovosic a Libochovan	Vrch. inž. Müller
14. března	Jednání s několika majiteli pozemků v Dolních Beřkovicích ohledně odškodnění za zašlé stromy v jejich zahrádkách hraničících s Labem následkem podmáčení jich vzdutou vodou	Okr. hejtm. Průša, vrchní inžen. Štěpán, inženýr Schwarz
14., 15, března	Jezy na Vltavě a Labi byly postaveny. Současně zjištěna byla normální hladina vodní v trati Mělník-Litoměřice, a později zanivelována.	

Datum	P ř e d m ě t	Účastnici se strany kanalisační komise
15., 16., 17. března	Inženýři Bekhtěreff a Šafalovič z Petrohradu prohlížejí splavňovací stavby v Praze a pak z Prahy do Roudnice	Vrch. inž. Müller
18. března	31té sezení komitétu kan. kom. v němž podrobeny byly důležitější předměty zítřejší plenární schůze předběžné poradě	Všichni členové komise a jich náhradníci
19. března	XI. plenární schůze kan. kom. za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hrab. Coudenhove-a	Všichni členové, náhradníci a experti kan. kom.
24. března	Vodoprávní jednání v příčině remorkáže vorů uvnitř Prahy	Míst. rada Filip, vr. st. rada Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
31. března	Šetření u staroměstských mlýnů v Praze následkem stížnosti jich majitelů na zpáteční vodu způsobenou stavbou zdýmadla u Štvanice, jakož i o žádosti za odškodnění jejich vodních sil	Vr. st. rada Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
2. dubna	Pokračování vodoprávní kolaudace regulace a překlenutí Motolského potoka na Smíchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
3. dubna	Exkurse spolku stavbyvedoucích v království Českém ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (60 osob)	Assistent Hodan a Růžek
5. dubna dopol.	Zkouška nové vorové propusti v helmovském jezu a odevzdání její veřejnému používání	Míst. rada Filip, vr. st. rada Rubín, vrch. inž. Kohout a Drahorád
5. dubna odpol.	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze dvorními rady Dr. Žampachem a Mrasickem z Vídně	Vr. st. r. Rubín, vrch. inž. Kohout a Drahorád
8. dubna	Jednání s několika majiteli pozemků v Horních Počáplích ohledně odškodnění za částečné zasypání jich stromů ovocných	Vrch. inž. Štěpán. míst. taj. Dr. z Neukirchenů
11. dubna	Vytýčení regulační stavby u Horních Počáp a zahájení této stavby	Inž. Dr. Znojemský

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
14. dubna	Prohlídka kamenných lomů na Labi na Hrádku a v Skalách u Lovosic	Vrch. inž. Štěpán, Inž. Dr. Tolman
15. dubna	Exkurse úřednických besed z Prahy II., III., IV., VI. a VII. ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (100 osob)	Vrch. inž. Kohout a Drahorád
16. dubna	Exkurse technické sekce spolku německých studentů „Lese- & Redehalle" v Praze ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (45 osob)	Vr. st. rada Rubín, vrch. inž. Kohout
17. dubna	Exkurse „Československé Obchodnické Besedy" v Karlíně ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (90 osob)	Vr. st. rada Rubín, vr. inž. Kohout a Drahorád
18., 19. dubna	Technicko-policejní zkouška jeřábů, otáčidel a pozemních staveb v holešovickém přístavu inspektorem generální inspekce rakouských drah Dr. techn. F. Gebauerem.	Okr. hejtm. Průša, vr. inž. Kohout, inž. Bílý
20. dubna	Pokračování vodoprávního řízení v příčině provozování voroplavby novou vorovou propustí v Helmovském jezu a remorkáže vorů uvnitř Prahy	Dv. r. Dr. Rytíř, míst. rada Filip, vr. st. r. Rubín, vr. inž. Kohout a Drahorád
21., 22., 23. dubna	Technicko-policejní zkouška holešovické přístavní dráhy a přístavního nádraží vrchním inspektorem Michnou od generální inspekce rakouských drah za účasti zástupců společnosti státní dráhy a obce Pražské	Sekční šéf Goldbach, zemský vr. st. rada Jirsík, vr. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout, inž. Bílý
24. dubna	Exkurse spolku „Architektů a inženýrů" v království Českém ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (60 osob)	Vr. st. r. Rubín, vrch. inž. Kohout a Drahorád, inž. Pavlousek
25. dubna	Vodoprávní řízení o žádosti F. Horáka za povolení ku přeložení plovárny a říčních lázní u Štvanice pod viadukt sp. st. dr.	Okr. hejt. Průša, vr. inž. Kohout
26. dubna	Vodoprávní řízení o projektu na regulaci potoka Čeřeništěckého ústícího u Sebuzína do Labe	Vrch. inž. Müller. míst. sekr. Dr. z Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
27. dubna	Prohlídka kanalisačních staveb v Praze a v trati z Prahy do Libšic předsedou regulační komise v Livonsku hrabětem Bergem ze Sagnice a inženýrem Jakobym z Rigy	Vr. st. r. Rubín
28. dubna	Anketa o projektu na nový most přes Vltavu u Rudolfina v Praze na Staroměstské radnici	Vr. st. rada Rubín, vrch. inž. Kohout
1. května	Místní stavební správa pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic (vrch. inž. Paul, inž. Skokan a stav. adj. Schwaab z Wildenfriedu) zahájila svou činnost	
2. května	Komise v příčině zasypání Vltavského ramene mezi severozápadním nádražím a bývalým korunním ostrovem na Tešnově v Praze	Vr. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
2. května	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze a v Roudnici profesorem Drem Matakiewiczem z vysoké školy technické ve Lvově	Vrch. inž. Drahorád a inž. Dr. Tolman
3. května	Vodoprávní řízení o žádosti Jar. Šebka za povolení ku zřízení prámového přívozu přes Labe u Kyškovic nad Roudnicí	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
3. května dopol.	Vodoprávní jednání o projektu na zřízení vodovodu z Vltavy do Eliščiných lázní v Praze	Vrch. inž. Kohout
3. května odpol.	Stavební komise ohledně oplocení pozemku č. kat. 353/1 v Praze VII. vedle holešovické přístavní dráhy prkenným plotem za účelem provádění zkoušek s aparátem „Minimax“ k uhašení ohně.	Vrch. inž. Kohout
4., 5. května	Následkem stálého stoupání vody byly jezy na Vltavě a Labi při vodním stavu + 74 *cm* v Karlíně a + 58 *cm* v Mělníku sklopeny. Nejvyšší stav vodní dostavil se dne 6. května v Karlíně + 238 *cm* a dne 7. května v Mělníku + 242 *cm*	
5. května	Pokračování v jednání s majiteli staroměstských mlýnů v Praze ohledně odškodnění jejich vodních děl následkem zpětného vzdutí	Vr. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout, vr. úč. r. Havlík
18. května	Výkup pozemků pro stavbu zdýmadla č. IX. u Litoměřic	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z. Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
18. května	Parcelace a udělení popisných čísel pro pozemní stavby v Holešovickém přístavu v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
20. května	Stavební komise ohledně zbourání restauračního domu v empirovém slohu na Štvanici v Praze	dto
21., 22. května	Jezy na Vltavě a Labi byly opět postaveny, jelikož vodní stav klesl v Karlíně na + 112 *cm* a v Mělníku na + 100 *cm* a další klesání bylo ohlášeno	
22. května	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze ministeriálními rady Laudou a Franzem od ministerstva veřejných prací ve Vídni	Vrch. st. rada Rubín, vr. inž. Drahorád
23. května	Vodoprávní řízení o projektu na prozatimné vyústění městského sběrače z Klimentské ulice do Vltavského ramene blíže severozápadního nádraží na Těšnově v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
24. května	Vodoprávní kolaudace zazděných podjezdů na Palackého nábřeží v Praze	dto
24. května	Rok u okresního soudu ve Velvarech za účelem volby znalců pro stavby pozemní v záležitosti žaloby manželů Pokorných v Dušníkách za náhradu škody údánlivě povstalé na jejich budovách následkem vzdutí spodní vody způsobeného jezem Vraňanským	Vrch. stav. rada Rubín, fin. rada Dr. Weis
25., 26., 27. května	Pojížďka a prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě a Labi ministeriálními rady Laudou a Franzem z Vídně z Prahy přes Mělník, Litoměřice až do Hřenska	Dv. rada Dr. Rytíř, vrch. st. rada Rubín
27. května	Expropriační řízení ku vyvlastnění pozemků č. kat. 305/3 a 305/6 v Praze VII. manželům Josefu a Alžbětě Bukovským patřících poblíže holešovického přístavního nádraží za účelem zřízení náměstí před vjezdem do tohoto nádraží	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
27. května	Odškodnění vysypaných obecních pozemků v obci Hoštce (v obvodu zdýmadla Štětského)	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
27. května	Exkurse Klubu konceptních úředníků zemského výboru království Českého ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (30 osob)	Inž. Pavlousek

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
29. května	Exkurse České sekce ústředního svazu úředníků strojíren a továren pracujících kovy v království Českém ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka (50 osob)	Vrch. inž. Štěpán, inž. Samek
31. května	Prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy až do Roudnice vrchním stavebním radou Ottmannem od ředitelství pro stavbu průplavu v Hannoveru a inspektorem vodních staveb Loebellem z Mindenu ve Westph.	Vrchní stav. rada Rubín
1. června	Exkurse Klubu účetních úředníků zemského výboru království Českého (20 osob) a spolku posluchačů stavebního inženýrství na české vysoké škole technické v Praze ku prohlídce zdýmadla u Štvanice v Praze (80 osob)	Vrch. inž. Kohout, inž. Pavlousek
7. června	Zahájení dopravy na překladišti v Holešovickém přístavu	
7. června	Superkolaudace stavebních prací provedených firmou Schön & synové v Holešovickém přístavu	Sekční šéf Goldbach, zemský vr. st. rada Jirsík
8. června	Exkurse 150 frekventantů Pražské kadetní školy se 24 důstojníky ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Kohout, a Drahorád, inž. Pavlousek
10. června	Exkurse VII. ročníku české reálky v Karlíně ku shlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka	
10. června	Jednání s obcí Roudnickou ohledně výměny pozemků u bývalého mlýna, jakož i o různých stavebních opatřeních v obvodu města následkem stavby zdýmadla č. VIII. u Roudnice	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán, inž. Dr. Tolman
11. června	Stavební komise na domky pro jezného a plavidelníka při zdýmadle č. IX. u Litoměřic v Českých Kopistech	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
13. června	Městská komise ohledně zasypání Vltavského ramene u severozápadního nádraží na Těšnově v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
13., 14. června	Prohlídka splavňovacích prací v Praze a v trati z Prahy do Roudnice vrchním stavebním radou A. Ringelem z Drážďan a finančním a stavebním radou M. Ringelem z Míšně	Inž. Bílý
14. června	Vodoprávní kolaudace provedené rekonstrukce zbořené části přiváděcího kanálu do továren firem Mauthner, Hönig a Kraus a Grün a spol. v Bubenči	Okr. hejtm. Průša, fin. rada Dr. Weis, vrch. inž. Štěpán
18. června	Magistrátní komise ohledně trhání skalnaté dna řečiště dynamitem pro stavbu říčních pilířů nového mostu přes Vltavu ze Štvanice do Buben v Praze	Vrch. inž. Kohout
18. června	Vodoprávní šetření ohledně trvání a rozsahu vodního práva ku přivádění a odvádění vody do cukrovaru v Židovicích pod Roudnicí	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
21. června	Kolaudace adaptovaného starého domku pro přístavního dozorce, pak vozíků a jeřábů ku vytahování lodí, jakož i superkolaudace elektrických jeřábů, otáčidel a a wagonové váhy v Holešovickém přístavu v Praze	Sekční šéf Goldbach, zemský vr. stav. rada Jirsík
22. června	Anketa v záležitosti vystrojení starých a vybudování nových přístavů na Labi za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta ryt. Hergeta v zasedací síni c. k. místodržitelství	dto Vrchní stav. rada Rubín
23. června	Otevření došlých nabídek na dodávku železných konstrukcí pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic v kanceláři vrch. stav. správy v Karlíně	Míst. rada Filip
23. června	Vodoprávní řízení o projektu na regulování a přisypání břehu podél Rohanského ostrova v Karlíně.	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
24. června	Vodoprávní šetření ohledně náhrady škody za zmenšení vodní síly při mlýně paní Marie Schneibergové v Šopce u Mělníka následkem zpětného vzdutí jezu Beřkovického	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
25. června	Jednání s právním zástupcem paní Seifertové Drem Pickertem z Litoměřic ohledně náhrady za odstranění říčních lázní z bývalého mlýnského ramene ke Conrathovu mlýnu v Litoměřicích v kanceláři kan. kom. v Karlíně	Vrch. stav. rada Rubín, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
25. června	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na německé vysoké škole technické v Praze s prof. Ripplem ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Nelahozevse do Roudnice (35 osob)	Vrch. inž. Štěpán
25. června	Pokračování v jednání s Drem Pickertem v zastoupení paní Terezie Seifertové v Litoměřicích ohledně odstranění jí patřících lázní v bývalém Conrathovém mlýnském rameni v Litoměřicích v kanceláři kan. kom.	Vrch. st. r. Rubín, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
25. června	Vodoprávní jednání o projektu obce Pražské na změnu nábřeží u mostu Františka Josefa v Praze	Vrch. inž. Kohout
30. června	Anketa v ministerstvu železnic ve Vídni v záležitosti tarifů pro holešovický přístav	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša
30. června	Otevření došlých nabídek na stavbu domků pro plavidělníka a jezného v Českých Kopistech	Míst. rada Filip
3. července	Exkurse assistentů c. k. české vysoké školy technické ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy na Mělník	Inž. Dr. Znojemský
5. července	XLI. plenární schůze kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove-a	Všichni členové, náhradníci a experti kan. kom.
6. července	Pojížďka parníkem „Marie Valerie“ z Beřkovic až do Podmokel za účelem shlédnutí veškerých staveniště na této trati, které se súčastnil J. E. pan místodržitel hrabě Coudenhove se všemi členy, náhradníky a experty kanalisační komise	Vrch. st. r. Rubín okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Müller a Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
8., 9. července	Exkurse profesora Haltera s 52 posluchači c. k. vysoké školy technické ve Vídni ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze, jakož i kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice, při čemž prohlédnuto bylo také za vedení vrch. stav. rady Zimmlera první zdýmadlo na středním Labi u Mělníka	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán
8. července	Odevzdání stavby domků pro plavidelníka a jezného v Českých Kopistech podnikatelům Maier & Hollmann z Litoměřic	Vrch. inž. Štěpán a Paul
9. července	Stavební komise ohledně místností jež obec Pražská projektuje v nové nábřežní zdi na Františku a v Sv. Petrské čtvrti	Okr. hejtm. Průša, inž. Pavlousek

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
16., 17. července	Návstěva profesora Mikuláše Tjapkina od inženýrské vysoké školy v Moskvě ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze, pak kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Beřkovic	Vrch. inž. Müller
19., 20. července	Návštěva Jeho Excellence pana ministra obchodu Dr. Weisskirchnera ku prohlídce zdýmadla č. I. u Troje, Holešovického a Karlínského přístavu, pak plavidel v Hoříně a zdýmadel na středním Labi u Mělníka a Obřiství za účastenství Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove-a, ministeriálních radů Prantera, Dr. Žampacha a Mrasicka a vrch. stavebního rady **Zimmlera**	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša
23. července	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze panem Torquatem Palagim, ingegnere del reale genio civile z Bologni	Vrch. inž. Kohout
25. července	Prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice tímže inženýrem	Vrch. inž. Müller
27. července	Vodoprávní řízení o projektu na přivádění vody z Labe do lihovaru v Dobříni u Roudnice	Vrch. inž. Štěpán
4. srpna	Pokračování vodoprávního řízení o projektu na hlavní sběrač ve Sv. Peterské čtvrti v Praze	Vrch. inž. Kohout
8. srpna	Návštěva pánů Frank M. Williams, State Engineer & Surveyor — New York, Alex. R. Smith, sekretary Barg Canal Terminal Commission Albany N. Y., M. Bond — New York und Kenneth C. Grant — Harrisbourg-Pa v průvodu místokonsula Spojených Států Severoamerických v Praze Weisbergera a pana Eisensteina jako tlumočníka, ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze, mostového jezu Mířovického a komorových plavidel v Hoříně	Vrchní stav. rada Rubín
11. a 12. srpna	Vod právní řízení o projektu na zdýmadlo č. X. u Lovosic	Míst. rada Filip, vrch. st. r. Rubín, fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
30. srpna	Politická pochozí komise o projektu na třetí kolej v akciovém parním mlýně v Holešovicích	Vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
1. září	Jednání s některými majiteli studní v Českých Kopistech ohledně klesnutí vody v těchto studnách po dobu čerpání vody ze stavební jámy pro plavidlové komory zdýmadla č. IX. u Litoměřic	Vrch. inž. Štěpán
2. září	Následkem náhlého stoupnutí vody z — 18 *cm* na + 184 *cm* na Karlínském vodočetu musely jezy na na Vltavě a Labi býti sklopeny	
14. září	Pokračování soudního šetření v záležitosti manželů Pokorných v Dušníkách na náhradu škody za udánlivé podmáčení jejich pozemků následkem postavení jezu Vraňanského	Fin. rada Dr. Weis, vrch. inž. Drahorád
15. září	Vodoprávní řízení o žádosti A. Horáka za povolení půjčovny loděk u ostrova Štvanice v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
19. září	Jezy na Vltavě se při vodním stavu + 102 *cm* v Karlíně opět postavily; na Labi zůstaly ještě ležeti	
19. září	Pokračování vodoprávního řízení o projektu na regulaci motolského potoka a zřízení lapačů písku a štěrku při jeho ústí do Vltavy	Okr. hejtm Průša, vrch. inž. Kohout
22. září	Jezy na Vltavě musely opět býti sklopeny, jelikož voda stoupla v Karlíně zase na + 182 *cm*	
22. září	Vodoprávní kolaudace dohotovené stavby silničního mostu přes Labe v Roudnici, který jest ve spojení s hradlovým jezem zdýmadla Roudnického	Míst. rada Filip, vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán,
24. září	Pokračování vodoprávního jednání o žádosti více majitelů pozemků na Císařském ostrově v Podbabě za náhradu škody způsobené odchodem ledu dne 6. února 1909	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša
24. září	Vodoprávní řízení ohledně povolení ku zřízení přívozu přes Labe v Dolních Počáplích	Vrch. inž. Štěpán, mís:, sekr. Dr. z Neukirchenů
26. září	Vodoprávní řízení o projektu na prodloužení městského sběrače podél levého břehu Labe proti vodě až k přívozu v Roudnici	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
2. října	Slavnostní otevření Roudnického mostu u přítomnosti Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove-a a nejvyššího maršálka království Českého Jeho Jasnosti Ferdinanda knížete z Lobkovic	Dvorní rada Rytíř, míst. radové Filip a bar. Braun, zemský vrch. stav. rada Jirsík, vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
3. října	Stavební komise o projektu na rekonstrukci staré budovy bývalé malostranské vodárny na Petržilkovském ostrově v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
3. října	Jezy na Vltavě a Labi se postavily opět při vodním stavu + 107 *cm* v Karlíně	
3. října	Exkurse „Labského spolku" z Ústí n. L. ku shlédnutí kanalisačních prací na Labi z Mělníka do Litoměřic (60 osob)	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán
5. října	Vodoprávní řízení o žádosti Ant. Chvojky za povolení ku rozšíření jeho plovárny a říčních lázní při Střeleckém ostrově v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
5. října	Vodoprávní řízení o projektu na zřízení lešení k odstranění železné konstrukce starého silnicového mostu přes Labe v Litoměřicích	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
6. října	Jednání s obcí Pražskou o změně polohopisného plánu pro Sv. Petrskou čtvrt v Praze na staroměstské radnici	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
7. října	Místní jednání v příčině postoupení některých pozemků podél přístavního nádraží v Holešovicích za účelem úpravy příjezdné silnice k tomuto	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
10., 11. 12. října	Politická pochozí komise o alternativním projektu na Žofínské zdýmadlo v Praze	Dv. r. Rytíř, zemský vrch. st. rada Jirsík, vrch. stav. rada Rubín, okr. hejtm. Průša, fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Kohout
14. října	Stavební komise v příčině zbourání Novoměstských mlýnů v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
15. října	Komisionální jednání ohledně odstranění 2 otvorů dřevěného mostu přes Vltavské rameno na Těšnově v Praze a ohledně propachtování staré mlýnské budovy býv. Kubešova mlýna	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
21. října	Stavební komise o projektu na přístavbu v továrně č. pop. 516-VII. v Praze-Holešovicích	dto
22. října	Místní šetření v holešovickém přístavě za účastenství zástupců spol. státní dráhy, zemského výboru král. Českého a obchodní a živnostenské komory za účelem vyhledání místa pro překládání zboží z povozů na lodě	Vrch. inž. Kohout
24. října	Vodoprávní řízení o projektu na zřízení výkladiště a jeřábu na levém břehu Labe u cukrovaru Beřkovického	Vrch. inž. Štěpán
24. října	Anketa melioračního svazu zemědělské rady v král. Českém ohledně využitkování vodních sil v českých řekách	Vrch. st. r. Rubín
27. a 28. října	Odevzdání pozemků v holešovickém přístavu společnosti státní dráhy za účastenství zástupců ministerstva veřejných prací pánů ministeriálních radů Franze a z Perkhammerů	Sekční šéf Goldbach, zemský vr. st. r. Jirsík, vr. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vr. inž. Kohout
2. listopadu	Vodoprávní řízení o projektu obce Pražské na zřízení lešení pro nový betonový most přes Vltavu ze Štvanice do Buben v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
4. listopadu	Politická pochozí komise o projektu na vlečnou dráhu od holešovické přístavní dráhy do akciového parního mlýna v Holešovicích	dto
5., 12., 15. a 23. listopadu	Vodoprávní řízení za účelem prozkoumání základů kostela a fary v Dolních Počáplích k vůli zjištění nutných opatření k zamezení jich podmáčení následkem vzdouté vody od Litoměřického jezu	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
8. listopadu	Superkolaudace železných konstrukcí zdýmadla č. VII. u Štětí a počátek kolaudace staveb provedených firmou A. Lanna tamtéž	Zemský vrch. st. r. Jirsík, vrch. st. r. z Rittershainů a Rubín, vrch. inž. Štěpán a Paul
9., 10., 11. listopadu	Jezy na Vltavě a Labi se sklopily a zůstaly již přes zimu ležeti	

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
12. listopadu	Místní šetření soudních znalců prof. Počty a vrch. stav. rady Trojana v záležitosti žaloby manž. Pokorných v Dušníkách za náhradu škody následkem udanlivého podmáčeni jejich pozemků	Vrch. inž. Drahorád
16. listopadu	Převzetí vykoupené tovární reality J. Pilze ve Vanově do vlastnictví kanalisační komise	Fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
16. listopadu	Exkurse učitelského spolku „Komenský“ ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (75 osob)	Vrch. inž. Kohout a Drahorád
18. listopadu	Vyzkoušení železné konstrukce stavidlového jezu dle patentu inž. Schwarzera u zdýmadla v Mělníku na středním Labi expositurou c. k. ředitelství pro stavbu vodnich cest za řízení p. vrch. stav. rady Zimmlera, při čemž se súčastnilo celé technické komité kanalisační komise, aby posoudilo upotřebitelnost tohoto systému pro velké Labe	Všichni členové technického komitétu kan. kom., jakož i několik úředníků vrchní stavební správy
23. listopadu	Přednáška stavebního ředitele vrchního stavebního rady Rubina v ústředním spolku pro říční a průplavní plavbu ve Vídni o kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách se zvláštním zřetelem na splavnění Vltavy uvnitř Prahy	
29. listopadu	Stavební komise o projektu na stavbu továrny na drátěné pletivo firmy Wendlerovy poblíže holešovického přístavu	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
29. listopadu	Přednáška stavebního ředitele vrch. stav. rady Rubina v klubu svobodomyslných voličů na Smíchově o splavnění Vltavy uvnitř Prahy, zvláště o Žofínském zdýmadle	
5. prosince	Jednání s majitelkou mlýna v Lounkách paní Hvížďalovou ohledně odškodnění za újmu na vodní síle následkem vzdutí jezu Litoměřického	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
6. prosince	Vodoprávní jednání ohledně zřízeni přívozu přes Labe v Českých Kopistech	dto
13. prosince	Prozatímní odevzdání loděnice ku opravě lodí v holešovickém přístavu do správy státní poříční správě	Vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
15. prosince	Superkolaudace elektrických jeřábů a různých pozemních staveb v holešovickém přístavu	Sekční šéf Goldbach, vrch. stav. radové Jirsik a Rubin, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout, inž. Bílý
16. prosince	32. sezení komitétu kanalisační kom se za předsednictví místodržitelského vicepres. Dr. ryt. Hergeta ku předběžné poradě o důležitějších předmětech jednacího pořadu z třejší plenární schůze	Všichni členové a náhradníci kanal. kom.
17. prosince	XLII. plenární schůze kanalisační komise za předsednictví pana místodržitelského vicepresidenta Dr. ryt. Hergeta.	Všichni členové a náhradníci a experti kan. kom.
22. prosince	Porada o tarifech pro Vltavsko-Labská překladiště u obchodní a živnostenské komory v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša
23. prosince	VIII. sezení centrálního komitétu pro záležitosti staveb vodních v království Českém za předsednictví místodržitelského vicepresidenta rytíře Vojáčka	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Müller
	Rok 1911	
9. ledna	Stavební komise ohledně zbourání vykoupených Novoměstských mlýnů a deponování získaného při tom rumu	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
10. ledna	Stavební kolaudace provedené adaptace a domovní kanalisace ve vykoupeném Freundově mlýně v Praze	Vrch. inž. Kohout
12. ledna	Živnostenská komise o projektu na postavení naftového motoru systém „Climax“ v mlýně paní M. Schneibergové v Šopce	Fin. rada Dr. Weis
17. ledna	Pochozí politická komise o projektu na přeložení kolejí elektrické dráhy městské na nově zřízenou rampu z Těšnova k Hlávkovu mostu na Štvanici v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
21. ledna	Vodoprávní kolaudace výpustí č. X. městské kanalisace nad mostem cís. Františka Josefa v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
24. ledna	Předběžná kolaudace obtoků a segmentových stavidel v plavidlových komorách na Štvanici v Praze	Prof. Dr. Klír, vrch. st. r. Rubín, vrch. inžen. Kohout a Drahorád
25. ledna	Pokračování stavební kolaudace zdýmadla č. VII. u Štětí a jednání s podnikatelstvím stavby A. Lanna v kanceláři vrchní stav. správy	Vrch. st. radové Jirsík, z Rittershainů a Rubín, vrch. inž. Štěpán
27. ledna	Technická porada v kanceláři vrchní stav. správy o následujících předmětech: 1. Stavidlový jez Litoměřický dle systému inženýra Schwarzera 2. Dvorce pro plavidelníka a jezného v Lovosicích 3. Projekt na Mělnický přístav	Všichni techničtí členové kan. kom.
28. ledna	Jednání s právním zástupcem staroměstských mlynářů Dr. Kabešem ohledně odškodnění za škodu povstalou na jejich vodních silách v roce 1910 následkem zpětného vzdutí vzniklého při stavbě zdýmadla u Štvanice v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
3. února	Rok u okresního soudu ve Velvarech za účelem volby jednoho znalce z oboru stavitelského v processu manželů Pokorných v Dušníkách ohledně udánlivého poškození jejich budov následkem vzedmutí spodní vody jezem Vraňanským	Vrch. inž. Drahorád, sekr. fin. prok. Dr. Kraus
22. února	Pokračování vodoprávního řízení o projektu na zřízení lešení pro stavbu betonového mostu přes Vltavu ze Štvanice do Buben v Praze	Vrch. inž. Kohout
25. února	Vodoprávní kolaudace postaveného centrifugálního čerpadla pro zásobování vodou v lihovaru v Dobříně u Roudnice	Vrch. inž. Štěpán
1. března	Stavební komise o projektu na stavbu skladiště pro uhlí na levém břehu Vltavy na Smíchově pro Pražskou paroplavební společnost	Vrch. inž. Kohout
2. března	Vodoprávní řízení o projektu obce Pražské na úpravu bývalé lednice malostranské vodárny na Petržilkově ostrově na Smíchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
4. března	Komisionelní zjištění nutných oprav na ledoborcích před staroměstskými mlýny v Praze	Vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
10. března	Pokračování v jednání s právním zástupcem staroměstských mlynářů Drem. Kabešem ohledně odškodnění za rok 1910	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
11. března	Otevření došlých nabídek pro dodávku železné konstrukce pro stavidlový jez systému inž. Schwarzera pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic	Dvorní rada Filip, vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
13. března	Vodoprávní jednání o projektu na nový betonový most přes Vltavu z Holešovic na Pelc-Tyrolku	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
14. března	Jednání s ředitelstvím akc. cukrovaru ve Štětí ohledně rekonstrukce ochranného kanálu pro vodovod do cukrovaru, který se následkem zatopení vzdutou vodou částečně zbořil	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
15. března	Jezy na Vltavě postavily se při vodním stavu + 96 *cm* v Karlíně	
17. března	Definitivní odevzdání loděnice v holešovickém přístavě státní poříční správě	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
18. března	Vodoprávní řízení ohledně položení drátěného lana do řečiště pro osobní přívoz přes Labe u velkého ostrova v Dolních Beřkovicích	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
18. a 24. března	Vodoprávní kolaudace vodovodu z Vltavy do parních a vanových lázní J. Kanderta v Eliščině třídě v Praze	Vrch. inž. Kohout
18. března	Technická porada v kanceláři vrchní stav. správy s následujícím programem: 1. Stavidlový jez patent inž. Schwarzer 2. Zadání železné konstrukce pro tento jez v Litoměřicích 3. Projekt na domky plavidelníka a jezného v Lovosicích 4. Odškodnění staroměstských mlynářů	Všichni techničtí členové a náhradníci kan. kom.
22. března	33. sezení komitétu kanalisační komise za předsednictví pana místodržitelského vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta, v němž podrobeny byly předběžné poradě důležitější předměty jednacího pořadu zítřejší plenární schůze	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
23. března	XLIII. plenární schůze kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Thun-Hohensteina	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.
24. března	Stavební komise ohledně projektu na kolnu pro elektromotor a pro jeřáby ku vytahování lodí v Holešovickém přístavu	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
24. března	Definitivní převzetí vykoupené tovární reality J. Pilze ve Vanově do vlastnictví kan. kom.	Fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
5. dubna	Kolaudace oprav provedených na pražských jezích v roce 1910 a zjištění nutných oprav v roce 1911	Vrch. inž. Kohout,
5. dubna	Vodoprávní řízení o žádosti obce Ustecké za povolení ku vysypání odhraženého říčního pozemku vedle Labské třídy v Ústí n. L.	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
6. dubna	Pokračování vodoprávního řízení o projektu na zdýmadlo č. X. u Lovosic	Vrch. st. r. Rubin, fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
8. dubna	Vodoprávní řízení ohledně přeložení přívozu přes Labe mezi Horními Počáply a Počeplicemi proti vodě nahoru a zřízení příslušných přívozních příjezdů	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
9. dubna	Prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Roztok deputací bosenských agrárníků (30 osob)	Vrch. st. r. Rubin
10. dubna	Vodoprávní jednání ohledně odvádění odpadních vod z pivovaru Roudnického do Labe	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
11. a 19. dubna	Jednání s několika majiteli pozemků v Brozánkách pod Mělníkem ohledně odškodnění za podmáčení jejich pozemků a zahrad vzdutou vodou od jezu Beřkovického	dto
13. dubna	Jez v Beřkovicích se postavil při stavu vodním + 60 *cm* v Mělníku	

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
18. dubna	Vodoprávní řízení ohledně postavení přístavišť pro parníky uvnitř Prahy od ostrova Kampy až ku Štvanici	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
18. dubna	Pokračování stavební kolaudace zdýmadla č. VII. u Štětí	Vrch. stav. radové Jirsík, z Rittershainů a Rubín a zástupcové stav. správy a podnikatelství
20. dubna	Hradlový jez ve Štětí byl při vodním stavu + 60 *cm* v Mělníku postaven	
27. a 28. dubna	Jednání ohledně odevzdání různých od kanalisační komise vykoupených a po stavbě zbylých pozemků v trati Praha-Mělník státní poříční správě a místní jich ohledání zástupcem min. veř. prací min. radou Franzem a stav. radou Machulkou	Dv. r. Filip, zemský vrch. st. r. Jirsík, vrch. st. r. Rubín, okres. hejtm. Průša, fin. r. Dr. Weis, vrch. úč. r. Havlík
29. dubna	Kolaudace plavebního telefonu z Roudnice do Lovosic zástupcem ředitelství pošt a telegrafů vrch. stav. kom. Všetečkou	Vrch. inž. Müller
2. května	Jednání s majitelkou mlýna v Lounkách pí. Hvížďalovou ohledně odškodnění za zmenšení spádu a podmáčení mlýnských budov následkem vzdutí od jezu Litoměřického	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
4. května	Kolaudace stavebních prací provedených firmou Kapsa a Müller při zdýmadle u Štvanice v Praze	Dv. r. Mrasick, prof. Dr. Klír, zástupcové stavební správy a podnikatelství
4. května	Technické informativní jednání o projektu na regulaci Labe na levém břehu v Dobříni nad Roudnicí konané delegátem ministerstva veř. prací stav. radou Magerem a zástupcem státní poříční správy stav. radou Cramerem	Dv. r. Dr. Rytíř, vrch. st. r. Jirsík, vrch. inž. Štěpán a Dr. Tolman, inž. Záleský
5. května	Výkup pozemků pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic v obci Dolní Počáply	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
7. května	Exkurse Litoměřického veslařského spolku „Germania“ parníkem „Marie Valerie“ ku shlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Kralup do Litoměřic (80 osob)	Vrch. inž. Paul
8. května	Pokračování v jednání s pí. Šnajbergovou v Šopce ohledně odškodnění za zmenšení její vodní síly následkem vzdutí od Beřkovického jezu	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
12. května	Exkurse spolku posluchačů odboru kulturně-technického na české vysoké škole technické v Praze ku shlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Štětí pod vedením profesorů Pantoflička a Dr. Thomy	Vrch. inž. Dr. Tolman
17. května	Vodoprávní jednání ohledně odvádění kondensačních vod z městské elektrárny na Smíchově do Vltavy	Vrch. inž. Kohout
18. května	Projiždka po Labi uspořádaná rakouským „Motor Yacht Klubem“, kteréž se na palubě parniku „Marie Valerie“ súčastnili též Jeho Cis. Výsost arcivévoda Karel František Josef a Jeho Excellence pan místodržitel hrabě Thun-Hohenstein	Dv. r. Dr. Rytíř, míst. rada baron Braun, vrch. st. r. Rubin
19. května	Následkem náhlého stoupání vody musely jezy na Vltavě a Labi býti sklopeny; nejvyšší stav nastal 25. května v Karlíně + 164 *cm*	
20. května	Technická porada v kanceláři vrchní stav. správy v Karlíně: 1. Projekt na domek pro plavidelníka na Štvanici v Praze 2. Použití segmentové uzavírky místo vertikálního stavidla v štěrkové propusti vedle plavidlové komory na Štvanici v Praze	Všichni techničtí členové a náhradnici kan. kom.
25. a 26. května	Jezy na Vltavě se opět postavily při vodním stavu + 100 *cm* v Karlíně	
27. května	Jezy na Labi v Beřkovicích a Štětí se postavily při vodním stavu + 54 *cm* v Mělníku	
29. května	Komisionální jednání o spojovací silnici v Pelc-Tyrolce mezi Pražskou a Libeňskou silnicí	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
31. května	Exkurse posluchačů státovědeckých kursů na německé universitě v Praze s několika profesory této university pod vedením prof. Dr. Siegla ku shlédnutí kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Nelahozevse do Roudnice (35 osob)	Vrch. inž. Müller
31. května	Vodoprávní jednání ohledně čerpací stanice pro rafinerii lihu v Dobříni u Roudnice	Vrch. inž. Štěpán
1. června	Exkurse posluchačů obchodní akademie v Karlíně s profesorským sborem ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka (50 osob)	Inž. Dr. Znojemský
7. června	Jednání se zástupci obce Pražské na staroměstské radnici ohledně přenechání vodních sil na špičce Štvanice a na Těšňově v Praze elektrickým podnikům městským za účasti zástupců ministerstva obchodu dv. radů Dr. Žampacha a Mrasicka a stav. rady Roubíka	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
9. června	34. sezení komitétu kanalisační komise za předsednictví místodržitelského vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta za účelem předporady o důležitějších předmětech denního pořádku zítřejší plenární schůze.	Všichni členové, náhradníci a referenti kan. kom.
10. června	XLIV. plenární schůze kanalisační komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodrž. hraběte Thun-Hohensteina.	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.
12. června	Jednání v technickém departement c. k. místodržitelství ohledně stanovení poplatků za použití výtahu a loděnice v Holešovickém přístavu	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
14. června	Inventura u jezného a plavidelníka v Dol. Beřkovicích	Vrch. inž. Sumr, úč. ass. Mareš
16. června	Inventura u jezného a plavidelníka ve Štětí	dto
16. června	Vodoprávní jednání o změně projektu na zdýmadlo č. IX. u Litoměřic pokud se týká obce Horní Počáply, kde některé pozemky místo vysypání mají býti vyvlastněny	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
17. června	Informativní jednání ohledně provozování kamenného lomu „v Skalách“ u Velkých Žernosek, jakož i ohledně úprav, kterých zde bude třeba vzhledem na budoucí hladinu vzduté vody od zdýmadla č. XI. u Praskovic	Vrch. st. r. Rubín, fin. r. Dr. Weis, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
23. června	Vodoprávní kollaudace nových komunikací na Těšnově v Praze provedených obcí pražskou	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
24. června	Anketa o zřízení pokusné laboratoře pro vodní stavitelství v Praze u technického departement c. k. místodržitelství	Vrch. inž. Kohout
26. června	Vodoprávní řízení o projektu obce Štětské na plovárnu a říční lázně v Labi	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
27. června	Vodoprávní šetření stran nutných úprav v býv. mlýnském náhonu ke Conrathovu mlýnu v Litoměřicích k zamezení zdravotních závad následkem uzavření tohoto Labského ramene	Vrch. inž. Štěpán, m st. sekr. Dr. z Neukirchenů
28. června	Exkurse posluchačů státní průmyslové školy v Praze ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (40 osob)	Vrch. inž. Dragorád
29. června	Exkurse technického spolku v Ústí n. Lab. ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělnika parníkem „Marie Valerie“ (75 osob)	Vrch. inž. Müller
30. června	Prohlídka budovy Kandertových lázní v Eliščině třídě v Praze, na kteréž se dle udání majitele objevily prý trhliny následkem trhání starého Novomlýnského jezu dynamitem	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
30. června	Předběžná kollaudace obtoků a oněch částí plavidlových komor zdýmadla č. IX. u Litoměřic, které později přijdou trvale pod vodu	Vrch. stav. radové Jirsík, z Rittershainů, Rubín, vr. inžen. Štěpán a Paul a zástupci podnikatelství A. Lanna
1. července	Zjištění nutných oprav na jezu Šítkovském v Praze v roku 1911	Vrch. inž. Kohout
3. července	Výkup pozemků pro zdýmadlo č. X. u Lovosic patřících panství lovosickému a dohodnutí ohledně všech od tohoto panství činěných požadavků, vztažmo námitek proti tomuto projektu	Vrch. st. r. Rubín, fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů

Datum	Předmět	Účastnici se strany kanalisační komise
4. července	Jednání ohledně odvodnění nového náměstí před Hlávkovým mostem na Štvanici v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
5. července	Vodoprávní řízení o projektu na přeložení plovárny a koupelny, jakož i „Athletic klubu“ v Roudnici ku špičce Roudnického ostrova	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán a Dr. Tolman
6., 7., 8. července	Prohlídka kanalisačních staveb v Praze a na Vltavě a Labi z Prahy do Litoměřic král. uher. technickým radou Jiřím Kherndlem a kr. u. vrch. inž. Edvardem z Viezianu	Vrch. inž. Draho-rád a Štěpán
9. července	Exkurse „Athletic klubu“ z Roudnice ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Nelahozevse do Roudnice (60 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
10. července	Vodoprávní řízení o projektu obce Pražské na zřízení nového mostu přes Vltavu z ulice Myslíkovy v Praze na Ferdinandovo nábřeží na Smíchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
10. července	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na české vysoké škole technické v Praze ku prohlídce kanalisačních staveb na Labi a na Vltavě z Roudnice do Prahy za vedení pana prof. dr. Klíra (80 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
13. července	Vodoprávní jednání o projektu zemského výboru království Českého na rekonstrukci stavidla při vtoku do Rudolfovy štoly v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
15. července	Politická pochozí komise o projektu na rekonstrukci čerpací studny pro spol. státní dráhy v Roudnici	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
16. července	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze, pak holešovického přístavu a zdýmadla č. I. u Troje delegací Spojených Států Severoamerických	Inž. Pavlousek
22. července	Kollaudace plavebního telefonu z Terezína do Českých Kopist vrch. stav. kom. Všetečkou od ředitelství pošt a telegrafů v Praze	Vrch. inž. Štěpán
24. července	Vodoprávní jednání o projektu podnikatelství stavby A. Lanna na zřízení stavebního dvoru a loděnice v Čalosickém Labském rameni	Inž. Schwarz

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
25. července	Komisionální šetření ohledně přípustnosti střílení dynamitem při bourání starého Novomlýnského jezu v Praze podnikatelstvím stavby Kapsa & Müller	Vrch. inž. Kohout
26. července	Pokračování ve vyvlastňovacím řízení v Horních Počáplích	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
28., 29. července	Exkurse posluchačů vodního a mostního stavitelství na české vysoké škole technické v Brně za vedení pp. prof. Smrčka a Štyse ku prohlídce kanalisačních staveb na Labi u Beřkovic a Mělníka, pak v Praze a u Troje (32 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
10., 11. srpna	Exkurse frekventantů c. a k. vojenských vyšších stavebních kursů ve Vídni ku prohlídce splavňovacích prací v Praze a v trati z Prahy do Štětí parníkem „Marii Valerii“ (25 osob)	Inž. Pavlousek
10. srpna	Soudní šetření hospodářských znalců pp. prof. dr. Stoklasy a posl. Štolce v záležitosti žaloby manželů Pokorných v Dušníkách na náhradu škody za udánlivé podmáčení jejich pozemků vzdutou vodou od jezu Vraňanského	Vrch. st. r. Rubín, fin. r. Dr. Weis
11. srpna	Stavební komise na domky pro plavidelníka a jezného v Píšťanech a Lovosicích	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
11. srpna	Soudní zjištění vnikání spodních vod do sklepů pivovaru ve Štětí následkem vzdutí od jezu Štětského	Fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Štěpán
12. srpna	Vodoprávní řízení o projektu na rekonstrukci mlýna pí. M. Hvížďálové v Lounkách	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
12. srpna	Vyšetření zdravotních závad v býv. Conrathově náhonu v Litoměřicích a opatření k jejich zamezení	Dv. r. Filip, vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Paul
15. srpna	Zahájení stavby a odevzdání Židovského ostrova podnikatelství stavby Schön a synové v Praze. Současně zahájila místní stavební správa, vrch. inž. Šponar a inž. Dr. Znojemský, svou činnost	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout, vrch. úč. r. Havlík

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
19. srpna	Výkup pozemků pro zdýmadlo č. X u Lovosic v obcích Lovosicích a Píšťanech	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
29. srpna	Místní šetření o stížnosti malostranských mlynářů na Čertovce v Praze na poškození jejich vodních sil následkem zahájení stavby plavební komory u Židovského ostrova	Vrch. inž. Kohout
30. srpna	Pokračování ve výkupu pozemků v Lovosicích a vyjednávání s majiteli několika štěrkových jam ohledně jich zasypání	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
2. září	Exkurse sdružení Českého agrárního dorostu ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka (60 osob)	Vrch. inž. Müller
4. září	Vyjednávání se zástupci spol. státní dráhy ohledně použití pozemku dráhy a odstranění kolejí na překladišti Lovosickém následkem stavby zdýmadla č. X u Lovosic	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
9. září	Výkup pozemků pro stavbu zdýmadla č. X u Lovosic v obci Píšťanech	dto
11. září	Vodoprávní kollaudace nového erárního mostu silničního přes Labe v Litoměřicích	dto
18., 19., 20. září	Sjezd svazu pro plavbu vnitrozemní v Berlíně, na němž se v zastoupení kanalisační komise súčastnili pp. president Dr. Russ, sekční šéf Goldbach, dvorní rada Dr. Rytíř, zemský stav. rada Stupecký a stavební ředitel, vrchní stav. rada Rubin, který referoval o stavu kanalisačních prací na Vltavě a Labi v Čechách	
19. září	Výkup pozemků pro zdýmadlo č. IX u Litoměřic v obci Dolní Počáply	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
22. září	Místní šetření ohledně stavebního stavu staré Šítkovské věže vodárenské v Praze	Vrch. inž. Kohout
22. září	Předání odváděcího kanálu a uzavíracího stavítka na pravém břehu Labe, jakož i obou rekonstruovaných převozních ramp v Roudnici do správy panství Roudnického	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
25. září	Prohlídka zatopených sklepů v městském pivovaru ve Štětí odbornými znalci prof. Jalowetzem z Vídně a stav. Alw. Köhlerem z Ústí n. L. za účelem stanovení nutných úprav	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
25.—28. září	Vládní stavbyvedoucí Guthermuth z Drážďan prohlíží si stavbu zdýmadla u Štvanice a holešovický přístav Praze, jakož i kanalisační stavby na Vltavě a Labi z Prahy do Litoměřic	Vrch. inž. Drahorád a Dr. Tolman
30. září	Pokračování ve vyjednávání s právním zástupcem Staroměstských mlynářů v Praze, p. Dr. Kabešem ohledně odškodnění za zmenšení vodní síly následkem stavby jezu helmovského u ostrova Štvanice v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
2. října	Místní stavební správa pro zdýmadlo č. X u Lovosic pan c. k. inženýr Edvard Kollmann a pan c. k. stav. prakt. Heřman Schantroch zahájila svou činnost na staveništi	
3. října	Vodoprávní jednání o žádosti cukrovaru Židovického pod Roudnicí za zřízení výkladiště pro tento cukrovar	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
4. října	Vodoprávní řízení ohledně zařízení půjčoven loděk u Žofínského ostrova a u c. k. vojenské plovárny v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
6. října	Zahájení stavby zdýmadla č. X u Lovosic a odevzdání staveniště podnikatelství stavby A. Lanna	Dv. r. Dr. Rytíř, zemský stav. rada Stupecký, vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Müller
6., 7. října	Král. uh. minist. rada Josza s 5 kr. uh inženýry prohlíží stavbu zdýmadla u Štvanice v Praze a kanalisační stavby na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice parníkem „Marie Valerie“	Vrch. inž. Drahorád a Dr. Tolman
12. října	Technicko-informativní porada o projektu vypracovaném severo-západní drahou na ochranný a obchodní přístav na Labi u Rasseln pod Děčínem	Vrch. inž. Müller
13. října	Vodoprávní kollaudace překlenutí Radlického potoka na Smíchově	Vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
14. října	Sezení ústředního výboru pro záležitosti vodních staveb v království Českém za předsednictví místodrž. vicepresidenta rytíře Vojáčka	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Müller
14. a 19. října	Pokračování vodoprávního řízení o projektu na rekonstrukci a prohloubení stavidla při vtoku do Rudolfovy štoly v Praze	Vrch. inž. Kohout
16. října	Technicko-informativní řízení o generálním projektu vypracovaném kanalisační komisí na ochranný a obchodní přístav na Labi u Mělníka	Dv. r. Dr. Rytíř, zemský vrch. st. r. Jirsík, vrch. st. rada Rubín, okr. hejtm. Průša, vr. inž. Schwab
18. října	Vodoprávní kollaudace nového nábřeží ve sv. Petrské čtvrti v Praze, pokud provedeno bylo obcí Pražskou	Vrch. inž. Kohout
20. října	34. sezení komitétu kan. kom. za účelem schválení docíleného dohodnutí s panstvím Lovosickým ohledně výkupu pozemků pro stavbu zdýmadla č. X u Lovosic potřebných za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta	Všichni členové komitétu a jich náhradníci a referenti
26. října	Jednání s p. notářem Grimmeiserem ze Štětí ohledně dohodnutí stran odškodnění za některé podmáčené sklepy ve Štětí následkem vzdutí spodní vody jezem Štětským	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
28. října	Superkollaudace úřední budovy pro dráhu a nového obytného domu pro přístavní dozorství v holešovickém přístavu pány kollaudatory sekčním šéfem Goldbachem a zemským vrchním stavebním radou Jirsíkem za účasti zástupců spol. státní dráhy a státní poříční správy	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Kohout
8. listopadu	Vyzkoušení provisorně upravené retardační konstrukce dle systému inž. Baziky ve vorové propusti zdýmadla č. VI. u Beřkovic u přítomnosti vynálezce, vrch. stav. kom. Baziky a zástupce státní poříční správy stav. rady Cramera z Ústí n. L.	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Müller, Štěpán a inžen. Schwarz
8. listopadu	Vodoprávní kollaudace městských stok podél Motolského potoka v Košířích a na Smíchově	Vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
9. listopadu	Pokračování ve vyjednávání s několika majiteli zatopených sklepů ve Štětí ohledně smírného dohodnutí o výši odškodného	Vrch. stav. radové Jirsik, z Rittershainů a Rubín, fin. r. Dr. Weis, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
9. listopadu	Úřední kollaudace po požáru znova vystavěného mlýna paní Marie Schneibergové v Šopce u Mělníka	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Schwab
11. listopadu	Výkup pozemků pro stavbu zdýmadla č. X u Lovosic v obci Čalosicích	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
11. listopadu	Jednání ohledně zřízení příjezdní rampy k náplavce v Hoříně a postoupení 3 parcel této obci	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Drahorád
13. listopadu	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze a kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka pány stavebním radou Piekarskim, vrch. stav. kom. Pietraszkiewiczem a Skalkou, stav. kom. Stefanowiczem, Dr. Rosloňskim a Hausnerem od expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Krakově za vedení pana vrch. inž. Schwarzera od Pražské expositury	Vrch. inž. Drahorád
20. listopadu	Vodoprávní kollaudace od obce Pražské postaveného nábřeží na Františku v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
20. až 25. listopadu	Jezy ve Štětí a Beřkovicích byly ponenáhlu sklopeny, aby stále panující nadmíru nízký vodní stav v Labi pod Ústím n. L. alespoň dočasně poněkud byl zlepšen. Vodní stav v Ústí n. L. stoupl následkem toho také o 10 až 15 *cm*	
22. listopadu	Jednání se zástupci Pražských elektrických podniků ohledně přenechání vodních sil na špičce Štvanice a na Těšnově v Praze za účasti pp. zástupců ministerstva obchodu dvorního rady Mrasicka a stav. rady Roubíka	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
23. listopadu	Prohlídka stavby zdýmadla u Štvanice v Praze profesorem Moroto-em od university v Tokiu v Japonsku	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Drahorád

Datum	Předmět	Účastnici se strany kanalisační komise
24. listopadu	35. sezení komitétu kanalisační komise za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta za účelem předporady o důležitějších předmětech denního pořádku zítřejší plenární schůze	Všichni členové komitétu, jich náhradníci a referenti
25. listopadu	XLV. plenární sezení kanalisační komise za předsednictví Jeho Jasnosti pana místodržitele knížete Thun-Hohensteina	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.
4. prosince	Vodoprávní kollaudace městského sběrače v Klimentské ulici v Praze	Vrch. inž. Kohout
9. prosince	Vodoprávní řízení o projektu na zřízení plovárny a koupelen u Střeleckého ostrova v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
9., 10. pros.	Jezy na Vltavě byly sklopeny	
12. prosince	Soudní ohledání zatopených sklepů ve Štětí po sklopení jezu Štětského	Vrch. st. r. Jirsík, z Rittershainů, a Rubín, fin. rada Dr. Weis, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
18. prosince	Vyjednávání se zástupci panství Beřkovického ohledně odškodnění přívozu následkem zanášení se řečiště pískem a docílení dohodnutí o nutných úpravách na zamezení této závady za účasti zástupce státní poříční správy stav. rady Cramera z Ústí n. L.	Vrch. stav. radové Jirsík, z Rittershainů a Rubín, fin. r. Dr. Weis, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
19. prosince	Převzetí vykoupené vodní síly a dvou parcel u býv. Malostranské vodárny na Smíchově od zástupců obce Pražské do vlastnictví kanalisační komise	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
	Rok 1912.	
10. ledna	Technická porada se zástupci obce Pražské ohledně úpravy pilířů pro nový most přes Vltavu z Myslíkovy ulice v Praze na Ferdinandovo nábřeží na Smichově	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Kohout
30. ledna	Předběžná kollaudace obtoků segmentových stavidel a dolních vrat plavidlových komor, jakož i stavidlového jezu systému inž. Schwarzera v lodní propusti zdýmadla č. IX u Litoměřic	Vrch. stav. radové Jirsik, z Rittershainů a Rubín, vrch. inž. Štěpán a Paul
1. února	Jednání u správního soudního dvoru ve Vídni o stížnosti staroměstských a malostranských mlynářů v Praze proti stavebnímu konsensu pro zdýmadlo u Žofína v Praze	Vrch. fin. rada Dr. Weis, vrch. inž. Kohout
5. února	Technická porada v kanceláři vrch. stav. správy v Karlíně o použití stavidlového jezu systému inž. Schwarzera, klapkových stavidel pro obtoky a vorové propusti dle systému inž. Baziky při zdýmadle č. X u Lovosic	Všichni techničtí členové a náhradníci kanalisační komise a zástupcové vrch. stav. správy
6. února	Jednání se zástupcem Štětského pivovaru, notářem Grimmeisenem ohledně odškodnění za zatopené sklepy	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
9. února	Vyjednávání o výkupu pozemků v obci Pišťanech patřících p. W. Pechanzovi pro stavbu zdýmadla č. X u Lovosic v kanceláři kan. kom.	Vrch. st. r. Rubín, vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
12. února	Jednání s majitelem domu J. Tietzem ve Štětí ohledně odškodnění za jeho zatopený sklep	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
13. února	Informativní jednání o úpravě ledolomů před jímkou u Židovského ostrova v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
14. února	Jednání s pp. zástupci elektrických podniků král. hl. města Prahy ohledně propachtování vodních sil na špičce ostrova Štvanice a u Těšnova v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
17. února	36. sezení komitétu kan. kom. za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta v záležitosti odškodnění za některé podmáčené sklepy ve Štětí	Všichni členové a a náhradníci komitétu kan. kom. a referenti
19. a 21. února	Vodoprávní kollaudace dokončené regulace Motolského potoka v Košířích	Vrch. inž. Kohout
22. února	Exkurse spolku německých stavitelů v král. Českém ku prohlídce zdýmadla u Štvanice v Praze (35 osob)	Vrch. st, r. Rubín, vrch. inž. Kohout, a Drahorád
23. února	Komisionální zjištění nutnosti opravy ledoborců před staroměstskými mlýny v Praze	Vrch. inž. Kohout
25. února	Exkurse žáků České státní průmyslové školy v Česk. Budějovicích za vedení ředitele pana Žlábka ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (30 osob)	Inž. Pavlousek
28. února	Vodoprávní kollaudace provedeného zazdění stavidlových otvorů v býv. Conrathově mlýně v Litoměřicích	Vrch. inž. Štěpán, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
5. března	Jednání se zástupci obce Pražské a Smíchovské v příčině postoupení částí obecních pozemků na Smíchově pro stavbu Žofínského zdýmadla v Praze	Vrch. inž. Kohout
6. března	Vodoprávní řízení o projektu na vodovod z Vltavy k projektované parní prádelně společenstva Pražských hostinských na pozemku č. kat. 395/10 v Praze, Holešovicích	Vrch. inž. Kohout
11. března	Vodoprávní kollaudace hlavního městského sběrače v Roudnici	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán, inž. Záleský
12. března	Vodoprávní jednáni o projektu na městský sběrač v ulici nemocenské v Lovosicích	Vrch. inž. Müller, míst. sekr. Dr. z Neukirchenů
13. března	Vodoprávní jednání o projektu na odváděcí kanál pro Křešický potok	Vrch. stav. radové Jirsík, z Rittershainů, zástupcové stavební správy a podnikatelství stavby A. Lanna

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
22. března	Jezy na Vltavě a Labi byly postaveny při vodním stavu + 74 *cm* v Karlíně a + 32 *cm* v Mělníku	
23. března	Vodoprávní řízení ohledně postavení městské plovárny a koupelen ve Vltavě u ostrova Štvanice v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
26. března	Vodoprávní jednání o projektu na překlenutí Motolského potoka na Smíchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
27. března	Vodoprávní kollaudace zemským výborem král. Českého provedené rekonstrukce stavítka a vtoku do Rudolfovy štoly procházející Letenskou stráni v Praze	Vrch. inž. Kohout
27. března	Informativní jednání o projektu na regulaci Dejvického potoka v Bubenči	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
30. března	Úřední kollaudace hotových domků pro služební personál plavidla a jezu v Českých Kopistech při zdýmadle č. IX u Litoměřic	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. inž. Štěpán a Paul
2. dubna	Jednání s obcí Lovosickou ohledně zřízení překladiště v dolním průplavu pod plavebními komorami zdýmadla č. X u Lovosic	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. inž. Müller
2. dubna	Komisionální ohledání obcí Pražskou vyhlédnutých koupelišť ve Vltavě u Holešovické pláně a u Štvanice v Praze	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Kohout
11. dubna	Jednání s některými majiteli pozemků v Nučničkách ohledně nasypání jejich pozemků v obvodu zdýmadla č. IX u Litoměřic	Vrch. inž. Štěpán, vrch. geometr Meder
12. dubna	37. sezení komitétu kanalisační komise za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta za účelem předběžné porady o důležitějších předmětech denního pořadu zítřejší plenární schůze	Všichni členové a náhradníci komitétu a referenti
13. dubna	XLVI. plenární schůze kanalisační komise za předsednictví pana místodržitelského vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.
17. dubna	Vodoprávní kollaudace odvádění odpadních vod z továrny na kůže firmy Plunder a Pollak v Eisendörflu u Litoměřic	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. inž. Müller

Datum	Předmět	Účastnici se strany kanalisační komise
22. dubna	Vodoprávní jednání o odstranění stavidel při bývalém Conrathově mlýně v Litoměřicích	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
24. dubna	Výkup pozemků v obci Třebouticích pro stavbu odváděcího kanálu pro Křešický potok	dto
25. dubna	Jednání s několika majiteli v Prosmikách ohledně zasypání jejich štěrkovišť poblíže plavidlových komor zdýmadla č. X u Lovosic	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller
27. dubna	Výkup pozemků pro přeložení přívozní rampy na pravém břehu Labe v obci Velkých Žernosekách naproti Lovosicům	dto
28. dubna	Exkurse spolku architektů a inženýrů v král. Českém ku prohlídce stavby zdýmadla u Štvanice v Praze (100 osob)	Vrch. st. r. Rubin, stav. rada Kohout, vrch. inž. Dvořák, inž. Pavlousek
29. dubna	Vodoprávní kollaudace vodovodu z holešovického přístavu do akciového parního mlýna v Holešovicích	Stav. rada Kohout
30. dubna	Výkup pozemků v obci Křešicích pro stavbu odváděcího kanálu pro Křešický potok	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
2. května	Jednání s panstvím Roudnickým a s obcí Černěveskou ohledně rekonstrukce přívozní rampy a zřízení překladiště pod touto na pravém břehu Labe v Černěvsi	Vrch. st. r. Rubin, okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. vrch. inž. Štěpán, inž. Zaleský
3. května	Exkurse důstojnického sboru 3tího bataillonu pionerského z Prahy ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Štětí parníkem „Marie Valerie“ (30 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
3. května	Začátek kollaudace stavby zdýmadla č. VIII u Roudnice, při kteréžto příležitosti byl hradlový jez tohoto zdýmadla poprvé postaven	Dv. r. Dr. Rytíř, zemský vrch. stav. rada Jirsík, stav. správa a podnikatelství stavby

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
4. května	Vodoprávní jednání ohledně regulace břehu a ostatních úprav u kamenného lomu ve „Skalách“ naproti Litěchovicům pro případ stavby zdýmadla č. IX u Praskovic	Vrch. st. r. Rubin, vrch. fin. rada Dr. Weis, okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller
6. května	Anketa na staroměstské radnici v Praze o projektu na malostranské nábřeží	Vrch. st. r. Rubin, stav. rada Kohout
7. května	Informativní jednání ohledně postavení okresní silnice na levém břehu Labe v obci Hněvicích	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
8. května	Vodoprávní kollaudace vorové propusti v Roudnici a pokusné proplavení několika vorů; současně kollaudace všech železných konstrukcí tohoto zdýmadla a vyzkoušení jich při plném vodním tlaku	Dvor. rada Filip a Dr. Rytíř, vrch. stav. radové Jirsík a Rubin, zástupcové stav. správy, podnikatelství stavby, strojíren, státní poříční správy a zájemníků voroplavby
9. května	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na c. k. české vysoké škole technické v Praze ku prohlídce stavby Žofínského zdýmadla v Praze (100 osob)	Vrch. inž. Šponar, inž. Dr. Znojemský
13. května	Vodoprávní řízení ohledně půjčovny loděk na ostrově Kampě v Praze	Stav. rada Kohout
14. května	Pokračování ankety na staroměstské radnici v Praze o projektu na malostranské nábřeží	dto
14. května	Ohraničení pozemku, který postoupen býti má zemským výborem král. Českého ku překladišti pro obec Podhořskou zřízenému u příležitosti stavby zdýmadla č. I. u Troje	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán vrch. geom. Meder
18. května	Vodoprávní řízení o projektu na postavení továrny na celulosu firmy Menzel ve Štětí	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. inž. Dr. Tolman
20. května	Výkup pozemků pro zvýšení potahové stezky a regulaci levého břehu Labe v Nučničkách v obvodu zdýmadla č. IX u Litoměřic	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vr. inž. Štěpán

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
21. května	První plavba nového velkého parníku pro osobní dopravu „František Josef" Pražské paroplavební společnosti od přístaviště pro parníky na ostrově Kampě nad Karlovým mostem na Malé Straně vnitřkem města ku novým plavebním komorám u Štvanice, pak kanalisovanou Vltavou až do Mělníka a zpět	Dvor. rada Filip, vrch. st. r. Rubín, St. rada Kohout
22. května	Vodoprávní kollaudace kanalisační komisí zřízených nových přívozních ramp za účelem přeložení přívozu přes Labe mezi horními Počáply a Počeplicemi	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
24. května	Informativní komise o projektu na postavení nových jatek v Lovosicích	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller
24. května	Odpoledne výkup pozemků od panství hr. Sylva Taroucca v Praskovicích pro zdýmadlo č. XI u Praskovic	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller
25. května	Stavební komise o projektu na adaptaci bývalé mlýnské budovy vykoupeného Karpelesova mlýna na Smíchově na úřední budovu pro kanceláře kanalisační komise a pro personál zdýmadla u Žofína v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, st. rada Kohout, vrch. inž. Šponar
4. června	Jednání se zájemníky ohledně přeložení polní cesty č. kat. 982/2 a 982/3 v Lovosicích	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Müller
5. června	Rok u c. k. okresního soudu ve Velvarech za účelem dotázek na soudní znalce v záležitosti žaloby manž. Pokorných v Dušníkách n. Vlt. na náhradu udánlivé škody na jejich pozemcích způsobené vzedmutím spodní vody jezem Vraňanským	Vrch. st. r. Rubín, vrch. fin. rada Dr. Weis
8. června	Pokračování v jednání s právním zástupcem staroměstských mlynářů Drem Kabešem, ohledně odškodnění za zpětné vzdutí po dobu stavby nového helmovského jezu v Praze	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, st. rada Kohout
10. června	Vodoprávní řízení ohledně postavení přístaviště pro osobní parníky na pravém břehu Labe v Liběchově	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
13. června	Vodoprávní jednání o projektu na nábřežní zeď na levém břehu při rafinerii lihu v Dobříně nad Roudnicí	dto

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
14. června	Porada komitétu pro zřízení pokusné laboratoře pro vodní stavitelství v Praze	Stav. rada Kohout
22. června	Exkurse technické sekce „Lese- & Redehalle“ německých studentů v Praze ku prohlídce stavby Žofinského zdýmadla v Praze (40 osob)	Inž. Dr. Znojemský
22. června	Exkurse technických úředníků kanalisační komise a expositury c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze parníkem „Marie Valerie“ z Prahy do Litoměřic ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi, jakož i na středním Labi u Mělníka (35 osob)	
25. června	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na německé vysoké škole technické v Praze za vedení prof. dvorního rady Rippla parníkem „Marie Valerie“ z Nelahozevse do Litoměřic ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi (25 osob)	Vrch. inž. Štěpán
1. července	Jeho Excellence pan ministr veřejných prací Dr. tech. Otokar Trnka prohlédl si v průvodu pana vrch. stav. rady Roubíka splavňovací práce v obvodu zdýmadla u Štvanice a stavbu plavební komory u Židovského ostrova a vorové propusti v Šítkovském jezu v obvodu zdýmadla Žofínského v Praze	Dv. r. Dr. Rytíř, prof. Dr. Klír, vrch, st. r. Rubín, st. r. Kohout, techničtí úředníci místních stavebních správ a podnikatelství staveb A. Lanna, Kapsa & Müller a Schön a synové
2., 3., 4. července	Prohlídka kanalisačních staveb v Praze a v trati z Prahy do Litoměřic pp. stavebním assessorem Ludvíkem Lutzem z Řezna a vládním stavitelem Burkardem Amendem z Ansbachu v Bavorsku k účelům studijním	
3. července	Rok u c. k. zemského soudu v Praze v záležitosti žaloby manž. Pokorných v Dušníkách ohledně podmáčení jejich pozemků	Vrch. st. r. Rubín, vrch. fin. rada Dr. Weis
6. července	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na české vysoké škole technické za vedení p. prof. Dr. Klíra ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Libšic do Roudnice (80 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
6. července	Stavební kollaudace hotových domků pro plavidelníka a jezného v Lovosicích a Píšťanech	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
10. července	Pojíždka všech pp. členů a náhradníků kanalisační komise parníkem „Marie Valerie“ z Nelahozevse do Zálezlů za účelem prohlídky hotových staveb kanalisačních, inspekce staveniště a porady o důležitějších předmětech denního pořádku zítřejší plenární schůze kanalisační komise, zejména o projektu na Mělnický přístav a na zdýmadlo č. XI u Praskovic za předsednictví p. místodrž. vicepres. Dr. ryt. Hergeta	Vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller, Schwab a Štěpán
11. července	XLVII. plenární sezení kanalisační komise za předsednictví pana místodrž. vicepresidenta Dr. rytíře Hergeta	Všichni členové, náhradníci, experti a referenti kan. kom.
12. července	Exkurse spolku posluchačů kulturního inženýrství na české vysoké škole technické v Praze za vedení pana prof. Dr. Thomy ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě a Labi z Prahy do Roudnice (40 osob)	Vrch. inž. Dr. Tolman
13. července	Prohlídka kanalisačních staveb z Litoměřic do Prahy parníkem „Marie Valerie“ delegáty král. uh. zemsk. ředitelství pro stavby vodní v Budapešti sekčním radou Desiderem Szalayem a inženýry Eugenem Haláczym a Juliem Wagnerem	Vrch. inž. Štěpán
22. července	Jezy na Vltavě a Labi musely následkem stoupající vody býti sklopeny; v Karlíně dosáhl vodní stav výšku + 200 *cm* nad normálem. v Mělníku + 137 *cm*	
23. července	Komissionální jednání o projektu kn. Schwarzenbergského panství Lovosického na postavení nové cihelny v obci Velhotě pod Lovosicemi	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Schwarz
26., 27. července	Exkurse posluchačů vodního a mostního stavitelství na české vysoké škole technické v Brně za vedení pp. professorů Smrčka a Štyse ku prohlídce kanalisačních staveb na Labi a Vltavě z Roudnice až do Mířovic a v Praze samé (32 osob)	Vrch. inž. Štěpán, Drahorád a Sponar
27. července	Jezy na Vltavě a Labi byly opět postaveny při vodním stavu v Karlíně + 82 *cm*, v Mělníku + 26 *cm*	
27. července	Jednání ohledně odškodnění majitele domu č. p. 133 ve Štěti za podmáčení jeho sklepů	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
30. července	Porada u c. k. místodržitelství za předsednictví pana míst. vicepres Dr. ryt. Hergeta za účelem stanovení jednotného postupu při sklápění a stavění pohyblivých jezů na Vltavě a Labi ku zamezení stížností plavebních zájemníků	Vrch. inž. Müller
1., 2. srpna	Exkurse důstojníků vyššího ženijního kursu ve Vídni ku prohlídce kanalisačních staveb na Labi a Vltavě v trati z Roudnice do Nelahozevse a v Praze samé (15 osob)	Vrch. inž. Müller, Stav. rada Kohout
7. srpna	Vodoprávní kollaudace obcí Ústeckou provedené nasypávky na levém břehu Labe nad rafinerií cukru v Ústí n. L.	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Müller
9. srpna	Stavební komise o přestavbě domu čp. 94-III. na Čertovce v Praze	Stav. rada Kohout
10. srpna	Vodoprávní jednání o projektu c. k. místodržitelství na regulaci Labské trati od *km* 22·6—23·8 nad Dobřínem	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
10. srpna	Komissionální jednání o stavbě restaurační verandy na Střeleckém ostrově v Praze	Stav. rada Kohout
30. srpna	Rok u c. k. zemského soudu v Praze o žalobě manž. Pokorných v Dušnikách na náhradu škody za podmáčení jejich pozemků	Vrch. st. r. Rubin, vrch. fin. rada Dr. Weis
5., 6. září	Inspekční cesta Jeho Excellence pana ministra veřejných prací Dr. Otokara Trnky ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě z Prahy do Mělníka a na Labi z Mělníka až do Ústí n. L. parníkem „Marie Valerie". Při jízdě z Prahy do Mělníka súčastnili se také Jeho Jasnost pan místodržitel kníže Thun-Hohenstein a pp. místodržitelští vicepresidenti rytíř Vojáček a Dr. rytíř Herget	Dv. r. Dr. Rytíř, profesor Dr. Klir, vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša a Dr. z Neukirchenů a vrch. inž. Müller a Schwab
11., 12. září	Prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě a Labi panem inženýrem Oskarem z Teichmannů, přednostou státního úřadu pro prozkoumání vodní cesty z Černého moře k Baltickému moři	Vrch. inž. Štěpán
16. září	Jezy na Vltavě byly následkem stoupající vody opět sklopeny; nejvyšší vodní stav dostoupl na + 176 *cm* v Karlíně. Na Labi zůstaly jezy postaveny, jelikož vodní stav dostoupl pouze výše + 162 *cm* v Mělníku	

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
16., 17. a 18. září	Prohlídka kanalisačních staveb na Vltavě a Labi komisařem c. k. patentního úřadu ve Vídni, p. inž. Frant. Zeisem	
19. září	Jednání u c. k. správního soudního dvoru ve Vídni o stížnosti staroměstských a malostranských mlynářů v Praze proti stavebnímu konsensu pro zdýmadlo Žofínské v Praze	Vrch. fin. rada Dr. Weis, stav. rada Kohout
20. září	Vodoprávní kollaudace odvádění odpadních vod z továrny na kůže firmy Plunder & Pollak v Litoměřicích	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
23. září	Jezy na Vltavě byly při vodním stavu + 116 *cm* v Karlíně opět postaveny	
24. září	Jednání s majiteli domů čp. 178 ve Štětí, manž. Karlem a Annou Brůchovými ohledně odškodnění za podmáčení jejich sklepů	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
24. září	Komisionální šetření ohledně přípustnosti složení dřevěných součástí plovárny u Žofínského ostrova na Střeleckém ostrově v Praze	Okr. hejtm. Průša, stav. rada Kohout
2. října	Odevzdání kanalisační komisi provedeného hlavního sběrače městské kanalisace v Roudnici do správy obce	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán a Dr. Tolman
5. října	Jednání ohledně postoupení části odhraženého říčního pozemku v Klecánkách zabraného při zřízení okresní silnice	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Dražorád
5., 6. října	Inženýr Alfred Rundo z Petrohradu prohlíží splavňovací práce v Praze a v trati z Prahy do Mělníka	Vrch. inž. Pavlousek
11. října	Jednání s majitelem domu čp. 182 v Štětí, p. Aloisem Kratochvílem, ohledně odškodnění za podmáčení jeho sklepa	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Štěpán
12. října	Vodoprávní řízení o žádosti J. Černého v Brozánkách na postavení čerpadla ku zavlažování jeho zelinářských zahrad	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
14. října	Vodoprávní řízení ohledně odvádění odpadních vod z továrny na ocet p. E. Kaufmanna v Litoměřicích do Labského ramene	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenu, vrch. inž. Štěpán
20. října	Exkurse spolku stavbyvedoucích a stavitelů v král. Českém ku prohlídce stavby Žofínského zdýmadla v Praze (45 osob)	Vrch. inž. Šponar
30. října	Exkurse posluchačů vodního stavitelství na české vysoké škole technické v Praze za vedení p. prof. Dr. Klíra ku prohlídce stavby zdýmadla u Žofína v Praze (60 osob)	Vrch. inž. Šponar, inž. Dr. Znojemský
4. listopadu	Vodoprávní jednání ohledně regulace Dejvického potoka v Bubenči	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
8. listopadu	Odevzdání okresní silnice a mostových ramp podél laterálního kanálu Vraňany-Hořín do správy příslušných okresních výborů	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Dragorád
9. listopadu	Pokračování vodoprávního jednání ohledně postavení restaurační verandy na Střeleckém ostrově v Praze	Stav. rada Kohout
9. listopadu	Informativní porada s pány zástupci král. hl. města Prahy a státní poříční správy ohledně výšky přemostění plavebního kanálu u Židovského ostrova v ose budoucího mostu z Myslíkovy ulice na Smíchov	Vrch. st. r. Rubín, stav. rada Kohout
12. listopadu	Vodoprávní jednání ohledně nutných úprav podél pravého břehu Labe u kamenného lomu ve Skalách v Libochovanech vzhledem na projektované zdýmadlo č. XI u Praskovic	Okr. hejtm. Dr. z Neukirchenů, vrch. inž. Müller
12. listopadu	Následkem vyššího vodního stavu (+ 164 v Karlíně a 176 *cm* v Mělníku) byly jezy na Vltavě a Labi sklopeny	
15. listopadu	Informativní jednání o pozměněném generelním projektu na ochranný a obchodní přístav na Labi u Mělníka	Dv. r. Dr. Rytíř, zemský vrch. stav. rada Stupecký, vrch. st. r. Rubín, okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Schwab

Datum	Předmět	Účastníci se strany kanalisační komise
16. listopadu	Jezy na Vltavě byly opětně při stavu + 109 *cm* v Karlíně postaveny; dne 17. byl potom postaven také jez v Beřkovicích při + 118 *cm* v Mělníku a dne 20. ve Štětí; jez Roudnický zůstal vzhledem na regulační stavbu u Dobřína prováděnou státní poříční správou již sklopen	
19. listopadu	Předběžná kollaudace obcí Pražskou provedené stavby pobřežní zdi projektovanou elektrárnou na Těšnově v Praze	Stav. rada Kohout
21. listopadu	Odevzdání obytného domu pro personál Beřkovického zdýmadla zástupci státní poříční správy, p. st. r. Cramerovi z Ústí n. L.	Okr. hejtm. Průša, vrch. inž. Štěpán
29. listopadu	Komissionální vyhlečání vhodného místa pro stavby skladiště pro hradidlové trámy poblíž plavebních komor u Štvanice v Praze	Stav. rada Kohout
2. prosince	Jezy na Vltavě byly následkem mrazu sklopeny a zůstaly již — vzhledem k tomu že plavba byla již zastavena — přes zimu sklopeny. Na Labi zůstaly jezy ještě až do 7. prosince státi a byly pak také sklopeny	
4. prosince	Předběžná kollaudace stavby hotového dílu hradlového jezu na pravém břehu a přiléhající k němu vorové propusti zdýmadla č. X u Lovosic	Dv. r. Dr. Rytíř, zem. vrch. st. r. Stupecký, vrch. st. r. Rubín, stavební správa a podnikatelství stavby A. Lanna
18. prosince	Rok u c. k. zemského soudu v Praze o žalobě manželů Pokorných v Dušníkách na náhradu domělé škody na jejich budovách následkem postavení hradlového jezu Vraňanského	Vrch. st. r. Rubín, vrch. fin. r. Dr. Weis

Plenární schůze kanalisační komise.

XL. schůze.

V sobotu dne 19. března 1910 měla komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za předsednictví Jeho Excellence pana c. k. místodržitele svou XL. valnou schůzi, které se súčastnili skoro všichni členové, jich náhradníci a stálí experti. Den před tím sešlo se užší komité této komise k obvyklé předběžné poradě, v níž byly vzaty podrobně na přetřes všechny důležitější body denního pořadu pro valnou schůzi stanoveného.

Zahájiv schůzi oznámil Jeho Excellence pan místodržitel především, že dlouholetý náměstek předsedův, pan místodržitelský vicepresident Jiří Dörfl odešel na trvalý odpočinek a tím vystoupil z komise; Jeho Excellence zmínil se o vynikajících osobních vlastnostech pana vicepresidenta Dörfla a prohlásil, že jest si jist souhlasem celé komise, dá-li panu vicepresidentu věděti, že komise živě lituje odchodu jeho. Dále uvedl Jeho Excellence ve známost komise, že pan ministerský rada Josef Goldbach, který ve vládní kurii komise zastupuje c. k. ministerstvo pro veřejné práce, dán byl na svou vlastní žádost na trvalý odpočinek a při té příležitosti vyznamenán názvem sekčního šéfa; při tom vyslovilo ministerstvo přání, aby pan sekční šéf i nadále podržel zastupování ministerstva veřejných prací v kanalisační komisi, čemuž tento co nejochotněji vyhověl. Jeho Excellence gratuloval panu sekčnímu šéfovi jménem komise k vyznamenání, jehož se mu dostalo, co nejsrdečněji a projevil radost nad tím, že síla tak vážená bude komisi zachována.

Oba projevy byly přijaty s všeobecným souhlasem.

Potom prohlášen byl protokol poslední schůze za schválený a zprávy předsednictva vzaty na vědomí. Při této příležitosti vzpomenuto bylo také nynější finanční tísně země, a s uspokojením přijato ujištění, že odklad výplaty dospělých lhůt zemského příspěvku nebude míti v zápětí ani zdržení ani omezení prací kanalisační komise.

Když byla pak přijata zpráva o pokroku stavby u zdýmadel na Labi v roce 1909 a schválen stavební program na rok 1910, byla vyřízena řada

administrativních záležitostí, jmenovitě výkupů pozemků a odškodňování, načež byly povoleny jisté menší stavební práce při domku pro jezného v Dolních Beřkovicích, dále vzat na vědomí výsledek kollaudace železných konstrukcí při zdýmadle č. VII. u Štětí a učiněno usnesení o dodávce hradel pro jez zdýmadla v Roudnici.

Při poradě o záležitostech z obvodu zdýmadla čís. IX. u Litoměřic súčastnil se schůze jako zástupce obce Litoměřic pan prof. Maschek, jehož vývody podstatně přispěly k objasnění stavu věci.

Dalším předmětem podrobných úvah byla soustava jezové konstrukce, jíž má se použíti při zdýmadle č. IX. u Litoměřic, jakož i projekt pro nejbliže následující zdýmadlo č. X. u Lovosic.

V obvodu splavňovacích prací na Vltavě v Praze byla to v prvé řadě zpráva o potěšitelném pokroku stavby v roce 1909, kterou vzala kanalisační komise s uspokojením na vědomí; potom byl schválen stavební program pro běžící rok a přijata zpráva o několika administrativních záležitostech. Usnesši se pak na dodatečném pořízení segmentového závěru pro odlehčovací propusť u Štvanice a schválivši zadání přístroje pro vytahování hradících trámů pro toto zdýmadlo, zabývala se komise velmi podrobně návrhem od vrchní stavební správy vyšlým na částečnou změnu schváleného již projektu pro zdýmadlo u ostrova Žofínského. Tyto změny záleží hlavně v tom, že vypuštěna jest dělící hráz podél nábřeží Františkova, proti níž byly s mnohých stran vyslovovány námitky, jakož i v tom, že staroměstský jez v části mezi ostrovem Střeleckým a staroměstskými mlýny bude zachován. Změny ty byly přijaty s pochvalou jak se strany komise, tak i pánů zástupců obce pražské, a to p. náměstka Seiferta a stavebního rady Dvořáka, kteří na pozvání Jeho Excellence pana místodržitele dostavili se do schůze.

Co se týče Holešovického přístavu, byly to hlavně nové železniční tarify pro relace s tímto přístavem, jimž komise věnovala svou zvláštní pozornost a které mají pro národohospodářskou prosperitu tohoto transitního přístavu význam takořka stěžejní.

Jelikož vystrojení přístavu toho jest již ukončeno, vzala komise se schválením na vědomí také zprávu pánů kollaudatorů a schválila dodatečně zadání jeřábů k vozíkům pro vytahování lodí na loděnici, jež byly objednány ex praesidio.

Ku konci schůze zaujala kanalisační komise k návrhu člena panské sněmovny dra Russa také stanoviska k otázce eventuelního zavedení plavebních poplatků na Labi v Německu a usnesla se se stanoviska plavby lodní jakož i v zájmu domácího průmyslu a zemědělství, s poukazem na veliké oběti, jichž kanalisování Vltavy a Labe vyžadovalo, požádati vládu, aby ku zavádění takových poplatků žádným způsobem souhlas svůj nedávala.

XLI. schůze.

Dne 5. července 1910 konala komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v zasedací síni c. k. místodržitelství v Praze za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hr. Coudenhova svou XLI. valnou schůzi, které se súčastnili skoro všichni členové, jich náhradníci i stálí znalci kanalisační komise.

Na počátku schůze představil Jeho Excellence předseda pana c. k. místodržitelského vicepresidenta JUDra Jindřicha rytíře z Hergetů, jenž byl c. k. ministerstvem pro veřejné práce jmenován náměstkem předsedy kanalisační komise na místo místodržitelského vicepresidenta pana Jiřího Dörfla na odpočinek odstouplého a poprvé dostavil se do schůze komise, a projevil svou radost nad tím, že jej může jménem komise co nejvřeleji uvítati. Současně vzpomenul také Jeho Excellence jmenování stavebního ředitele Rubína c. k. vrchním stavebním radou a blahopřál mu jménem komise, která povýšení zasloužilého stavebního ředitele s radostí vítá, po čemž stavební ředitel Rubín pohnutými slovy děkoval za toto čestné uznání svých výkonů.

Denní pořádek schůze zahrnující 17 bodů vykazoval mezi jiným tyto důležitější předměty a to zprávu o výsledku superkollaudace staveb s dvouletou dobou záruky v obvodu zdýmadla č. VI. u Dolních Beřkovic, celou řadu otázek odškodnění a výkupu pozemků v obcích Štětí, Podčeplicích, Litoměřicích, Českých Kopistech, Třebouticích, Hoštce, Hněvicích a Dolních Podčáplech, dále zadání dodávky železných konstrukcí pro zdýmadlo č. IX. u Litoměřic, zadání stavby domků pro personál jezu a plavidla při tomto zdýmadle, projekt pro zdýmadlo č. X. u Lovosic a eventuelního zřízení odlehčovacího přístavu v obvodu zdrže u Střekova.

Co se týče splavnění Vltavy v Praze bylo jmenovitě zadání elektrického pohonu pro komorová plavidla u Štvanice a předložení částečné změny projektu pro zdrž u ostrova Žofína c. k. ministerstvu obchodu, které komisi zvláště zaměstnávalo; po vyslechnutí zprávy o prodeji provozovacího zařízení mlýnů ve čtvrti Svatopetrské a o sbourání mlýnských budov tamtéž byla vzata k vědomosti také zpráva o výsledku technicko-policejní zkoušky přístavní dráhy v Holešovicích a o předání této dráhy do správy c. k. státních drah, jakož i o zahájení dopravy na této spojovací dráze a schváleny výsledky kollaudace i superkollaudace různých prací na přístavním nádraží.

Ke konci vzala kanalisační komise na vědomí zprávu o stavu peněz až do 15. června r. 1910 a schválila účetní závěrky fondů jí spravovaných za rok 1909.

Následující den věnován byl prohlídce hotových i právě stavěných zdýmadel na Labi mezi Mělníkem a Litoměřicemi jakož i pojížďce po další Labské trati až k zemským hranicím.

Této plavby súčastnila se kromě Jeho Excellence pana místodržitele a pana místodržitelského vicepresidenta dra rytíře z Hergetů většina pánů členů komise, náhradníků i expertů, jakož i několik úředníků kanceláře.

XLII. schůze.

V sobotu dne 17. prosince 1910 měla komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v zasedací síni c. k. místodržitelství v Praze svou XLII. valnou schůzi, když byly den před tím důležitější předměty denního pořádku pro valnou schůzi stanoveného v poradě užšího komitétu vzaty podrobně na přetřes.

V obou schůzích předsedal v zastoupení Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhova pan c. k. místodržitelský vicepresident dr. Jindřich rytíř z Hergetů, jakožto náměstek předsedův.

Páni členové komise c. k. odborový přednosta mimo službu Goldbach a JUDr. Russ požádali pana místodržitelského vicepresidenta rytíře z Hergetů jménem komise, aby tlumočil Jeho Excellenci politování komise, že musí pohřešovati vzorného řízení se strany vysoce ctěného předsedy, zároveň i přání brzkého pozdravení.

Pan místopředseda představil pak nově jmenovaného náhradníka ve vládní kurii, p. místodržit. radu Bozděcha, načež obrátila se komise k bohatému dennímu pořádku. Nejprve byl protokol o poslední valné schůzi, jež konala se dne 5. července 1910, prohlášen za schválený proto, že proti němu nebylo se žádné strany činěno námitek; potom vzaty se schválením na vědomí zprávy předsednictva. Při tomto bodu bylo jmenovitě projeveno naléhavé přání, aby pro příště v zájmu plavby lodní nebyly již pouštěny žádné vory do Holešovického přístavu; mimo to vyslovila komise také naději, že výplata splatných lhůt ani zemského ani státního příspěvku na pokračování v kanalisaci Labe nestrpí žádný odklad, tak aby v stavebních pracích mohlo býti pokračováno racionelně.

Z vlastního meritorního obsahu programu této schůze, jenž byl rozvržen na tři skupiny a to na záležitosti kanalisace Vltavy a Labe v trati od Prahy k Ústí n. L., potom v záležitosti splavnění Vltavy v Praze a konečně v záležitosti Holešovického přístavu, bude asi veřejnost zajímati hlavně zpráva, že pokrok staveb při dvou nyní právě prováděných zdýmadlech na Labi u Roudnice a Litoměřic jakož i při zdýmadle u ostrova Štvanice v Praze přes to, že skoro po celý rok 1910 trvaly abnormálně vysoké stavy vody a že staveniště byla několikrát po sobě vytopena, jest velmi potěšitelný, tak že lze bezpečně očekávati, že jak zdýmadlo posléze jmenované, tak i zdýmadlo v Roudnici bude v první polovině příštího roku uvedeno v činnost. Aktivováním komorových proplavadel u Štvanice bude plavbě otevřena cesta až do středu hlavního města země; bylo by si jen přáti, aby obchodní kruhy, jež mohou pro své dopravní potřeby používati cesty vodní, skutečně také hojnou měrou využitkovaly této naskytající se příležitosti a aby na podbřeží, které se táhne podél pravého břehu Vltavy na Starém Městě až k Rudolfinu a jež obec Pražská velikým nákladem vystavěla pro potřeby překládání zboží, nastal onen čilý ruch, který v jiných městech, ležících při velkých splavných řekách, již se rozvinul.

Kanalisační komise vzala dále k vědomosti zprávy o několika záležitostech administrativní povahy, které se vyskytly v obvodu zdýmadla č. I. u Troje, č. VII. u Štětí a č. IX. u Litoměřic, a zabývala se dále referáty o výsledku superkollaudace železných konstrukcí zdýmadla č. VII. u Štětí, o zadání stavby skladiště pro česlice na pravém břehu v Roudnici, o prodloužení sběrače na levém břehu v Roudnici od nového mostu proti vodě až k přívozu, jakož i konečně zprávou o zadání výsuvné lávky přes vorový splav a železných konstrukcí pro klapačky u zdýmadla u Litoměřic. Zpráva o dosavadním průběhu vodoprávního řízení o projektu zdýmadla č. X. u Lovosic spolu s otázkou eventuelního vypsání konkursu na stavbu tohoto zdýmadla byla taktéž předmětem obšírné porady, při čemž přišly na přetřes také ještě některé vedlejší otázky, jež naskytly se v této říční trati.

Když pak komise pojednala dále také ještě o eventuelní stavbě dnes ještě v docela nezávazných rysech myšleného místa pro překládání a vykládání v obvodu posledního Labského zdýmadla, kteréž má býti umístěno u Střekova, přikročila k záležitostem splavnění Vltavy v Praze a vzala na vědomí zvláště zprávu o průběhu politické obchůzky o změněném projektu zdýmadla u Žofína a referát o jednáních za účelem stanovení konečného plánu polohy pro čtvrť Svatopetrskou.

Co do přístavu v Holešovicích a spojovací dráhy k němu vedoucí, na níž — jak známo — vozba jest aktivována již ode dne 7. června 1910, vzala komise na vědomí zprávu, že byl dán podnět k tomu, aby rozřešena byla otázka ohraničení kompetence mezi správou přístavní dráhy a státní správou poříční, a že překladní doprava ve přístavním nádraží dočká se také po stránce tarifní takového vybudování, že počátkem plavebního období příštího roku asi jistě značně stoupne doprava na kanalisované řece. S uspokojením vzala komise také k vědomosti oznámení, že otázka ohnivzdorných opatření u reality firmy Bratří Charvátů v Praze VII. byla c. k. ministerstvem železných drah nyní definitivně vyřízena.

Po několikahodinném trvání byla schůze tato, které súčastnili se všichni členové komise, jich náhradníci a stálí experti, panem náměstkem předsedovým o půl 1. hod. odpoledne skončena.

XLIII. schůze.

Za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele Frant. hr. Thuna-Hohensteina konala se ve čtvrtek dne 23. března 1911 v zasedací síni c. k. místodržitelství v Praze XLIII. plenární schůze komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách a súčastnili se jí téměř všichni členové komise, jejich náhradníci a experti.

Den před tím sestoupil se za řízení p. c. k. místodržitelského vicepresidenta dra Jindřicha ryt. z Hergetů užší komitét komise, aby projednal v předběžné poradě důležitější předměty, určené pro rokovací pořad plenární schůze.

Jeho Excellence pan místodržitel, jemuž se o dvou předchozích dnech představili členové komise i náhradníci, vyjádřil nejprve radost svoji nad tím, že s úřadem místodržitele v král. Českém přejmouti může také funkci předsedy v této vysoce vážené komisi. Jeho Excellence pozdravil pak dále shromážděnou komisi co nejsrdečněji a ujistil, že práce a úkoly komise, čelící k povznesení lodní plavby, obchodu, průmyslu a zemědělstva, bude právě tak, jako jeho předchůdce ze všech sil podporovati, projeviv současně přesvědčení, že v členech, kteří komisi již od let náležejí, najde upřímné pomocníky, na jichž upřímnou podporu pan místodržitel může spoléhati. S přáním, aby se komisi ve velkých úkolech jejích dařilo a úkoly ty aby k šťastnému konci přivedla, prohlásil Jeho Excellence schůzi za zahájenou.

Přísedící zemského výboru dr. Werunský děkoval jménem celé komise za blahovolná slova Jeho Excellence a vyslovil přesvědčení, že Jeho Excellenci se podaří veliké dílo kanalisace Vltavy a Labe v celé zemi přivésti ke konci. Stejné přání vyslovil také pan vrchní stavební rada Jirsík vřelými slovy.

Jeho Excellence končil pak slovy vřelého díku.

Pořad jednání, jímž kanalisační komise má se tentokráte zabývati, vykazuje mimo jiné i řadu jednání o výkupu a odškodnění, jež objevila se při stavbě zdýmadel čís. VII. u Štětí, čís. VIII. v Roudnici, čís. IX. u Litoměřic a čís. X. u Lovosic a o nichž předkládají se obšírné zprávy.

Po vyřízení těchto zpráv a po přijetí předběžné zprávy kollaudatorů o vykonané kollaudaci stavby zdýmadla čís. VII. u Štětí učinila komise vzhledem k použití ochranného jezu patentu Schwarzerova v propusti pro lodi zdýmadlového jezu u Litoměřic příslušná usnesení.

Dalším předmětem porady komise bylo dále zpeněžení barvírny p. Pilze pro eventuelní stavbu přístavu u Vanova, jakož i úvaha o dalších opatřeních pro přípravu tohoto projektu.

Po té vzaty na vědomí detailní projekty dvorců pro jezové a plavidlové mistry zdýmadel u Lovosic a schváleno jich provedení.

V obvodu splavňovacích prací na Vltavě u Prahy vzala komise na vědomí zprávy o dosavadním stavu některých, v proudu se nalézajících záležitostí povahy administrativní; kromě toho vzala komise s povděkem na vědomí také zprávu o předběžné kollaudaci oběžných kanálů a oněch částí splavidel u ostrova Štvanice, které po zastavení čerpání vody dostanou se pod vodu.

Výkaz o peněžním hospodaření fondů, komisí spravovaných, neposkytl komisi příležitost k žádným poznámkám a byl se souhlasem přijat na vědomí.

Tím byl program vyčerpán a schůze skončena.

XLIV. schůze.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách měla v sobotu, dne 10. června 1911 po den před tím konané poradě komitétu komise za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele Františka hraběte z Thun-

Hohensteinu, pokud se týče pana místodržitelského vicepresidenta dra rytíře z Hergetů v poradní síni místodržitelské budovy v Praze svou XLIV. plnou schůzi.

Když byl předseda nově jmenovaného zástupce c. k. ministerstva financí, ministerského radu Karla Marka, jakož i nového náměstka zástupce c. k. ministerstva veřejných prací, ministerského radu Hugona Franze, představil a v novém poslání pozdravil a když byl dosavadnímu zástupci c. k. ministerstva financí min. radovi dru Künstlerovi za jeho působení v komisi, jímž tento velmi prospěl provedení kanalisování Vltavy i Labe, díky vyslovil, byl protokol o poslední plné schůzi ze dne 23. března 1911 schválen a vyslechnuty zprávy předsednictva.

Sdělení o tom, že zemský výbor království Českého, snaže se zabrániti zdržení kanalisačních prací vzdor nepříznivému stavu zemských financí, se usnesl kanalisačnímu fondu poskytnouti obnos 1 mil. korun, čímž dány jsou podmínky pro zahájení stavby zdýmadla čís. X. u Lovosic, vyvolalo všeobecně živé uspokojení a zavdalo podnět předsedovi, aby vyslovil výmluvnými slovy zemskému výboru království Českého díky za ochotu, komisi tím prokázanou a aby zejména poděkoval přís. zem. výboru dru Werunskému za to, že vřele a se zdarem ujal se zájmů prací kanalisačních.

Na to stalo se usnesení v příčině opatření, jež třeba s pozemky, kanalisačnímu fondu podél kanalisované Vltavy náležejícími učiniti.

Ze zprávy o postupu staveb při prováděných zdýmadlech na Labi vychází, že zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice až na scházející ještě prohloubení výjezdu ze spodního kanálu, jež při příznivém stavu vodním bude provésti, jest dokončeno, takže zdýmadlo toto bude co nejdříve veřejné plavbě předáno a dále, že práce při zdýmadle čís. IX. u Litoměřic čile postupují: stavba litoměřického překladiště dospěla tak daleko, že schází ještě jen některé menší úpravy.

Komise na to usnesla se o některých otázkách odškodnění, pak o dohodnutí v příčině úpravy břehové u Dobříně, jakož i zrušení vlečné plavby řetězem v labské trati Mělník—Ústí n. L.

Vyslechnuvši zprávu o výsledku provedeného ofertního jednání stran stavby zdýmadla čís. X. u Lovosic zadala komise stavební práce při tomto zdýmadle nejlevněji oferující firmě podnikatelství staveb A. Lanna v Praze za celkový obnos K 2,897.533.

Co do splavnění Vltavy v Praze vzata byla na vědomí zpráva o pokroku stavby, dle níž bude již skoro dohotovené zdýmadlo u Štvanice ještě během tohoto roku veřejnému užívání předáno, jakož i předběžnou zprávu o kollaudaci firmou Kapsa a Müller zde provedených staveb.

Ježto zemský výbor království Českého podal prohlášení stran poskytování příspěvků zemských ku stavebnímu nákladu zdýmadla Žofínského, jak c. k. vládou bylo podmíněno, přikročila komise na základě došlých na-

bídek ku zadání stavebních prací při tomto zdýmadle, jež svěřeny byly firmě František Schön a synové v Praze za obnos K 2,758.686.

Ku návrhu člena komise dra Russa usnesla se dále komise na tom, obeslati v měsíci září t. r. sjezd německo-rakousko-uherského svazu pro plavbu vnitrozemskou v Berlíně svými delegáty z členstva komise a příslušníků kanceláře komise.

Když pak vzata účetní závěrka o fondech, kanalisační komisí spravovaných, za rok 1910, jakož i výkaz zprávy peněz do konce května t. r. se schválením na vědomí, byla schůze skončena.

XLV. schůze.

Kanalisační komise konala v sobotu, dne 25. listopadu 1911, když byly den před tím některé předměty denního pořádku komitétem komise zevrubné poradě podrobeny, za předsednictví Jeho Jasnosti pana c. k. místodržitele Františka knížete Thun-Hohensteina svoji XLV. schůzi.

Po schválení protokolu o XLIV. schůzi, jež konala se dne 10. června 1911, vzaty na vědomí zprávy předsednictva, mezi nimi se zvláštním dostiučiněním ona o splacení většiny nedoplatku na zemském příspěvku k účelu kanalisování Vltavy a Labe v trati Praha—Ústí, čímž zajištěno další provádění staveb projektovaných v roce 1912.

Z přednesené na to zprávy o postupu staveb při zdýmadlech na Labi vychází, že prováděné práce stavební vykazují potěšitelný pokrok, takže lze s určitostí očekávati, že zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice v roce 1912 předáno bude veřejnému užívání, stavba zdýmadla čís. IX. u Litoměřic pak rovněž značně pokročila a s pracemi stavebními při zdýmadle čís. X. u Lovosic započato.

Na to zabývala se komise vícero otázkami výkupu pozemků a odškodnění a schválila různé zadávky staveb a dodávek.

Dále podrobila komise zevrubné poradě a pak usnášení se projekt na odvedení křešického potoka a odtoku od mlýna třeboutického do spodní vody zdýmadla čís. IX. u Litoměřic.

S uspokojením vyslechnuta též zpráva o příznivém pokroku stavebních prací při zdýmadle u ostrova Štvanice v Praze, kdež zbývá pouze několik ukončujících prací k úplnému provedení tohoto zdýmadla. Se stavbou zdýmadla u ostrova Žofínského rovněž bylo již započato.

Když pak byla komise ku otázce odškodnění mlynářů Staroměstských a Malostranských za úbytky vodní síly během stavby zdýmadla u Štvanice zaujala stanovisko a schválila zadání stavby obytného stavení pro personál zdýmadla na Štvanici, zabývala se ještě vícero výkupy pozemků pro zdrž žofínskou a bouráním budov, jež za tím účelem třeba odstraniti.

Po vyslechnutí zprávy o průběhu konaného informativního jednání o generelním projektu přístavu ochranného a obchodního u Mělníka

a o výsledku zprávy peněz fondů, komisí spravovaných byla schůze, an program tím vyčerpán, po vícehodinném trvání skončena.

XLVI. schůze.

Dne 13. dubna 1912 sešla se komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v zasedací síni c. k. místodržitelství v Praze za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta JUDra Jindřicha ryt. z Hergetů a za přítomnosti všech svých členů k XLVI. schůzi, když bylo den před tím užší komité její důležitější body programu pro valnou schůzi ustanoveného podrobilo důkladné předběžné poradě.

Z bohatého denního pořadu, který měl býti tentokráte vyřízen, budiž především uvedeno schválení stavebního programu pro letošní rok sestaveného a zahrnujícího v sobě jak staveniště na Labi u Litoměřic a Lovosic, tak i staveniště na Vltavě v Praze. Dovolí-li povětrnost a stav vody, na kterýchžto činitelích v našem podnebí stavební práce na vodách velmi podstatně jsou závisly, aby schválený stavební program byl splněn, možná očekávati, že stavba naší vodní dráhy pro velkou plavbu vnitrozemskou pokročí o značný kus ku předu.

Po vyřízení tohoto předmětu porady vyslechla komise zprávy o řadě administrativních jednání, jmenovitě o výkupech pozemků a odškodněních v obvodu kanalisované Vltavy a při Labských zdýmadlech č. VI. u Dolních Beřkovic, č. VII. u Štětí, č. IX. u Litoměřic a č. X. u Lovosic a schválila příslušná dohodnutí.

Uspokojivý výsledek interní závěrečné kollaudace veškerých stavebních prací při zdýmadle u Štětí, o níž referoval zemský vrchní stavební rada Jirsík, neméně však i výsledek kollaudace některých stavebních objektů náležejících k zdýmadlu při ostrově Štvanici v Praze, o které podával zprávu pan c. k. dvorní rada Mrasick, přiměl komisi, aby vyslovila všem orgánům místních stavebních správ, jež byly při provádění těchto prací súčastněny, jakož i dotčeným firmám svoje uznání.

Když byla komise potom vzala na vědomí zprávu o průběhu vodoprávního řízení o projektu na svedení Křešického potoka a vody z Třeboutického mlýna stokou do spodní vody zdýmadla č. IX. u Litoměřic a učinila v té příčině potřebné disposice, usnesla se o zadání dodávky stavidlových vozíků pro stavidlový jez zdýmadla č. IX. u Litoměřic, jakož i dodávky železných konstrukcí pro komory k proplavování lodních vlaků u Židovského ostrova v Praze a železných konstrukcí pro zdýmadlo č. X. u Lovosic.

Dále schválila komise techniky doporučované použití soustavy Bazikovy pro vorový splav zdýmadla č. X. u Lovosic, jakož i použití klapkových stavidel na místě stavidel segmentových v obtokových kanálech proplavovacích komor zdýmadla posléze jmenovaného.

Kanalisační komise zaujala dále také stanovisko k otázce vybudování překladiště ve spodním kanálu zdýmadla u Lovosic, na které klade váhu obec

Lovosická v zájmu plavby lodní, i dala potřebné pokyny pro adaptaci bývalého mlýna Karpelesova na Smíchově.

Účetním odborem předložená zpráva o stavu peněz a finančním hospodářství stavebních fondů komisí spravovaných nedala podnět k žádným poznámkám a byla vzata se schválením na vědomí.

Trvavši několik hodin, byla schůze skončena o 12. hod. v poledne.

XLVII. schůze.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách odbývala ve čtvrtek, dne 11. července 1912, když byla dne předcházejícího podnikla pojíždku a prohlédla staveniště, za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta dra ryt. Herget a svoji XLVII. schůzi.

Než se přikročilo k vyřízení denního pořádku, ujal se předseda slova, aby členu komise Jeho Excellenci dru Viktoru Russovi ku dosažení hodnosti c. a k. tajného rady vyslovil blahopřání komise, začež tento pohnut děkoval.

Na to připomněl předseda vřelými slovy činnost vystupujících členů komise, c. k. odborového přednosty Karla Marka a c. k. dvorního rady Jana Mrasicka a uvítal srdečně nově jmenovaného zástupce c. k. ministerstva financí c. k. ministerského radu dra Aloise Jamboura.

Přecházejíc k dennímu pořadu schválila na to komise zápis o XLVI. schůzi ze dne 13. dubna 1912 a vzala zprávy předsednictva na vědomí. Z přednesené pak zprávy o postupu staveb vychází, že zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice bylo dne 8. května 1912 vzato v používání a slouží od té doby veřejné říční dopravě, že dále zdýmadlo čís. IX. u Litoměřic blíží se v roce běžném nastávajícímu dokončení svému a že také stavba zdýmadla čís. X. u Lovosic zdatně pokračuje. Dále vzala komise výsledek kollaudace železných konstrukcí při zdýmadle čís. VIII. u Roudnice s uspokojením na vědomí a podrobila dohodnutí, uzavřená v příčině výkupu pozemků a odškodnění v obcích Křešicích, Třebouticích, Nučničkách, Žernosekách, Píšťanech a Praskovicích usnášení. Po zadání několika dodávek pro zdýmadla čís. IX. u Litoměřic a čís. X. u Lovosic zabývala se pak komise ku schválení předloženým projektem na zdýmadlo čís. XI. u Praskovic a vyslechla zprávu o postupu prací při zdýmadle u Štvanice v Praze, jež slouží již veřejné dopravě a při zdýmadle u Žofína v Praze, kdež pilně se pracuje. Podrobivši pak navrženou změnu generelního projektu pro přístav u Mělníka zevrubné poradě, učinila o věci příslušná usnesení, schválila dále účetní závěrku za rok 1911 a vzala zprávu o výsledku správy peněz do 15. června 1912 na vědomí.

Když pak záležitost zřízení přístavu u Vanova byla projednána a některé další, s pracemi stavebními na Labi a v obvodu splavnění Vltavy v Praze související otázky usnášení podrobeny, byla schůze po několikahodinném trvání a vyčerpání programu skončena.

XLVIII. schůze.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách měla v sobotu, dne 30. listopadu 1912, v zasedací síni budovy místodržitelské svoji XLVIII. valnou schůzi, když den před tím některé předměty denního pořadu podrobeny byly komitétem komise zevrubnému rozhovoru.

Po zahájení schůze a před jednáním o předmětech programu věnoval předseda pan c. k. místodržitelský vicepresident dr. rytíř Herget zemřelému stálému znalci komise c. k. vládnímu radovi a zemědělskému inspektoru Rudolfu Brechlerovi rytíři z Troskowic vřelou posmrtnou vzpomínku, kterouž shromáždění vyslechlo, povstavši na znamení smutku se sedadel: na to předseda projevil upřímné politování nad tím, že dvorní rada n. o. Mrasick dle nezvratného, s komisí sděleného rozhodnutí svého činnosti v této komisi úplně se vzdal, vzpomněl dále vynikajících zásluh zemského stavebního ředitele Jana Jirsíka, jenž následkem vstupu na trvalý odpočinek z komise vystoupil a uvítal poprvé ve schůzi přítomné nové členy komise, pana vrch. staveb. radu Václava Roubíka jakožto zástupce c. k. ředitelství pro stavbu vodních cest a pana zemského stavebního radu Josefa Dlouhého jakožto náhradníka v zemské kurii komise.

Konečně vyslovil pan předseda plné uspokojení komise nad tím, že vrchní zemský stavební rada František Stupecký ustanoven byl zástupcem zemského výboru království Českého v komisi.

Po přechodu k dennímu pořádku schválen byl především protokol o minulé schůzi a přednesené zprávy předsednické vzaty byly se schválením na vědomí.

Ze zprávy o postupu staveb na to vyslechnuté vychází, že zdýmadlo čís. VIII. u Roudnice od 8. května 1912 počínaje, vyjma krátkou přestávku následkem vysokých stavů vodních bylo v užívání, až pak dne 13. listopadu r. 1912 byl jez opětně následkem stoupající vody sklopen; během celé této doby neobjevilo se nijakých závad.

Zdýmadlo č. IX. u Litoměřic blíží se svému brzkému dokončení; také při stavbě zdýmadla č. X. u Lovosic dosaženo bylo vzdor nepříznivému počasí a takového též stavu vodního v letoš. roce značného postupu.

Dále vzaty na vědomí některé záležitosti administrativně-právního rázu a schválena zadávka stavby v mezičasí učiněná.

Ku čilé rozpravě zavdala podnět záležitost odškodnění následkem vlivu zdýmadla čís VII. u Štětí na stav spodních vod v obvodu obce Štětské, načež učiněna potřebná usnesení.

Když pak řada zadání různých staveb i dodávek, dále dohodnutí o výkupech a odškodněních došla schválení, vzata byla zpráva o postupu staveb při splavnění Vltavy v Praze, a sice jak ohledně zdýmadla u ostrova Štvanice, tak i při zdýmadle u Žofína na vědomí, z kteréžto vychází, že prve jmenované zdýmadlo již po celý rok jest bezzávadně v užívání a druhé že vykazuje zdatný pokrok, ježto zde levostranná zeď

plavidel na plnou výši jest provedena a i přiváděcí kanál pro Čertovku v celé délce této zdi zřízen. Rovněž pravostranná zeď plavidel jest skoro hotova a při stavbě vorové propusti v Šítkovském jezu veškeré zdivo až ku krycím deskám dokončeno.

Komise zabývala se dále některými záležitostmi, jež týkají se Pražských mlýnů a schválila řadu dalších návrhů na zadávky, mezi nimi zadání elektrického zařízení pro zdýmadlo u Žofína v Praze firmě „Elektrotechnická akc. společnost dříve Kolben a spol. v Praze-Vysočany jakožto nejlevnějšímu offerentovi.

Opatřením, jež ministerstvo železnic za účelem zvýšení dopravy v Holešovickém přístavu v Praze zamýšlí, věnována zvláštní pozornost, jakož také zpráva o stavu záležitosti zřízení přístavu u Vanova vyvolala zvýšený zájem.

Po schválení zprávy pokladní a předsevzetí řady doplňovacích voleb byla schůze po vícehodinném trvání skončena.

III. Technické práce předběžné.

A. KANALISOVÁNÍ VLTAVY A LABE Z PRAHY DO ÚSTÍ N./L.

Rok 1910. Šetření stran kamenných lomů na Labi. Při posledních zadaných stavbách učinila kanalisační komise zkušenost, že cena lomového kamene, mající velký vliv na výši stavebního nákladu, stále a značně stoupala a že mimo to mnohému uchazeči o práce kanalisační na Labi stěží by bylo možno obdržeti potřebné množství lomového kamene za přiměřenou cenu, ježto většina lomů podél Labe nalézá se buď v soukromém majetku neb je pronajata.

Aby si zajistila úplnou neodvislost při nastávajícím provádění stavebních prací v labské trati Litoměřice-Ústí, uvažovala kanalisační komise o otázce případného získání a otevření vlastních kamenných lomů byť i v případě nutnosti cestou vyvlastňovací nabytých, aby všem offerentům zachována byla při vypisování staveb zdýmadel volná ruka a komise tímto způsobem měla na vytvoření ceny kamene vliv.

Za tím účelem byla konána v tomto roce šetření o kamenných lomech v labské trati Litoměřice-Ústí. Zjištěna především veškerá spotřeba lomového kamene pro všechny kanalisační stavby na Labi, jež mají se ještě provésti včetně přístavu ku překládání na konci kanalisované trati, a na základě generelního stavebního programu vypočtena byla i očekávaná maximální roční i měsíční spotřeba kamene tak, aby bylo úplné jasno o potřebné výkonnosti kamenných lomů, jež by bylo získati.

Na to byly vyšetřeny všechny lomy v provozu jsoucí i opuštěné ve zmíněné trati, jak co do jich výkonnosti, tak co do kvality kamene a byla prozkoumána i ona místa na pobřeží, jež by v daném případě se hodila pro otevření nových lomů.

Výsledkem těchto šetření bylo seznání, že nejlepší a nejvydatnější z provozovaných lomů této trati jsou sice buď v majetku stavebního podnikatelství A. Lanna aneb c. k. státních drah, však že jsou tu i lomy nyní opuštěné, ve kterých by se provoz dal znovu zavésti jakož i místa, kde by bylo lze otevříti lomy nové.

Vzhledem k tomu jakož i ku názoru zástupce c. k. finanční prokuratury, že totiž kanalisační komisi přísluší právo na vyvlastnění soukromých kamenných lomů pro provádění staveb kanalisačních — pakli toho vyžadují nutné okolnosti — bylo usneseno vyčkati dříve výsledku vypsání stavby prvního zdýmadla v trati Litoměřice-Ústí a teprve pak, když by tento výsledek byl nepříznivým, jej zrušiti a před opětovným (novým) vypsáním téže stavby rozřešiti otázku získání vlastních kamenných lomů.

Dodatečné zaměření pro zdýmadlo čís. X. u Lovosic.

V době od 4. srpna do 7. listopadu 1910 byly provedeny dodatečné práce zaměřovací ve zdrži zdýmadla č. X. u Lovosic. Vytýčeny byly především hranice vzduté vody po obou březích, aby zjištěny byly pozemky a stavební objekty vzdutím přímo dotčené. Dále provedena některá detailní zaměření pro vedlejší práce, jež po zhotovení dotyčných projektů ve vzduté trati byly žádoucími. Tyto vztahují se hlavně na regulaci ostrova „na Písku“ u Litoměřic, opevnění pravého břehu podél c. k. severozápadní dráhy mezi Litoměřicemi a Žalhosticemi, úpravy v žalhostickém rameni, zvýšení potahové stezky mezi Německými Mlíkojedy a Prosmyky jakož i na jiné menší práce.

Vyšetření studní a sklepů v lovosické zdrži. Konečně konána byla šetření ohledně studní a sklepů v pobřežních osadách Německé Mlíkojedy a Prosmyky na levém břehu a v Žalhosticích a Píšťanech na pravém břehu labském za účelem získání podkladů pro posouzení otázky případného dotčení jich vzdutou vodou. Na základě těchto šetření provedené diagramy ukazují, že netřeba se obávati nepříznivého vlivu zdýmadla na uvažované studny a sklepy.

Rok 1911. Vypracování nových podmínek nabídkových a stavebních. První nabídkové a stavební podmínky kanalisační komise z roku 1898 byly po vyčerpání nákladu dle nabytých zkušeností v r. 1903 přepracovány. Jakmile i toto vydání bylo rozebráno, musilo se přikročiti roku 1911 k vydání novému. Při tom byly nabídkové, všeobecné i zvláštní podmínky znovu přepracovány a to hlavně s ohledem na ustanovení právě vydaného nařízení veškerého ministerstva ze dne 3. dubna 1909, ř. z. č. 61 o zadání státních dodávek a prací, dále s ohledem na nové ministerské předpisy o stavbách z dusaného betonu, jakož i konečně na technické zkušenosti učiněné vrchní stavební správou kanalisační komise.

Trigonometrické zaměření pro zdýmadlo č. X. u Lovosic. Pro zdýmadlo č. X. u Lovosic bylo provedeno trigonometrické detailní zaměření již v r. 1901, na jehož základě též vypracován byl první projekt tohoto zdýmadla. Ježto během 10 let, po nichž se teprve ku provedení stavby lovosického zdýmadla mělo přikročiti, většina pevných bodů se ztratila a též i k provedení určený projekt, popsaný ve výroční zprávě za rok 1909 kap. IV., od původního plánu roku 1901 zhotoveného podstatně se liší, bylo nutno

pořídíti k označení stavby novou polygonální síť. Práce tato provedena byla jednou inženýrskou sekcí v době od 29. května do 8. července 1911.

Pozorování spodních vod při jedné továrně na cementové výrobky v dosahu zdýmadla u Lovosic. Po provedeném vodoprávním jednání o projektu pro zdýmadlo č. X. u Lovosic obrátil se majitel jedné továrny na cementové výrobky, ležící v dosahu budoucího zdýmadla, na kanalisační komisi s nárokem na odškodnění za domnělé poškození jeho továrního provozu následkem trvalého zvýšení spodních vod a tím i zamezeného využití jeho pískovišť a štěrkovišť.

Ježto záležitost ta vodoprávně byla promlčena (praekludována), prohlásil majitel továrny, že uplatní své požadavky svého času cestou soudní a žádal o zjištění dosavadních poměrů. Aby získána byla základna ku posouzení této otázky, zavedena byla se souhlasem a za přítomnosti majitele prováděna nezávazná a případnému soudnímu řízení nepředbíhající šetření o stavu spodních vod na jeho pozemcích, jakož i o jich souvislosti s výškou v Labi a Ohři. Pomocí vývrtů zjistilo se rozložení vrstev zemních, hlavně s ohledem na ložiska písku a štěrku, a pak v jistém počtu těchto vývrtů, do nichž se osadily železné trubky, se pozorovaly periodicky změny stavů vodních. Současně se odečítaly vždy výšky stavů vodních na vodočtech na Labi a Ohři. Výsledky těchto pozorování sestaveny byly v diagramy, jež znázorňují svrchu zmíněnou souvislost dotyčných vodních stavů. V pracech těchto se pokračovalo i v r. 1912.

Zaměření hladiny nízké vody v trati Litoměřice-Ústí. Dlouhého období sucha v r. 1911 použilo se ku novému zjištění průběhu hladiny nízké vody v labské trati Litoměřice-Ústí, jež má se kanalisovati.

Zaměřena byla proto hladina v této trati dne 21. a 22. září 1911 při stavu —62 *cm*, vztažmo —64 *cm* v Ústí dvěma inženýrskými sekcemi. Zaměření toto vykazuje oproti poslednímu zanivellování nízké vody ze dne 8. července 1903 při —58 *cm* v Ústí změny ve spádu i v hloubkách, jmenovitě v tratích od té doby upravených.

Zřízení telefonního spojení pro plavbu. Postupným prováděním kanalisačních staveb stalo se velmi nutným prodloužiti plavební telefoní spojení, které končilo dosud v Roudnici, na celou trať ke kanalisování určenou a připojiti naň úřední místa pro plavbu důležitá. Proto bylo během roku 1911 prodlouženo telefonní vedení z Roudnice až do Ústí a to až do Krásného Března ku kanceláři c. k. správy poříčí Mělník-Zemská hranice a na toto prodloužení připojeni dále i c. k. poříční dozorci v Litoměřicích a Ústí. Prodloužené hlavní vedení, jehož náklad pořizovací nesla kanalisační komise, bylo převzato dnem 9. června 1911. Náklad na přípojky k přístavním dozorcům nesla c. k. poříční správa.

Pokus s vorovou propustí soustavy Bazikovy. Dříve než byla přijata ku provedení retardační konstrukce soustavy Bazikovy pro vorovou propust zdýmadla č. X. u Lovosic, jež je blíže popsána

v kap. IV., byl dne 8. listopadu 1911 proveden vynálezcem pokus s tímto systémem na skutečné vorové propusti a to v Dol. Beřkovicích, jemuž byli přítomni i někteří členové komise a úředníci vrchní stavební správy.

Na dno vorové propusti osadila se dřevěná konstrukce z fošen a prken, odpovídající co do tvaru i rozměrů výpočtům, a zde se pevně zaklínovala, přes ni pak spuštěn byl proud vody. Při tom se zjistil přesným zaměřením jak průběh hladiny protékající vody, tak i rychlosti její současně po celé délce konstrukce. V celku odpovídaly shledané výsledky předpokladům a výpočtům vynálezce až na přechod hladiny vodní ze splavu do spodní vody, který na tomto pokusném objektu se znázorniti nedal; příznivý výsledek pokusu přispěl podstatně ku pozdějšímu konečnému přijetí soustavy té kanalisační komisí.

Při této příležitosti pronášeny byly zúčastněnými inženýry stesky na to, že vzdor vší námaze interessovaných kruhů nedošlo v Čechách dosud ku zřízení technické laboratoře pro vodní stavby, jejímž úkolem by bylo vyzkoušeti a posouditi tuto a jiné podobné konstrukce, jakož i vůbec řešiti všechny otázky, mající často značný vliv na hospodárnost vodních staveb.

IV. Vypracování projektů a zadání stavby.

A. KANALISOVÁNÍ VLTAVY A LABE Z PRAHY DO ÚSTÍ N. L.

a) Povšechný návrh na kanalisování labské trati z Litoměřic do Ústí.

Ve výroční zprávě za rok 1909 byl popsán povšechný návrh na kanalisování Labe z Litoměřic do Ústí schválený ve XXXIX. plné schůzi kanalisační komise dne 23. října 1909, a byly tam též uvedeny zásady, kterých při jeho sdělání bylo šetřeno. Jako doplněk tohoto popisu připojuje se ku nynější zprávě podélný profil uvedené trati říční na tab. I., dále na tab. II., situační plán její spolu se situacemi tří zdýmadel: č. X. u Lovosic, č. XI. u Praskovic a č. XII. u Střekova-Ústí.

b) Podrobný návrh zdýmadla č. X. u Lovosic.

V rámci předřečeného povšechného návrhu byl vypracován a současně s ním ve XXXIX. plenární schůzi též schválen podrobný návrh zdýmadla čís. X. u Lovosic. Také tento byl již popsán ve výroční zprávě za rok 1909 a bylo tam dále sděleno, že byl předložen spolu s rozpočtem z důvodu překročení původního rozpočtu pro toto zdýmadlo c. k. vládě a zemskému výboru král. Českého ještě před zavedením vodoprávního řízení ku schválení. Jest pouze uvésti, že náklad na zřízení tohoto zdýmadla bude dosahovati dle nového rozpočtu K 4,108.000, kdežto přibližný rozpočet sestavený roku 1905 zněl na K 3,300.000.

Odpověď zemského výboru došlá dne 19. března 1910 zněla v ten smysl, že sice zemský výbor proti předloženému projektu lovosického zdýmadla po technické stránce námitek nečiní, ale, že mu nelze o krytí požadovaného vyššího nákladu se usnésti vzhledem k finančnímu stavu země.

C. k. ministerstvo veřejných prací schválilo jmenovaný projekt i rozpočtený náklad v dorozumění s c. k. ministerstvem financí výnosem ze dne 6. dubna 1910 a to za předpokladu, že zemský výbor král. Českého projeví souhlas s tím, aby dle dosavadního klíče připadla třetina požadovaného vyššího nákladu na fond zemský.

Když byl zemský výbor na novou žádost kanalisační komise změnil své hořejší usnesení dne 25. května 1910 v ten smysl, že jest ochoten navrhnouti zemskému sněmu království Českého převzetí jedné třetiny dotyčného vyššího nákladu, kteréž usnesení sdělila kanalisační komise též c. k. ministerstvu veřejných prací, mohlo být 4. července 1910 požádáno c. k. místodržitelství v Praze o zavedení řízení vodoprávního o projektu zdýmadla čís. X. u Lovosic.

Toto řízení se odbývalo dne 11. a 12. srpna 1910 v Litoměřicích a Lovosicích, a dík technicko-informativnímu jednání o povšechném projektu kanalisování Labe z Litoměřic do Ústí, které předcházelo v roce minulém, mělo dosti hladký průběh. Zásadních námitek proti projektu zdýmadla samého nebylo, a zájemníci uplatnili, mimo požadavky opakovavší se v celku při všech dosavadních vodoprávních řízeních o projektech zdýmadel jako: náhrady za zabrané nebo budoucí vzdutou vodou dotčené pozemky, dále požadavky ohledně opevnění břehů, zabezpečení komunikací, stížení hospodaření a provozu, zařízení ku přivádění a odvádění vody, studní, sklepů atd. zvláště tyto podstatnější námitky, případně požadavky a přání.

Rakouská severozápadní paroplavební společnost, odvolávajíc se na své analogické nároky, uplatněné při jednáních o zřízení horních zdýmadel na Labi od Mělníka dolů žádala náhradu škody z důvodů zdánlivého znemožnění dalšího provozu plavby na řetězu následkem vestavení lovosického zdýmadla, jejíž číselnou hodnotu si vyhradila stanoviti v době pozdější.

Městská obec litoměřická kladla tyto požadavky: *a)* Vysypání a vydláždění horního dílu Mlýnského náhonu u ostrova na Písku (Sandinsel). *b)* Zajištění břehu ostrova toho na labské straně dlažbou. *c)* Zřízení veřejného koupadla tamtéž. *d)* Nasypání všech nízkých pozemků městských na 60 *cm* nad budoucí vzdutou hladinu. *e)* Bezplatné odstoupení obci všech nasypaných pozemků poříčného eráru, které se hodí ku zaokrouhlení městského majetku. *f)* Rozšíření ramena mlýna Conratova od pokratického potoka až k novému mostu a vybudování jeho na přístav, který však nemá být žádnou náhradou za požadovaný dopravní přístav u Litoměřic.

Obec Prosmyky žádala náhradu za úbytek na obecních přirážkách následkem zmenšení pozemkového majetku osadníků zabráním pozemků pro

stavbu nebo zatopením jich. *b)* náhradu za zhoršení vod studničních a to zřízením vodovodu kanalisační komisí a za znehodnocení sklepů.

Městská obec lovosická žádala mimo jiné méně významné úpravy: *a)* Vypravení spodního kanálu plavidlového na překladiště zřízením nábřežní zdi neb aspoň dlážděné 6—8 *m* široké silnice podél rozšířeného spodního kanálu. *b*) Zachování spojení cestou s ostrovem Galošským buď pomocí mostu nebo prámového přívozu přes spodní kanál. *c)* Vyhrazení obci všeobecného a neobmezeného práva ku dobývání ledu ve spodním kanálu. *d)* Zachovati možnost proplachování potoka Modly z budoucího plavebního kanálu.

Správa panství knížete Schwarzenberka v Lovosicích kladla vedle některých formálních námitek proti projektu následující nároky: *a)* Zřízení mostu přes spodní kanál o nosnosti 3 *t* se silnicovitě upravenými rampami příjezdnými v náhradu za odstraněnou erární hráz s potahovou stezkou, která sprostředkovala dosud přístup ku Galošskému ostrovu, *b)* anebo úplný výkup ostrova toho *c)* anebo konečně plné odškodnění, zřízení přívozu k ostrovu a vykoupení ramena Galoš.

Majitelka posledního lodního mlýna na Labi v Píšťanech činila nároky na odškodné z důvodů zamezování provozu mlýna.

Obec Velké Žernoseky jakož i tamější správa panství hraběte Sylva-Taroucy-Nostice žádaly zřízení ochranné hráze u Velkých Žernosek.

Zemská komise pro úpravu řek v království Českém kladla požadavek, aby byla kanalisační komise zavázána obstarávati na své útraty vyklízecí práce v trati řeky Ohře při jejím ústí na vzdálenost na niž bude působiti vzdutí, jakož i ze svého udržovati tam hloubky úpravou docílené a zvýšiti dlažby pobřežní všude tam, kde by nebyly aspoň 50 *cm* nad hladinou vzduté vody.

Konečně bylo požadováno skorem ode všech súčasněných obcí, aby byli ověřeni dozorem na stavební práce při tomto zdýmadle jen němečtí inženýři, a aby při stavbě byli používání pokud možno jen němečtí dělníci.

Zástupci kanalisační komise řídili se při zodpovědění přednesených požadavků, námitek a přání těmito zásadami:

1. Pozemky potřebné ku provedení projektu se vykoupí, ty pak jež leží tak nízko, že by byly při vztyčeném jezu zaplaveny anebo podmáčeny, budou nasypány po případě — nebude-li potřebného materiálu po ruce — přiměřeně odškodněny.

2. Kommunikace stavbou přerušené se nahradí jinými.

3. Pokud se nejedná o vodoprávně schválená zařízení zvláštní, tu nelze odvozovati z okolnosti, že někdo měl skutečnou možnost přístupu k řece po sebe delší dobu nijakých nároků na náhradu oproti kanalisačnímu fondu když tento stav se nutně musí změnit; tam kde poměry to dovolí bude ovšem také postaráno o to, aby zůstala možnost přístupu nebo příjezdu i nadále zachována.

4. Klesnutí vody ve studnách následkem provedení projektu nenastane; kdyby se tak mimo nadání stalo, musily by se odmítati veškeré nároky na náhradu potud, pokud by dotyčný majitel studně nedokázal, že jest oprávněn žádati, aby se upustilo od podnikání způsobujících klesání ve studni jeho. Kdyby však měl z toho vzniknouti nedostatek vody s veřejnými zájmy neslučitelný uznává kanalisační komise za svou povinnost, aby na vlastní útraty zjednala odpomoc.

5. Za případné zhoršení vod studničních nebo poškození sklepů a budov o nichž by se dokázalo, že stojí v příčinné souvislosti se stavbou neb provozem bude poskytnuta přiměřená náhrada.

Aby bylo lze svého času posouditi, zda-li nějaké zhoršení skutečně nastalo, bude vyšetřen ještě před vztyčením jezu nynější stav oněch studničních vod jakož i sklepů a základů, jež by mohly být dotčeny budoucím vzdutím.

6. Při vodoprávně schválených zařízeních k užívání neb odebírání vody řídí se rozsah povinností kanalisační komise dotyčnými podmínkami konsensu.

7. Co do přání jednotlivých zájemníků jdoucích často daleko a do velkých nákladů, bylo poukázáno především k tomu, že přání přednesená zájemníky svého času při informativním jednání byla pokud splnění jejich se jevilo nutným neb doporučitelným a pokud spadala do oboru působnosti kanalisační komise — pojata již do projektu projednávaného. Pro zvýšení původního rozpočtu tím vzniklé, musilo být opatřeno zvláštní schválení c. k. vlády a zemského výboru král. Českého, jež vedle jiných obsahuje tu výslovnou podmínku, že rozpočtený náklad nesmí být naprosto překročen nýbrž naopak má se dosíci pokud možno úspor.

Vzhledem k tomu, jakož i z důvodu, že mnohá z přednesených přání se vztahují na práce, které nutno pokládat za nepříslušící kanalisační komisi, nemohlo se na ně vzít zřetele a musila se odmítnouti.

8. Požadavek, aby byli ustanoveni němečtí inženýři byl jako nepříslušný ku vodoprávnímu jednání vzat pouze na vědomí a sděleno, že se mu dle možnosti vyhoví.

9. Konečně bylo žádáno, aby se odepřela odkladná působnost případným stížnostem do vodoprávního rozhodnutí a aby bylo vyhraženo kanalisační komisi právo požadovati od zájemníků příspěvky dle § 52. zákona o právu vodním ze dne 28. srpna 1870 z. z. č. 71.

Po provedení jednotlivých doplňovacích zaměření a šetření byla pak ve smyslu těchto zásad zodpovědena jednotlivá prohlášení zájemníků a toto vyjádření bylo pak předloženo dne 4. února 1911 c. k. místodržitelství za účelem pokračování a ukončení vodoprávního jednání.

Hned po schválení vodoprávního projektu zdýmadla lovosického zemským výborem a c. k. ministerstvem veřejných prací, přikročilo se neprodleně na v y p r a c o v á n í s t a v e b n í h o n á v r h u, aby bylo lze vypsati stavbu případně hned po provedení vodoprávního řízení. Při tom podrobily se no-

vému studiu různé otázky již se zřetelem na vyjádření jednotlivých vodoprávních zájemníků a sledovala se nadále i dosud nerozřešená otázka jezové soustavy pro lodní propusť.

Především bylo upuštěno od obmýšleného zvýšení vlečky Společnosti Státní dráhy k Labi, jež měla sloužiti k uzavření profilu velké vody na levém břehu plavebního kanálu. Místo toho navržena byla zvláštní hráz připojující se na nasypané plateau u dvorce plavidelníka a probíhající rovnoběžně s řečenou vlečkou až na území mimo velkou vodu ležící.

Dále byly sloučeny v původním projektu všechny služební budovy pro personál zdýmadla v jednom společném dvorci na levém břehu u plavidel a to na nasypávce ve výši letní vody z r. 1897 (+ 560 *cm* nad nulou dle ústeckého vodočetu). Proto se jevilo i hospodárným položiti byty nad sebe do pater.

Vzhledem ku požadavku zástupce státní poříční správy přednesenému při vodoprávním řízení, aby se uspořádaly obytné místnosti dozorčího personálu pokud lze odděleně, jakož i v uvážení toho, že by ležely byty přízemní při původním návrhu přece jen v dosahu katastrofálních velkých vod, jevilo se účelnějším přeložiti dvorec jezného a pomocníků jeho na pravý břeh do Píšťan, na území ležící úplně mimo dosah velkých vod. Na levém břehu u plavidel zůstal pak jen dvorec pro plavidelníka s jeho pomocníky, kdež byly přeloženy všechny byty do prvního patra a v přízemí ponechány jen kancelář, dílna a skladiště.

Po dalším požadavku zástupce státní správy poříční bylo ještě nutno rozmnožit počet bytů pro pomocníky o jeden, tak že se musilo zřídit místo 4 původních, 5 pomocnických bytů a to 2 ve dvorci plavidelníkově a 3 ve dvorci jezného.

Tím vznikl projekt služebních budov, jenž obsahuje tyto stavby:

I. Dvorec plavidelníka poblíže plavidel u Lovosic zaujímající jednopatrový obytný domek pro plavidelníka s bytem jeho v I. patře a s kanceláří, dílnou a dvěma skladišti v přízemí, dále jednopatrový domek s byty pro dva pomocníky v I. patře a skladištěm na hradidla se dvěma menšími komorami v přízemí, a konečně dvě hospodářská stavení, jedno pro plavidelníka, druhé společné pro dva pomocníky.

II. Dvorec jezného u Píšťan obsahující jednopatrové obytné stavení pro jezného (I. patro) a jednoho pomocníka mimo kancelář (přízemí), pak přízemní obytný domek pro dva pomocníky a konečně společné hospodářské stavení pro veškerý personál jezový. Každý z obou dvorců má svou vlastní studnu s pitnou vodou umístěnou ve zvláštním domku, dále jest opatřen vodovodem z této studny a domovní kanalisací a celý obvod dvorce jest obehnán plotem laťovým v železobetonových sloupcích. Pro dvorec jezného zřídila se též příjezdná cesta od okresní silnice.

Pokud se týče otázky soustavy jezové pro lodní propusť, tu zprvu se pomýšlelo prozatím na tutéž soustavu stavidlového jezu, které mělo

být použito též u zdýmadla čís. IX. u Litoměřic a jež byla krátce popsána již ve výroční zprávě za rok 1907, str. 28. Návrh pro tento stavidlový jez byl vypracován v kanceláři kanalisační komise přiděleným jí tehdy c. k. inženýrem Eduardem Schwarzerem, který tuto soustavu dne 29. června 1906 přihlásil ku patentování a obdržel na ni rakouský patent čís. 33.586 od 1. ledna 1908.

Ohledně použití této nadále patentované soustavy při zdýmadle čís. IX. u Litoměřic usnesla se kanalisační komise ve XL. schůzi své dne 19. března 1910, že vyčká ještě výsledků pokusů, jež měla podniknout c. k. expositura ředitelství pro stavbu vodních drah s rozestaveným stavidlovým jezem stejné soustavy u Mělníka na Středním Labi a že dá mezitím vypracovat ku srovnání alternativní návrh stavidlového jezu s odnímatelnými pomocnými slupicemi. Tak zůstala prozatím i pro zdýmadlo lovosické nevyřízena otázka použití jmenované soustavy stavidlového jezu.

Jinou důležitou otázku bylo řešiti při plavidlech a to stanoviti normy pro nový typ jednolodního plavidla 13 *m* širokého a vypracovati příslušné stavební plány. Jednolodní komory dosud provedených, nebo prováděných zdýmadel nad Litoměřicemi mají 11 *m* šířky při 73 *m* užitečné délky a plní i prázdní se pomocí obtoků majících v průřezu 2 *m* výšky a 1·75 *m* šířky. Hloubka obou záporníků jest 2·50 *m* pod horní, případně spodní vodou. Dno komor tvoří deska z dusaného betonu nahoře neckovitě prohloubená a 60 *cm* uprostřed silná.

Jelikož nový typ plavidel má větší šířku a mají se jimi proplavovat osobní parníky, musil se především zvětšit průřez obtoků na 2·25 × 1·85 *m*, aby nedoznala doba potřebná ku naplnění nebo vyprázdnění komory a tím i doba ku proplavení lodi žádného podstatného prodloužení oproti dosavadním jednolodním komorám. Toto opatření mělo přirozeně za následek též nutnost použití větších stavidel k uzavření obtoků.

Dále bylo potřebí navrhnouti mohutněji též dno komory té (85 *cm* silné) a konečně opatřiti konstrukci vrat pro 13 *m* světlosti. Tato vyniká ve příčině horních vrat nad dosud provedené konstrukce též ohledně výšky, poněvadž následkem provedení plavebního koryta v horním kanálu za účelem proplavování za sklopeného jezu neleží horní zápornik nového typu komory ve hloubce 2·50 *m* pod hladinou horní vody, nýbrž 4·05 *m*. K uzavření obtoků jak v ohlaví horním tak i ve spodním měla se použít segmentová stavidla.

Konečně byly vypracovány v roce 1910 ještě různé, v záhlaví III. této zprávy dotčené podrobné plány pro vedlejší práce v obvodu lovosické zdrže.

Další vytváření projektu lovosického zdýmadla v roce 1911 a zadání stavebních prací. Ačkoliv se usnesla kanalisační komise již ve své XLII. schůzi dne 17. prosince 1910 na tom, že se má stavba zdýmadla čís. X. u Lovosic veřejně vypsat, nemohlo se toto usnesení ihned provést, poněvadž — jak již bylo uvedeno — ministerstvo veřejných prací prohlásilo

zadání nových staveb i v rámci schváleného programu nepřípustným, pokud země nezapraví dlužné příspěvky.

Z důvodu toho obrátila se kanalisační komise dne 2. ledna 1911 znovu na c. k. vládu ohledně poukázání státního příspěvku za rok 1910 neb aspoň odvolání zákazu o zadání staveb, žádajíc, aby bylo aspoň povoleno zadati nové práce v rámci schváleného programu.

Při technické poradě dne 27. ledna 1911 byly doporučeny ku schválení svrchu řečené a výhodnými uznané změny vodoprávního projektu lovosického zdýmadla, jakož i změněné stavební plány pro oddělené dvorce služební při tomto zdýmadle, ku kterýmžto vypracovala façady firma Maier & Hollman, architekti a stavitelé v Litoměřicích.

Jak se podrobněji uvádí na jiném místě této zprávy, byla v právě zmíněné technické poradě uznána soustava stavidlového jezu patentu Schwarzerova po příznivém výsledku zkoušek s ní na zdýmadle středolabském u Mělníka v zásadě za přípustnou a účelnou též pro zdýmadla na Velkém Labi. Tím byla prozatím rozřešena i otázka soustavy jezové pro lodní propusť zdýmadla lovosického.

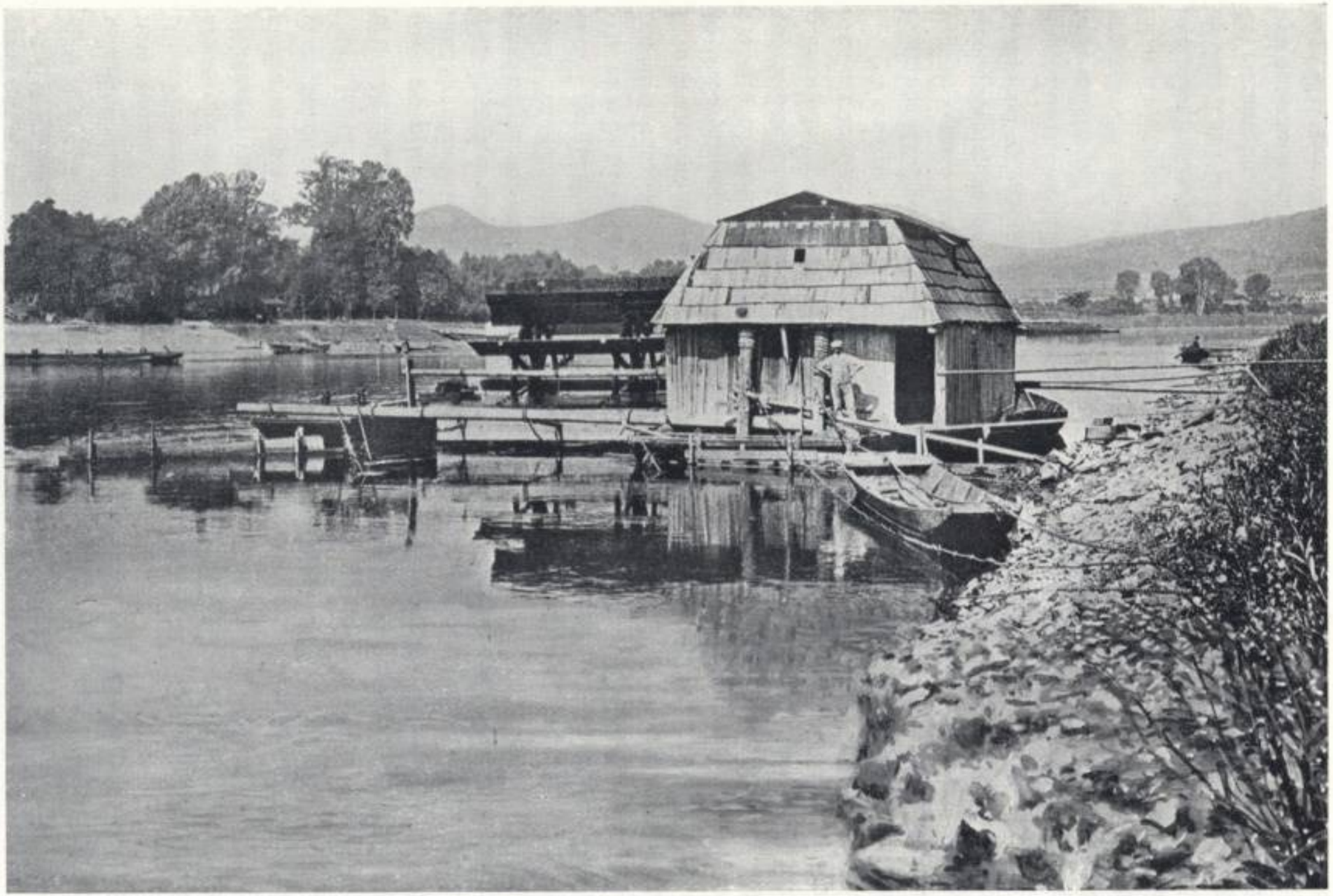
Pracovalo se pak dále na zhotovení konečných stavebních plánů, rozčetů i rozpočtů a celý stavební projekt byl dokončen 18. března 1911.

Podrobný projekt služebních dvorců zdýmadla lovosického byl schválen kanalisační komisí ve XLIII. schůzi její dne 23. března 1911, při čemž bylo zmocněno předsednictvo zadati stavbu veřejným offertním řízením, jakmile to bude přípustno vzhledem ku stanovisku c. k. ministerstva veřejných prací. Při této příležitosti bylo znovu uvažováno o otázce vypsání stavby celého zdýmadla lovosického a usneseno zaslati zemskému výboru království Českého odůvodněné podání stran vyplacení zadržených příspěvků zemských ku kanalisačnímu fondu.

Vodoprávní řízení o projektu lovosického zdýmadla pokračovalo 6. dubna 1911 v Lovosicích, kde bylo sděleno zájemníkům vyjádření se kanalisační komise ku předneseným jimi přáním, námitkám a požadavkům a vyslechnuta jejich další prohlášení, načež pak podala kanalisační komise své závěrečné vyjádření.

Zde třeba ještě poznamenati, že mezitím jeden z vodoprávních zájemníků odstoupil a to majitelka lodního mlýna u Píšťan Terezie Rosenkranzová. Kanalisační komise společně s c. k. poříční správou vykoupila totiž mlýn na smírné cestě s podmínkou, že bude z Labe navždy odstraněn, načež majitelka veškerých námitek a nároků se vzdala. Tento lodní mlýn vyznačený na obrazci 1. byl posledním svého druhu na celém toku labském od Mělníka do Hamburku, jelikož poslední lodní mlýn na Labi v Německu u Rogätzu byl odstraněn již roku 1899.

Dále se navázalo jednání již roku 1910 s Rakouskou severozápadní paroplavební společností, která činila námitky proti stavbám kanalisačním z důvodů, že překáží řetězové paroplavbě, za účelem vyřízení této zále-



Obr. 1. Poslední lodní mlýn na Labi v Píšťanech u Litoměřic.

žitosti cestou smíru, a to proto, že věc ta byla poprvé projednávána již roku 1902 u příležitosti vodoprávního řízení o zdýmadle čís. VI. u Dolních Beřkovic, jakožto prvním zdýmadle na labské trati pod Mělníkem, na níž řetězová plavba se provozuje a od té doby nebyla vyřízena.

Jednání tato se vedla r. 1911 dále a měla příznivý výsledek, ana kanalisační komise přijala ve své XLV. schůzi dne 10. června 1911 nabídku jmenované plavební společnosti, že za jisté odbytné se vzdá oprávnění ku provozu paroplavby na řetězu v labské trati z Mělníka do Ústí, provoz ten zastaví a řetěz z řeky odstraní. Po uzavření příslušné smlouvy odvolala pak společnost své námitky a rekursy proti kanalisačnímu podniku.

Mezitím došly vyřízení i obě svrchu dotčené zprávy kanalisační komise c. k. ministerstvu veřejných prací a zemskému výboru království Českého, v nichž bylo poukázáno na naléhavost započetí se stavbou zdýmadla čís. X. u Lovosic a bylo žádáno, aby zrušen byl vydaný zákaz zadávání staveb, případně aby vyplaceny byly kanalisačnímu fondu dlužné příspěvky zemské. Vyřízení to bylo potud příznivým, že c. k. ministerstvo veřejných prací v dorozumění s c. k. ministerstvem financí povolilo výnosem ze dne 2. května 1911 výjimečně vypsání stavebních prací zdýmadla čís. X. u Lovosic — vyjma železné konstrukce — avšak s tím omezením, že se stavbou tohoto zdýmadla smí být započato teprve tehdy, až se zemský výbor království Českého zaváže, že poskytne potřebné zemské příspěvky v té míře, jak stavba bude pokračovati. Zemský výbor pak vyslovil dne 3. května ochotu, že odvede kanalisačnímu fondu ze zemských příjmů za rok 1911 částku 1,000.000 K k částečnému vyrovnání dlužných příspěvků zemských a 31. května prohlásil dále, že splní i podmínku kladenou ministerstvem ohledně započetí stavby zdýmadla.

Na to bylo ihned přikročeno k veřejnému vypsání stavebních prací zdýmadla čís. X. u Lovosic a vyhláškou ze dne 10. května 1911 byla stanovena lhůta ku podání nabídek do 3. června. Nabídkového řízení se súčastnila 3 stavební podnikatelství a to: 1. Společnost pro stavbu a provoz železnic ve Vídni, vztažmo v Berlíně (Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft), 2. A. Lanna v Praze, 3. Ing. Kress & Bernard v Praze.

Předložené tři nabídky blížily se velmi rozpočtenému nákladu 2,870.443 K ač byly všechny o něco vyšší. Nejpříznivější byla nabídka stavebního podnikatelství A. Lanna v Praze znějící na 2,897.533 K, tudíž jen as o 0·6% vyšší než náklad rozpočtený, kdežto nabídka ad 1. byla o 1·44% a ad 3. o 7·45% vyšší než rozpočet.

Vzhledem k tomu byly zadány stavební práce zdýmadla lovosického ve XLIV. plenární schůzi kanalisační komise dne 10. června 1911 firmě A. Lanna v Praze za nabízenou částku svrchu udanou. Tím stala se prozatím i bezpředmětnou otázka kamenných lomů na Labi, o níž jednáno bylo v záhlaví III. této zprávy, pročež i nebyla pak dále sledována.

V téže schůzi kanalisační komise bylo dále usneseno provést s urychlením výkup nezbytně nutných pozemků pro toto zdýmadlo a byla též neprodleně zavedena potřebná jednání především s panstvím knížete Schwarzenberga v Lovosicích, na jehož pozemcích zdýmadlo z největší části bude ležeti. Jednání tato setkala se s úspěchem do té míry, že do konce měsíce srpna vládla kanalisační komise skorem všemi pozemky, kterých bylo potřebí pro stavbu nebo pro nasypávky.

Po nezávadně provedené stavební komisi ohledně stavby dvorců pro jezného a plavidelníka dne 11. srpna 1911, byla i tato stavba ve smyslu usnesení XLIII. schůze komise kanalisační dne 2. září 1911 veřejně vypsána a po té i zadána dne 27. září stavebnímu podnikatelství Maier & Hollmann v Litoměřicích, za K 99.494·85, kteréž podalo z 5 uchazečů nejvýhodnější nabídku. S prováděním stavby zdýmadla i služebních budov započalo se pak v krátké době, o čemž se podává zpráva v později sledujícím záhlaví VII.

Změny projektu a zadání dodávek v roce 1912. Stavební správa se snažila i po započetí stavby zdýmadla čís. X. u Lovosic, aby zlepšila v jednotlivostech pokud možno ještě projekt ten na základě dosavadních zkušeností a aby uspořila na stavebním nákladu.

V této příčině třeba vytknouti hlavně tři změny:

1. Provedení vorového splavu se zdrhlemi soustavy Bazikovy, kteréž bylo krátce dotčeno již v záhlaví III.,

2. použití zlepšených stavidel klapkových místo segmentových v obtocích plavidel a

3. použití konstrukce stavidlového jezu s pomocnými slupicemi sklopnými směrem po proudu v pravém krajním poli lodní propusti.

Studie a jednání o těchto změnách dály se již od léta r. 1911 a v prosinci na to byly zhotoveny potřebné plány; tyto byly pak předloženy 5. února 1912 technickému komitétu kanalisační komise k úradě a posouzení.

Ohledně nového způsobu stavby vorové propusti bylo by uvésti toto.

Dosud používaný typ vorové propusti se splavem o stupňovitém dnu s relativním spádem 1 : 50, 1 *m* hloubky vodní při vtoku a s klapačkami na spodním konci splavu osvědčil se sice na Labi dobře a prameny projíždějí jimi bez závady. Nicméně objevuje se při velmi malých vodách zvláště tam, kde vzdutí od nejblíže spodního zdýmadla nesahá až k vyústění vorové propusti, ne nepatrný přepad na dolním konci klapaček, any tyto mohou být sestrojeny pouze pro jistý, ponejvíce normální stav vody. Také při vyšších vodách mizí příznivé působení klapaček, jelikož jsou pak hluboko pod vodou. Snaha odpomoci těmto závadám vedla vrchního stavebního komisaře c. k. ředitelství pro stavbu vodních drah ve Vídni Ing. Baziku k tomu, že z vlastního popudu podnikl podrobné theoretické výpočty a praktické pokusy

o zařízení vorových splavů, jejichž výsledkem byl návrh nového typu vorové propusti, jenž připouští ostřejší spád dna splavu a nepotřebuje klapaček.

Dle jeho myšlenky zmenšuje se totiž rychlost protékající vody umělým zvýšením drsnosti dna spůsobeným zvláště vytvářenými prahy u dna do té míry, že místo zrychleného pohybu vodní hmoty nastane pohyb stejnoměrný a tím dosáhne se i větší a stálé hloubky vody na splavu. Následkem toho přechází též proudící hmota vody na dolním konci splavu při každém stavu vodním hladce a bez vlny do spodní vody, tak že mohou úplně odpadnouti jak dosud obvyklé klapačky, tak i vodorovný spodní kanál pod nimi. Tyto poměry platí bez ohledu na spád dna splavu až k jistému „kritickému“ spádu, který vychází 1 : 20.

Jak bylo podotčeno již v III. záhlaví, podalo praktické vyzkoušení nové soustavy v Dolních Beřkovicích příznivý výsledek, a bylo tudíž ihned jasno, že by se dalo dosíci při použití jejím ne nepatrné úspory při stavbě, poněvadž vypadne délka vorové propusti značně menší. Byl proto vypracován za součinnosti Ing. Baziky, jenž svou soustavu také byl již přihlásil k patentování, nový návrh pro vorovou propusť lovosickou, který pak po jisté úpravě byl doporučen technickým komitétem ku provedení.

Dle tohoto návrhu sestává propusť vorová z 10·0 *m* dlouhého vjezdu, sáhajícího až k posuvné lávce, jehož dlážděné dno stoupá postupně z hloubky 1·95 *m* na 1·05 pod vzdutou vodou a jest tak vypočteno, že vznikne na tuto délku spád ve hladině 1 : 40. K němu připojuje se splav 92·75 *m* dlouhý v relativním spádu 1 : 35, zakončený dole vodorovným betonovým prahem 2·25 *m* šířky sloužícím pro uzavření hradidly. Celková délka této vorové propusti o absolutním spádu 2·70 *m* jest dohromady 105 *m*.

Konstrukce retardační (zdrhle) která sáhá až pod nejnižší známou vodu, sestává z 61 žeber z dusaného betonu 30 *cm* vysokých a 1·50 *m* od sebe vzdálených, která v čáře několikráte lomené napříč splavu leží. Dno mezi žebry jest vydlážděno lomovým kamenem o 20 *cm* tloušťky do cementové malty na vrstvu betonu.

Minimální hloubka vody byla stanovena po celé délce splavu na 80 *cm*, tak že spád hladiny bude roven spádu splavu t. j. 1 : 35. Tento spád byl určen technickým komitétem pro propusť tohoto typu po zralých úvahách, poněvadž se blíží spádu vorové propusti klecanské (1 : 37), o níž voroplavci praví, že se tamtudy dobře pluje. Při tomto spádu a hloubce svrchu řečené vychází počtem střední průtočná rychlost 2·10 *m*/sek. a spotřeba vody asi 20 m^3/sek., tudíž méně než při dosud provedených vorových propustích (v Troji měřeno 25 m^3/sek.).

Jelikož bude pak v propusti vorové větší hloubka a menší rychlost protékající vody, budou jí vory též bezpečněji plouti. Z těchto důvodů budou používati vorové propusti snadno i ryby tažné jako ideální propusti rybí, tak že budou moci odpadnouti zcela veškerá jiná zařízení k tomuto účelu.

Ohledně použití zlepšených stavidel klapkových k uzavření obtoků plavidel třeba poznamenati, že se segmentová stavidla, navržená ve schváleném projektu lovosického zdýmadla, jak pro horní, tak i pro spodní ohlaví, dosud při zdýmadlech na Labi dobře osvědčila. Vykazují pouze tu jedinou vadu, že bude jich případná oprava nebo výměna dosti obtížnou, poněvadž otočná osa jest pod vodou. Každé zvýšení její mělo by pak v zápětí zvětšení konstrukce stavidel a tím též i šachet pro ně, již nyní dosti velkých. Z toho důvodu obrátila vrchní stavební správa svou pozornost ku takové soustavě klapkového stavidla, která by připouštěla v případě nutnosti vytažení celého stavidla vzhůru. Podobné konstrukce v malém měřítku jsou sice již v Německu známy z dřívější doby, na př. u plavidla v městě Bydhošti (Bromberg), ale účelné použití její v novější době provedla poprvé v Čechách I. Českomoravská strojírna v Praze, která navrhla a dodala takovouto konstrukci státní poříční správě u příležitosti výměny svislých stavidel koleskových v komorových splavech zdýmadla čís. II. u Klecan.

Dle tohoto principu, který byl uznán praktickým a v Klecanech se dobře osvědčil, byl též vypracován návrh stavidel pro plavidla lovosická a přijat ku provedení.

Toto nové klapkové stavidlo sestává z pevného litinového rámu vedoucího, zazděného do postranních zdí stavidlové šachty, do něhož jest zasunuto shora vlastní stavidlo, skládající se z válcovaného rámu se dvěma vodorovnými klapkami a upevněno v něm zvláštním zařízením. Úprava ta připouští vytažení stavidla v rámu vedoucím nahoru, tak že se dají provésti případné opravy, nátěry nebo výměny opotřebených částí snadno kdykoliv bez vyčerpání šachty. Jako výhody této soustavy stavidel lze uvésti: snadné používání, čistění, opravy a výměna stavidla, malý prostor potřebný pro pohyb jeho a tím i malá obezdívka jednoduché šachty, odpadnutí zvláštních hradidlových uzavírek před stavidlem i za ním jakož i k tomu potřebných šachet a nižší cena železné konstrukce hlavně následkem odpadnutí protizávaží.

Ovšem jest nutno se zmíniti též o jistých vadách, jež má tato konstrukce, jmenovitě že těsnící obvod klapek jest větší než u segmentového stavidla, že se zmenšuje průtočný profil obtoku otočnými osami klapek a že klapky se mohou časem deformovat a následkem toho ztratit těsnost; avšak těmto vadám bude se čelit přesným a důkladným provedením celého stavidla, pokud se týče přiměřeným rozšířením obtoku u stavidel.

V uvážení těchto okolností usnesla se kanalisační komise po návrhu vrchní stavební správy a po doporučení technickým komitétem použíti těchto klapkových stavidel pro uzavření obtoků v plavidlech zdýmadel čís. X. u Lovosic a u Žofínského ostrova v Praze.

Třetí změna projektu jest menšího významu a vztahuje se na stavidlový jez v lodní propusti. U schváleného stavidlového jezu soustavy Schwarzerovy pro zdýmadlo čís. IX. u Litoměřic dosahuje návodní pilíř s výklenkem pro sklopenou první normální slupici značné šířky 4·50 *m*. Tento

rozměr má za následek jednak vyšší náklad na jez sám, jednak ale i zúžení jezového profilu a tím dále — dodrží-li se počtem vyšetřená světlá šířka profilu toho — větší výkop na dotyčném břehu.

Aby se odpomohlo této nevýhodě, bylo sestrojeno abnormální koncové pole stavidlového jezu, které sestává pouze z lávky uložené otočně na návodním pilíři a sklopné dolů do výklenku v něm a ze dvou mezislupic sklopných ve směru proudu na hřbet jezu. Oddálením první hlavní slupice od návodního pilíře na vzdálenost rovnou skorem délce normálního pole (3·85 *m*) oproti 3·90 *m* a vložením předřečeného abnormálního pole zmenší se šířka návodního pilíře na 2·45 *m* a uspoří se tedy na jeho šířce 2 *m*. Obě mezislupice ztužené navzájem v rám mají tytéž rozměry a vzdálenost jako u polí normálných a jsou přiměřeně kloubovitě upevněny na hřbetu jezovém; nahoře opírají se o lávku a upevňují se tu pomocí prostrčeného roubíku. Zdvihání a sklápění mezislupic děje se zdvihákem; při sklápění zapadají do rýh v zájezí, poněvadž první hlavní slupice položí se po sklopení přes tyto obě mezislupice.

Při této příležitosti byla vypracována též alternativa stavidlového jezu s odnímatelnými mezislupicemi (k vytažení nahoru), jakož i studie konstrukce jezové, při níž se zvyšuje hřbet jezu pomocí nízkého stavidla o tolik, aby bylo možno použíti hradel — tedy kombinace jezu stavidlového a hradlového — o kterých zde podrobněji netřeba se zmiňovati.

Konečně zbývá zmíniti se o změně projektu, ku které vyšel podnět z kruhů zájemníků. Jest to městskou obcí lovosickou požadované další vybudování spodního kanálu lovosického na překladiště.

Již ve 13. výroční zprávě za rok 1909 bylo sděleno, že byl vzat zřetel ve schváleném projektu zdýmadla lovosického na přání městské obce lovosické a jiných zájemníků, přednesená u příležitosti informativních jednání o generelním projektu kanalisování Labe z Litoměřic do Ústí, aby totiž bylo prodlouženo dosavadní lovosické překladiště směrem proti vodě, a to tím způsobem, že byl rozšířen plavební kanál z původně navržených 30 *m* na 40 *m* ve dnu na délku 350 *m*, tedy asi na pět lodních délek.

Při vodoprávním řízení a později po započetí stavby zdýmadla lovosického r. 1911 však označila městská obec lovosická toto opatření za nedostatečné a žádala větší rozšíření kanálu, dále zřízení nábřežní zdi, dlážděného plateau atd., zkrátka úplné vybudování překladiště jakož i připojení jeho na železnici pomocí vlečné dráhy. Kanalisační komise, ač již od počátku uznávala nutnost rozšíření dosavadního překladiště a podporovala též dle možnosti a pokud její působnost sahá jeho uskutečnění, nemohla převzíti z důvodů kompetenčních a finančních uspokojení uvedených přání městské obce v plném jich rozsahu; ale byla ochotna, vzhledem na úspory docílené na jiné straně při provádění stavby zdýmadla a na přislíbený příspěvek se strany obce, vyjíti přáním jejím, podporovaným též od panství lovosického v jednotlivých bodech dle možnosti vstříc, pokud ovšem neznamenaly sku-

tečné vybudování překladiště, jež dle stanov nespadá v obor působnosti kanalisační komise.

Na základě konaných porad a jednání bylo pak usneseno v XLVI. schůzi komise dne 13. dubna 1912 provésti rozšíření spodního kanálu na 50 *m* ve dně v délce 450 *m* místo dřívějších 350 *m*, a na tuto délku zříditi dlážděný břeh ve sklonu 1 : 1 s připojeným plateau 10 *m* širokým též vydlážděným. Naproti tomu zavázala se obec lovosická a panství tamější ku příspěvku ve výši okrouhle 20% onoho vyššího nákladu, který tato změna projektu bude vyžadovati.

Jak lze seznati z kap. VII. této zprávy o postupu staveb, pokročila stavba zdýmadla u Lovosic počátkem roku 1912 tak, že bylo nezbytno zadati včas i dodávku železných konstrukcí. C. k. ministerstvo veřejných prací povolilo svého času výjimečně zadání stavebních prací pro toto zdýmadlo, avšak s vyloučením železných konstrukcí, současně pak učinilo započetí stavby výslovně závislým od splacení dlužných příspěvků zemských kanalisačnímu fondu. Poněvadž tato podmínka byla splněna již v září roku 1911, mohlo se se stavbou zdýmadla započít a odpadl též důvod zabraňující zadání železných součástí. Tyto byly tedy dne 15. března 1912 veřejně vypsány, při čemž byla stanovena lhůta ku podání nabídek do 3. dubna.

Byly vypsány tyto součásti:

a) pro jez: 1. Konstrukce stavidlového jezu patentu Schwarzerova v lodní propusti o 50·60 *m* světlé šířky, 2. konstrukce hradlového jezu pro otvor při pravém břehu a 3. podobná pro otvor při levém břehu, každý o 41·58 *m* světlé šířky.

b) pro plavidla: 4. dva páry vzpěrných vrat pro jednolodní komoru o 13 *m* světlé šířky, 5. totéž pro vlakovou komoru o 11 *m* světlé šířky, 6. osm kusů klapkových stavidel pro obtoky a 7. výstroj plavidel. Celková váha vypsaných součástí byla 3.233 *q*.

Do stanovené lhůty došlo celkem 7 nabídek, na jejichž základě byly pak zadány železné konstrukce ve XLVI. plenární schůzi kanalisační komise dne 13. dubna 1912 nejnižším uchazečům takto:

a) Firmě V. K. Formánek v Kolíně jez stavidlový;

b) Firmě Bratři Prášilové a spol. v Praze-VIII. oba hradlové jezy; veškerá vrata s pohybovacími mechanismy jakož i výstrojné součásti pro plavidla;

c) Firmě Jan Štětka na Král. Vinohradech klapková stavidla do obtoků i s pohybovacími mechanismy.

Během roku 1912 byly pak zadány dle nastalé potřeby ještě další železné součásti pro zdýmadlo v Lovosicích a to:

Výsuvná lávka přes vorovou propust firmě bratři Prášilové a spol. ve XLVII. plenární schůzi kanalisační komise dne 11. července 1912, pak předsednictvem komise téže firmě ještě tyto dodávky:

Dne 16. srpna 1912 spojovací koleje od hradlového jezu ku skladištím s výhybkou, troje mřížová vrata pro skladiště a železná výstroj pro dřevěná svodidla před ohlavími plavidel, pokud svodidla ta budou osazena v betonovém opevnění dna. 9. listopadu 1912: zařízení ku spouštění a vytahování hradidel v ohlavích plavidel a 20. listopadu 1912: výstroj hradlového jezu sestávající ze dvou jeřábů ku sklápění jezu se zakotvením, s kolejemi na pobřežním pilíři a dva vozíky pro dopravu hradel.

Jsou tedy již zadány nyní všechny železné konstrukce pro zdýmadlo čís. X. u Lovosic vyjímaje výstroj stavidlového jezu patentu Schwarzerova, která bude vypsána teprve po vyzkoušení této soustavy a příslušných s ní manipulací při zdýmadle čís. IX. u Litoměřic.

c) Zdýmadlo č. XI u Prackovic.

Stav projektu r. 1910. Při schválení generelního projektu pro kanalisování Labe ve trati Litoměřice—Ústí, o němž byla učiněna zmínka na počátku tohoto záhlaví, byla zmocněna vrchní stavební správa vypracovati podrobné návrhy zdýmadel pro tuto trať na základě jmenovaného návrhu povšechného, při čemž bylo mimo jiné zásadně usneseno, že se mají zdýmadla ta umístiti u Lovosic, Prackovic a Střekova.

Jak bylo sděleno již v odstavci předchozím, byl podrobný návrh pro první ze jmenovaných zdýmadel sdělán a schválen současně s návrhem povšechným a na to i vodoprávně projednán. Pro následující zdýmadlo čís. XI u Prackovic studovaly se dvě alternativy: s plavebním kanálem na levém břehu u Prackovic a s plavebním kanálem na břehu pravém u Libochovan. Důvody, které rozhodly pro volbu alternativy prvé, byly sděleny již ve výroční zprávě za rok 1909, a toto umístění bylo též východiskem pro další návrhové práce u tohoto zdýmadla.

Návrh zdýmadla čís. XI u Prackovic, schválený zásadně v rámci generelního projektu pro kanalisování labské trati z Litoměřic do Ústí, byl popsán v hlavních částech již ve výroční zprávě za rok 1905 na str. 34 a jest v situaci znázorněn na tab. I. této zprávy. Pro úplnost budiž zde podán krátký popis jeho.

Jez v labském *km* 58·280, to jest asi 400 *m* pod prackovickým přívozem, má tři otvory a vorovou propusť na pravém břehu. Střední otvor jezový, sloužící za lodní propusť, má býti uzavřen stavidly, oba krajní pak hradly. Normální vzdutí v jezovém profilu jest navrženo 2·70 *m*, čili má dosahovati úrovně 140·80, a tím způsobené hydrostatické zpětné vzdutí má sáhati při nulové vodě směrem proti proudu až ku *km* 51·00 u Lovosic.

Plavební kanál na levém břehu leží rovnoběžně s tělesem dráhy bývalé společnosti státní dráhy asi ve vzdálenosti 20 *m*, jest as 850 *m* dlouhý, na konci s vedle sebe sdruženými plavidly jednolodním a vlakovým. Poněvadž by poměrně úzký pruh území na levém břehu nestačil pro umístění plavebního kanálu, byla navržena místní úprava řeky tak, že se pošine hráz s po-

tahovou stezkou na levém břehu v mírném oblouku nejvýše o 30 *m* do řeky a přiměřeně k tomu se vytvoří pravý břeh. Tato úprava značí zlepšení plavebních a odtokových poměrů při sklopeném jezu, poněvadž jsou dosavadní podmínky pro udržení trvalé plavební rýhy zde nevalně příznivy.

Dále bylo navrženo ještě zvýšení překladiště v Prackovicích a zřízení nového překladiště u Libochovan a Vel. Černosek, pak úprava příjezdných ramp ku přívozu prackovickému, jakož i řada menších opevnění břehových a úprav ve zdrži. Přístaviště osobních parníků nejsou co do umístění projektem dotčena.

Dvorec pro služební personál zdýmadla byl navržen na levém břehu u Prackovic nad nejvyšší velkou vodou.

V r. 1910 přikročilo se ku dalšímu propracování tohoto povšechného návrhu zdýmadla; byl pak vyhotoven plán pro výkup pozemků, situace a detailní podélný profil, dále byly provedeny výpočty hmot hlavně pro zemní práce a konána šetření ohledně vlivu vzduté vody na pobřežní pozemky, komunikace a jiné stavby ve zdrži.

Práce navrhovací v roce 1911. Počátkem roku 1911 byly ukončeny svrchu dotčené výpočty hmot, a tu se ukázalo, že pohyb zemin by byl tak značným, že by při omezených skládkách, jež jsou po ruce v obvodu zdýmadla, mnoho materiálu zemního přebývalo a musil by se dopravovat loděmi na větší vzdálenosti. Jelikož by tato okolnost značně zdražila provedení stavby, hledělo se pokud možno zmenšit zemní práce a to zvýšením hřbetu jezu a tím i budoucího dna řečiště v pravém otvoru hradlovém za koncentrační hrází, který bez toho bude sloužiti jen jako jakýsi jez na přepad a současným přiměřeným snížením hřbetu jezového v levém otvoru hradlovém, jenž přijde do poměrně hlubokých částí řeky.

Po této změně přijde hřbet hradlového jezu v pravém otvoru na výšku 60 *cm* nad hladinu nulové vody, t. j. asi do výšky dnešní soustřeďovací hráze v profilu jezovém a pod ním. Hřbet levého jezu hradlového má ležeti 1·10 *m* pod hladinou nulové vody.

Bylo pak pracováno na příslušných pozměňovacích plánech střídavě s jinými pracemi kancelářskými, šetření ve zdrži započatá minulého roku byla doplněna a vyhotoveny byly i některé plány pro podružné stavby ve zdrži.

Změny projektu v roce 1912. Schválení vodoprávního projektu. Při dalším studiu svrchu popsaného projektu se ukázalo, že plavební kanál leží poněkud blízko při dráze a že by tím mohly vzniknout potíže při provádění stavby, dále že by vorová propusť následkem zvýšení jezového hřbetu v otvoru při pravém břehu buď se musila prodloužit na 850 *m*, což nelze doporučiti ani s hospodářského ani s hydrotechnického stanoviska, nebo by její spodní vyústění vypadlo nepříznivě, poněvadž dotyčné místo v řece jest odděleno od vlastního řečiště soustřeďovací hrází a nemá dostatečných hloubek. Mimo to se vyskytly též potíže s překladištěm pro Libochovany,

které by trpělo voroplavbou. To vše vedlo k částečnému přepracování původního návrhu prackovického zdýmadla.

Především se ukázalo nutným přeložit vorovou propusť s pravého břehu na levý a zároveň pošinouti jez něco málo směrem po vodě dolů do *km* 58.400, jakož i prodloužit o něco horní špičku dělící hráze proti proudu nahoru, aby přišla vorová propusť asi 350 *m* pod horní vjezd do plavebního kanálu a tím byla zjednána dostatečná délka břehu pro vory, čekající na proplavení. Tímto přeložením vorové propusti získá se příznivý výjezd vorů do spodní vody a nad to bude i uvolněn pravý břeh u Libochovan od vorů, takže bude moci sloužiti při vztýčeném jezu skoro v celé své délce jako překladiště.

Dále byl posunut plavební kanál asi o 10 *m* dále od náspu železničního, čímž se dosáhlo, že levý svah kanálu padne celkem do povrchu přirozeného břehu, takže jednak nebude dotčena stabilita tělesa dráhy, jednak se i značně uspoří na výkopu.

To podmiňuje ovšem další — ač ne značné — vystoupení s dělící hrází směrem do řeky a tím i použití něco ostřejšího oblouku pro úpravu řeky v tomto místě, což je však přípustno.

Ohledně dvorců pro služební personál jest poznamenati, že byly upraveny nyní odděleně obdobně jako u zdýmadla čís. X u Lovosic, a to dvorec plavidelníka na levém břehu a dvorec jezného na břehu pravém, oba nad nejvyšší velkou vodou.

Takto přepracovaný projekt zdýmadla čís. XI u Prackovic byl zásadně schválen kanalisační komisí v její XLVII. plné schůzi dne 11. července 1912 a předsednictvo komise bylo zmocněno zadati ho u c. k. místodržitelství ku zavedení vodoprávního řízení. Na základě výsledku řízení toho má se pak zhotoviti podrobný projekt s příslušným rozpočtem, tyto předložiti kanalisační komisi ku schválení a případně c. k. vládě a zemskému výboru království Českého ku povolení případného vyššího nákladu nad původní rozpočet generelní. Nyní se pracuje na vyhotovení vodoprávního projektu zdýmadla prackovického.

Konečně budiž ještě uvedeno, že se musilo přikročiti v roce 1912 také již k prvnímu výkupu pozemků pro zdýmadlo u Prackovic. Kanalisační komise zvěděla totiž z denních listů, že se nabízí ku prodeji dvůr Prackovice, patřící ku panství Velké Žernoseky. Poněvadž plavební kanál bude ležeti z větší části na pozemcích tohoto dvora, bylo neprodleně navázáno jednání o výkup s ústřední správou jmenovaného panství, aby se předešlo jinak nezbytnému zvýšení cen pozemků následkem zamýšleného přeměnění ploch pro stavbu zdýmadla potřebných na pozemky stavební. Jednání to setkalo se koncem května 1912 s úspěchem a bylo zakoupeno od dvora prackovického pro stavbu zdýmadla 6 jiter 1247□° pozemků, což schválila kanalisační komise ve své XLVII. plné schůzi dne 11. července 1912.

B) SPLAVNĚNÍ VLTAVY UVNITŘ PRAHY.

a) Projekt zdýmadla u Žofína.

Ve zprávě z r. 1909 bylo uvedeno, že vrchní stavební správa se zabývá změnou původně schváleného projektu zdýmadla u ostrova Žofínského, aby vyhověla opětovaným žádostem města Smichova, které se již po delší čas domáhá zřízení mostu z Ferdinandova nábřeží na Smíchově do Myslíkovy ulice v Praze a navrhla jednotlivé stavební objekty tohoto zdýmadla tak, aby ono mostní spojení v budoucnu bylo umožněno.

Při sestavování nového rozpočtu, za příčinou vypsání stavby tohoto zdýmadla, dle v místě obvyklých platů a cen hmot, které od doby sdělání projektu v r. 1901 podstatně stouply, vyšetřilo se, že by provedení jednotlivých stavebních objektů vyžadovalo značně většího nákladu, než bylo stanoveno dle rozpočtů z r. 1901, takže by povolený náklad pro tyto stavby nebyl stačil. Zvláště by se byl povolený náklad podstatně zvýšil, kdyby se místo projektované dělící hráze podél staroměstského mlýnského náhonu byla měla provésti zeď, jak obec pražská žádala. Z té příčiny byl projekt Žofínského zdýmadla podroben opětné revisi, při čemž se ukázalo, že by byla možná alternativa projektu, která by při ponechání zdrže staroměstských mlýnů byla levnější, než původně schválený projekt, dle něhož pro přívod vody na tyto závody měl býti zřízen náhon pomocí dělící hráze souběžné s nábřežím císaře Františka.

Na základě tohoto projektu vypracovala stavební správa náčrtek této alternativy, který byl dne 19. března 1910 v XL. sezení komise v zásadě schválen a bylo usneseno, aby dle tohoto náčrtku byl vypracován pokud možno v nejkratší době podrobný projekt a tento předložen k schválení c. k. ministerstvu obchodu spolu se žádostí za provedení politické pochůzky. Tomuto usnesení bylo 18. června 1910 č. 957 vyhověno zprávou komise, kterou vypracovaný detailní projekt i s rozpočtem byl předložen c. k. ministerstvu obchodu k schválení. Dne 10., 11. a 12. října 1910 odbývala se politická pochůzka, na základě které vydalo c. k. ministerstvo obchodu výnosem ze dne 4. února 1911 č. 4616/V.C. ai 1910 pro tento projekt stavební povolení.

Tato alternativa bude v následujícím krátce popsána.

Část nynějšího šítkovského jezu v délce 93 *m* při pravém břehu vedle vodárenské šítkovské věže se ponechá v nynějším stavu, ve střední části řeky a sice na délku 95 *m* kolmo na směr toku a v pokračování na délku 85 *m* v šikmém směru k levému břehu se zřídí nový jez, který nahradí starý jez šítkovský.

Celková délka nového jezu obnáší 273 *m* a bude o 33 *m* delší než ona v dříve schváleném projektu. S ohledem na větší délku jezu lze upustiti od původně navržených odlehčujících propustí (jedné na levém a jedné na pravém břehu). Hydrotechnické výpočty vztahující se k tomuto novému jezu ukazují,

že množstvi vody 3970 m^3/sek, které za velké vody r. 1890 Vltavou protékalo, odteklo by při téže výšce hladiny vodní, jaké dosáhla velká voda roku 1890.

Poněvadž spád šítkovského jezu obnáší pouze 1·26 *m*, provede se kostra nového dílu jezu pouze ze dřeva, vyplní se kamenným záhozem a koruna se opatří žulovými deskami; bude tedy nová část jezu téže konstrukce jako jest jez starý.

Staroměstský jez, který se měl dle původně schváleného projektu úplně odstraniti, ponechá se v původním stavu až k prodlouženému cípu ostrova Střeleckého a odstraní se pouze část ležící mezi tímto a bývalými mlýny Odkolkovými. Tato odstraněná část jezu se nahradí novým jezem, zřízeným mezi severním cípem Židovského ostrova a ostrovem Střeleckým. V ponechané části staroměstského jezu u prodlouženého cípu ostrova Střeleckého se zřídí komorové plavidlo o spádu 94 *cm*, takže budou parníky v trati od Palackého nábřeží k mostu Karlovu dvakráte proplavovány, kdežto dle původně schváleného projektu se měly proplavovati pouze jednou.

Uspořádání komorového plavidla u ostrova Žofínského a u vjezdu do horního kanálu vlakového plavidla u Ferdinandova nábřeží zůstane tak, jak bylo uveřejněno ve zprávě v r. 1909 až na změnu polohy nového jezu šítkovského a vjezdu do horního kanálu, kteréžto změny jsou nutny pro umožnění mostu ze Smíchova do Myslíkovy ulice.

Aby vjezd osobních parníků do plavidel byl příznivější, obdrží tato klínovitý tvar a s ohledem na malý spád 1·26 *m* pouze jednostranné plnění. Ostatní, dříve na pravém břehu projektované stavební objekty, totiž ochranná uzavírka u šítkovských mlýnů, opevnění břehové podél ostrova Žofínského, zřízení dělící hráze pro staroměstský mlýnský náhon a zřízení náplavky pod křižovnickým klášterem odpadnou úplně u nového projektu. Následkem vynechání dělící hráze podél Františkova nábřeží odpadají mnohé pochybnosti a námitky, které proti této části původního projektu činila veřejnost a zájemníci, a též celkový nynější obraz Malé Strany zůstane nezměněn.

Svrchu zmíněné prodloužení Střeleckého ostrova k staroměstskému jezu jest nutné s ohledem na ohraničení zdrží jezů staroměstského a nového helmovského. Rozdíl hladin obou zdrží obnáší při normální vodě 0·94 *m* a při velké vodě 0·35 *m*.

Prodloužení Střeleckého ostrova se docílí nasypávkou do nynější výše tohoto ostrova, takže nebude nynějšímu stromoví na ostrově nikterak na závadu. U prodlouženého cípu Střeleckého ostrova jest projektováno komorové plavidlo pro osobní parníky, které obdrží týž základní tvar jako plavidlo u Žofínského ostrova. Pro plavbu nákladních lodí nemění tato alternativa ničeho na původně schváleném projektu, neboť také dle nového návrhu se staroměstský jez mezi prodlouženým cípem Střeleckého ostrova a bývalými mlýny Odkolkovými odstraní, mezi dolním cípem Židovského ostrova a ostrovem Střeleckým nový dřevěný jez zřídí, který odstraněnou část staroměstského

jezu nahradí. Následkem toho bude dosahovati spodní voda staroměstského jezu až k dolnímu ohlaví vlakového plavidla a nákladní lodi pak budou moci nerušeně projeti trať od Židovského ostrova až ku Štvanici.

Jak svrchu uvedeno, dalo c. k. ministerstvo obchodu výnosem ze dne 4. února 1911 Z. 4616 V.C. 1910 pro právě popsanou alternativu stavební povolení, a poněvadž toto povolení neobsahovalo v příčině stavebního provedení žádné omezení, byla ve smyslu usnesení v XLIII. sezení kanalisační komise dne 23. března 1911 stavba konkursem ze dne 27. dubna 1911 veřejně vypsána a doba k podávání nabídek až do 31. května 1911 12 hodin v poledne stanovena.

Celá stavba zdýmadla Žofínského byla rozdělena na 2 losy a sice obsahuje I. los: vlakové plavidlo u Ferdinandova nábřeží na Smíchově, regulaci Židovského ostrova i s uzavírkou proti velké vodě a přiléhajícími břehovými a nábřežními stavbami mezi Palackého a Karlovým mostem, a II. los: nový šítkovský jez, 2 komorová plavidla pro osobní parníky u Žofínského a Střeleckého ostrova, 2 vorové propusti, totiž v šítkovském a staroměstském jezu, regulaci Střeleckého ostrova, stavbu nového jezu v rameni mezi Židovským a Střeleckým ostrovem, dále prohloubení řečiště a konečně odstranění části starého šítkovského jezu a části jezu staroměstského.

Do ustanovené doby došlo 9 nabídek, z nichž byla nejpříznivější nabídka podnikatelství Fr. Schön a synové, následkem čehož byla stavba celého zdýmadla tomuto podnikatelství zadána v XLIV. sezení kanalisační komise dne 10. června 1911.

b) Projekt na přestavbu mlýna čp. 90 na Smíchově.

Podle původního projektu měl býti zřízen pro plavidelníka a jeho pomocníky domek na Židovském ostrově, a měla se za tím účelem část tohoto v inundaci ležícího ostrova nasypati nad velkou vodu. Zúžení profilu velké vody, které tímto nasypáním by bývalo povstalo, mělo se eliminovati projektovaným odstraněním staroměstského jezu. Jelikož však podle změněného a ve stavbě se nalézajícího projektu zůstati má staroměstský jez z větší části zachován, a ježto nasypání Židovského ostrova bylo by přípustné pouze nákladným rozšířením průtočného profilu velkých vod, byl obrácen zřetel na vykoupený bývalý mlýn čp. 90 na Smíchově, který se nachází blízko Židovského ostrova a jehož hlavní budova byla ještě v tak dobrém stavu, že se mohla použíti k upravení za domek pro plavidelníka. Po vypracování více náčrtků podařilo se sestaviti plán, podle kterého tento bývalý mlýnský objekt může se upraviti nejen za obydlí pro personál plavidel, nýbrž také za prostorné kanceláře pro kanalisační komisi.

V XLVI. sezení kanal. komise ze dne 13. dubna 1912 byl tento projekt schválen a dovoleno, aby potřebné upravovací práce po vyžádaném stavebním povolení, provedeny byly dílem v režii, dílem zadány byly staviteli L. Myslíkovi. Toto úřed. staveb. povolení uděleno bylo ex kommissione na základě

stavební komise odbývané dne 25. května 1912, načež se ihned se stavbou započalo.

Zadání železných konstrukcí pro vlakové plavidlo u Ferdinandova nábřeží. Ježto stavba vlakového plavidla zdýmadla u ostrova Žofínského byla započata již na podzim roku 1911, byla dodávka železných konstrukcí pro toto plavidlo potřebných vypsána veřejnou vyhláškou ze dne 7. března 1912 č. 611. Na základě tohoto nabídkového řízení kterého se zúčastnilo 9 firem, byla dodávka železných konstrukcí pro horní vrata s mechanismy a 6 stavidel pro obtokové kanály s příslušnými mechanismy jakož i vystrojení plavidla zadáno v XLVI. sezení kanal. komise ze dne 13. dubna 1912 firmě Jan Štětka na Král. Vinohradech a ostatní železné konstrukce, t. j. jedny střední a jedny dolní vrata s mechanismy, firmě Fanta a Jireš v Praze, v Nuslích.

Zadání segmentové uzavírky pro vorovou propust v Šítkovském a Staroměstském jezu. Aby se získalo nabídek pro tuto dodávku byl vypsán veřejný konkurs vyhláškou ze dne 9. července 1912, kterého se zúčastnily jen 4 firmy.

Nejnižší nabídku na tuto dodávku podala firma Bratří Prášilové a spol. byla jí tudíž dodávka segmentových uzavírek pro obě jmenované vorové propusti zadána výnosem ze dne 5. srpna 1912.

Z menších dodávek bylo zadáno: firmě J. Kohout na Smíchově šoupátko pro závěr kanálů do Vltavského ramene Čertovky, firmě Bratří Prášilové dodávka dvou jeřábů pro hradidla a firmě Fanta a Jireš dodávka mříže ke vtoku při kanálu do Čertovky.

Tato zadání byla v XLVIII. sezení kanalisač. komise ze dne 30. listopadu r. 1912 vzata se schválením na vědomí.

c) Zdýmadlo u Štvanice.

V původně schváleném projektu bylo v úmyslu uzavírati odlehčující propust u západního cípu ostrova Štvanice dřevěnými hradly, opírajícími se o otočnou lávku. Tato jednoduchá a také levná uzavírka byla z té příčiny navržena, poněvadž se předpokládalo, že se bude odlehčující propust velmi zřídka otvírati a zavírati. Po dokončení stavby nového jezu helmovského bylo shledáno, že regulování odtoku vod odlehčující propustí bude častější, než bylo původně předpokládáno a jmenovitě bude nutno regulování odtoku při uvedení v činnost elektrické centrály, která se projektuje na západním cípu ostrova Štvanice.

Ježto obsluha hradel, jmenovitě při vyšších stavech vodních, se shledala velmi obtížnou, vypracovala vrchní stavební správa generelní projekt pro segmentovou uzavírku, dle níž zhotovila firma Bratří Prášilové a spol. projekt detailní, jehož provedením byla tato firma v XL. sezení kanalisační komise dne 19. března 1910 pověřena. V témže sezení byly zadány 2 přístroje k zdvihání hradidel pro komorové plavidlo firmě Fanta a Jireš.

Pro zdrž u ostrova Štvanice byla již v generelním projektu navržena elektrická instalace, pro kterou vypracovala vrchní stavební správa disposici a vyzvala elektrické podniky obce pražské a firmu Fr. Křižík v Karlíně vypracovati pro tuto instalaci příslušný rozpočet. Poněvadž dle rozpočtů jak od firmy Fr. Křižík, tak i od městských elektrických podniků vyžadovala elektrická instalace zdýmadla u Štvanice značně většího nákladu než bylo povoleno v XXXVII. sezení kanalisační komise, byla vypracována za přizvání prof. Vejdělka nová disposice, při které se vynechaly původně projektované 3 elektrické bubny k zatahování lodí do plavidel a též elektrický pohon pro uzavírku vorové propusti a elektrické osvětlení se omezilo pouze na osvětlování plavidlových komor. Toto restringování bylo možné, poněvadž se v Hoříně s elektrickými bubny nedocílilo žádných dobrých výsledků a poněvadž elektrický pohon za provedeného vodního pohonu segmentové uzavírky ve vorové propusti se stal zbytečným.

Dodání elektrických pohybovacích zařízení, installaci těchto i s installací podzemního přívodu proudu a elektrického osvětlení plavidla bylo zadáno dle usnesení kanalisační komise ze dne 5. července 1910 elektrotechnické továrně Fr. Křižík. Dodání segmentových uzavírek pro odlehčující propust v novém jezu helmovském a pro pískovou propust ve vedlejším rameni bylo zadáno firmě Bratří Prášilové a spol.

Projekt domku pro personál plavidla na ostrově Štvanici, který byl již v zásadě schválen v XXXVIII. schůzi kanalis. komise ze dne 22. května 1909, byl podle ustanovení kanal. komise tak pozměněn, aby vedle jednoho bytu pro plavidelníka místo projektovaných dvou bytů, mohly se zříditi tři takové byty pro pomocníky.

Ve smyslu tohoto usnesení přepracovaný projekt byl přezkoušen technickým komitétem dne 20. května 1911 a uznán úplně vyhovujícím.

Na základě stavební komise odbývané dne 29. srpna 1911 bylo uděleno na základě § 38. staveb. řádů povolení ex kommissione k provedení přípravných prací a výnosem c. k. místodržitelství ze dne 8. října r. 1911 č. 6-B 698/1 byly schváleny stavební plány. Na základě vypsaného veřejného ofertního řízení vyhláškou ze dne 7. října 1911 č. 2672, kterého zúčastnilo se 10 firem, byla stavba zadána staviteli L. Myslíkovi v Praze.

C) OCHRANNÝ A OBCHODNÍ PŘÍSTAV U MĚLNÍKA.

Podáními ze dne 10. listopadu 1902 č. 4313 a ze dne 24. prosince 1902 č. 4903 obrátila se rada královského věnného města Mělníka na komisi kanalisační, předkládajíc projekt ochranného a obchodního přístavu na Labi u Mělníka se žádostí za podporování tohoto projektu.

Komise kanalisační uznala ve svém XVIII. sezení konaném dne 21. října 1902 zřízení ochranného a obchodního přístavu na Labi u Mělníka za účelné a nutné a doporučila žádost městské rady a brzké provedení tohoto přístavu c. k. vládě zevrubným odůvodněním.

V rozhodnutí došlém dne 26. září 1907 č. 217/v. c. prohlásila c. k. vláda, že jest ochotna potřebné přípravy ku zřízení přístavu u Mělníka učiniti s výhradou ústavního schválení potřebných prostředků, když království České zaváže se převzíti jednu třetinu celého nákladu na fond zemský.

Notou ze dne 6. prosince 1907 č. 123.320/II. prohlásil zemský výbor svůj souhlas, jakož i ochotu předložiti a doporučiti sněmu království Českého návrhy uvedeného výnosu ministerského ku schválení.

Ve své XXXVIII. plenární schůzi, konané dne 19. prosince 1908, usnesla se komise kanalisační, aby c. k. vláda požádána byla za urychlené vyřízení záležitosti naléhavě nutného přístavu u Mělníka, načež došlo ji vyřízení c. k. ministerstva obchodu ze dne 9. září 1909 č. 624/v. c., dle kterého pověřena komise kanalisační vypracováním projektu a rozpočtu na přístav mělnický ve srozumění se zemským výborem království Českého.

Na základě generelního zaměření terrainu bylo zvláštním oddělením vrchní stavební správy kanalisační komise vypracováno více alternativních návrhů, které podrobeny byly v poradách technického komitétu této komise, konaných dne 27. ledna a 10. března 1911, zevrubnému prozkoumání, při čemž alternativní návrh č. VI byl pak prohlášen jako nejúčelnější.

Když pak zemský výbor král. Českého vyslovil notou ze dne 8. června 1911 č. 51.362/II svůj souhlas s tímto návrhem, provedeno bylo ve smyslu citovaného ministerského výnosu ze dne 9. září 1909 č. 624/v. c. dne 16. října 1911 informativní jednání na místě samém.

Komise kanalisační ve svém XLV. sezení konaném dne 25. listopadu 1911 schválila tento generelní projekt (alt. VI) a zmocnila vrchní stavební správu, aby na základě jeho vypracovala ve srozumění se zemským výborem království Českého detailní projekt na tento přístav.

Při vypracování tohoto podrobného projektu, které se ihned po zevrubných šetřeních a měřeních terrainu zahájilo, zejména pak po provedení zevrubných hydrotechnických výpočtů o vlivu projektovaných staveb přístavních v souvislosti s projednávaným mostem železnicovým v trati lokální dráhy Jenšovice-Mělník na hladinu velkých vod — jmenovitě na hladinu katastrofální vody o množství udávaném c. k. hydrografickým oddělením zemským $Q = 5000\,m^3$ — jakož i s ohledem na překladiště mělnické a vlečnou dráhu k němu vedoucí, kteréžto stavby byly provedeny teprve po velké vodě z roku 1890, dospěla vrchní stavební správa k přesvědčení, že následkem všech těchto staveb dohromady vzniklo by nepřípustné vzdutí velkých vod.

Také jevilo se výhodným, řešiti oba spolu související projekty na přístav a železnicový most j e d n o t n ě, ježto sice schváleným generelním projektem (alt. VI) přístavu provedení železnicového mostu dle návrhu komitétu pro stavbu místní dráhy z Jenšovic do Mělníka se n e z n e m o ž ň u j e, avšak pouhým souhrnem obou projektů povstalo by mimo uvedené zhoršení poměrů odtoku velkých vod i značně nepravidelné omezení zátopy na pravém břehu.

V tom ohledu jest žádoucno, aby pravý pobřežní pilíř mostový situován byl lícem svým do paty ochranné hráze přístavní a aby k vůli dosažení pokud možno nejmenšího vzdutí při velkých vodách odstraněna byla hráz vlečné dráhy ku překladišti vedoucí a světlá šířka mostu oproti původnímu návrhu byla zvětšena.

Se zřetelem k těmto okolnostem vypracována byla nová alternativa generelního projektu přístavu, která označena byla č. VIII a která po schválení svém v XLVII. plenární schůzi kanalisační komise ze dne 11. července 1912 předložena byla k opětnému informativnímu řízení konanému dne 15. listopadu 1912 na místě samém.

Návrh tento znázorněn jest v měřítku 1:15.000 na tabulce č. III a k jeho objasnění uvádí se následující:

Přístavní nádrž č. I., jakož i budoucí rozšíření přístavu nádrží č. II. navrhuje se v katastru obce Šopky.

Vjezd do přístavu, široký 30 *m*, nalézá se v Labském *km* 2·4 při břehu pravém.

Šířka přístavní nádrže obnáší 80 *m*; obrácení lodí umožňuje obratiště při vjezdu o průměru 100 *m*.

Omezení přístavních nádrží na straně k Labi obrácené tvoří svah dlážděný, který sahá do výšky středních vod (+ 3 *m* nad norm.), na straně protější pak vysoká nábřežní zeď (+ 6·30 *m* nad norm.)

Podél zdi vedou koleje a umístěny budou jeřáby, skladiště atd.

Obydlí pro služební personál přístavního dozorství nalézá se v rohu zdí nábřežních proti vjezdu.

Spojení železničního docílí se odbočkou z nynější vlečky na překladiště mělnické vedoucí, která se přiměřeně zrekonstruuje.

Přístavní hráz, která sahati bude nad nejvyšší vodu katastrofální, odbočuje s křižovatky silnic v katastru mělnickém a vede souběžně s tokem Labe až do *km* 2·200, při čemž pravý břeh řeky pro nízkou vodu se upraví.

V místech, kde přístav se projektuje nalézá se potok Pšovka s mlýnskou usedlostí; tato realita se vykoupí a potok se přeloží nad přístav, při čemž vodní síly jeho se opět využije.

O spojení silniční s novým přístavem jest dostatečně zřízením 3 příjezdů postaráno.

V *km* 1·395 Labe navrhuje se družstvem pro vystavění dráhy Jenšovice-Mělník jednokolejový most železnicový s 5 otvory a 60·0 *m* světlé šířky.

Z důvodů dříve uvedených navrhuje se, jak z plánku zřejmo jest, provedení 6 otvorů mostních po 60·0 *m* světlé šířky.

Plocha přístavní nádrže I. včetně vjezdu obnásí 66.000 m^2, po provedení basinu č. II. zvětší se plocha přístavu o 22.000 m^2, takže přístav pojme pak přes 80 lodí.

Práce zaměřovací pro podrobný projekt přístavní provedeny byly v letech 1910, 1911 a 1912 v době 205 dní čtyřmi inženýry; obnáší pak plocha

zaměřená mezi *km* 0—2·7 Labe . . 2·274 km^2, z této plochy připadá 0·160 km^2 na podrobně zaměřenou osadu Šopku.

Mimo to v tříletí uplynulém prováděny práce v kanceláři, jako výpočet sítě polygonální o 100 bodech, polygonů vedlejších, vynesení podrobné situace celého území v měřítku 1:1000, příčných profilů a vypracování 8 generelních, alternativních návrhů.

Ku konci roku 1912 přikročeno již ku zkoumání půdy základové, jak toho postup prací podrobného návrhu vyžadoval a to pomocí 6 vrtů s průměrem 400 *mm* a jedné kombinované sondy t. j. studně s vrtem.

Práce vrtací provedeny byly firmou A. Lanna v době od 11. listopadu do 22. prosince 1912 a shledáno při nich, že v hloubkách základů budoucích objektů projektovaného přístavu nalézají se vesměs písečnato-štěrkovité náplavy Labské, pročež nadobyčej nákladného neb nesnadného zakládání při stavbě přístavu není se co obávati.

D. PŘÍSTAV U VANOVA.

Otázka zřízení překladiště na dolním konci kanalisované trati Labe blíže Ústí byla dotčena již ve výroční zprávě za rok 1907, kde byla i zdůrazněna nutnost takového přístavu. Dále bylo sděleno ve výroční zprávě za rok 1909, že se kanalisační komise zabývala dále s touto otázkou, hledíc ku těsné souvislosti přístavu toho s podnikem kanalisačním a že vyhledala vhodné místo pro přístav u Vanova, dala vypracovati návrhovou studii a usnesla se po návrhu technického komitétu ve své XXXIX. plenární schůzi učiniti c. k. vládě odůvodněné podání, jímž by se dal podnět k brzkému zřízení přístavu pro překládání na rozhraní umělé a přirozené vodní cesty. To stalo se zprávou kanalisační komise c. k. ministerstvu veřejných prací z 28. února 1910, ve které byly vytčeny hlavně tyto věci:

Po dokončení kanalisace Labe až do Ústí, splavnění Vltavy v Praze a kanalisování její až do Štěchovic, jakož i kanalisování Středního Labe od Mělníka nahoru, vznikne nad Ústím směrem do vnitra země souvislá, přes 300 *km* dlouhá a při každém vodním stavu plně splavná vodní dráha, kdežto plavební hloubky na volném Labi pod Ústím zůstanou i potom závislými od dočasného stavu vody v Labi.

Když i není pochyby, že bude výstavba jednotlivých oddílů právě řečené vodní dráhy vyžadovati ještě mnohých let, nelze popříti, že bude dobudována již dokončením prací uvnitř Prahy a kanalisace až k Ústí značná část plně splavné vodní dráhy, na niž se pak bude bezprostředně připojovati i Střední Vltava s ne nepatrnou dopravou lodní, dosud pražskými jezy odříznutá. Pak-li že budou dopravovatelé chtíti využíti plné splavnosti dosti dlouhé kanalisované trati a tím i svého lodního prostoru — což lze předpokládat — tu musí za nižších vodních stavů při plavbě po proudu své lodi na rozhraní kanalisované a volné řeky odlehčiti, a obráceně při plavbě proti

proudu zboží přibrati. Provoz plavby lodní dozná však pravděpodobně i potud změny, že se na kanalisované trati dopravují plně naložené lodi jak proti proudu tak i po proudu pokud možno ve vlacích šroubovými parníky, kdežto ve volném Labi pod Ústím se bezpochyby udrží dosavadní provoz, kde lodi se vlekou proti proudu řetězovými a kolesovými parníky, kdežto po proudu dávají se prostě unášeti proudem, poněvadž jest nejhospodárnějším.

Nastane tudíž na styku obou částí labské vodní dráhy jak překládání zboží, tak i změna parníků; ku pohodlnému a nerušenému provedení jejich, dále pro bezpečné ukrytí nutných prostředků vlečných i lodí odlehčovacích jakož i vůbec pro ostatní zařízení dopravní bude nutným přiměřeně založené a vystrojené překladiště nebo přístav a to v poslední zdrži pokud možno blízko Ústí.

Pro tento mluví též žádoucí i očekávané částečné odvrácení vývozu uhlí ze severočeských pánví do vnitra země ku prospěchu domácího průmyslu, ku kterému účeli by byla nově vznikající výkonná vodní dráha vltavsko-labská dobrým prostředkem. Musila by se však stát včas opatření jak v ohledu tarifně politickém, tak i provozně technickém, aby se doprava v novém směru hned z počátku pevně zachytila a pak rychle rozvíjela. K opatřením poslednějšího druhu patří bezpodmínečně též vhodné překladiště.

V tomto smyslu zaujali k otázce té stanovisko též zájemníci při anketě r. 1905 v Ústí odbývané, kde mezi jinými vyslovil zvláště zástupce Ústecko-teplické dráhy generální ředitel Rosche žádost, aby konečný bod kanalisovaného Labe byl položen tak, že by bylo lze překládati hnědé uhlí a jiné zboží ze železnice na lodi ve vzduté vodě, a odůvodnil s poukazem na nedostatečnost dosavadních přístavů v Ústí — pro případ, že by se tam mělo díti překládání mezi volnou řekou a kanalisovanou tratí — nezbytnost zřízení nového přístavu tamtéž. Podobným spůsobem vyjádřili se i c. k. poříční správa, městská obec ústecká, Labský spolek (Elbeverein) jakož i provozovatelé plavby ve svých podáních c. k. místodržitelství, a žádali, poukazujíce na značné havarie spůsobené v poslední době vícekráte ledem na lodích, jež pro nedostatek místa musily přezimovati mimo oba ústecké přístavy ve volné řece, zřízení třetího přístavu ochranného a dopravního v Ústí.

Otázka zřizování ochranných a obchodních přístavů vymyká se sice kompetenci kanalisační komise i pokud se týče kanalisované trati, avšak vzdor tomu musila otázce té věnovati pozornost a použila již vícekráte naskytnuvší se příležitosti, aby u c. k. vlády podporovala oprávněná přání zájemníků za zřízení přístavů a to již z ohledu na význam jich pro sám podnik kanalisační. Oproti tomu jest uvažovaná zde otázka přístavu překládacího na konci kanalisované trati do jisté míry neodvislou od rozvinuté nyní všeobecné přístavní otázky severočeského Polabí, ale souvisí těsněji s kanalisačními pracemi samými tím, že přístav ten bude se musit zřídit co možno nejblíže u posledního zdýmadla a tedy i v jeho vzdutí.

Okolnost tato přiměla kanalisační komisi k tomu, že vzala zřetel na otázku přístavu již při zaměřeních, šetřeních a návrzích pro poslední zdýmadlo u Střekova—Ústí a dala zhotoviti zmíněnou již návrhovou studii, aby prokázala možnost umístění tohoto dopravního a současně ochranného přístavu poblíže Vanova.

Po částečné úpravě řeky a zřízením ochranné hráze proti velké vodě dala by se tam vytvořiti přístavní nádrž 750 *m* dlouhá a uprostřed asi 100 *m* široká, s délkou břehu ku překládání asi 1500 *m* a plochou dna 55 *ha*, která by mohla poskytnouti ochranu pro 80 až 100 labských člunů. Nádrž ta dala by se připojiti vlečkou jak ku státní dráze z Prahy do Podmokel tak i k Ústecko-Teplické dráze.

Území hodící se pro přístav jest s malými výjimkami dosud nezastavěno a dalo by se získati za přiměřenou cenu, ale výkup ten by se musil provésti brzy, poněvadž ceny pozemků tu pravděpodobně v budoucnosti stoupnou.

Vzhledem k tomu, že jednak jest zřízení překladného přístavu na konci kanalisované trati nezbytně nutným a také musí býti řešena co nejdříve otázka nového ochranného přístavu u Ústí, jednak zase hrozí nebezpečí zastavění neb aspoň značného zdražení vhodných k tomu pozemků, poukázala kanalisační komise na to, že by opatrnost kázala zajistiti si včas potřebné území, aby zřízení přístavu nevyžadovalo v budoucnosti nepoměrně vyššího nákladu nebo nenarazilo dokonce na překážky nepřekonatelné.

Na konec bylo pak požádáno c. k. ministerstvo veřejných prací, aby zmocnilo kanalisační komisi ku zavedení šetření — pro erár nezávazných — ohledně přibližných podmínek, za kterých by se potřebná půda dala získati.

Mezitím dozvěděla se kanalisační komise, že by se dal získat za mírnou cenu jeden z největších objektů, který — pakli přístav by se měl stavěti — by byl nezbytně potřebným, to jest barvírna Jana Pilze ve Vanově. Byla podána dne 15. dubna 1910 c. k. ministerstvu veřejných prací příslušná zpráva a žádáno o zmocnění, aby se mohlo ihned vstoupiti ve vyjednávání s majitelem za účelem koupě tohoto objektu, při čemž bylo navrženo, že by mohla býti kupní cena prozatím zálohou zaplacena z kanalisačního fondu. Při inspekční cestě dne 26. května 1910 byli upozorněni na jmenovaný objekt též zástupci c. k. ministerstva veřejných prací.

U příležitosti vnitřní informativní porady v záležitosti zřízení přístavů na Labi od Litoměřic ku zemské hranici, konané dne 22. června 1910 u c. k. místodržitelství v Praze, byla dotčena též otázka přístavu u Vanova, při čemž byla uznávána všestranně — i od zástupců plavebních společností — nutnost brzkého zřízení překladacího a odlehčovacího přístavu u Vanova z ohledu na přechod plavby z kanalisované trati na volné Labe a bylo doporučováno jako velmi žádoucí okamžité zabezpečení potřebného proň území.

Na základě sdělané návrhové studie provedla dále vrchní stavební správa kanalisační komise přibližný výpočet a odhad pozemků i stavení,

jež by bylo vykoupiti a v XLI. plné schůzi komise, odbývané dne 5. července 1910 bylo usneseno, uvědomiti dodatečnou zprávou c. k. ministerstvo veřejných prací o vyšetřeném nákladu na výkup ten, opakovati podnět ku brzkému získání celého území, potřebného pro stavbu přístavu a vysloviti ochotu ku hražení nákladu na výkup zálohou z fondu pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách proti navrácení jeho z budoucího fondu pro stavbu přístavu, při čemž by bylo nutno působiti jmenovitě ku brzkému vykoupení barvírny Pilzovy.

Mezitím byla vyzvána kanalisační komise od c. k. ministerstva veřejných prací výnosem ze dne 28. června 1910 ku provedení předběžných šetření ohledně nákladu na výkup pozemků a podání zprávy o výsledku jich při čemž si jmenované ministerstvo vyhradilo rozhodnutí až do výsledku ankety o přístavech labských ve trati Litoměřice—Zemská hranice, oproti tomu však ponechalo kanalisační komisi k uvážení, zda chce získati Pilzovu barvírnu ve vlastním oboru působnosti a na vlastní svůj náklad.

Kanalisační komise dala pak vyšetřiti odděleně náklad na výkup pozemků a budov, jež třeba ihned získati a těch, kterých teprve později bude třeba a podala o tom zprávu ministerstvu veřejných prací dne 1. října 1910 žádajíc, aby se co nejdříve definitivně rozhodlo, poněvadž přivodí každý další průtah nové stoupnutí nákladu na výkup.

Mezitím předložil majitel barvírny ve Vanově závaznou nabídku své reality a jelikož mělo dojíti ku dražbě její, zakoupila kanalisační komise Pilzovu barvírnu ve Vanově bez strojního zařízení dne 13. listopadu 1910 po předchozím uvědomění c. k. ministerstva veřejných prací a pronajala ji od 9. prosince 1910 dosavadnímu majiteli na čtvrtletní výpověď.

V posléze uvedeném výnosu uznalo c. k. ministerstvo veřejných prací výslovně nutnost zřízení přístavu a překladiště na Labi u Vanova ku zprostředkování přechodu lodí z kanalisovaného Labe na volné i naopak a vzalo na vědomí svrchu naznačené usnešení se XLI. plné schůze kanalisační komise ohledně nákladu na výkup pozemků pro přístav ten, avšak s tím dodatkem, že bude lze přikročiti ku konečnému usnešení o provedení stavby přístavu teprve v době pozdější, závislé od vývoje labské dopravy lodní po dokončení kanalisačních prací až do Ústí. Ohledně náhrady výloh za výkup pozemků, které chtěla kanalisační komise zálohou krýti, prohlásilo ministerstvo veřejných prací, že na ni sice svého času bude vzat zřetel, ale že nemůže v té příčině — pokud se státu týče — převzíti žádného závazku.

Hledíc k tomuto výnosu, usnesla se pak kanalisační komise ve své XLII. schůzi dne 17. prosince 1910, podati zprávu c. k. ministerstvu veřejných prací o technické souvislosti stavby přístavu u Vanova se stavbou zdýmadla čís. XII u Střekova, s poukazem na obtíže a vyšší náklad, které by vznikly odložením stavby přístavu až po skončení kanalisování až do Ústí a žádati o pokud možno urychlené definitivní rozhodnutí otázky zřízení tohoto

přístavu s tím doložením, že by kanalisační komise byla ochotna vypracovati příslušný generelní projekt.

Mimo to bylo usneseno, provésti co nejrychleji jednání za účelem výkupu těch pozemků a budov, u nichž lze očekávati brzké stoupnutí cen a dotyčná ujednání předložiti komisi ku schválení.

Zmíněná zpráva o technické souvislosti stavby přístavu u Vanova se stavbou zdýmadla čís. XII u Střekova byla podána c. k. ministerstvu veřejných prací dne 28. ledna 1911 a bylo v ní poukázáno v podstatě k následujícím okolnostem.

Budoucí přístav bude ležeti ve zdrži navrženého posledního zdýmadla čís. XII u Střekova, čímž vzniká souvislost s ním jak v ohledu dopravnětechnickém, tak i stavebnětechnickém.

Dopravnětechnická souvislost obou zařízení byla již prokázána ve dřívější zprávě c. k. ministerstvu veřejných prací, kterou byla odůvodněna nutnost přístavu. V podstatě jest to potřeba vhodného místa pro odlehčování nebo přidávání nákladu lodím, pro ukrytí odlehčovacích lodí a vlečných parníků, pro překládání zboží určeného do vnitra země, hlavně uhlí atd., jež nutí ku zřízení přístavu u Vanova. Dosavadní přístavy v Ústí se k tomu nehodí, neboť jednak nestačí již nyní dnešní dopravě, jednak leží mimo kanalisovanou trať. Bez přístavu v poslední zdrži přestávala by vlastně kanalisace Labe právě před branami dopravního střediska labské vodní dráhy — před Ústím, poněvadž by chyběl spojovací článek, který ji má připojit ku volné řece. Z té příčiny nemohla by plavba využíti plné splavnosti kanalisované trati, kdežto plavba po proudu byla by tu stížena, takže by se nemohla vyvinouti na kanalisované trati plavba hodná zmínky.

Řečený přístav jest tedy jedním z předpokladů pro zdárný vývin plavby na kanalisované trati Praha—Ústí a musí tudíž jeho zřízeni, jako prostředek účelu, logicky časově předcházeti ukončení kanalisace.

V ohledu stavebnětechnickém jeví se souvislost přístavu se zdýmadlem střekovským v tom, že přístav musil by se stavěti ve zpětném vzdutí zdýmadla (as 1·60 *m*), kdyby toto se dříve uvedlo v činnost, což by způsobilo velké obtíže a značně vyšší náklad. To platí zejména o pronikavé regulaci přilehlé říční trati, souvisící se stavbou přístavu, dále o části zemních prací, o stavbě nábřežní zdi a jiných objektů.

Když lze označiti provedení posléz uvedených stavebních prací ve vzduté vodě ne sice jako hospodárné ale přece technicky možné, není tomu tak při úpravě řeky uvedené na prvním místě, která by se musila provést bezpodmínečně při sklopeném jezu. Za předpokladu pětiletého stavebního programu pro stavbu přístavu vychází, že by se musilo pracovat první dva stavební roky bezpodmínečně beze vzdutí a že by se jez mohl postaviti v krajním případu teprve během ostatních tří let.

Z toho následuje, že v případu, kdyby mělo dojíti ku stavbě přístavu teprve po ukončení a odevzdání v používání celé kanalisace až do Ústí, by se poslední jez u Střekova nesměl po dva roky vztýčiti aneb aspoň by se musilo používání posledního zdýmadla o dva roky zdržeti, což by znamenalo totéž jako nechati poslední zdrž po tuto dobu ležet ladem. Tím by však nebyla postižena pouze plavba v oné zdrži samé, nýbrž znamenalo by to podvázání nové komunikace hned v prvním období vývoje.

Mimo tyto nepříznivé okolnosti bylo shledáno podrobnými výpočty, že by se při uvedeném provádění stavby zvýšily jen effektivní stavební výdaje o více než 300.000 korun oproti provádění beze vzdutí a že by tyto ještě dále podstatně vzrostly následkem stížení, jež ciferně lze předem těžko odhadnouti.

Na základě těchto a podobných úvah došla tudíž kanalisační komise poznání, že zřízení dotyčného přístavu úplně ve zpětném vzdutí střekovského zdýmadla není z technichých důvodů vůbec proveditelno, ale že by i případně přípustné částečné provedení jeho ve vzduté vodě bylo nezbytně spojeno s poškozením plavby a mimo to způsobilo by to i vyšší náklad. Jest tudíž naprosto nutno jak z důvodů národohospodářských a finančních, tak i z důvodů dopravnětechnických a stavebnětechnických, aby se zřídil přístav u Vanova ještě před dokončením kanalisace z Prahy do Ústí a odevzdal dopravě aspoň současně s posledním zdýmadlem čís. XII u Střekova, tudíž zároveň s otevřením celé kanalisované trati Labe, poněvadž jen tímto způsobem vybudovaná a doplněná vodní dráha vltavskolabská může splniti naděje právem do ní kladené.

Ku konci své zprávy prosila kanalisační komise c. k. ministerstvo veřejných prací o urychlené definitivní rozhodnutí se v této věci a vyslovila ochotu vypracovati příslušný povšechný návrh.

Ohledně pozemků potřebných pro stavby přístavu zbývá ještě poznamenati, že kanalisační komise pokládala záhodným opatřiti si ještě před započetím nějakých jednání o výkup odhad dotyčných pozemků, ku kterému se ale nemohlo pro nepříznivý čas ihned přikročiti. Brzy na to nastalo však období, ve kterém bylo nutno vzhledem ku pohotovým ještě prostředkům a neplaceným dosud příspěvkům státním i zemským ku kanalisačnímu fondu omeziti náklad na investice hražené jen zálohou z fondu toho na to nejnezbytnější, aby snad se přespříliš neztenčila hotovost ustanovená pro stavbu zdýmadel a tím snad postup staveb pro nedostatek peněz se nezadržel.

Z těchto důvodů nemohlo být prozatím provedeno usnesení učiněné svého času stran výkupu pozemků pro přístav vanovský, kde náklad měla krýt zálohou kanalisační komise.

V roce 1912 nevykazuje otázka zřízení překládacího přístavu u Vanova bohužel žádného podstatného pokroku. Vzhledem k tomu, že ještě nedošlo do té doby žádného rozhodnutí c. k. ministerstva veřejných prací na svrchu

zmíněnou zprávu kanalisační komise a v uvážení, že by se musily bez odkladu započíti práce předchozí za účelem stavby přístavu u Vanova, měl-li by tento být včas odevzdán svému účelu, byla zaslána jmenovanému c. k. ministerstvu dle usnešení kanalisační komise ve XLVII. schůzi dne 11. července naléhavá žádost, aby sdělilo s největším urychlením své definitivní rozhodnutí v otázce zřízení tohoto přístavu, jakož i ohledně nabídky kanalisační komise, že vypracuje generelní návrh.

Mezitím pracovalo se ještě dále na návrhové studii přístavu hlavně aby se zmenšil velký přebytek materiálu zemního a vyhledaly proň vhodné skládky. Rovněž byla vypracována varianta s přístavními vraty v ochranné hrázi a s překladištěm a seřaďovacím zařízením nad přístavem.

C. k. ministerstvo veřejných prací oznámilo pak kanalisační komisi výnosem ze dne 31. srpna 1912, že státní správa vodních staveb již vzhledem na souvislost zřízení přístavu u Vanova s provedením kanalisace Vltavy a Labe z Prahy do Ústí by se mohla blíže zabývati zřízením tohoto přístavu jen za předpokladu, že by byl poskytnut k dotyčným nákladům ze zemských prostředků aspoň takový příspěvek, jaký odpovídá poměru přispívání země na podnik kanalisační sám. Komise byla pak vyzvána, aby nejprve jednala se zemským výborem král. Českého o zajištění převzetí dotyčného podílu nákladu na stavbu přístavu a aby sdělila výsledek těchto jednání c. k. ministerstvu veřejných prací.

Nabídnuté komisí sdělání generelního projektu bylo c. k. ministerstvem uvítáno, jelikož dle jeho názoru je projektu toho potřebí ku zjištění nákladu.

Poněvadž pak se prozatím jednalo jen o to, dosíci od zemského výboru zásadní uznání nutnosti zřízení přístavu u Vanova k svrchu řečeným účelům a zajištění zemského příspěvku ku nákladu pořizovacímu v naznačené poměrné výšce, zhotovila vrchní stavební správa na základě provedených již šetření a studií situaci přístavu, jakož i povšechný rozpočet znějící na okrouhlých 6,200.000 K. Na to byl zaslán zemskému výboru král. Českého dopis ze dne 7. října 1912 s připojenými oběma právě řečenými doklady, kde byly obšírně uvedeny důvody ve prospěch zřízení přístavu toho a žádáno, aby zemský výbor sdělil kanalisační komisi příslušné své usnesení.

Avšak až do konce roku 1912 neobdržela kanalisační komise odpovědi zemského výboru král. Českého na tento svůj dotaz.

V. Úřední rozhodnutí a sdělení.

Písemný styk kanalisační komise v létech 1910, 1911 a 1912 pohybuje se v podstatě v těchže mezích jako za let předešlých; jistý vzestup agendy vyznačuje jmenovitě rok 1912 a má tento úkaz příčinu svoji v tom, že v tomto roce stavba zdýmadel č. IX. u Litoměřic, č. X. u Lovosic a u ostrova Židovského v Praze byla v plném proudu a tím dala podnět k hojnému písemnému styku mezi kanalisační komisí se strany jedné a podnikatelstvy staveb, továrnami pro železné konstrukce, staviteli a živnostníky nejrůznějších odvětví, jakož i úřady správními, soudy, korporacemi autonomními a bankami se strany druhé.

Podací protokol za rok 1910 obsahuje . . . . 4063 čísel,
za rok 1911 „ . . . . 3691 „
za rok 1912 „ . . . . 4309 čísel.

Z této agendy vzešlo:

roku 1910 2876
roku 1911 2828
roku 1912 2928

písemných vyřízení, která byla vypravena poštou; v úhrnu tom nejsou arci počítány expedice, které se doručují bezprostředně příruční pokladně, zřízencům komise, místním úřadům atd. a které se páčí rok co rok na mnoho set kusů.

Rozumí se samo sebou, že rozvrh kancelářské agendy není těmito čísly vyčerpán, poněvadž oba odbory kanceláře ve všech případech, kde to povaha věci dovolovala a okolnosti vyžadovaly rychlého vyjednání záležitosti, nejrozsáhlejší měrou používaly telefonu k sprostředkování styku a ústní výměny názorů.

Z nadbytku úředních rozhodnutí a sdělení, která došla kanalisační komisi v tříletí 1910—1912, buďtež tuto v krátkém výtahu uvedena jenom některá důležitější.

A) Kanalisováni říční trati od Prahy k Ústí.

1. C. k. ministerstvo pro veřejné práce ustanovilo vynesením ze dne 18. ledna 1910 č. 231-Xa 1909 interně informativní poradu za tím účelem, aby tímto způsobem nabylo především orientačního přehledu o tom, zdali a pokud by mohla býti státní správa poříční s hlediska povšechných potřeb plavby labské interessována na tom, aby v labské trati od Litoměřic dolů byly vystavěny nové přístavy, po případě dále vybudovány přístavy, které tam už jsou.

2. Totéž ministerstvo vydalo vynesením ze dne 21. února 1910 č. 21/8-I. podrobný prováděcí předpis k nařízení veškerého ministerstva ze dne 3. dubna 1909 č. 61 říš. zák. o zadávání státních dodávek a prací.

3. C. k. místodržitelství v Praze vyžádalo si dopisem ze dne 7. března 1910 č. 10.500 vyjádření o tom, na které okolnosti bylo by upozorniti v poučení, jež bude vydáno o postupu politických okresních úřadů při úředním řízení za tím účelem konaných, aby nebezpečí zácpy ledu bylo zamezeno, po případě zmenšeno.

4. C. k. ministerstvo pro veřejné práce oznámilo vynesením ze dne 23. dubna 1910 č. 583-I-1909, že nemá námitek proti tomu, aby náklad na zákup služebních let pro soukromé zřízence komise, na kterém se komise u příležitosti Nejvyššího 60letého panovnického jubilea Jeho cís. a kr. Apoštol. Veličenstva usnesla, vyplacen byl z kanalisačního fondu.

5. Vynesením ze dne 10. května 1910 č. 21/9-Xa svěřilo c. k. ministerstvo pro veřejné práce zastupování předsedy komise panu c. k. místodržitelskému vicepraesidentovi Dru Jindřichu rytíři z Hergetů.

6. Provádějíc nařízení celého ministerstva ze dne 30. prosince 1909 č. 2 říš. zák. z roku 1910 o zřizování vadií a kaucí vkladními knížkami spořitelen, rentovými knížkami c. k. poštovní spořitelny, záručnými listy bank a směnkami při státních dodávkách a pracích vydalo ministerstvo pro veřejné práce vynesením ze dne 16. května 1910 č. 6/9-X podrobnější předpisy.

7. Vynesením ze dne 14. května 1910 č. 72.115 vydalo c. k. místodržitelství rozhodnutí o výsledku vodoprávního řízení provedeného za příčinou stavby zdýmadla č. IX. u Litoměřic.

8. C. k. místodržitelství v Praze rozhodnutím ze dne 3. června 1910 č. 35.956 vyslovilo na základě § 42 českého zákona vodního, že z ohledů veřejných není závady, aby proveden byl projekt vypracovaný státní správou poříční ve shodě s kanalisační komisí o úpravě Labe u Horních Počáp.

9. C. k. ministerstvo orby zamítlo vynesením ze dne 5. ledna 1911 č. 8265/273 ex 1909 odvolání, jež podalo panství Mělník-Šopka a obce Hořín, Lužec a Vraňany z rozhodnutí c. k. místodržitelství v příčině kollaudace postranního průplavu Vraňansko-Hořínského.

10. Vynesením ze dne 15. června 1911 č. 42/30-IX.d vydalo c. k. ministerstvo pro veřejné práce v dohodě s c. k. ministerstvem pro železné dráhy nové předpisy o zřizování nosníků ze železobetonu nebo dusaného betonu při stavbách pozemních a mostech silničních.

11. Vynesením ze dne 10. čevna 1912 č. 3528-Xa vyžádalo si c. k. ministerstvo pro veřejné práce prostřednictvím c. k. místodržitelství v Praze od kanalisační komise vyjádření o tom, zdali by účelné rozšíření a vystrojení překladiště v rámci projektu pro zdýmadlo lovosické zřizovaného, kterého domáhá se obec lovosická a jež jeví se vlastně jako nutné doplnění tohoto překladiště, mohlo býti provedeno současně se stavbou tohoto zdýmadla a na účet komise.

12. Zemský výbor království českého dal notou ze dne 31. května 1912 53.702/II. souhlas k rozšíření překladiště v Lovosicích pod tou podmínkou,

že větší vydání s tím spojené bude uhrazeno z dotace povolené pro zdýmadlo č. X. u Lovosic.

13. Vynesením ze dne 4. července 1910 č. 303-Xa nařídilo c. k. ministerstvo pro veřejné práce, aby provedeno bylo informativní řízení za účelem posouzení přiměřenosti regulačních prací u Dobřína nad Roudnicí, které navrhlo místodržitelství a pozvalo k tomuto řízení také kanalisační komisi.

14. Na základě výsledku tohoto vyšetření byl projekt na úpravu Labe u Dobřína vynesením c. k. ministerstva pro veřejné práce ze dne 15. února 1912, č. 336/1—Xa, schválen k provedení na účet mimořádné dotace na vodní stavby za předpokladu, že kanalisační komise dá na tuto stavbu příspěvek K 10.000·—.

15. Zemědělská rada pro království České obrátila se dopisem ze dne 14. srpna 1912, č. 10.349, ke kanalisační komisi se žádostí, aby v zájmu chovu ryb provedla určitá v dopisu blíže uvedená opatření rázu rybářsko-hospodářského.

16. V téže věci podalo také c. k. místodržitelství v Praze podle dopisu ze dne 17. září 1912, č. 26—495 podrobná vysvětlení o tom, co bylo podniknuto k povznesení rybářství v kanalisované trati řeky.

17. Dopisem ze dne 3. září 1912, č. 7—2171/1 c. k. místodržitelství za příčinou stížností, které se ozvaly z kruhů interessentů plavby lodní k vůli poškozování plavby kolísáním vodního stavu, jež nastává při vztyčování a sklápění jezů, požádalo mimo jiné také kanalisační komisi, která doposud ve jménu c. k. ministerstva obchodu vede správu dokončeného zdýmadla u Štvanice v Praze, aby v příčině všech manipulací s tímto zdýmadlem, které nemají za účel proplaviti lodi nebo vory, dorozuměla se s místodržitelstvím a aby zvláštní příhody a pozorování co do vodního stavu oznámila místodržitelství.

18. Vynesením ze dne 11. prosince 1911, č. 26—488/4 c. k. ministerstvo pro veřejné práce, sledujíc akci ke zřízení pokusných laboratoří pro vodní stavby v Čechách sdělilo kanalisační komisi dobré zdání hydrografické ústřední kanceláře o základech pro účelné provádění pokusů na živých tocích a vyzvalo ji, aby se vyjádřila, zdali a v jakém rozsahu by komise byla s to, aby vykonala vyšetřovací práce, k nimž ústřední kancelář dala podnět.

19. Vynesením ze dne 25. října 1912, č. 17.377 požádalo c. k. ministerstvo pro veřejné práce kanalisační komisi, aby náklad spojený se zřízením čtyr limnigrafů u Vltavských zdýmadel v Troji, Klecanech, Libšicích a Miřovicích převzala na kanalisační fond a postarala se o to, aby také při Labských zdýmadlech pod Mělníkem byly včas postaveny potřebné limnigrafy.

20. C. k. ministerstvo pro veřejné práce prohlásilo vynesením ze dne 31. srpna 1912, č. 111/7—X, že by k otázce stavby Labského přístavu u Vanova vzhledem na spojitost tohoto přístavu s prováděním kanalisace Vltavy od Prahy k Ústí n. L. mohlo býti přikročeno jenom za toho předpokladu, že by k stavebnímu nákladu byl z prostředků země dán příspěvek aspoň

v takové výši, která vyhovuje poměru, v jakém země přispívá na řečený podnik kanalisace řeky.

21. Aby posluchačům rakouských technických škol vysokých byla opatřena příležitost k přiměřené praxi o prázdninách, obrátilo se c. k. místodržitelství v Praze na podnět Rakouského spolku inženýrů a architektů dopisy ze dne 12. srpna 1910, č. 191.657 ze dne 6. dubna 1911, č. 10/A—1197, ze dne 23. března 1912, č. 10/A—1197/1 ke kanalisační komisi se žádostí, aby posluchače stavebního inženýrství po dobu letních prázdnin podle možnosti zaměstnávala na svých staveništích jako pomocné síly technické.

22. Notou ze dne 8. června 1911, č. 51.262—II oznámil zemský výbor království Českého kanalisační komisi, že se svého stanoviska nemá námitky proti projektu ochranného a dopravního přístavu (alternativy VI.) u Mělníka, který vypracovala vrchní stavební správa kanalisační komise, a že není závady ani proti tomu, aby o tomto projektu provedla se porada anketní.

23. C. k. ministerstvo obchodu vyslovilo vynesením ze dne 7. března 1912, č. 2044 z roku 1911 dorozuměvši se s c. k. ministerstvem financí a c. k. ministerstvem pro veřejné práce, že bude zemskému fondu, z něhož má býti třetina stavebního nákladu na Mělnický přístav zapravena, svého času nahražen osminový příspěvek, jejž má země podle § 1. zákona o vodních drahách ze dne 11. června 1901, č. 66 říš. zák. poskytnouti k částce, která bude vzata z úvěru na vodní dráhy.

B. V OBVODU SPLAVŇOVACÍCH PRACÍ NA VLTAVĚ V PRAZE.

1. Na žádost Spolku obchodníků dřívím, dřevařských průmyslníků a podnikatelů voroplavby v království Českém vypsalo c. k. místodržitelství vynesením ze dne 17. března 1910, č. 67.463 zvlástní místní řízení za tím účelem, aby si zjednalo podklad pro stanovení způsobu, jakým mají býti remorkovány vory na Vltavě mezi Staroměstským jezem a stanovištěm pro vory v Bubnech pod Prahou.

2. C. k. ministerstvo obchodu schválilo vynesením ze dne 16. července 1910, č. 1120, vod. dr. dohodnutí ze dne 9. března 1908, které kanalisační komise ujednala s obcí Pražskou o provádění stavby zdýmadla u Štvanice v Praze, jakož i o souvislých s tím výkupech a odškodněních a zmocnilo komisi, aby výkup Novomlýnské vodárny a výměnu, po případě získání pozemků předsevzala ujednaným způsobem.

3. Vyhláškou ze dne 16. září 1910, č. 232.156 vypsalo c. k. místodržitelství v Praze politickou obchůzku a vyvlastňovací řízení o částečné změně projektu pro zdýmadlo u Žofínského ostrova v Praze.

4. Rada král. hlavního města Prahy oznámila dopisem ze dne 24. prosince 1910, č. 7200—IA podmínky pro zastavění pozemků, náležejících splavňovacímu fondu ve Svatopetrské čtvrti podle nového plánu polohy.

5. Vynesením ze dne 2. března 1911, č. 4423 — vod. dr. z roku 1910 vyslovilo c. k. ministerstvo obchodu zásadně, že vodní síly, vybývající při

zdýmadle u ostrova Štvanice a nepotřebné pro plavbu lodí a vorů, použíti se má pro dvě vodní elektrárny a to ve formě pronájmu a že byl zřetel obrácen k obci Pražské jakožto k nájemkyni.

6. Místodržitelství v Praze rozhodnutím ze dne 29. dubna 1911, č. 89.154 dodatečně schválilo, že bylo ex commissione dovoleno, používati nového vorového splavu u Štvanice v Praze a remorkovati vory od Karlova mostu až k vorovému splavu.

7. Vynesením ze dne 4. února 1911, č. 4616 — vod. dr. z roku 1910 vydalo c. k. ministerstvo obchodu stavební povolení pro změny projektu zdýmadla u ostrova Žofínského v Praze, dorozuměvši se se súčastněnými ministerstvy a vyslechnuvši zemský výbor království Českého.

8. Místodržitelství vydalo vynesením ze dne 13. října 1911, č. 7B—758/5 vyvlastňovací nálezy v příčině částečné změny projektu pro zdýmadlo u ostrova Žofínského v Praze.

9. C. k. správní soud zamítl nálezem ze dne 1. února 1912, č. 1356 jako bezdůvodnou stížnost firmy Antonín Novotný, pak Jaroslava Kubeše, Václava Štěpánka a Jana Trnky v Praze, držitelů tak zvaných Staroměstských mlýnů, podanou do rozhodnutí c. k. ministerstva obchodu ze dne 4. února 1911, č. 4616 z roku 1910, jímž vydáno bylo stavební povolení pro alternativní projekt zdýmadla při ostrově Žofínském v Praze.

10. C. k. ministerstvo obchodu rozhodnutím ze dne 5. října 1911, č. 3088 — vod. dr. zamítlo jako neodůvodněnou stížnost, kterou podala firma Antonín Novotný a Jaroslav Kubeš, Václav Štěpánek a Jan Trnka, držitelé mlýnů v Praze pro domnělé poškozování chodu jich mlýnů stavebními pracemi, prováděnými v obvodu Židovského ostrova, po případě pro předčasné započetí těchto prací.

11. Nálezem ze dne 19. září 1912, č. 10.423 zrušil c. k. správní soud pro vadnost řízení k stížnosti mlynářů pod č. 10. jmenovaných rozhodnutí c. k. ministerstva obchodu ze dne 5. října 1911, č. 3088 — vod. dr., tamtéž citované.

C. V HOLEŠOVICKÉM PŘÍSTAVU.

1. Vynesením ze dne 25. ledna 1910 č. 46.053/1909 schválilo c. k. ministerstvo železných drah plány pro objekty spodní stavby, pro čistící jámu, otáčidlo vagonů, mostní váhu, jakož i plány pro elektrickou installaci přístavního nádraží.

2. C. k. generální inspekce rakouských železných drah oznámila dopisem ze dne 11. dubna 1910 č. 3386-II., že technicko-policejní zkouška přístavní dráhy holešovické konati se bude ve dnech 21.—23. dubna 1910.

3. C. k. ministerstvo železných drah oznámilo vynesením ze dne 28. května 1910 č. 23.482/22, že c. k. ředitelství pro trati společnosti státní dráhy bylo vyzváno, aby se dohodlo s kanalisační komisí, kdyby se po případě měl zavésti elektrický pohon na přístavní dráze v Praze-Holešovicích.

4. C. k. řiditelství pro trati společnosti státní dráhy oznámilo dopisem ze dne 2. června 1910 č. 70.196/5 modality, za kterých bylo od ministerstva železných drah zmocněno převzíti přístavní dráhu.

5. Vynesením ze dne 18. června 1910 č. 30.760/15 ustanovilo c. k. ministerstvo železných drah k poradě o tom, zdali mají býti přístavy v Mělníku, Holešovicích a Karlíně pojaty do tarifu pro labská překladiště, rozhovor na den 30. června 1910 a pozvalo k němu také komisi kanalisační.

6. Vynesením ze dne 5. listopadu 1910 č. 20.773-7 rozhodlo c. k. ministerstvo železných drah, že se upouští od předepsání zvláštních ohnivzdorných zařízení v usedlosti firmy Bratří Charvátové v Praze-VII.

7. C. k. ministerstvo železných drah nařídilo vynesením ze dne 5. listopadu 1910 č. 28.286-18a, že opatření, která předepsala c. k. generální inspekce rakouských železných drah u příležitosti technicko-policejní zkoušky přístavní dráhy v Holešovicích z ohledů na realitu firmy Bratří Charvátů co do vytápění a obsluhy projíždějících vedle parostrojů prozatím, mají býti zachovávána trvale.

8. Dopisem ze dne 31. prosince 1910 č. 321.767 oznámilo c. k. místodržitelství podrobnější modality pro převzetí loděnice v holešovickém přístavu do správy státní.

9. Vynesením ze dne 6. března 1911 č. 514-I. vyslovilo c. k. ministerstvo pro veřejné práce na dotaz kanalisační komise, že zásadný souhlas k položení vlečné koleje jako přípojky k přístavní dráze v Praze-VII. vázati jest na záruky, které dostatečnou měrou hoví zvláštnímu rázu této přístavní dráhy. O formulaci těchto záruk jest se dohodnouti s místodržitelstvím v Praze.

10. C. k. řiditelství pro trati společnosti státní dráhy požádalo následkem přechodu holešovické přístavní dráhy do správy a do provozu c. k. státních drah dopisem ze dne 13. června 1911 č. 55.549/2 vyloživši svoje stanovisko o vysvětlení o tom, jak byly zdaňovány pozemní stavby a pozemky náležející přístavní dráze v Praze-VII.

11. Rozhodnutím ze dne 13. července 1912 č. 7—511/34 schválilo c. k. místodržitelství v Praze, jako vodoprávní úřad, obcí pražskou předložený projekt betonového mostu mezi Prahou VII. a Pelcí-Tyrolkou, jímž má býti křižována kolej přístavní dráhy na překladišti pod holešovickým přístavem.

12. Místodržitelství v Praze oznámilo dopisem ze dne 10. srpna 1912 č. 26—412 návrh podmínek, jimiž mělo by býti vázáno svolení k položení vlečné koleje od kurrentní trati přístavní dráhy v Praze VII. do jednotlivých průmyslových podniků.

13. C. k. ministerstvo železných drah slíbilo vynesením ze dne 4. září 1912 č. 17.491/15 řadu opatření, jež mají býti učiněna, aby povznesena byla překladní doprava v holešovickém přístavu.

VI. Výkup pozemků a vodních práv; náhrady, evidence majetku pozemkového.

A. VÝKUPY.

Kanalisovaná trať Vltavy z Prahy do Mělníka přešla 1. lednem 1908 do správy státní, takže od toho dne připadlo opatřování dále snad ještě potřebných pozemků státu, a kanalisační komise obstarávala výkupy na dále pouze v labské trati pod Mělníkem, pokud toho k účelům kanalisace bylo třeba.

První na Labi se nacházející zdýmadlo čís. VI u Dolních Beřkovic předáno bylo již dnem 11. března 1908 veřejné dopravě. Ano uznáno potřebným, počet pomocníků při zdýmadle tomto o dalšího pomocníka rozmnožiti, tudíž také pro něho opatřiti místnosti obytné, vykoupen byl za tím účelem soukromý dům čp. 115 v Dolních Beřkovicích, poblíže dvorce plavidelního stojící, v němž po přiměřené úpravě ustanovený pomocník plavidelníkův ubytován.

Ve zdrži zdýmadla čís. VII u Štětí, kdež zahájena veřejná plavba lodní dne 6. září 1909, došlo v období, jehož zpráva se týče, k různým úpravám břehovým v obvodu obcí: Liběchov, Podčeplice, Horní Počáply a Hoštka, za kterýmž účelem opatřiti bylo menší plochy pozemkové, jichž celková výměra činí 859 □°.

Se stavbou zdýmadla čís. VIII u Roudnice, jež od 6. května 1912 slouží veřejné dopravě, souvisící výkupy, provedeny byly z největší části rovněž již dříve, takže do tříletí této zprávy spadá pouze výkup pozemku v rozsahu 234 □° v obci Dobříni k účelům zřízení náplavky.

V druhé polovici r. 1909 započaté stavební práce při zdýmadle č. IX u Litoměřic směřovaly jednak ke stavbě plavidla při levém břehu v obcích České Kopisty a Počáply, jednak ke zřízení překladiště u Litoměřic a k úpravám, na pravém břehu projektovaným. Ana na levém břehu potřebná pozemková plocha získána byla již skoro úplně výkupy, jež uvedeny jsou již ve výroční zprávě XIII., zbývalo ještě opatřiti ony pozemky, kterých byla pro stavbu v obcích Litoměřice, Třeboutice a Křešice na pravém břehu labském potřeba. Tak vykoupeny zejména pro zřízení překladiště Litoměřického pozemky v této obci ležící v celkovém rozsahu 2 jiter 475 □° cestou vzájemné dohody.

Další výkup podmiňovaly pobřežní práce úpravné v obci Počáply, kdež zvyšovala se ochranná hráz a potahová stezka podél břehu labského se táhnoucí, kdežto pozemky za těmito objekty na břehu ležící, v místech níže položených se nasypaly, aby se předešlo škodnému účinku vzduté vody na pozemky ty. Po opětných nezdařených pokusech o narovnání podařilo se konečně, sjednati přiměřenou výkupní cenu, čímž přešla v majetek fondu kanalisačního výměra pozemková v rozsahu 2 jiter 1446 □°.

Stavba odváděcího kanálu podél pravého břehu v obcích Křešice a Třeboutice, na níž komise kanalisační během období, jehož zpráva tato se týče, se usnesla a která také v době té zahájena byla, podmiňovala získání pruhu pozemkového v Křešicích 1 jitro 650 □⁰ a v Třebouticích 3 jitra 965 □⁰ měřícího, při čemž zároveň bylo bráti zřetel k náplavu, podél břehu povstalému, zabírajícímu v Křešicích plochu 877 □⁰ a v Třebouticích 946 □⁰, jehož majitelé sousedících pozemků, jak prokázáno, od desetiletí bez odporu pro sebe užívali, pěstujíce na něm vrboví.

Konečně sjednány byly jednotkové ceny výkupní za pozemky v obvodu obce Nučničky, na levém břehu labském ležící, pokud zabrány jsou prováděnou tam úpravou břehovou; zjištění přesné výměry ale vyhraženo době, až úprava ta skončena bude.

V podzimku roku 1911 zamýšlené zahájení stavby zdýmadla čís. X u Lovosic vyžadovalo výkupu rozsáhlých ploch pozemkových v obcích Lovosice, Píšťany, Žalhostice a Velké Žernoseky, a sice předem ramene labského, zvaného Galloš, náležejícího panství knížete Schwarzenberga v Lovosicích, kdež umístiti bylo dle projektu plavidla, jakož i dále pozemků na obou březích, pro stavbu služebních budov a projektovaných úprav pobřežních.

Jednání výkupní v letech 1910, 1911 a 1912 za tím účelem provedená vedla k tomu, že veškery potřebné pozemky cestou dohody, s majitely uzavřené, byly získány. Výměra vykoupené plochy činí v katastrální obci Lovosicích 29 jiter 1376 □⁰, Píšťanech 1195 □⁰ a Žalhosticích 539 □⁰.

Mimo to zakoupeny v obci Velké Žernoseky k vůli přeložení rampy přívozu Lovosice—Píšťany pozemky, jichž bylo třeba.

Nejblíže následujícího zdýmadla číslo XI u Prackovic týče se pak v roce 1910 provedený výkup posledního lodního mlýna na Labi u Píšťan, jehož odstranění bylo v zájmu jak kanalisace, tak plavby lodní vůbec; pro účely stavby tohoto zdýmadla vykoupena dále v roce 1912 plocha ve výměře 6 jiter 1253 □⁰ v katastrální obci Prackovicích.

Další případ výkupu tvoří získání bývalé Pilzovy barvírny ve Vanově, kteráž stojí v místě, kde povede vjezd do Vanovského přístavu a jejíž majitel byl nesnázemi peněžními nucen závod ten prodati. Vedena snahou, přechodu reality té do cizích rukou zabrániti a povstání nového podniku, kterýž by později draze vykoupen býti musil zameziti, rozhodla se komise po zralé úvaze v roce 1910, že závod tento zakoupí, načež byl za příznivých podmínek získán.

Do období, jehož zpráva tato se týče, spadá dále konečné vyřízení otázky, jež po léta tvořila předmět vyjednávání mezi kanalisační komisí a rakouskou severozápadní společností paroplavební, ohledně budoucího způsobu řetězoplavby v kanalisované trati Labe od Mělníka do Ústí.

Jednáním těmto sloužil následující stav věcí za poklad:

V trati Labe od Mělníka po vodě provozovala rakouská severozápadní společnost pro paroplavbu ve Vídni na základě do 15. srpna 1930 platné

koncesse c. k. ministerstva obchodu ze dne 31. srpna 1900 čís. 44.043 vlek lodí pomocí parníků řetězových (plavba touažová).

Aby umožněn byl vlek lodí řetězem po dobu stavby kanalisačních zařízení, pokud se týče po provedení jich, bylo by bývalo třeba, jak při zdýmadlech v dotyčné trati, tak i na plavebním řetězu různá technická opatření provésti, k čemuž byly by přistoupily ještě různé zvláštní manipulace při plavbě lodí zdýmadly. To bylo by mělo za následek jednak větší náklad, jednak obtíže při provozování plavby.

Ve příčině povinnosti, větší náklad tento nésti, právní názory jednak jmenované společnosti, jednak komise kanalisační se rozcházely, což mělo za následek vleklá uvažování a vyjednávání, kteráž konečně vedla k tomu, že hledíc na nebezpečí, kteréž znamená plavba řetězová v kanalisované trati řeky jak pro ostatní plavbu lodní, tak i pro neporušený stav kanalisačních zařízení, bylo oprávnění ku provozování vleku lodního parníky řetězovými fondem kanalisačním úplně vykoupeno, takže plavba řetězová podle postupu stavby zdýmadel od zdrže ku zdrži se zrušuje.

Dotyčné dohodnutí schváleno bylo kanalisační komisí v XLIV. schůzi dne 10. června 1911.

Přiměřeně postupu prací při splavnění Vltavy v Praze proveden byl zbývající ještě výkup městské Novomlýnské vodárny a závod tento sbourán.

Ježto pak c. k. místodržitelství vydalo na částečné změny projektu zdýmadla u Žofína zřetel beroucí nález vyvlastňovací ze dne 13. října 1911 číslo 7 b—758/5, vykoupena byla potřebná plocha pozemková ve výměře asi 100 □⁰ na Smíchově, jakož i vodní síla malostranské vodárny i s příslušnými pozemky.

B. OTÁZKY NÁHRAD.

Nehledě k značnému počtu náhrad, jež poskytnouti bylo za příčinou nasypávek pozemků, provedených při stavbách kanalisačních a dále následkem toho, že budoucí vzdutí ve zdržích vyvolá podmáčení níže položených ploch pozemkových a tím znehodnocení pozemků těch, třeba v záhlaví tomto uvésti hlavně následující případy náhrady škody:

a) Zřízení překladiště u Litoměřic mělo v zápětí, že přítok vody do říčního ramene u ostrova Střeleckého skoro zcela byl uzavřen, čímž nastalo znehodnocení v rameni tom umístěné soukromé koupelny, jež vyrovnati bylo poskytnutím přiměřeného odškodnění majitelce téže, Terezii Seifertové, začež tato dotyčného práva svého se vzdala a koupelnu zrušila.

b) Budoucí vzdutí hladiny vodní ve zdrži zdýmadla čís. IX u Litoměřic působiti bude zpětné vzdutí v podkolí mlýna čís. 37 v Lounkách (majitelka Anna Hvížďálová) a mlýna čp. 35 v Třebouticích (náležejícího manželům Heřmanu a Ludmile Blumovým), čímž vyvolá se zmenšení vodní síly těchto závodů. Jednání o náhradě, s majiteli těchto vodních zařízení provedená, vedla konečně rovněž ku příznivému výsledku, any ztráty, tím jim vzcházející, poskytnutím náhrady v penězích jednou pro vždy byly vyrovnány.

c) Příčinu k obsáhlým šetřením a mnohým jednáním zavdalo promáčení a místy nastalé zavodnění sklepů některých realit ve Štětí, jež nastala v roce 1911 a 1912 následkem vzdutí vodní hladiny v Labi a tím vzdutí hladiny spodních vod v obvodu města Štětí, způsobeného jezem zdýmadla čís. VII u Štětí. Komise kanalisační byla nucena způsobenou tím škodu a nastalé znehodnocení dotyčných stavení přiznáním přiměřeného odbytného v penězích nahraditi.

Ježto při tom, mimo více hospodářských realit, jednalo se také o pivovar, jehož sklepy zatopeny byly, pak o hotel, jehož pivní sklep stal se nepotřebným a musil nahražen býti umělou chladírnou, byl finanční výsledek tohoto vlivu zmíněného zdýmadla na cizí majetek nemalý.

Stavby splavňovací v Praze měly mimo několik méně závažných jednání v zápětí projednání otázky náhrady s majiteli Staroměstských a Malostranských mlýnů a vodních zařízení v Praze, ježto potřebné pomocné stavby působily jim nepříznivé zpětné vzdutí.

Na základě výsledku mnohých měření, pozorování vodních stavů a výpočtů výnosnosti byla však otázka tato rovněž cestou smírné dohody vyrovnána.

Mimo to podařilo se po zevrubných šetřeních a společných poradách různé, následkem současného provádění splavňovacích prací komisí kanalisační a staveb nábřežních a mostních obcí Pražskou namnoze se křižující zájmy veřejné uvésti při blahovolném spolupůsobení rozhodujících činitelů v kýžený soulad.

C. EVIDENCE POZEMKŮ.

V tomto směru třeba uvésti, že čilá práce kanalisační komise jak v ohledu stavebním, tak i administrativním měla v zápětí, že kanalisační komisi přidělení měřičtí úředníci byli stále značně zaměstnáni, ano bylo jim opatřovati podklady geometrické pro výkupní a odškodňovací jednání, tudíž zaměřiti a vypočísti plochu pozemků, o něž se jednalo, sdělati potřebné dělící plány ku provedení knihovního pořádku, doplňovati a opravovati katastrální mapy, zaměřiti hotové stavby, nové hranice pozemků vyznačiti a konečně změny majetku pozemkového v protokolech parcelních poznamenati.

Činnost tato vztahovala se na celý terrain podél kanalisované Vltavy včetně Holešovického přístavu s přístavní dráhou a na oblast jak hotových, tak i ve stavbě nebo v projektování jsoucích zdýmadel Labských a vyžadovala velkou píli a vytrvalost, ježto místy zapletené poměry hranic anebo zase obtížný terrain kladl práci měřičské značné překážky v cestu. Úkol daný byl však úředníky zeměměřičskými při kanalisační komisi působícími s velkou přesností a obratně splněn, takže pojící se ku pracím jich činnost komise kanalisační nedoznala nijakého zdržení.

O rozsahu práce v tomto směru vykonané svědčí následující:

V letech 1910, 1911 a 1912 zaměřilo evidenční oddělení komise kanalisační 562 pozemky, zhotovilo 284 plány situační a dělící, osadilo 500 mezníků a doplnilo katastrální mapy 18 obcí. Provedení potřebných k tomu prací v terrainu vyžadovalo celkem 257 dní.

VII. Provádění a postup stavby.

A. KANALISOVÁNÍ VLTAVY A LABE Z PRAHY DO ÚSTÍ N. L.

a) Zdýmadlo č. VI u Dolních Beřkovic.

Při nízkém stavu spodní vody tvořila se při přechodu vody přes klapačky do spodního kanálu vorové propusti nepříznivá vlna. Aby se tato závada odstranila, byl v lednu 1910 přibetonováním dalších dvou stupňů prah vorové propusti při vtoku o 26 *cm* zvýšen, takže leží nyní dno při vtoku pod vzdutou vodou 0·94 *m* místo dřívějších 1·20 *m*. Tím podařilo se vlnu pod klapačkami značně zmírniti. Pokusy pomocí segmentové uzavírky ukázaly totiž, že při menší vodní hloubce nad prahem a následkem toho při menším přítoku do vorové propusti se vodní skok, který pod klapačkami vznikal, značně zmenšoval a proto bylo přikročeno na základě tohoto pozorování k popsané rekonstrukci.

Dne 13. dubna 1910 byla provedena superkollaudace stavebních objektů dvouročnímu ručení podléhajících, jakož i některých v uplynulém roce ukončených anebo nově zřízených staveb a jelikož při ní nebylo shledáno závad, byl zbytek kauce podnikatelství A. Lanna vyplacen.

Doprava tímto zdýmadlem, jež po celá tři plavební období 1910, 1911 a 1912 bylo v plném užívání, jest z tabulky na str. 196. patrna.

b) Zdýmadlo čís. VII u Štětí.

Též u tohoto zdýmadla byla v lednu a únoru 1910 na vorové propusti táž rekonstrukce provedena jako v Dolních Beřkovicích, tím že byl prah o 20 *cm* zdvižen, takže dno při vtoku leží nyní jen 1·00 *m* pod vzdutou hladinou. Též zde docíleno touto změnou žádaného účelu. Hradlový jez štětského zdýmadla byl v roce 1910 třikráte, v roce 1911 dvakráte a v r. 1912 třikráte postaven a sklopen, při čemž se nová jezová konstrukce s nýtovanými, 3 *m* od sebe vzdálenými slupicemi co nejlépe osvědčila.

Regulace říční trati u Hor. Podčápel mezi *km* 9·6 a *km* 12·7, která — jak bylo v poslední výroční zprávě již zmíněno — provedena byla společně se státní stavební říční správou, nemohla se následkem trvalých vysokých stavů vodních v roce 1911 dokončiti. Státní poříční správa provedla tam v roce 1910 a 1911 regulační stavby na levém břehu v délce 3100 *m*, kdežto kanalisační komisí provedeny byly na pravém břehu čtyry příčné stavby za stávající hrází koncentrační od *km* 9·5 až *km* 9·8 a všech pět staveb koncentračních s traversami otevřeného způsobu stavby, jakož i úprava břehová pod strání v Pelunce od *km* 9·9 až ke *km* 10·8.

Tato regulace dosáhla v plné míře žádaného účelu, totiž, aby ve zmíněné říční trati získána byla dostatečná hloubka vodní, a plně se v uplynulém roce osvědčila.

V roce 1911 byla též zřízena společně se státní poříční správou přívozní rampa v Počeplicích s příjezdnou cestou, a jelikož levostranná rampa v Horních Podčáplech již dříve byla zřízena, byl sem pak přívoz přeložen.

Spodní kanál štětských plavidel byl následkem nepříznivých stavů vodních v roce 1910 třikráte a v roce 1911 jednou pískem a štěrkem silně zanešen a musil býti zase vybaggrován značným nákladem, při čemž tento ponejvíce písčitý materiál byl použit v roce 1910 ku posypání skalního štěrku, jímž chráněn je pravý břeh nad jezem proti podemletí.

Aby se toto častěji se opakující zanášení aspoň částečně zamezilo, byla dělící hráz ve spodním kanále asi o 60 *m* prodloužena 50 *cm* nad spodní vodu sáhající hrází ze záhozu. Opatření toto však ještě nestačilo; na jaře r. 1912 byl spodní kanál opět zanešen a musil býti od 16. dubna až do 7. května vyhrabán. Státní poříční správa projektuje nyní pronikavější úpravu říční trati pod spodním plavebním kanálem; za tím účelem se již zřídila na pravém břehu nízká koncentrační stavba ze záhozu, za níž byla provedena nasypávka písčitým a štěrkovým materialem při bagrování získaným ve sklonu 1 : 50. Aby se tu odstranily nadbytečné šířky, bude též na pravém břehu zřízena pobřežní stavba, jež bude zároveň chrániti patu příkrého opukového svahu.

Na levém břehu mezi obcemi Horní Podčáply a Hněvicemi a pod Hněvicemi až ke štětskému přívozu byla za koncentrační hrází vedoucí cesta, která byla vzdutou vodou podmáčena, na 50 *cm* nad vzdutou hladinu zvýšena. V Hněvicích byl břeh podél náplavky až k hraně silnice odlážděn. Cesta u Malovísky v Račicích byla na žádost obce upravena.

Jelikož v jednotlivých sklepích ve městě Štětí po postavení jezu se objevila voda, byla na zkoušku dna dvou sklepů na faře, do nichž rovněž voda vnikla, opatřena ve dnech 18. až 21. srpna 1911 30 *cm* silnou cemento-betonovou vrstvou s vložkou omítky ceresitové, a tato omítka byla též na sklepních zdech do výšky 1·0 *m* nade dno provedena.

Toto zařízení se zcela dobře osvědčilo, sklepní dno a stěny jsou úplně suché, jak při opětovných prohlídkách bylo zjištěno.

Více majitelů podmočených sklepů přijalo odškodné na penězích; pro rekonstrukci sklepů městského pivovaru byl stavební správou vypracován projekt, který osvědčeným odborníkem v pivovarství byl schválen a doplněn, a dle něho byla tato rekonstrukce provedena správou pivovaru samotnou, která rovněž peněžité odškodnění obdržela.

U horního ohlaví štětských plavidel byla v roce 1910 zřízena otevřená, dřevěná kolna pro hradidla, u domů pro jezného a plavidelníka pak se zřídily chlévy pro drobný dobytek.

V roce 1911 bylo opevnění pravého břehu, jež od jezu proti vodě až k štěrkové deponii pod cukrovarem ve Štětí skalním štěrkem provedeno bylo, též podél této deponie prodlouženo, jelikož byly již ohrožovány následkem vlnění způsobeného parníky přilehlé soukromé pozemky.

V březnu 1912 byl rekonstruován ještě před postavením jezu průlezný kanál pro vodovod štětského cukrovaru, který vzdutou vodou částečně byl zatopen a poškozen, po docíleném dohodnutí společným nákladem s cukrovarem.

Dne 8. listopadu 1910 byla provedena superkollaudace veškerých železných konstrukcí jak hradlového jezu a vorové propusti, tak plavidel s úplně uspokojivým výsledkem a zároveň započato téhož dne s kollaudací staveb provedených podnikatelstvím A. Lanna.

Kollaudace staveb nemohla však v naznačený den skončena býti, jednak proto, že kollaudátoři považovali za nutné, stavby, zvláště dlažby a záhozy, ještě při sklopeném jezu shlédnouti, jednak též proto, že následkem stálých vysokých stavů vodních v roce 1910 nemohly býti skončeny některé práce, zvláště stavba regulační u Křivenic-Horních Podčap.

Jelikož v roce 1911 teprve 20. listopadu byly jezy na Labi sklopeny, a brzy potom nastaly silné mrazy, jež celou zimu potrvaly, musila býti odložena opětná prohlídka staveb při sklopeném jezu až do jara 1912. Toto úřední jednání bylo pak 18. března 1912 vykonáno, při čemž byly též kollaudovány stavby regulační a Křivenic-Horních Podčap.

V nově upravené říční trati od *km* 9·5 až *km* 10·8 byly všude shledány hloubky vodní více než dostačující, takže tato říční úprava — jak dříve již podotknuto — dobré účinky má a plně se osvědčuje.

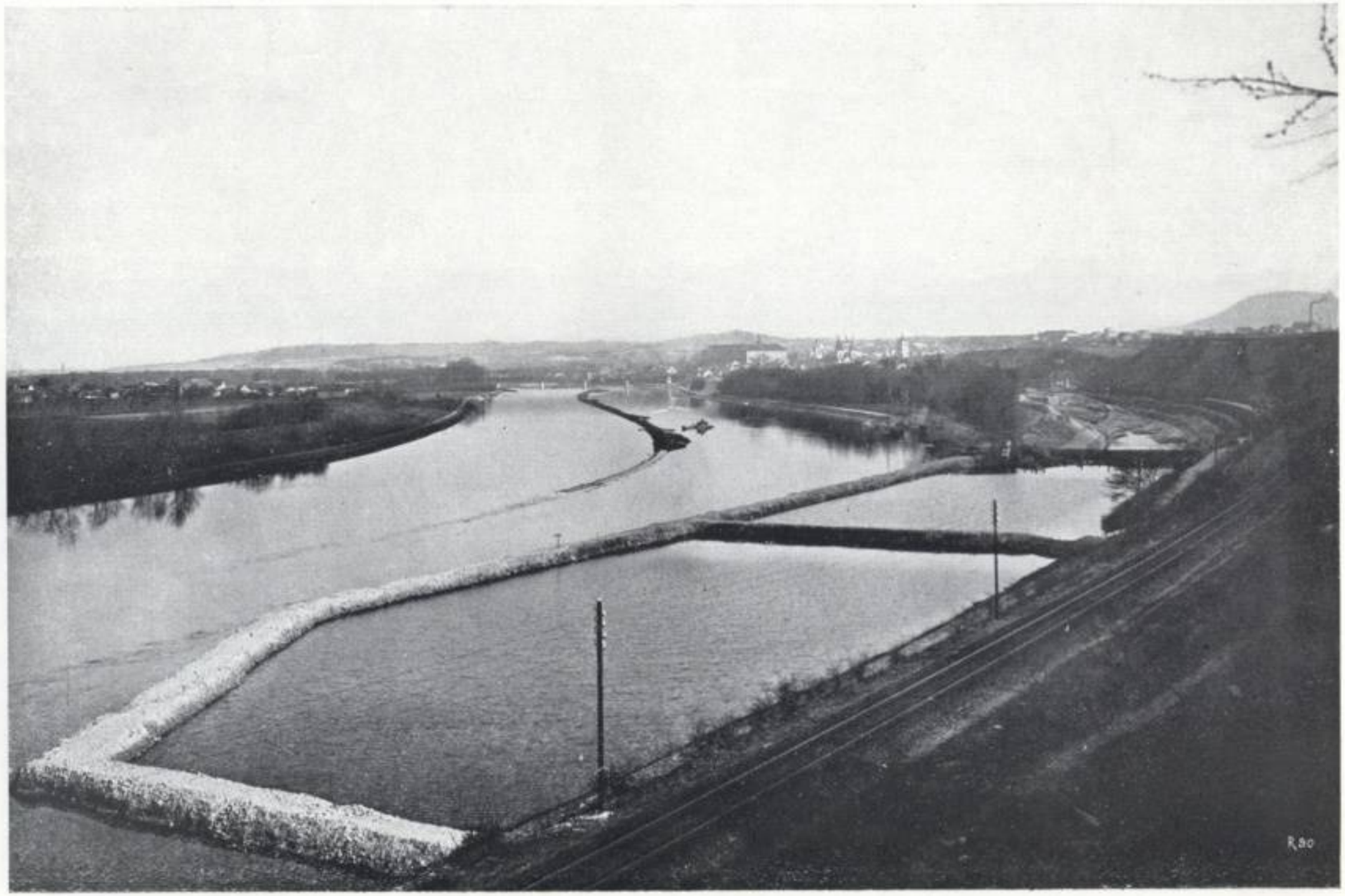
Také celkový výsledek této kollaudace lze též jako úplně uspokojující označiti.

Záznamy o dopravě týkající se tohoto zdýmadla uvedeny jsou rovněž na str. 196.

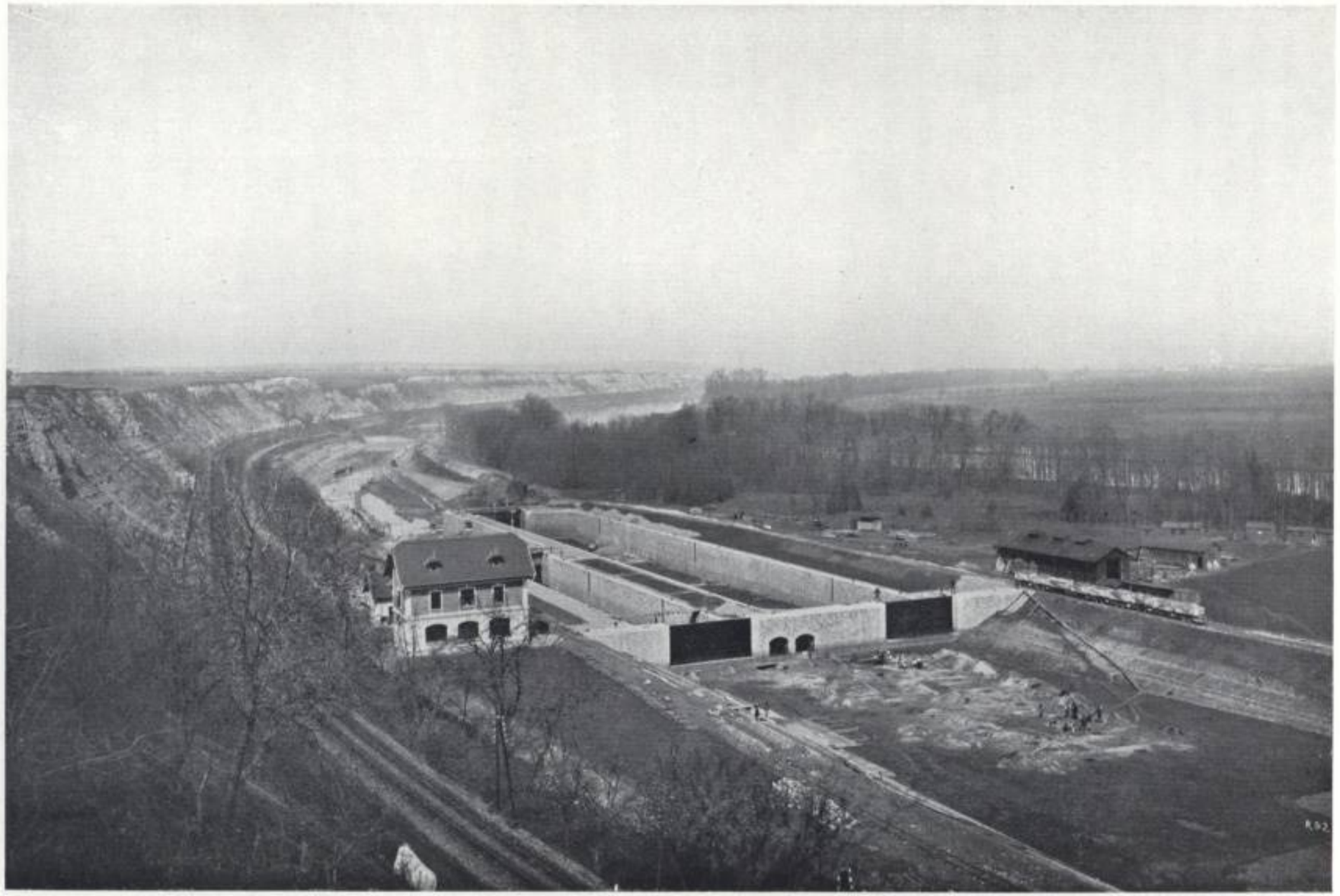
c) Zdýmadlo č. VIII. v Roudnici.

Hned počátkem roku 1910 byly opětně zahájeny práce s odkopem skály ve spodním kanále a v řece pod tímto, které byly přerušeny v prosinci roku 1909 velkou vodou.

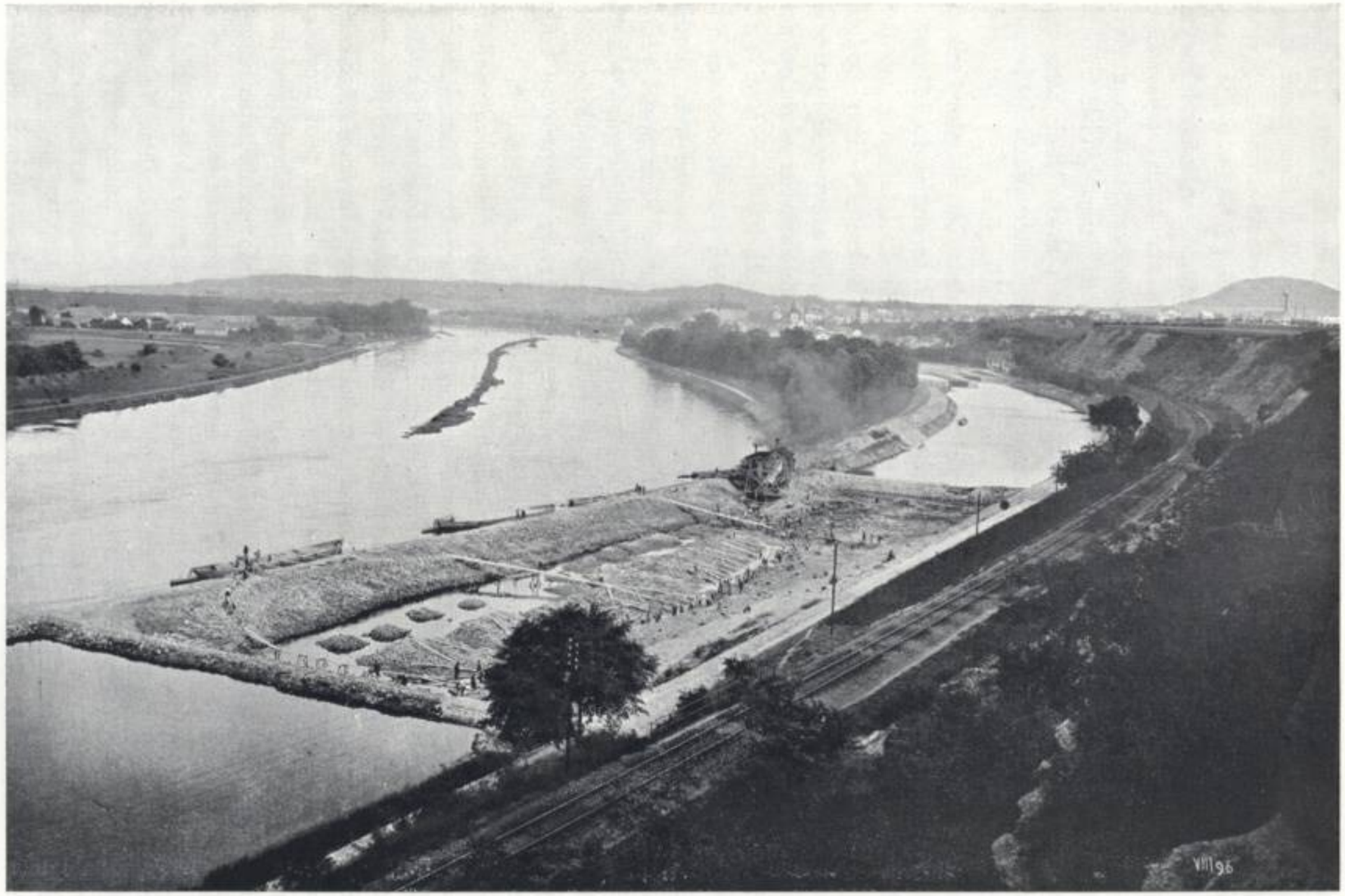
Parní vrtačkou byly vrtány v noci díry nábojové ve spodním plavebním kanále, které byly ve dne dynamonem odstřeleny a rozstřílená skála byla na straně deponována. Postup práce byl tak příznivý, že již dne 12. března 1910 bylo skončeno odstřelování ve spodním kanále. Jelikož však mezitím voda v řece tak klesla, že skála na dně spodního kanálu složená nemohla býti, jak původně se chtělo, vodním rýpadlem dobývána, na pontony naložena a po proplavení plavidly vyložena nad Roudnicí, musila býti pracovní prostora dále udržována v suchu, a skála dopravována sklopnými vozíky k jezu. Zde byla naložena na pontony a u Bezděkova a Dobřína nad Roudnicí elevátorem vyložena. Tato celkem obtížná práce byla také dne 22. srpna 1910 dokončena. Současně byly sypány, většinou skálou získanou ze spodního kanálu, potřebné hráze v prodloužení spodního plavebního kanálu pro odkop skály v řece (viz obr. 2.). Začátkem dubna zkusilo se vyčerpati první díl takto



Obr. 2. Zahraženi řečiště pod Roudnicí za účelem vystřílení skály na dně.



Obr. 3. Stavba plavidel u Roudnice dle stavu ze dne 16. dubna 1910.



Obr. 4. Prohlubování skalnatého dna řečiště pod výjezdem z dolního kanálu v Roudnici. (2./7. 1910.)

získaného ohražení, však bezvýsledně, ježto příval vody byl příliš veliký. Dříve než mohlo býti postaveno druhé čerpadlo, přišla velká voda.

S největší námahou a obětavostí jak dělníků, tak také inženýrů byly zabetonovány dne 4. května při velikém dešti odvodňovací strouhy v obou plavebních komorách. Ačkoliv bylo pracováno až do 12 hodin v noci, nemohla býti již více uzavřena spojovací drenáž horního kanálu s vlakovým plavidlem, která jest pod zdí horního ohlaví. Při zabetonování odvodňovacích stružek byly osazeny v malé plavební komoře na dvou, ve vlakovém plavidle na sedmi místech, ve kterých přítok vody byl nejsilnější, železné svislé trubky, které byly nechány otevřené. Na to byl spodní kanál a plavidla trvale zatopena vodou. Obraz 3. znázorňuje plavidla a spodní kanál krátce před zastavením čerpání.

Teprve koncem května mohlo býti zase započato s čerpáním pro odkop skály v řece. Vrtání a odstřelování skály trvalo od 2. června až do 14. srpna. (Obraz 4.)

Za této doby byla stavební jáma zatopena dvakráte velkou vodou, a vůbec bylo udržování jámy v suchu pro trvale vyšší stavy vody po celý rok velmi obtížné. Čerpání vody bylo nutno čtyřikráte zastaviti a vodou naplněnou pracovní prostoru čtyřikráte za sebou vyčerpati.

Získaný skalní materiál i s nasypanými hrázemi byl po ukončeném odstřelování skály vodním rýpadlem vybrán a částečně v ochranné hrázi podél plavebního kanálu, částečně ve volné trati Labe na pravý břeh podél vědomické bažantnice uložen, čímž zároveň byla docílena dobrá ochrana tohoto rozervaného břehu. Ač pro druhý díl výkopu skály v řece byly hráze sice nasypány a utěsněny, musela býti přece práce pro trvale nepříznivou vodu odložena na příští rok.

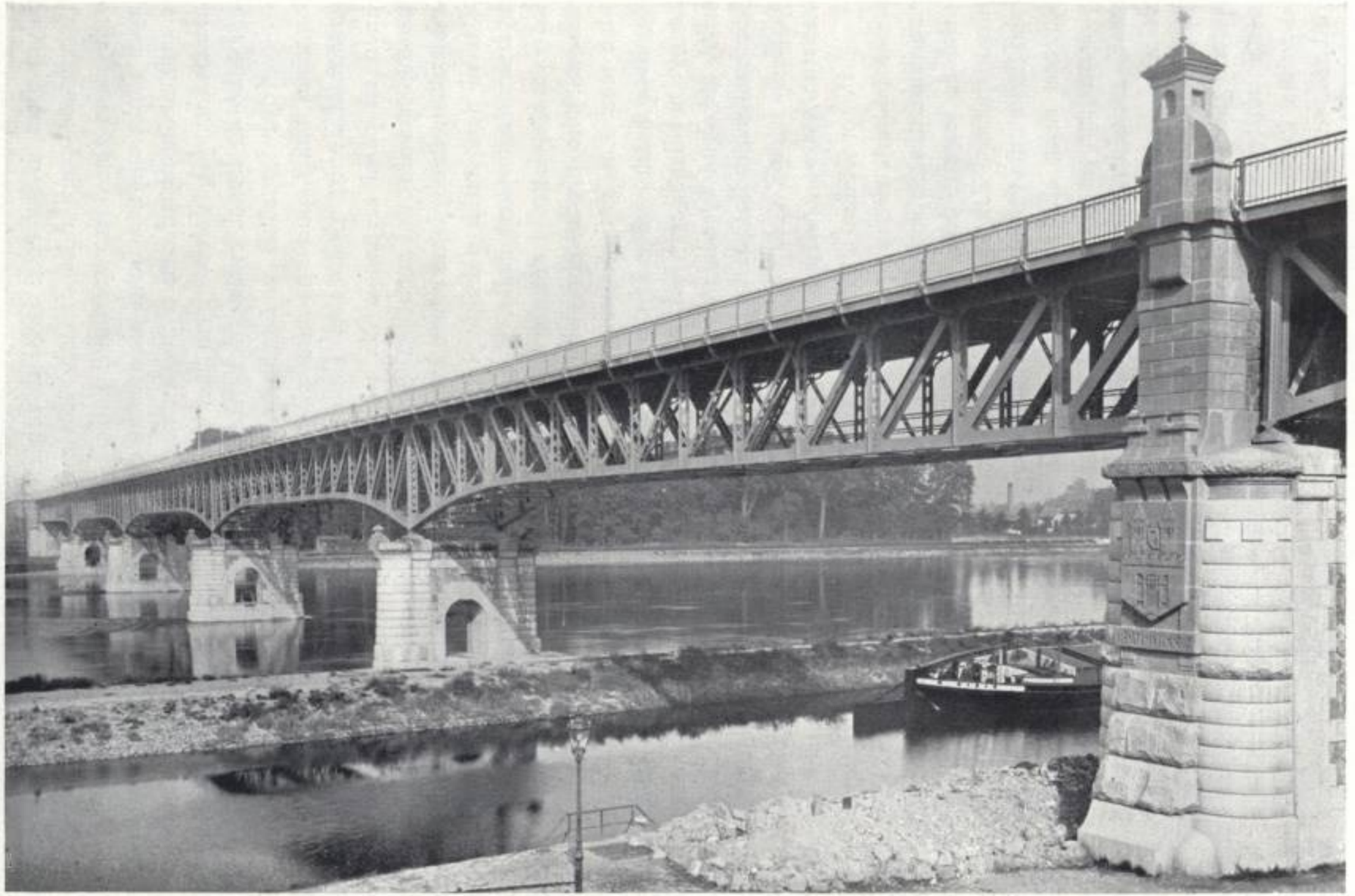
Roku 1910 byly provedeny z největší části dlažby, hlavně ve spodním kanále, na ochranné hrázi, na znovuzřízené přívozní rampě v Roudnici a na překladištích v Kyškovicích a Brzánkách, pro něž se započalo bagrovati v květnu, a v srpnu byla stavba dokončena. Na překladišti v Brzánkách byla již v září téhož r. nakládána cukrovka. V polovici srpna začato s prodlužováním městského sběrače kanalisačního podél levého labského břehu od jezu proti vodě až k roudnickému přívozu v délce asi 400 *m*; v září s přeložením a prodloužením soustředné hrázky pod jezem. Obě práce trpěly však velmi nedostatkem dělníků, jakož i vyšší vodou a nemohly býti r. 1910 dokončeny.

Pravý břeh nad přívozem podél bažantnice byl opevněn skalním štěrkem a pod jezem pokračováno v prohlubování nové plavební dráhy. Na obou stranách jezu byla zřízena skladiště na hradla, a sice na dělící hrázi zděné skladiště s železobetonovým stropem, a na pravém břehu mostní rampou chráněné vzdušné hrazděné skladiště. V obou skladištích uložena hradla v prosinci dodaná. Trvale vysoká voda na Labi zamezila roku 1910 postavení dřevěného svodidla před plavidly, jakož i zabetonování z předu zmíněné, otevřenou ponechané, drenáže.

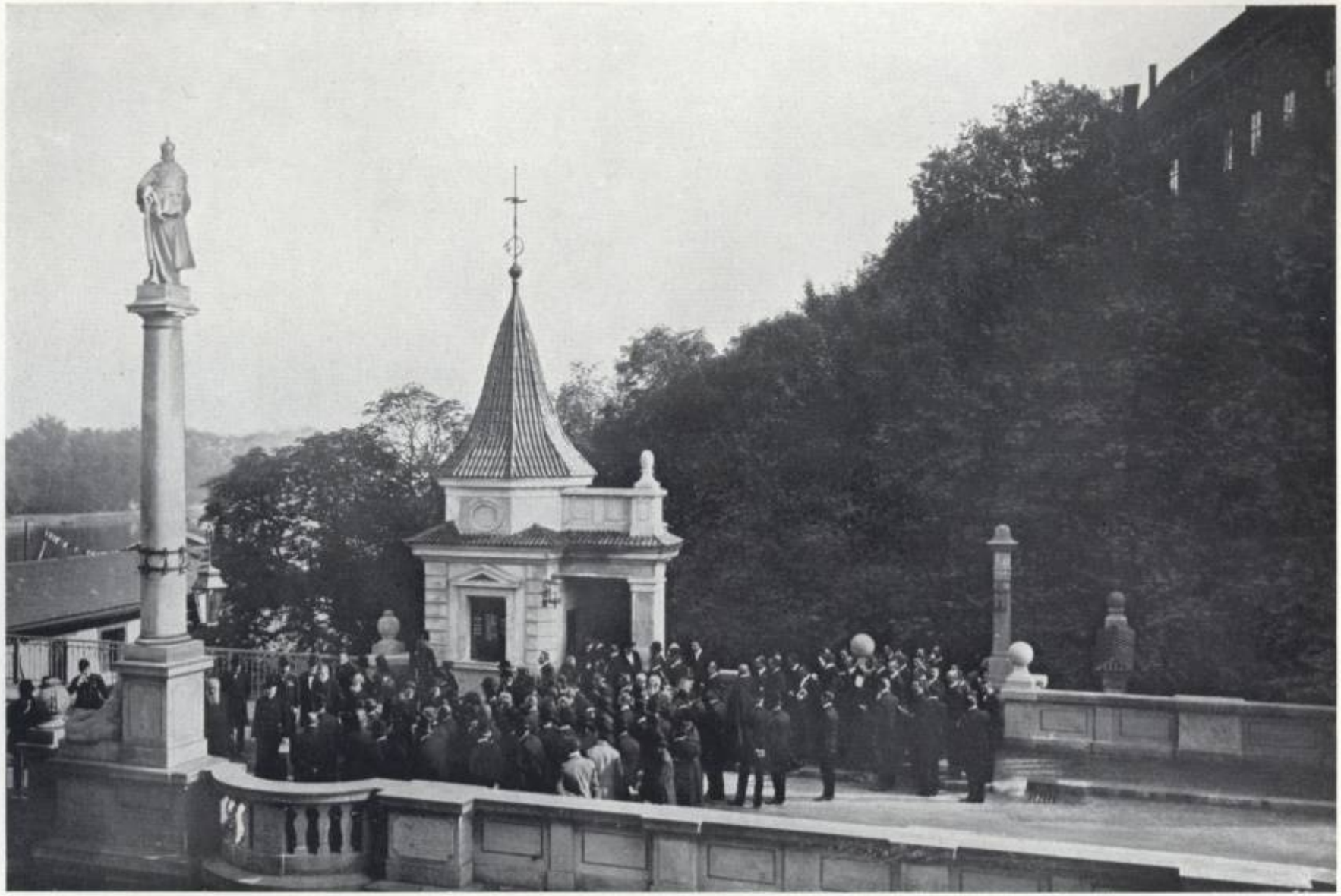
Silniční most, který byl stavěn nákladem roudnické obce současně se zdýmadlem, byl v roce 1910 dokončen a dne 2. října t. r. za přítomnosti J. Excellence pana místodržitele Karla hraběte Coudenhove, J. Jasnosti pana nejvyššího zemského maršálka knížete Ferdinanda z Lobkovic a mnohých jiných funkcionářů a hostí slavnostně otevřen. (Viz obr. 5. a 6.) V roce 1911 v lednu, únoru, březnu a květnu nastala zase vyšší voda. Přes to však bylo pracováno, jak dalece bylo lze, na prodlužování městského sběrače, který byl také ku konci května dokončen.

Když konečně v červnu voda zase opadla, bylo vyčerpáno druhé ohražení skály pod spodním plavebním kanálem a pokračováno v odstřelování skály na dně řeky. Po zkušenostech z předešlých let byla osazena hned tři parní čerpadla. Na začátku práce byla jen dvě z nich v chodu a později stačilo dokonce jen jedno čerpadlo, a ani to nebylo plně využito následkem neobyčejně nízké vody, která trvala po celé léto. Práce, přes počáteční nedostatek dělníků pokročily přece velmi pěkně, takže dne 11. srpna byl skončen výkop skály. V září a říjnu r. 1911 byly vybrány nasypané jimkové hráze, jakož i rozmělněná skála říčním rýpadlem a drapákem a materiál uložen, jako předešlého roku na pravý břeh labský podél vědomické bažantnice mezi *km* 29·0 až 30·9, čímž — jak dříve připomenuto — docílena byla regulace a zároveň také opevnění tohoto velmi rozervaného břehu, který by se byl musil stejně nějak opevniti. V červnu byla také zabetonována dosud ještě otevřená drenáž mezi horním kanálem a vlakovým plavidlem, jakož i dokončena svodidla před plavidly. Tato jsou 60 *m* dlouhá a sestávají ze dřevěné konstrukce, která jest přišroubována — pro snadnější výměnu — na zabetonovanou kostru z U-železz. (Obr. 7.)

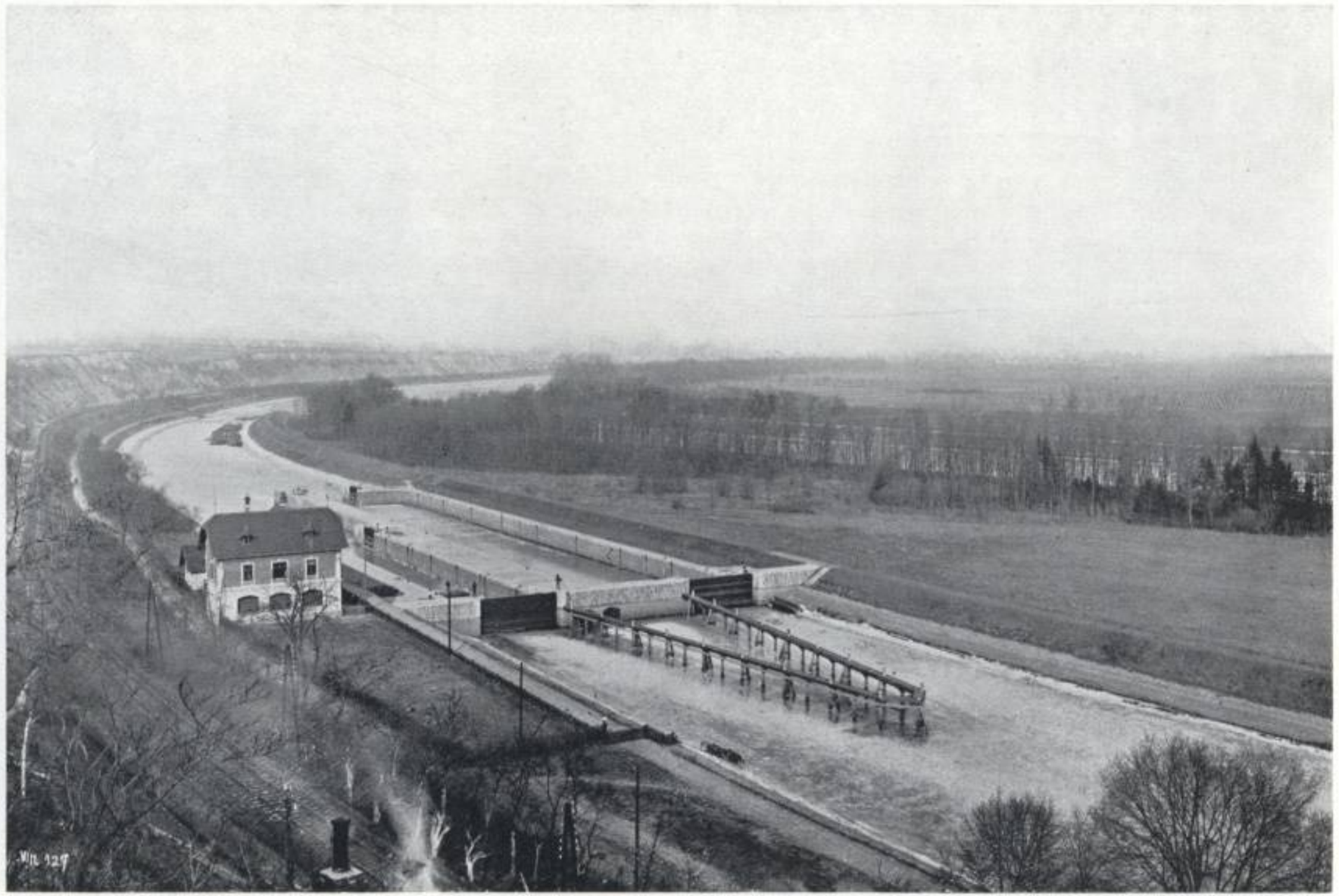
Po provedení řady menších prací jako: čerpací studny pro c. k. společnost státní dráhy, přemostění potahové stezky u parní pily, přeložení a prodloužení soustředné hrázky při počátku a konci jejím, vytahání velkého počtu pilot ze starého jezu, oplocení zahrady při budově jezného, obnovení nátěru slupic jakož i železných součástí plavidel, mosaikové dlažby na betonovém podkladě na výstupních plochách plavidel atd. byla stavba celého zdýmadla koncem roku 1911 dokončena. Trvale neobyčejně nízká voda nedovolila postavení jezu již v r. 1911 ani na zkoušku. S prvním postavením téhož bylo tudíž započato až dne 2. května 1912. Vzdouvání vody provádělo se jen velmi zvolna, aby při velmi nízkém stavu vodním, který i v té době trval, nebyla plavba lodí ve spodní labské trati nepříznivě dotčena. Proto bylo dosaženo plného vzdutí teprve 8. května 1912, kteréhož dne byla také provedena vodoprávní kollaudace vorové propusti a proplaveno více vorů na zkoušku. Od té doby zůstalo zdýmadlo v činnosti jen s krátkým přerušením (od 22. do 27. července), kdy jez byl sklopen pro stoupající vodu při + 138 *cm* na mělnickém vodočtu, (obr. 8: celkový pohled na plavidlo a obr. 9 na jez) a byl zase sklopen teprve dne 13. listopadu 1912, ježto voda dostoupila dne 14. listopadu v Mělníku opětně výšky + 164 *cm*. Za



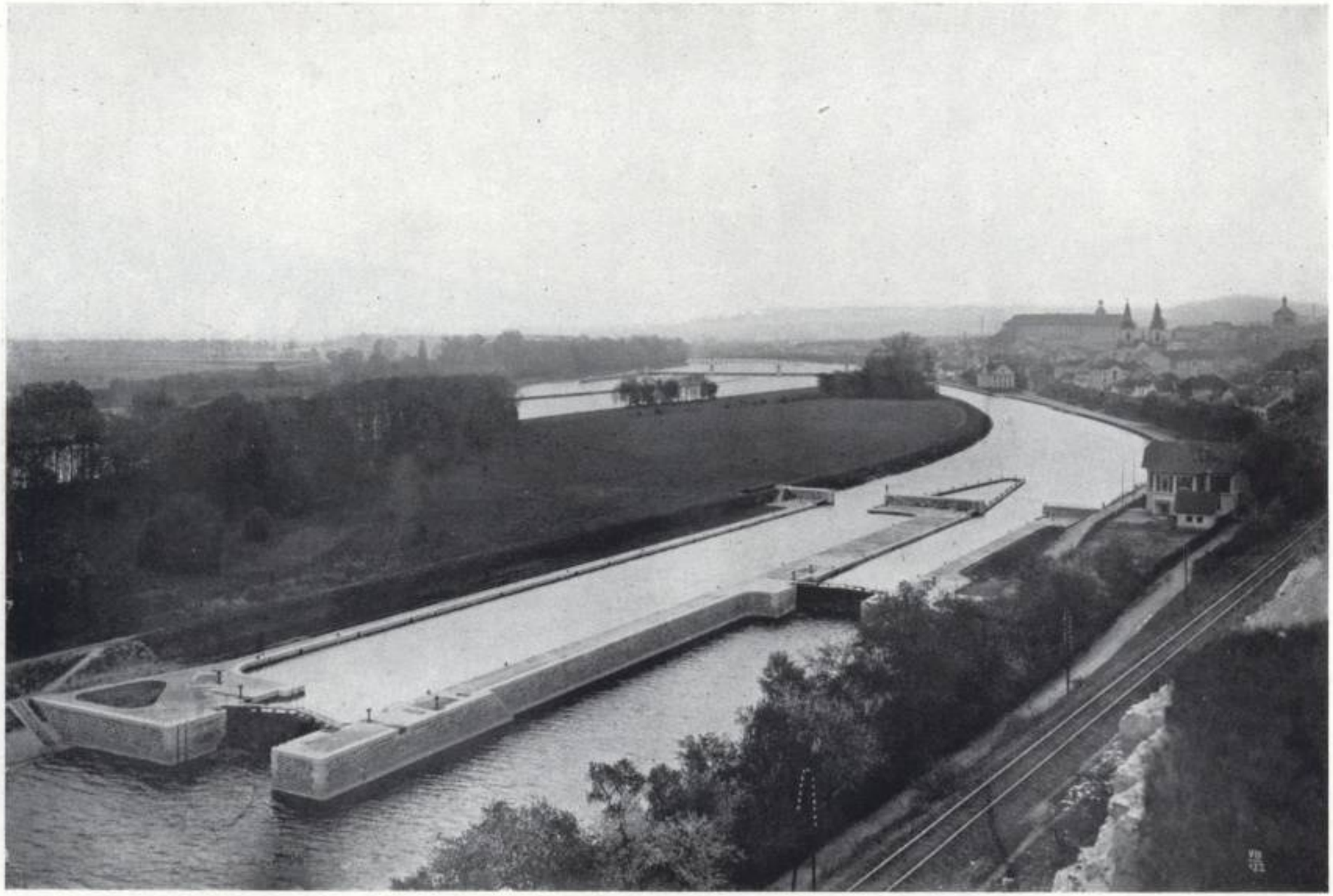
Obr. 5. Pohled na Roudnický most. (29./9. 1910.)



Obr. 6. Otevření Roudnického mostu dne 2. října 1910.



Obr. 7. Plavidlové komory u Roudnice.



Obr. 8. Celkový pohled na zdýmadlo č. VIII. u Roudnice (10./5. 1912.)



Obr. 9. Most s hradlovým jezem v Roudnici (10./5. 1912.)

celou tu dobu neukázaly se žádné nedostatky na postaveném zdýmadle. Jen při velmi nízké spodní vodě objevil se ve vorové propusti pod klapačkami znatelnější vodní skok, který neztěžoval sice proplavování vorů, přece však mohl ohrožovati vazbu voru. (Obr. 10.) Ačkoliv tento skok zmizí, až bude uvedeno v činnost následující zdýmadlo, jehož vzdutí bude působiti až k vorové propusti, bude přece ještě před příštím postavením jezu provedena malá rekonstrukce, kterouž budou klapačky prodlouženy řadou pohyblivých 7·5 až 8·0 *m* dlouhých trámců.

Při příležitosti postavení jezu byla také provedena kollaudace veškerých železných konstrukcí, jak jezu tak také plavidel, a bylo započato s kollaudací stavebních objektů tohoto zdýmadla, v kteréžto poslední bude pokračováno a dokončí se po dohotovení prováděcího elaborátu. Kollaudací byli pověřeni páni členové kanalisační komise c. k. dvorní rada dr. Rytíř a zemský vrchní stavební rada Jirsík. V celé zdrži byly shledány dostatečné vodní hloubky. Jen bezprostředně pod zdýmadlem u Štětí, mezi *km* 19·2 až 20·0 bylo nutným prohloubiti dno řeky. To bylo provedeno v měsíci červnu až srpnu 1912 tím, že bylo upraveno koryto v šířce 40·0 *m* a hloubce 2·10 *m* pod roudnické vzdutí. Na některých místech dna řeky přišlo se však na skálu, takže hloubka vody je jen o něco menší, není to však plavbě nijak na závadu. Získaný materiál — asi 9.760 m^3 — byl sypán za záhozovou hrázku — jak již dříve připomenuto — kterou zřídila státní poříční správa na levém břehu v délce 386·0 *m* pod spodním kanálem štětských plavidel.

Městský kanalisační sběrač provedený komisí podél levého labského břehu v Roudnici byl vodoprávně kollaudován dne 13. března 1912 a předán do majetku a udržování městské obci v Roudnici.

d) Zdýmadlo čís. IX. u Litoměřic.

Počátkem března 1910 počalo se s vysypáváním nízko položených pozemků v Dolních Podčáplech a Českých Kopistech, a takto 1 *m* nad vzdutou vodou nasypané pozemky byly ještě před jarním výsevem majitelům odevzdány.

Stavební jáma plavidel, v jejímž vybírání se od 17. března 1910 pokračovalo, byla k vůli dalšímu výkopu v polovině dubna vyčerpána. Vykopaná zemina byla trajektem přepravena na litoměřické překladiště. Výkop byl dne 24. srpna skončen. (Obr. 11. a 12.) Velká voda, která mezi tím nastala, zdržela započetí betonování až do 23. června. Jakkoli též v dalším průběhu roku 1910 stavební práce neustále panujícími vyššími stavy vodními zdržovány byly, takže několikráte stavební jáma zatopena býti musela, byl přece postup stavebních prací na zdýmadle v roce 1910 dosti uspokojivý.

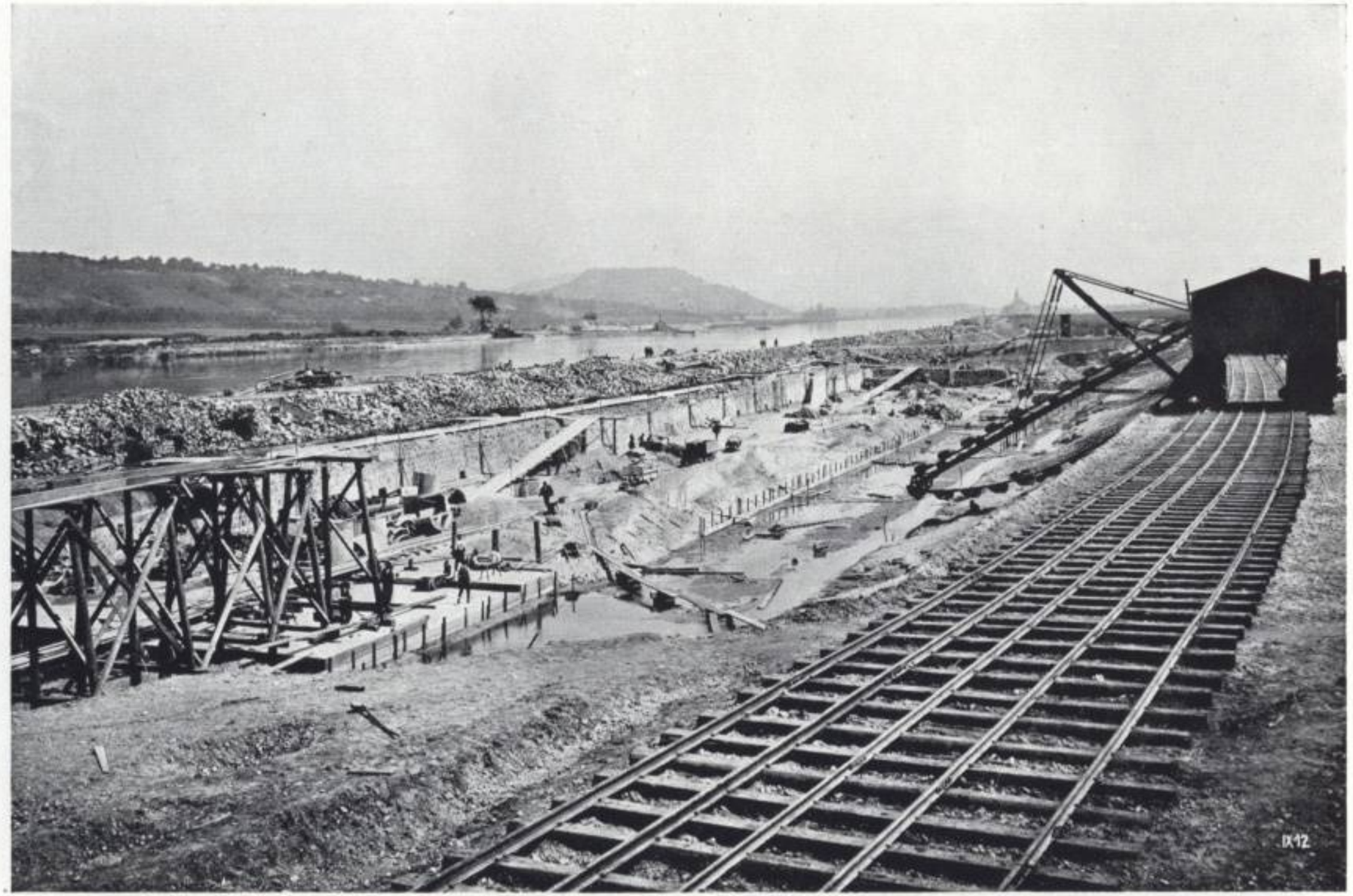
V tomto roce se vyzdila ve vlakovém plavidle obě ohlaví, pravostranná zeď v celé délce a levostranná asi do poloviny délky až ku krycím kvádrům; zbývající díl levé zdi vlakového plavidla byl proveden až k závěrku klenby



Obr. 10. Vorová propusť u Roudnice (10./5. 1912.)



Obr. 11. Výkop stavební jámy pro plavidlové komory u Českých Kopist.



Obr. 12. Stavba plavebních komor zdýmadla č. IX u Litoměřic v Českých Kopistech dle stavu dne 3. srpna 1910.

obtokového kanálu, a pro levostrannou zeď komorového plavidla byl pak základ do poloviny délky vybetonován.

V roce 1911 byla stavba plavidel úplně skončena. Dno komorového plavidla bylo celé vybetonováno a na to lomovým kamenem do cementové malty vydlážděno (Obr. 13.). Ve vlakovém plavidle byly tímto způsobem zajištěny jen lichoběžníkové plochy ve dně před výtoky, zbývající díl plavidlového dna byl jen na 20 *cm* silném štěrkovém podkladu na sucho vydlážděn.

Na konci května 1911 počalo se s osazováním segmentových stavidel v dolních ohlavích. Na to se postupně dokončila montáž horizontálních stavidel v horních ohlavích, kde bylo těsnění provedeno bronzovými lištami místo obvyklými dosud trámci dřevěnými, dále dolních a horních vrat, mříží, pacholat, žebříků atd. se všemi pohybovacími mechanismy. (Obr. 14. a 15.) Též svodidla pod plavidly, jež jsou vyřešena podobně jako v Roudnici, byla dohotovena. (Obr. 16.) Čerpání vody v plavidlech trvalo od 18. března až do konce listopadu 1911, kdy bylo trvale zastaveno.

Na jezu bylo započato 15. dubna 1910 se stavbou jímky pro pravostranný otvor jezový (Obr. 17.). Čerpati započalo se 15. července 1910.

Do 28. října téhož roku byl dokončen, až na železnou konstrukci, tento otvor jezový s prvním říčním pilířem, ačkoliv se častěji opakovaly vyšší stavy vodní.

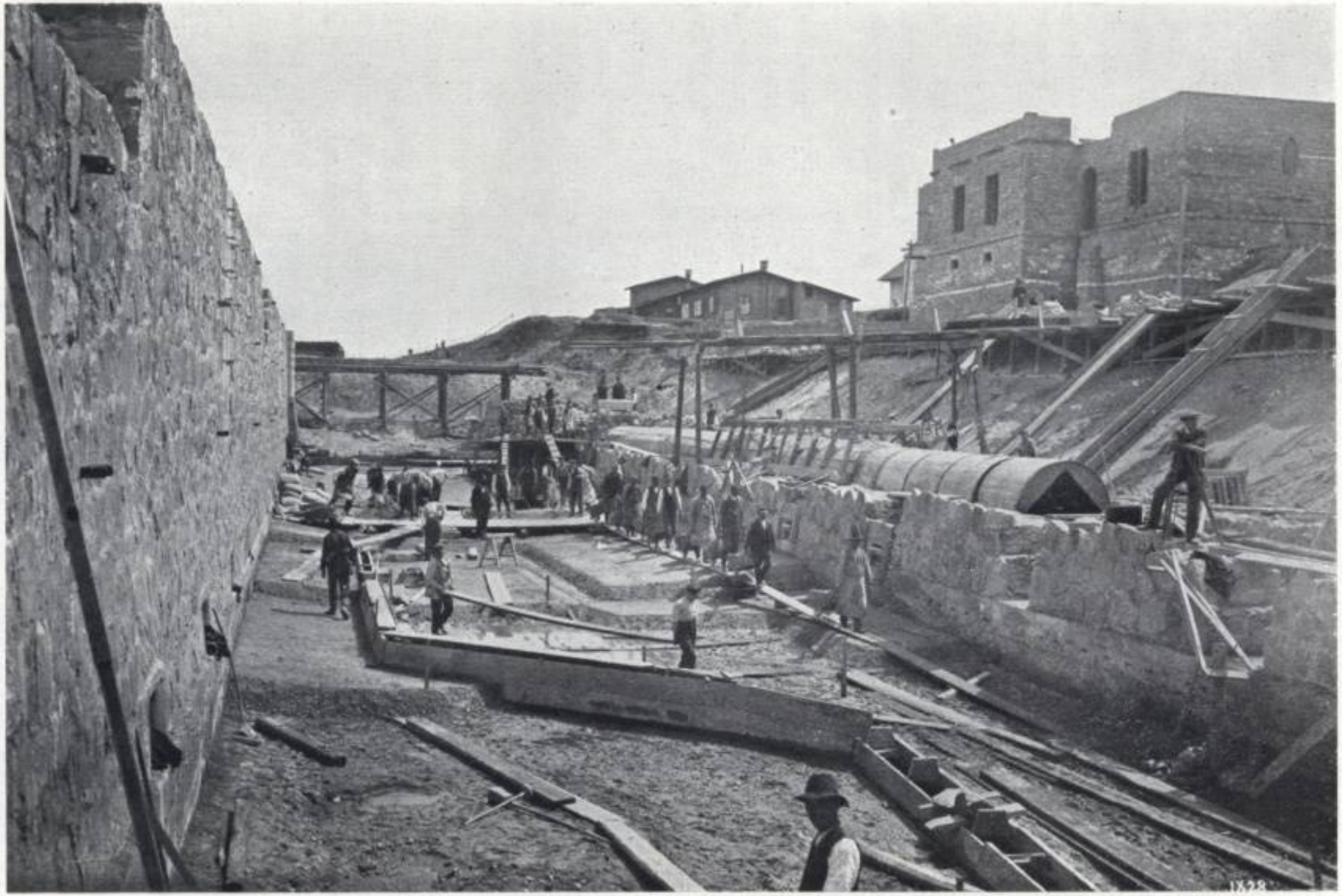
Dodávka železné konstrukce firmou F. Ringhoffer opozdila se následkem stávky v továrně a konstrukce mohla býti dodána a zmontována teprve v lednu 1911 (Obr. 18.). Jímka byla následkem tohoto opoždění dne 20. února 1911 vysazena odchodu ledu při stavu vodním + 243, ale na štěstí neutrpěla žádné škody.

V roce 1910 byl proveden vtok do vorové propusti jakož i velký díl oboustranných zdí. V roce 1911 byla na to celá vorová propust i s osazením výsuvné lávky jakož i klapaček ukončena (Obr. 19.).

Po odstranění jímky prvého dílu jezového byla na konci června 1911 zřízena jímka pro druhý díl jezový na levém břehu, který pravou polovinu lodní propusti s říčním jezovým pilířem zahrnuje (Obr. 20.), a ihned přikročeno k vyčerpání. S ohledem na nízké vodní stavy v tomto čase panující, bylo rozhodnuto prodloužiti současně jímku tak, aby celá lodní propust byla provedena v jedné stavební jámě. Dne 7. listopadu 1911 byly všechny stavební práce v lodní propusti dokončeny. V souhlase s touto prací začala firma V. K. Formánek v Kolíně dne 4. října 1911 s montáží zde užitého stavidlového jezu patentu Schwarzerova. Tento nový systém jezový sestává ze dvou druhů slupic, jež pomocí společné lávky spojeny, tvoří jednotlivé prvky jezové, jež najednou sklopeny býti mohou.

Hlavní slupice jsou 3·90 *m* od sebe vzdáleny a nahoře lávkou spojeny podobně jak tomu je u nýtovaných slupic jezů hradlových.

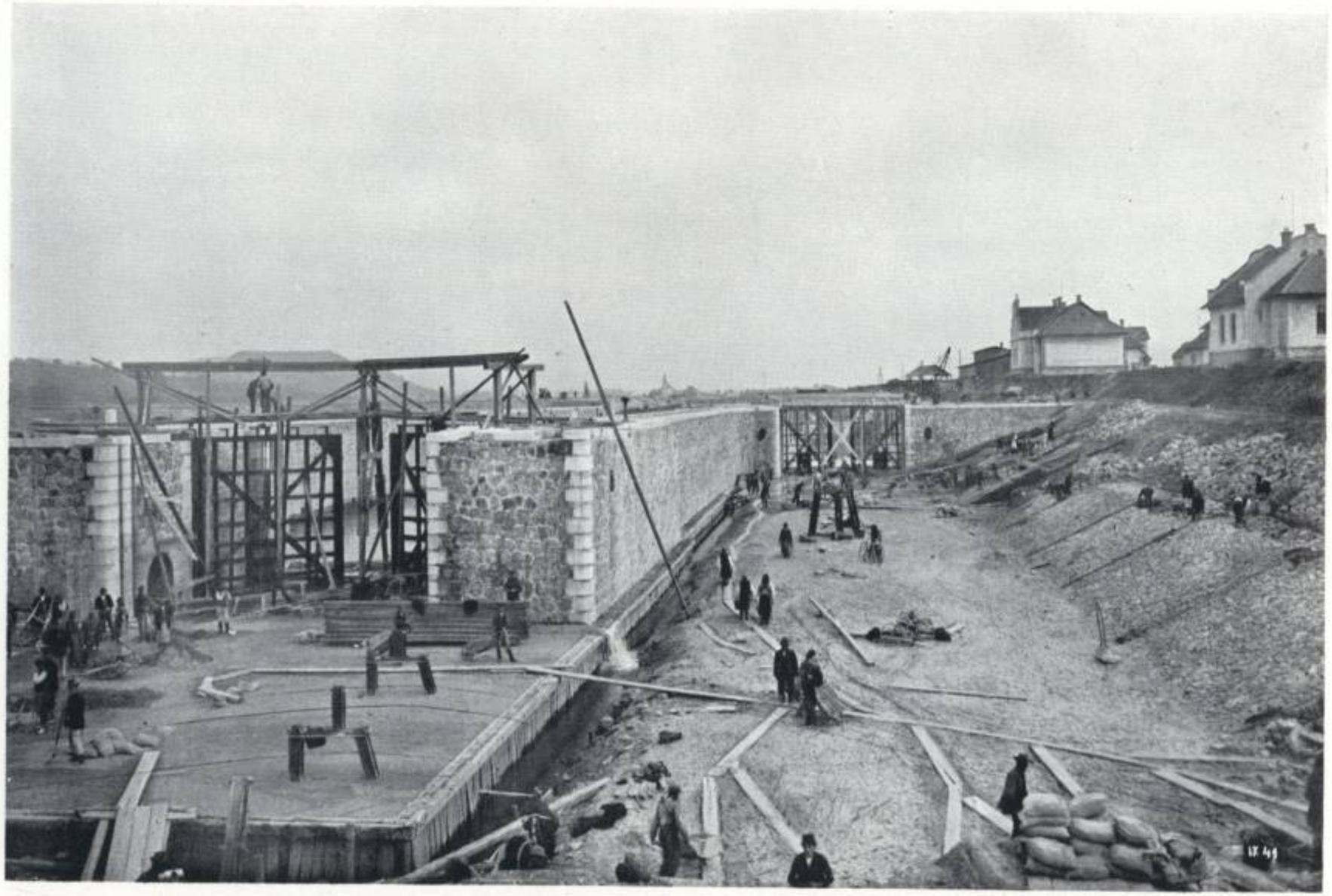
S lávkou, jež je vytvořena jako pevný vodorovný nosník, jsou kloubovitě spojeny dvě pomocné slupice konstruované z válcových nosníků, jež mají



Obr. 13. Stavba plav. komor u Českých Kopist (9./5. 1911.)



Obr. 14. Plavební komory zdýmadla č. IX u Litoměřic. Horní ohlaví. (4./10. 1911.)



Obr. 15. Plavební komory u Litoměřic. Dolní ohlaví. (4./10. 1911.)



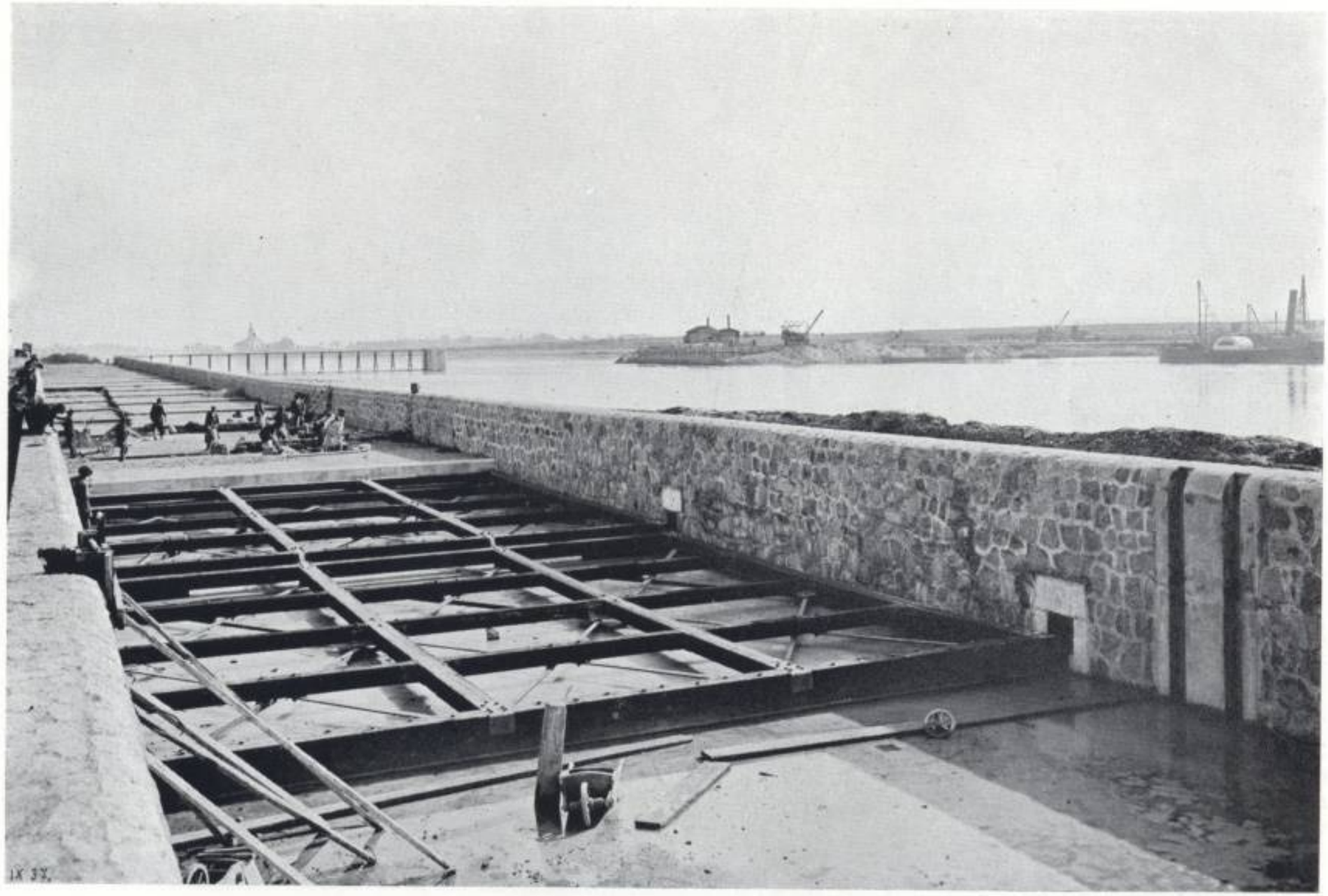
Obr. 16. Hotová plavidla zdýmadla č. IX u Litoměřic (20./11. 1911.)



Obr. 17. Hotovení jímky pro stavbu hradlového jezu na pravém břehu zdýmadla č. IX u Litoměřic (18./6. 1910.)



Obr. 18. Hradlový jez u Litoměřic (10./2. 1911.)



Obr. 19. Stavba vorové propusti zdýmadla č. IX u Litoměřic (4./10. 1911.)



Obr. 20. Jímka pro stavidlový jez u Litoměřic (9./6. 1911.)

druhý opěrný bod ve zvláštním kloubovém ložisku na hřbetě jezu. Tyto pomocné slupice dělí vzdálenost 3·90 *m* na tři díly po 1·30 *m* a tyto otvory se uzavírají stavidly 1·0 *m* vysokými. Pomocné slupice přenášejí díl vodního tlaku působícího na stavidla na lávku a touto na hlavní slupici, větší díl tohoto tlaku přenášejí však dolními ložisky přímo na jezový hřbet, takže hlavní slupice přejímají jen asi 60% vodního tlaku, kdežto u dosud obvyklých stavidlových jezů jako na př. v Libšicích musí všechen vodní tlak slupice přejímati.

Aby se vyloučilo jednostranné sborcení lávky, je též na straně povodní umístěn pomocný stojan. Při sklápění slupic položí se obě přední pomocné slupice následkem své šikmé polohy vedle sebe, a sice vedle hlavní slupice i lávky, právě tak i zadní pomocná slupice a nezvýší proto sloupec sklopené konstrukce, takže stupeň ve hřbetu jezovém může býti pouze 55 *cm* vysoký.

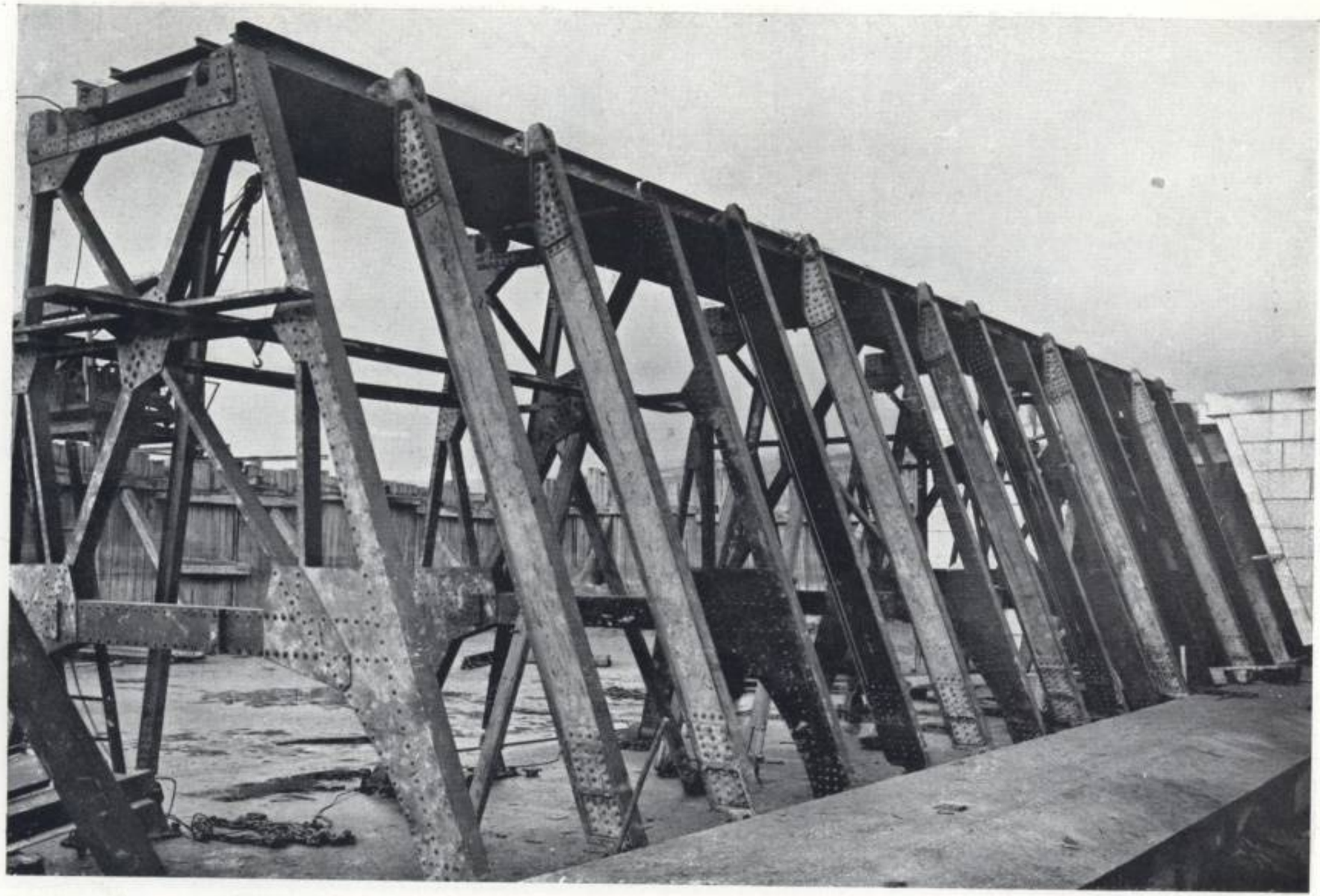
Jedna hlavní, dvě pomocné slupice a zadní pomocný stojan tvoří s příslušnou lávkou jezový prvek, který současně sklopen neb postaven býti může a jehož součásti tvoří parallelogram s jednostrannou tendencí sklápěcí; lávka zachovává během sklápění a stavění stále polohu vodorovnou. Aby na počátku zdvihu jednoho takového prvku jezového ze sklopené polohy s ohledem na sloupec vodní nad vodorovně ležící lávkou se nalézající, zvláště však při nahromaděném písku a štěrku nad lávkou, nebyla přes příliš velká síla zapotřebí, byly v kloubových spojeních lávky s pomocnými slupicemi udělány podélné výřezy, které umožňují, že při zdvihu nejprve se lávka dostane do šikmé polohy a teprve potom pomocné slupice jedna za druhou se zvedají a na konec hlavní slupice.

Hradicí stěna je složena ze 4 normálních stavidel o šířce 1·27 *m* a výšce 1·00 *m*, z nichž dvě nejspodnější jsou opatřena kladkovým vedením a z jednoho regulačního stavidla v každém poli o výšce 0·48 *m*. Na lávce jsou zřízeny dvojí koleje, z nichž jedny o rozchodu 1·55 *m* jsou pro pojíždění portálového jeřábu, kterým se vytahují neb zasunují stavidla, kdežto druhé koleje, ležící mezi prvními a mající rozchod 0·82 *m*, jsou určeny pro dopravní vozíky, kterými se stavidla přivážejí neb odvážejí. Tento poslední rozchod 0·82 *m* je zachován i při obou polích hradlového jezu, takže tytéž vozíky mohou přejížděti přes celý jez od jednoho skladiště ke druhému.

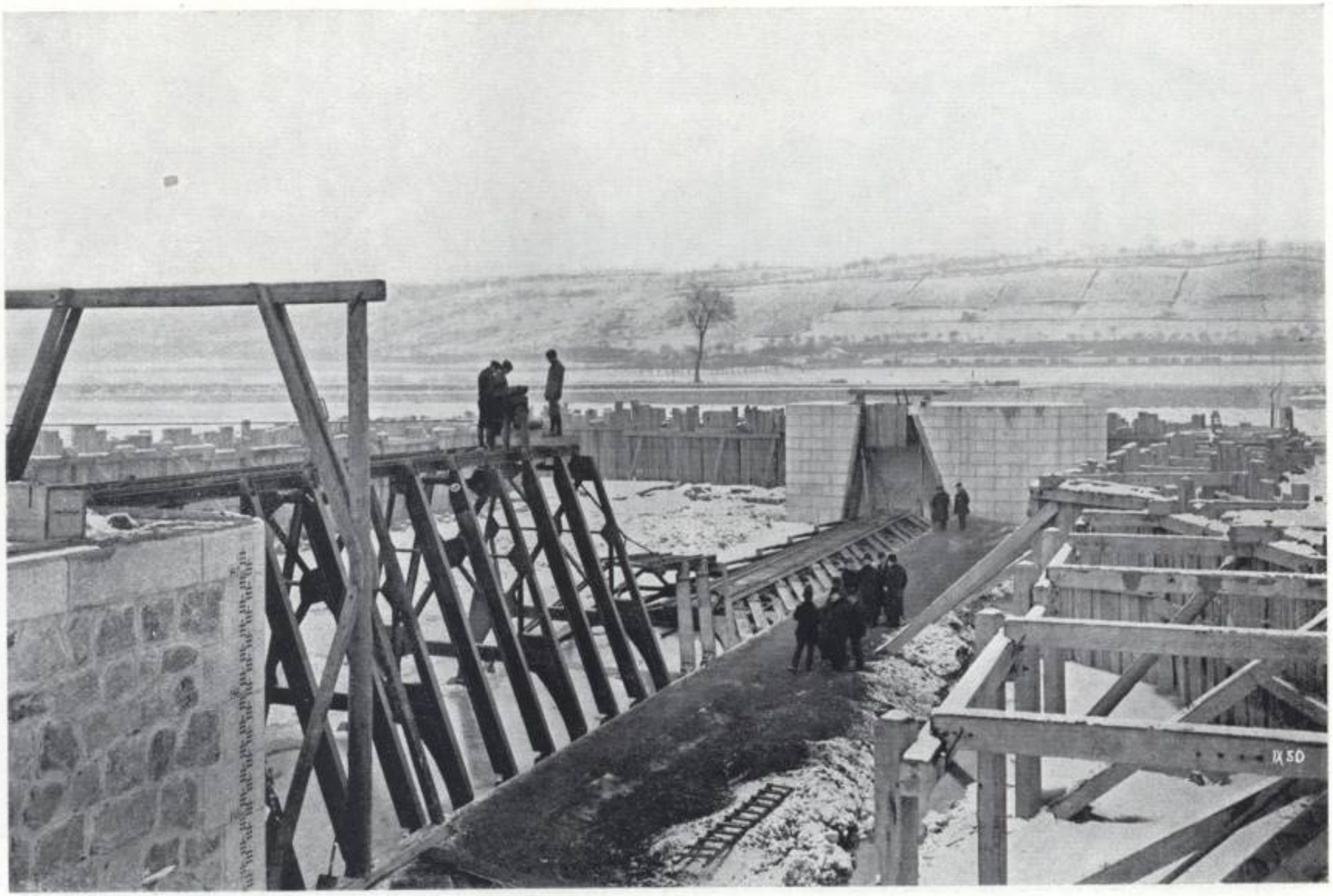
Zmontování železné konstrukce tohoto stavidlového jezu se opozdilo následkem stávky dělnictva v ocelárně, jež měla dodati ocelové součástky a proto mohlo býti teprve v lednu 1912 skončeno.

Dne 30. ledna 1912 byla vykonána předběžná kollaudace zmontované železné konstrukce ještě ve vyčerpané stavební jámě od pánů kollaudatorů: zemského vrchního staveb. rady Jirsíka a c. k. vrchního stavebního rady Rittera z Rittershainu (Obr. 21, 22, 23).

Manipulace s konstrukcí šla lehce, ač se užilo při ní prozatímního, poněkud slabého jeřábu.



Obr. 21. Montáže stavidlového jezu patent Schwarzer v lodní propusti zdýmadla č. IX u Litoměřic (20./11. 1911.)



Obr. 22. Sklápění stavidlového jezu patent Schwarzer u Litoměřic (30./1. 1912.)



Obr. 23. Sklápění slupicových elementů stavidlového jezu patent Schwarzer u Litoměřic (30./1. 1912.)

Zmontování je velmi přesné a činí nejmenší vzdálenost jednotlivých součástek od sebe ve sklopené poloze nejméně 9 *cm*.

Na to byla železná konstrukce úplně sklopena, čerpání vody zastaveno a ihned započato s odstraňováním jímky.

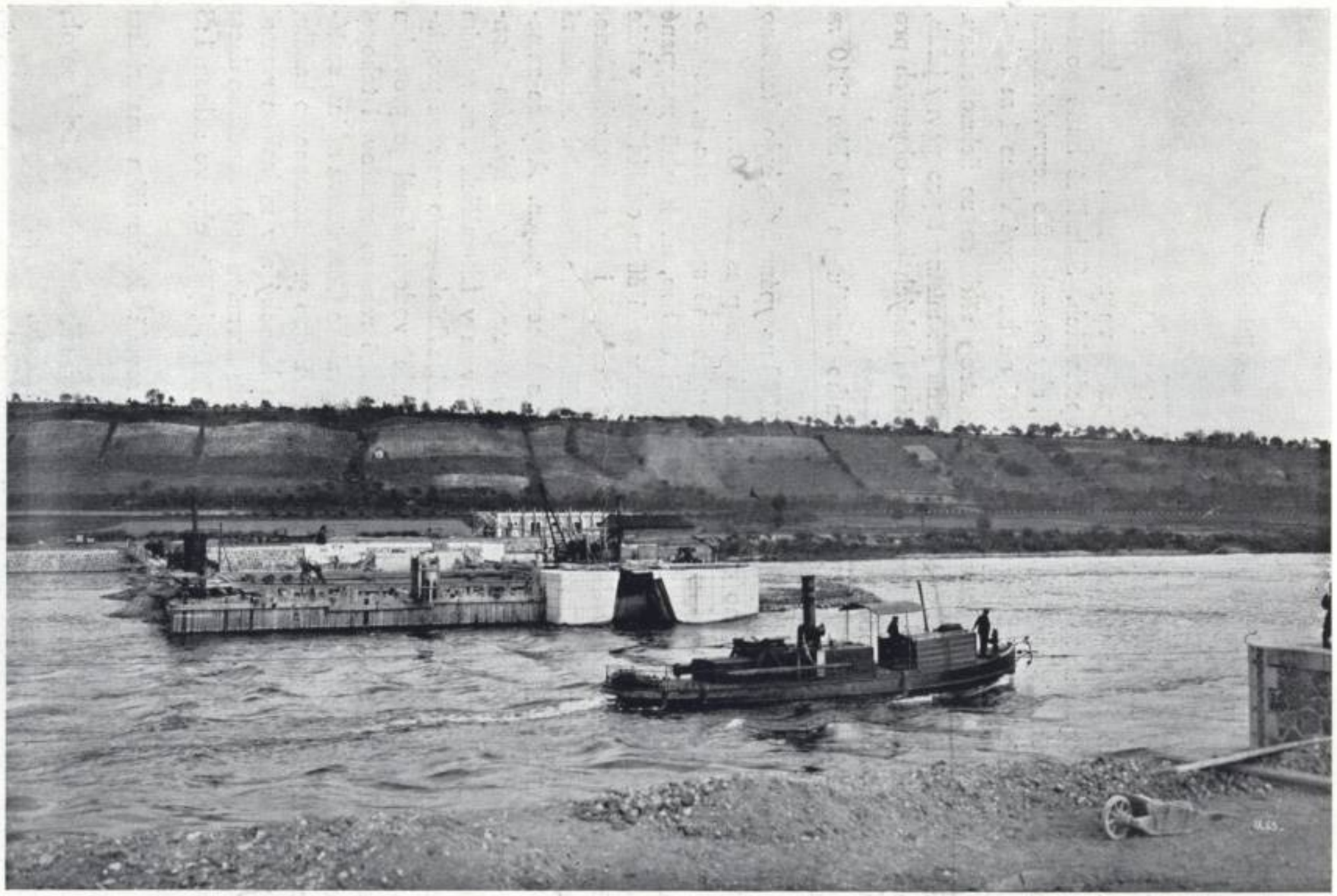
Dne 17. února 1912 daly se do pohybu ledy na Labi, ale jen místně a jelikož do této doby jímka nebyla úplně odstraněna, vyplnila se ledovými krami a před ní proti vodě utvořila se ledová zácpa, která byla k vůli upokojení obav pobřežních obcí, vyžádaným oddělením zákopníků ekrasitem rozstřílena, načež se dne 21. února zácpa ledová znova dala do pohybu, aniž nějakou škodu způsobila.

V době od 20. dubna až do 8. května 1912 byla železná konstrukce stavidlového jezu znova postavena, aby mohl se dokončiti scházející ještě nátěr horního dílu a upraviti připojení na oba pilíře. Na to byla konstrukce trvale sklopena a plavba převedena přes hotovou lodní propust. (Obr. 24.). Dne 20. dubna 1912 počala se zřizovati jímka pro poslední díl jezový ve středním poli. Tato práce byla 10. července skončena a téhož dne ihned začato s čerpáním vody.

Malé přerušení nastalo 24. července, pak 26. srpna a 17. až 21. září 1912 následkem stoupnutí vody na Labi. Od 1. až do 30. srpna byla zarážena štětová stěna k ochraně jezového tělesa, načež ihned betonován základ; dne 25. září se již osazovaly kvádry. Montování železné konstrukce hradlového jezu, dodávané firmou Bratří Prášilové a Spol., prováděno nerušeně od 9. října do 12. listopadu. Dne 8. listopadu byla zkoušena manipulace se slupicemi s nezalitými posud ložisky.

Když pak neshledáno závad, byla hned 9. listopadu ložiska slupic zalita cementem. Zvlášť výhodným se při tom ukázal nově uspořádaný závěs řetězu slupice sklápěné na lávce slupice následní, místo jak dosud se dělo na slupici samé, jelikož se řetěz na spodní stavbu jezovou výhodněji položí a nemůže nyní tak snadno přijíti pod příčku slupice, jako se dříve někdy stávalo a způsobiti tak nedolehnutí slupice na těleso jezové.

Ke vzájemnému spojení slupic byly zde užity nesvářené anglické řetězy podobně jako při jezu stavidlovém, které jsouce pevnější než obyčejné, mohly býti slaběji dimensovány, což je také proto výhodno, že řetězy ve sklopené poloze slupic netvoří tak velké hromady. Následkem stoupajícího stavu vodního muselo se čerpání dne 12. listopadu zastaviti a stavební jáma k vůli ukončení prací na to ještě jednou vyčerpati, načež ihned přikročeno k odstranění jímky, kterážto práce se do 10. ledna 1913 dokončila. Tím byla též celá stavba jezová skončena, neboť zbývá již jen nepatrná montáže při připojení na pilíře a položení kolejí na říčních pilířích a ku oběma skladištím. Současně se stavbou posledního jezového dílu byla provedena též stavba pravostranného skladiště na hradla, vozíky a jeřáby pro obě hradlová pole. Skladiště je postaveno na Třeboutickém ostrově v rostlém terrainu na betonovém základě; zdi z lomového zdiva byly provedeny v čase od 13. srpna



Obr. 24. Stavba středního otvoru hradlového jezu u Litoměřic (10./10. 1912.)

do 13. září. Železobetonový strop byl v době od 22. až 28. října zhotoven a v čase od 21. až 23. listopadu opatřen ceresitovou omítkou, která má zabrániti prosakování vody.

Zbývá již jen omítnutí uvnitř skladiště a osaditi mřížová vrata. (Obr. 25. až 26.)

Započato též se stavbou levostranného skladiště, jež má sloužiti jako výstroj stavidlového jezu, jakož i k umístění pevného jeřábu ke sklápění slupic tohoto jezu. Pevný jeřáb bude osazen v prvním patře ve zvláštní místnosti, která bude zároveň úkrytem pro personál při nepohodách. Skladiště bude postaveno na štěrkovém násypu dělící hráze a tu, aby se zabránilo nepravidelnému ssedání neb trhlinám ve zdivu, bude spočívati na betonové desce 1 *m* silné.

Postranní zdi jsou z lomového zdiva, strop zřídí se ze železobetonu. Nad jednou částí skladiště bude zřízena zmíněná již místnost pro pevný jeřáb, zevně tak vytvořená, aby odpovídala façadám blízkých budov obytných pro jezový a plavidlový personál.

Dne 9. října 1912 bylo vybírání spodního kanálu na hloubku 2·10 *m* pod spodní vodou skončeno.

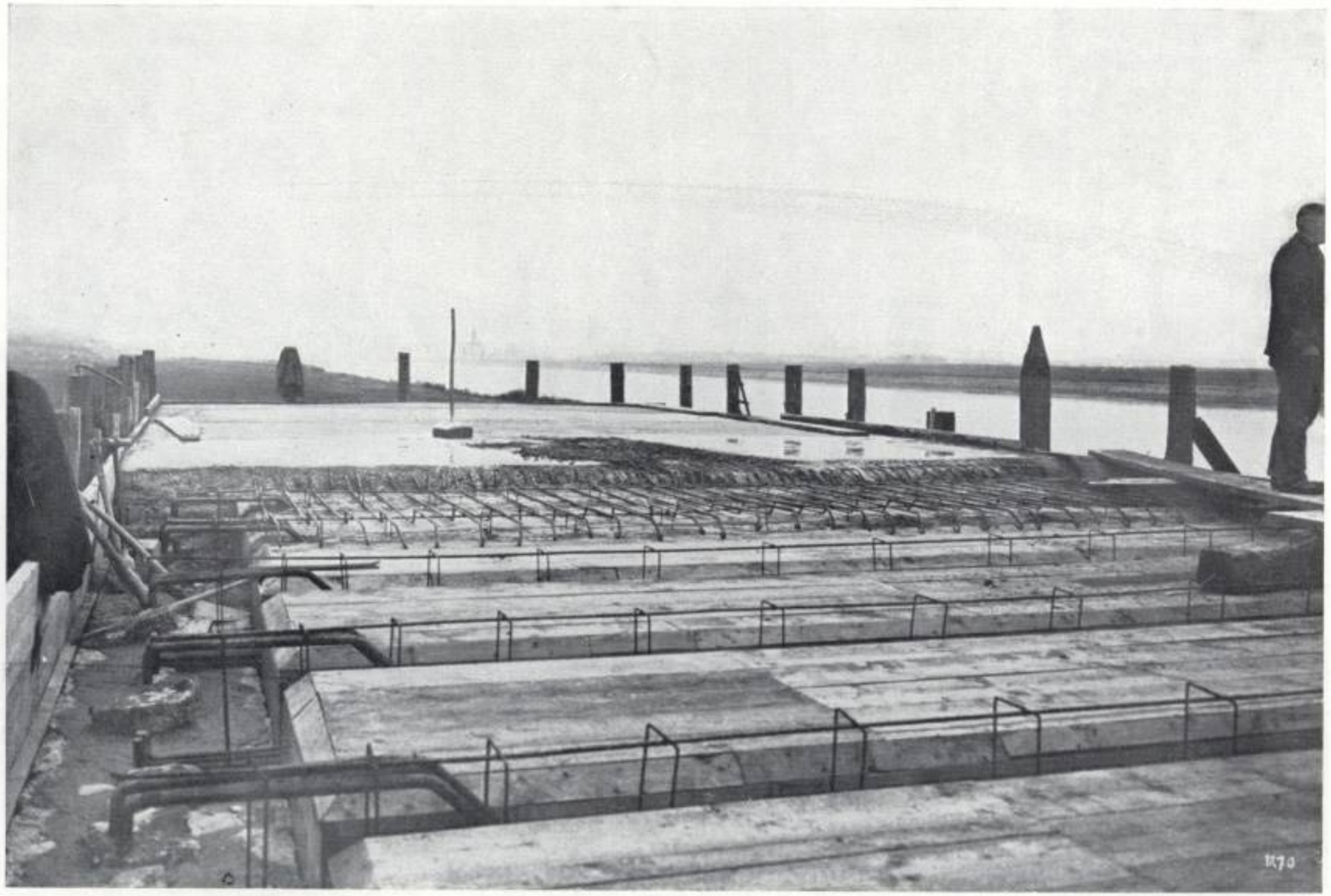
Litoměřické přístaviště, které již v roce 1909 nasypáno bylo, bylo skončeno v letech 1910 a 1911 v jeho celé délce, která činí přes 1000·00 *m*.

Aby se v budoucnosti mohlo zříditi dvojkolejné spojení s c. k. severozápadní drahou, byla od zavázání v délce asi 600 *m*, až k plně nasypané ploše, zřízena hráz, v koruně 10·75 *m* široká a v celé šířce odlážděná; v téže šířce jest též přístaviště v dalším jeho pokračování i se svahy odlážděno. Říční pozemek touto hrází zahražený, do něhož ústí odvodnění železniční stanice litoměřické, jest spojovacím kanálem s Labem spojen. Aby se zamezily zdravotní závady následkem případné stagnace vody v bývalém Conrathově mlýnském rameni za Střeleckým ostrovem v Litoměřicích, nasypáním překladiště uzavřeném, byl zřízen na horní špičce Střeleckého ostrova proplachovací kanál, který má dno 1 *m* pod normální vodou; kanál je proveden v betonu ve světlosti 100/120 *cm* a má mlýnské rameno opatřovati tekoucí vodou. Jelikož leželo pevné dno u stavidel bývalého Conrathova mlýna, sestávající z pískovcových kvádrů, o 30 *cm* výše než dno proplachovacího kanálu, byl v těchto kvádrech udělán průlom 1·10 *m* hluboký a v mlýnském rameni 800 *m* dlouhém nade mlýnem zřízena ve spádu normální vody kuneta se dnem 1·50 *m* šířky, 1·00 *m* pod normální vodou ležícím, jejíž svahy ve sklonu 1:3 se hrubým štěrkovým materiálem vysypaly.

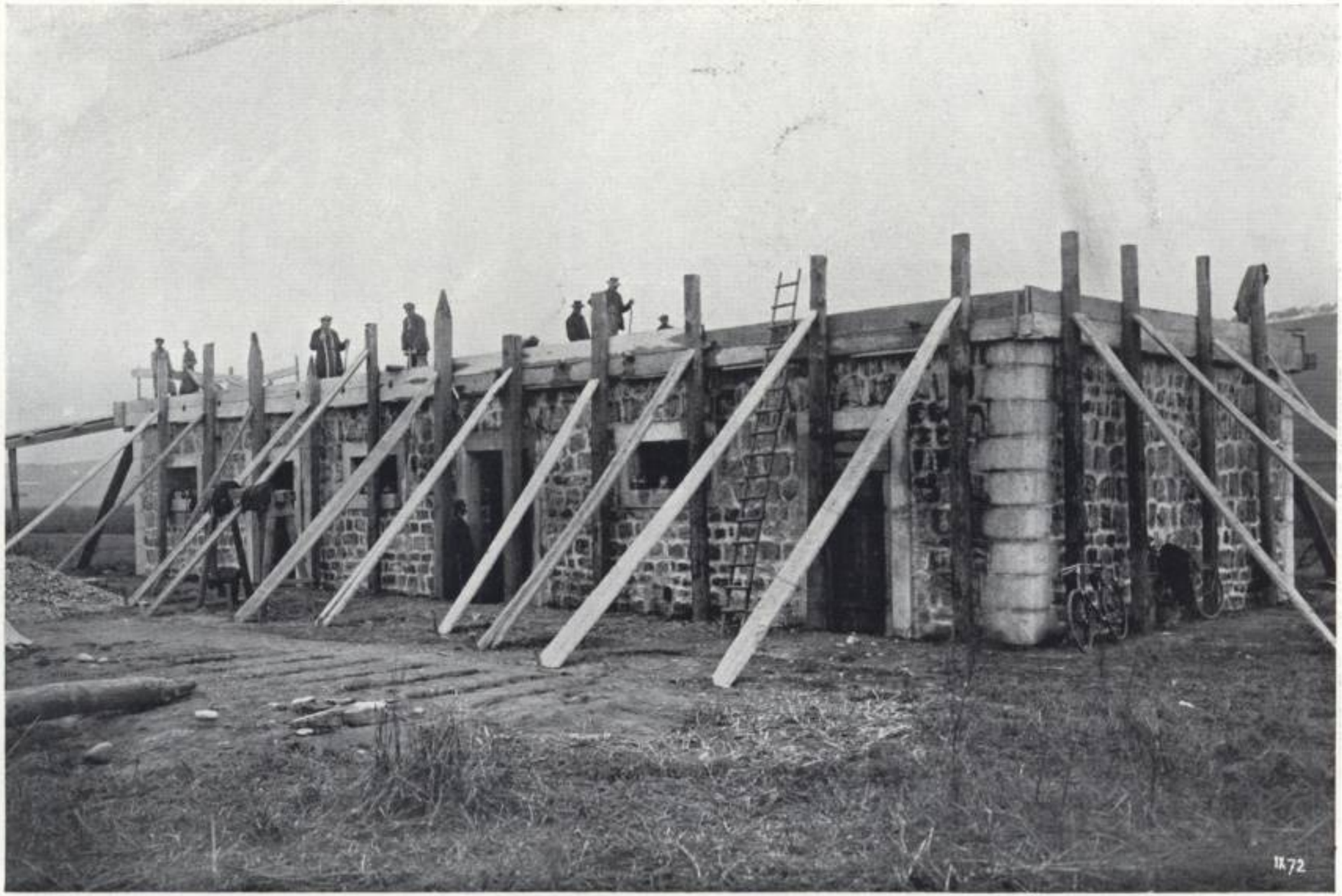
Zbývající díl mlýnského příkopu byl rovněž štěrkovitým materiálem v mírném sklonu 1:50 vysypán.

U *km* 38·65 ústí na pravém břehu do Labe Křešický čili Úštěcký potok, který vykazuje za normální vody průtočné množství 0·4 m^3/sek.

Vzdutí jezu zdýmadla čís. IX. u Litoměřic by bylo daleko sáhalo do tohoto potoku, čímž by se byla částečně zatopila nejen náves v Křešicích, nýbrž byly by se podmáčely i některé stavby, zvláště však sousední pozemky,



Obr. 25. Zhotovení stropu z armovaného betonu nad skladištěm pro hradla a stavidla u Litoměřic (25./10. 1912.)



Obr. 26. Stavba skladiště pro hradla a stavidla u Litoměřic (25./10. 1912.)

mezi nimiž se nalézá mnoho krásných ovocných zahrad. Právě tak byla by se zvedla spodní voda u mlýna položeného na Křešickém potoce, který má nyní spádu 4·01 *m*, a ztratil by s ohledem na hydraulické vzdutí 48 *cm* na spádu.

Aby se odpomohlo těmto závadám, byly mnohé alternativy uvažovány a konečně rozhodnuto zříditi pro Křešický potok odváděcí kanál. K tomu cíli byl Křešický potok, který nevede žádný štěrk, asi 100 *m* nad svým vústěním do Labe přepažen příční zdí, jejíž koruna 10 *cm* nad normální vzdutou vodu (146·90) sahá. V ose koryta byl ve zdi po celé výšce vynechán otvor 1·20 m široký, hradidly uzavíratelný; v nutném případu může se příční zeď ještě dalšími delšími hradidly o 75 *cm*, t. j. až na kotu 147·75 zvýšiti.

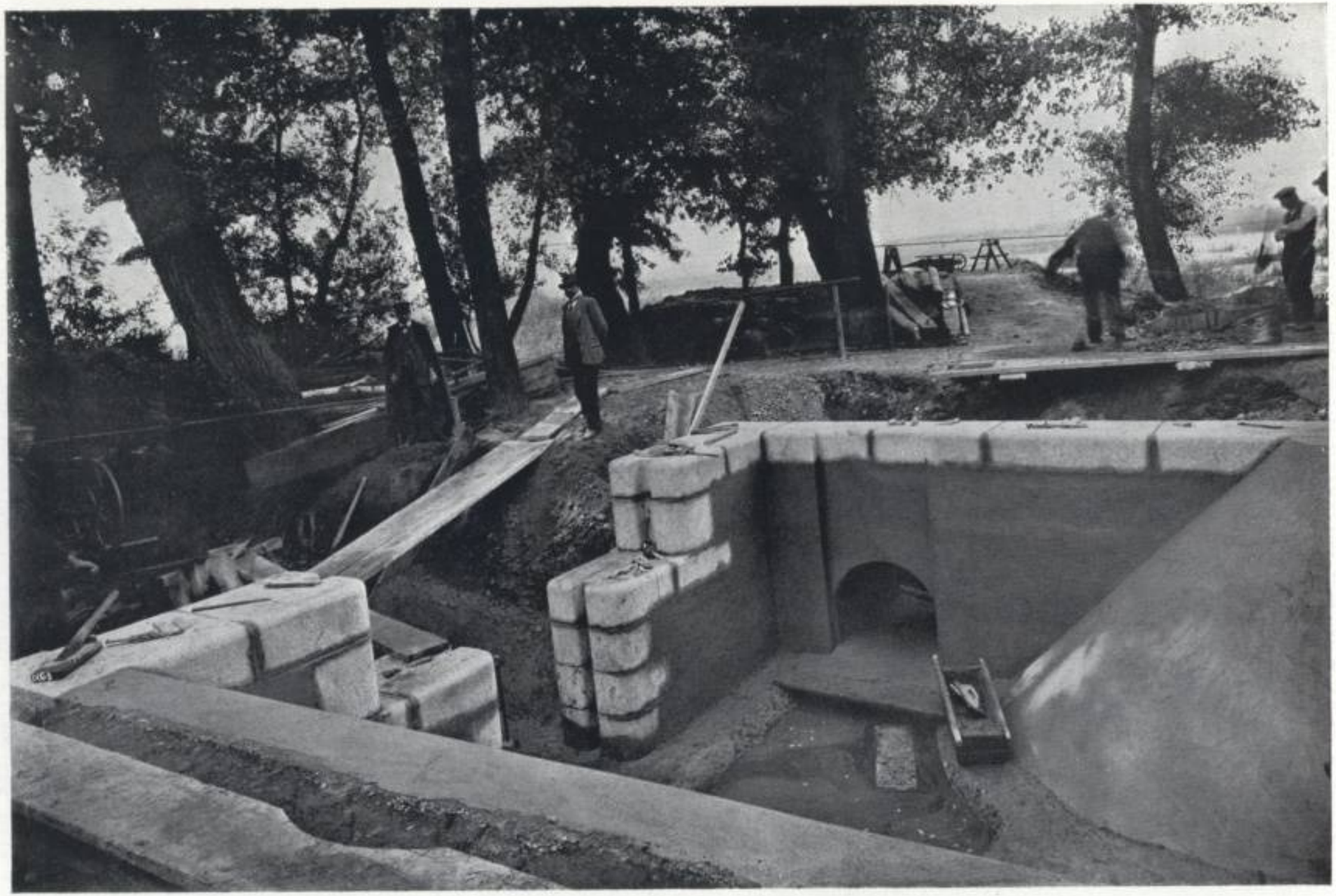
Před přepážkou odbočuje v pravo betonový kanál 90 *cm* široký a 85 *cm* vysoký, jehož dno leží při odbočení ve stejné výši s nynějším dnem potoka. Stavba tohoto odbočení a příčné zdi je z obr. 27. patrna.

Tento kanál má spád 1 : 1000 a ústí po 20·0 *m* délky do šachty. Odtud má kanál, jehož stavba patrna je z obr. 28. vejčitý profil $^{80}/_{120}$ *cm* a spád 1 : 1500, jest 1830 *m* dlouhý a ústí v *km* 40·5 za Litoměřickým biskupským ostrovem do labského ramene, jež je uzavřeno na špičce ostrova pevným jezem, jehož koruna je na kotě 147·00 t. j. 10 *cm* nad vzdutou vodou.

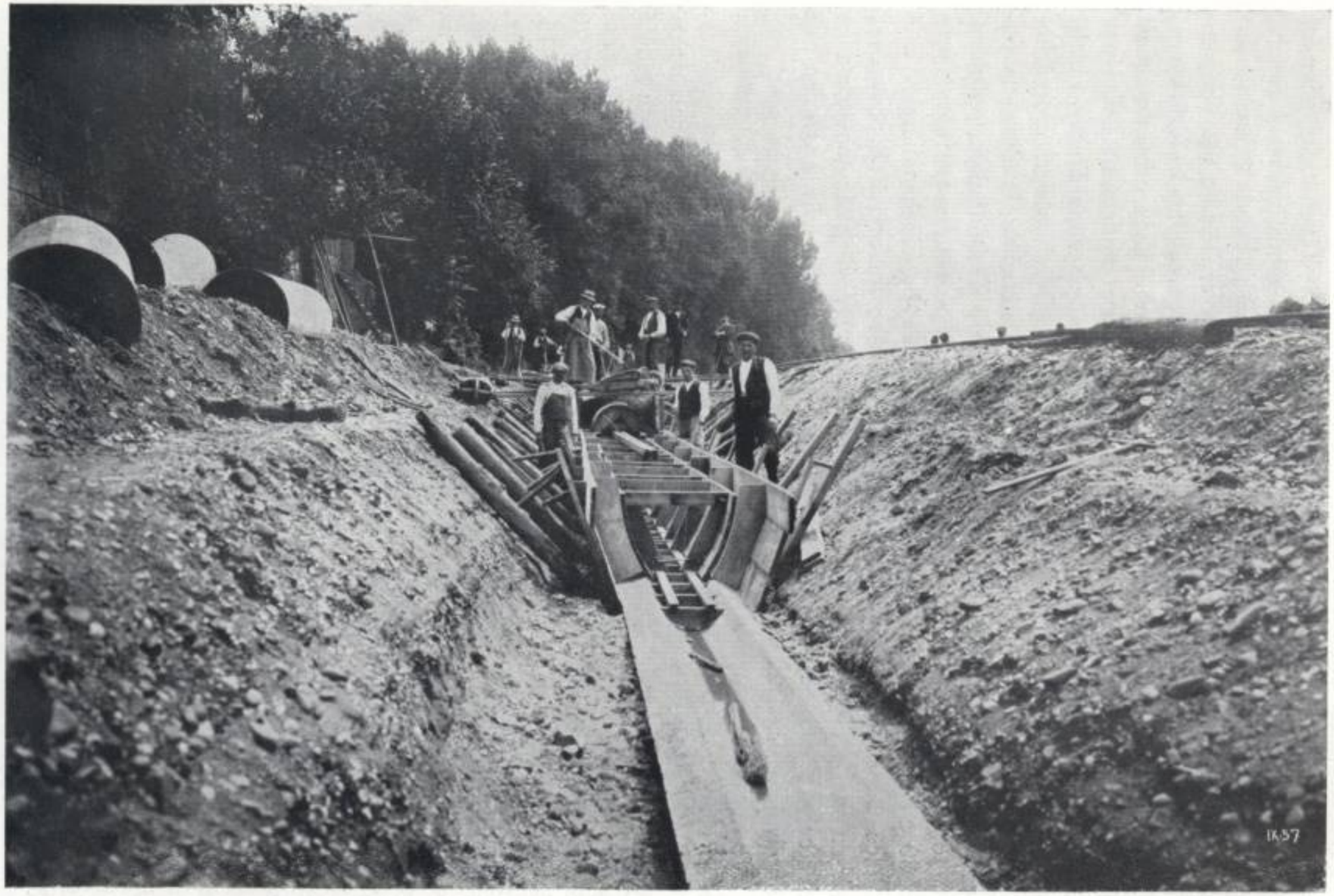
V tomto rameni, v kterém v dřívějších dobách vždy voda tekla, které ale nyní je částečně zaneseno a příčnými traversami uzavřeno, bude vybráno koryto ve dně 1·50 *m* široké se svahy 1 : 3 ve spádu 1 : 2000, aby tak bylo postaráno o dostatečný odtok vody z Křešického potoka. K tomu cíli se prvé tři traversy prolomí a ve čtvrté, která slouží zároveň jako příchod k přívozu do Českých Kopist, bude zřízen nový 1·5 *m* široký propustek, jelikož stávající propustek má dno příliš vysoko položené. Nepatrné množství vody asi 0·4 m^3 sek, které zde stále bude protékati, po zavedení nebude na žádný způsob břehy poškozovati.

Křešický odváděcí kanál křižuje se na své cestě s potokem Třeboutickým. Na křižovatce je tento kanál vytvořen jako pevný přepadový jez s korunou na kotě 146·07. Při vzduté labské hladině bude ústí potoka stále pod vodou, což ale vzhledem na silný spád potoka při jeho zaústění nebude míti pro přiléhající, vysoko položené pozemky, škodlivých následků. Břehy potoka budou přiměřeně zabezpečeny. Mlýnská voda třeboutického mlýna bude ve spodní vodě následkem vzdutí o 0·38 *m* zvýšena. Původně bylo zamýšleno též odpadní vodu tohoto mlýna odvésti cementovým potrubím o světlosti 50 *cm* do Křešického odváděcího kanálu. Jelikož však bylo s majitelem mlýna ohledně zmenšení jeho vodní síly a ohledně vlivu vzdutí na jeho realitu docíleno dohody, upustilo se od provedení tohoto zařízení.

V případě nutnosti může však býti vyústění Třeboutického potoka zahraženo pomocí hradidel, jež se na pevný jez nasadí a voda z potoka může se odvésti krátkým, stavidly uzavíratelným kanálem do odvodňovacího kanálu.



Obr. 27. Stavba odváděcího kanálu pro Křešický potok.



Obr. 28. Stavba odváděcího kanálu pro Křešický potok.

Toto odvedení bude dovoleno však jen výjimečně a to za normálních poměrů, jelikož při vyšších stavech vodních přináší Třeboutický mlýnský potok mnoho štěrku a mohl by následkem toho způsobiti zanesení kanálu.

Při sklopeném jezu v Českých Kopistech vzedme se voda třeboutického potoku na kotu 146·07 a přepadá pak do Labe. Vývařiště přepadového jezu, jehož koruna, tvořící současně horní díl kanálu, je z žulových kvádrů vytvořena, jest proto přiměřeně proti vymletí zabezpečeno. Celý odváděcí kanál Křešického potoka je uzavíratelný a sice na začátku stavidlem, na konci pak hradidly. Ve vzdálenostech asi po 250 *m* jsou zřízeny vstupní šachty, v nichž rovněž jednotlivé díly kanálové hradidly uzavříti se dají. Vydatné proplachování kanálu vzdutou vodou docílí se odstraněním několika hradidel na počátku kanálu neb otevřením stavidel na křižovatce s Třeboutickým potokem. Mimo to jsou ještě na dvou místech zřízeny menší proplachovací roury o průměru 30 *cm*, jež ústí do vstupních šachet. Popsaný právě kanál byl v celé své délce v stavebním období 1912 z cementového betonu 1 : 8 proveden; zbývá jen malý díl tohoto kanálu s 3·5 *m* dlouhým přepadovým jezem na křižovatce s Třeboutickým potokem, který vice nemohl býti proveden než nastoupily mrazy.

Ve spojení s přepadovým jezem na křižovatce kanálu s Třeboutickým potokem zřídí se 3·0 *m* široký železobetonový můstek pro přechod.

Traça odváděcího kanálu přimyká se úplně k pravému labskému břehu, který též v celé své délce na kotu 147·70, t. j. + 80 *cm* nad hladinou vzduté vody je odlážděn a tvoří souvislou regulační linii. Stávající výkladiště v Křešicích bylo zvětšeno a s ohledem na hladinu vzduté vody na kotu 147·70 zvýšeno. Nad přístavištěm zřídila se 20·0 *m* široká rampa ve sklonu 1 : 16, která slouží za náplavku a za příjezdnou rampu pro stávající osobní přívoz. Pod Křešicemi zřídila se odlážděná rampa ku spouštění dříví, 40 *m* dlouhá, ve sklonu 1 : 6. V Třebouticích byla rovněž zřízena náplavka. Pevný jez na horním konci labského ramene za Třeboutickým ostrovem byl již v roce 1911 z vybagrovaného štěrkového materiálu nasypán a oba svahy byly opatřeny 40 *cm* silnou dlažbou z lomového kamene do cementové malty, na betonovém podkladě. Koruna přepadového jezu bude teprve později v stejném způsobu provedena, až se násyp řádně ssedne.

U *km* 31·0 byla na pravém labském břehu v Černěvsi v roce 1912 zřízena 500 *m* dlouhá koncentrační hráz, aby se docílila předepsaná plavební hloubka 2·10 *m*, jelikož sahá hydrostatické vzdutí Litoměřického jezu jen ke *km* 31·8.

Zavázání této stavby odbočuje u okresní silnice, jež vede na pravém břehu k přívozu a tvoří současně příjezd k přívozní rampě, která sahá asi na 80·0 *m* do řeky, jakož i příjezd k 80·0 *m* dlouhému a 10·0 *m* širokému dlážděnému výkladišti pro obec Čerňoves, upravenému na kotě 148·50 t. j. 1·50 nad normální vodou, takže bude možno používati přívozu až k tomuto vodnímu stavu. Příjezd k přívozu jest 2·0 *m* nad normální vodou.

Koncentrační stavba, jež se připojuje rampou na výkladiště a tak jeho pokračování tvoří, jest pod výkladištěm ještě 411·0 *m* dlouhá, v koruně 1·50 *m* široká, sáhá 0·50 *m* nad normální vodu a je ve sklonu této vody provedena. V celku je tudíž koncentrační hráz s výkladištěm asi 500 *m* dlouhá a zúžuje řečiště na šířku 110·0 *m*. Na počátku traversy příjezdné je na straně protivodní rampa pro vytahování prámů při vyšších vodách a na straně povodní sjízdná rampa k vodě, jež tvoří zároveň příjezd k přirozené náplavce obce Černovesské za koncentrační hrází.

Materiál, který byl potřebný k nasypání těchto staveb, byl získán prohrábkou řečiště na hloubku 2·10 *m* pod vzdutím jezu u Litoměřic v místech nedostatečné hloubky plavební v *km* 30·0 a 31·6.

Z dlažeb a úprav břehových byly v roce 1910—1912 v obvodu zdýmadla čís. IX. u Litoměřic dále provedeny:

Úprava břehu podél Třeboutického ostrova a nasypání terrainu nad jezem až do výšky 1·0 *m* nad vzdutou hladinu vodní.

Zřízení dělicí hráze v horním i dolním plavebním kanále.

Odláždění ve spodním kanále až k připojení na starou břehovou stavbu, při čemž se zřídila též přívozní rampa a náplavka v Českých Kopistech; odláždění břehu a potahové stezky od plavidel proti vodě až k Dolním Podčáplům a zřízení náplavky v této obci. Vysypání nízko položeného terrainu nad kostelem v Horních Podčáplech, zvýšení a dokončení potahové stezky až do Nučniček, při čemž se zřídilo též výkladiště a náplavka s přívozní rampou v této obci.

Pro služební personál jezu a plavidel byly poblíž plavidel na levém břehu v Českých Kopistech postaveny čtyry přízemní budovy.

Poněvadž se nyní jeví čím dále tím více všeobecná snaha pokud možno odděleného bydlení, kterážto snaha je pozorována i u zřízenců zdýmadel a uznává se z mnohých důvodů za prospěšnou, bylo navrženo postaviti více jednotlivých oddělených domků přízemních, uprostřed přidělených jim zahrádek, kde má každá rodina do svého obydlí, se zahrádkou a hospodářským stavením, zvláštní vchod, tak že členové jednotlivých rodin na chodbách neb na dvorech do vzájemného styku nemusejí přijíti.

Hlavní budova, položená do středu skupiny, má společnou kancelář se vchodem ze zvláštní předsíně, pak dva byty pro jezného a plavidelníka každý o dvou pokojích a kuchyni s příslušenstvím, vlastní předsíně z venčí zvláštním vchodem přístupnou. Dále jsou při hlavní budově dva dvory, hospodářská budova a zahrádky od sebe oddělené; jen schody na půdu a do sklepa jsou společné; každé rodině je však přidělen zvláštní sklep i půda.

V podkroví je možno upraviti též inspekční pokojík. Ve vzdálenosti 19 *m* na pravo i na levo od této hlavní budovy jsou dvojité domky pro pomocníky plavidla neb jezu. Každý dům sestává z 1 pokoje a kuchyně s příslušenstvím a byty jsou podobně odděleny jako u domu pro úředníky. Každý pomocník obdrží též chlév, dřevník, dvůr a zahrádku.

Pro pátého pomocníka jest ve vzdálenosti 15·4 *m* po vodě od obytné budovy pomocníků zřízen byt o 1 pokoji, kuchyni s příslušenstvím ve čtvrtém domku, v němž je upravena též dílna se skladištěm a k jehož hospodářské budově je přičleněna otevřená kolna pro hradidla. Celá kolonie domků bude ohražena plotem a též mezi jednotlivými zahrádkami a dvorky zřídí se nízké ploty. Povolení ke stavbě bylo uděleno 11. června 1910 ex commissione, načež byla stavba tato zadána po veřejném vypsání podnikatelské firmě Maier a Hollmann, stavitelé v Litoměřicích.

Dne 8. července 1910 bylo staveniště firmě předáno. Ještě v roce 1910 byly tři stavby pro pomocníky vyvedeny pod střechu. Se stavbou domku pro úředníky nemohlo v tomto roce býti započato, jelikož levostranná zeď komorového plavidla nebyla vyzděna, takže nesměl býti přílišně zatěžován svah stavební jámy plavidel. V roce 1911 byly všechny obytné budovy dokončeny a úřednický dům užívá se od 4. srpna 1911 pro kanceláře místní stavební správy.

V obci Českých Kopistech, jež leží na levém labském břehu asi 500 *m* pod plavidly, vytratila se v suchém létě roku 1910 voda ve většině studní.

Majitelé těchto studní žádali o odpomoc u kanalisační komise i u místodržitelství, jelikož připisovali tuto závadu vyčerpání plavidlové stavební jámy. Technickým šetřením bylo zjištěno, že nelze popříti jistou souvislost spodních vod s vodou ve stavební jámě ve výměře 13.600 m^2, která byla dvěma čerpadly o úhrnné síle 95 *HP* až na 4 *m* pod normální hladinu vody v řece vyčerpána a v suchu udržována, a proto bylo s ohledem na zdravotní následky, jež mohlo vyschnutí studní míti v tehdejším nebezpečí cholery, s majiteli dotčených studní ujednáno, že se studně přiměřeně prohloubí na útraty kanalisačního fondu.

Tato práce byla provedena z části v roce 1910, z části v roce 1911 u 26 studní, při čemž se musela znovu zříditi jedna studna, jež ve velice špatném stavu se nalézala.

V roce 1911 byly zregulovány též břehy spodního mlýnského příkopu mlýna v Lounkách, které budou vzdutou vodou Litoměřického jezu zatopeny; příkop bylo nutno na délku asi 70 *m* na obou březích 1 *m* vysokými opěrnými zdmi zabezpečiti a dno vybetonovati; v další trati 132 *m* dlouhé byly svahy na tutéž výšku pouze odlážděny.

Za úbytek vodní síly byla dána majiteli mlýna na základě dohody přiměřená náhrada.

V celku jest považovati stavbu zdýmadla č. IX. u Litoměřic za ukončenou. Pro rok 1913 zbývají již jen menší dodělávky a břehové úpravy, načež bude zdýmadlo odevzdáno veřejnému užívání.

e) Zdýmadlo číslo X. u Lovosic.

Hned po zadání stavby zdýmadla podnikatelství A. Lanna v Praze dne 22. června 1911 a po provedení výkupu potřebných pozemků, začala

jmenovaná firma dopravovati na staveniště stavební potřeby a nářadí, upravovati si stavební skladiště a prováděti jiné přípravné práce.

Aby byl podnikateli zjednán přístup od řeky ke staveništi na levém břehu nad horním koncem „Velkého ostrova“, kde se také nachází překladiště s kolejemi bývalé společnosti stát. drah, musilo se přikročiti k vyjednávání se správou dráhy, aby ještě před provedením povolovacího řízení připustila zabrání té části pozemku překladiště, která uzavírá budoucí kanál při horním vjezdu jeho. Dík ochotě správy dráhy té bylo toto jednání začátkem září ukončeno, tak že by pak nebývalo nic více překáželo stavbě zdýmadla. Protože však započetí se stavbou zdýmadla u Lovosic bylo svého času vázáno c. k. ministerstvem veřejných prací výslovně na zaplacení příspěvku země ke kanalisačnímu fondu a tento ještě zaplacen nebyl, nemohlo se skutečně se stavbou započíti. Teprve po vyřízení této záležitosti mezi c. k. vládou a zemským výborem království Českého a po složení příspěvku 1 mil. K k dobru kanalisačního fondu dne 21. září, následovalo dne 2. října 1911 ustanovení místní stavební správy a dne 6. října 1911 předání stavby zdýmadla u Lovosic dříve jmenované firmě.

Stavebním správcem byl jmenován pan c. k. inženýr Eduard Kollmann a jemu k ruce přidělen pan c. k. praktikant Hermann Schantroch.

Následkem průtahů se započetím stavby oproti jejímu vypsáni, kde byl začátek stavby určen na 1. srpna 1911 a dle kterého byl vypracován i stavební program, musel se tento program pro rok 1911 podstatně omeziti, a také pro následující roky až včetně roku 1914 příslušně změniti. Dle toho byl pak program následovně ustanoven:

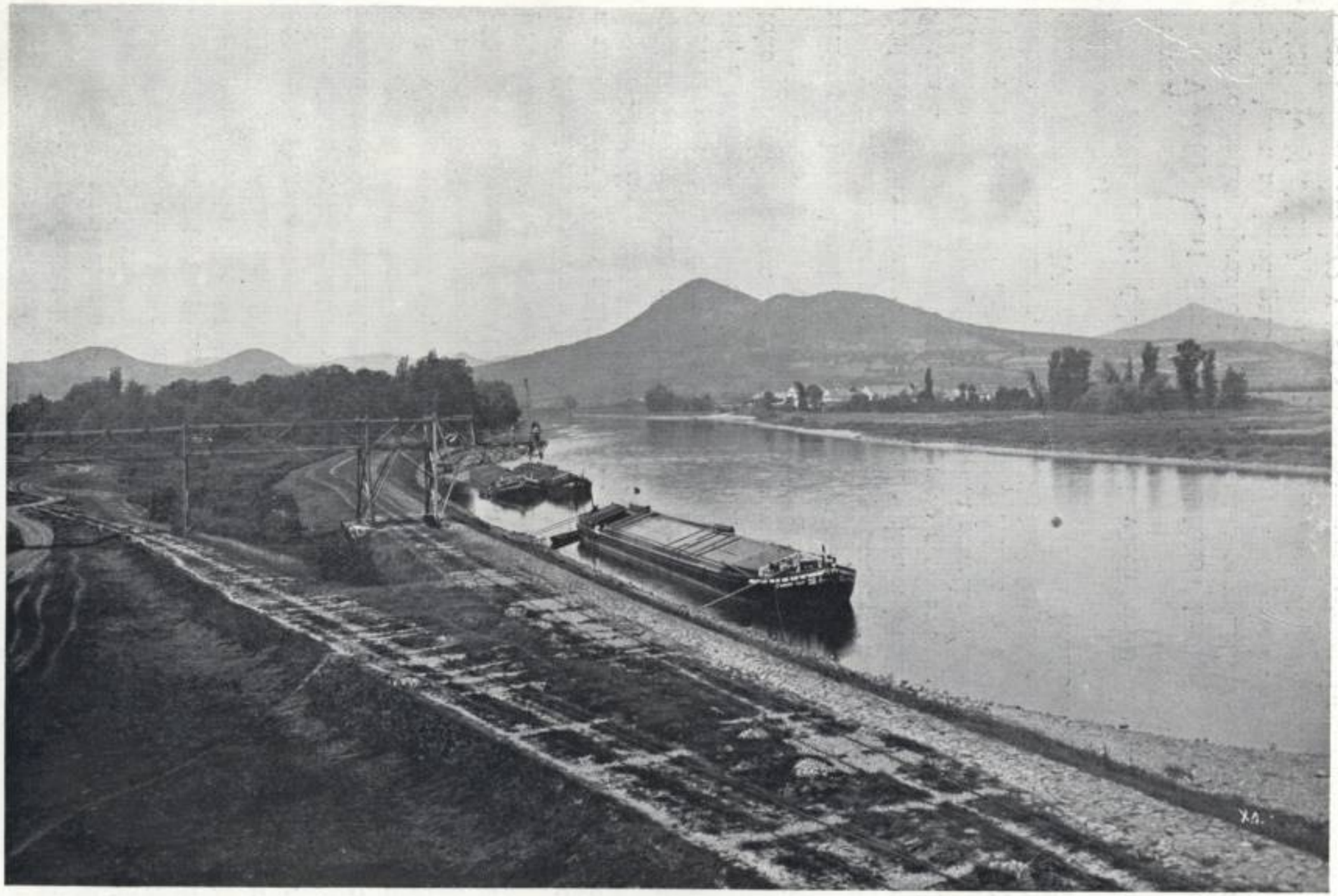
V roce 1911: úprava staveniště a zřízení stavební ohrady, výkop zemin pro horní kanál pro plavidlo a pro vorovou propust;

v roce 1912: pokračování ve výkopu zemin a nasypávkách, přeložení lovosického přívozu. Začátek prací v dolním kanále a při stavbě komor. Stavba I. dílu jezu (hradlový jez na pravo s vorovou propustí) a II. dílu jezu (stavidlový jez ve středním poli). Úprava pravého břehu;

v roce 1913: dokončení plavidla, horního a dolního kanálu, prohrábka plavebního koryta, stavba III. dílu jezu (zbytek lodní propusti s levým příčním pilířem) a IV. dílu (levý pilíř s částí hradlového jezu). Vedlejší práce ve zdrži;

v roce 1914: úplné dokončení všech prací a předání zdýmadla provozu.

Vyobrazení čís. 29. podává labskou krajinu, ve které leží lovosické zdýmadlo. Uprostřed v pozadí vystupuje vrch Lovoš, ke kterému směřuje Labe, a na jehož patě náhle se uhýbá k východu. Na levém břehu jest viděti bývalý „Velký ostrov“ s prastarými, mohutnými stromy, na pravo pak obec Píšťany. Na levo v popředí pozorujeme vlečnou dráhu společnosti stát. drah k labskému překladišti, které svou spodní částí uzavírá bývalé labské rameno Galoš a tím i projektovaný horní kanál a má se na tomto místě od-



Obr. 29. Říční trať nad Lovosicemi kde zřízen bude jez (19./6. 1911.)

straniti. Lanová dráha firmy A. Schram z Lovosic, překročující koleje vlečné a pobřežní dráhy, přeloží se z téhož důvodu směrem proti vodě. Ve vyobrazení jsou hlavní obrysy budoucího zdýmadla i se vjezdem do kanálu na levém břehu viditelny.

Bývalé rameno Galoš, které bude přeměněno v plavební kanál a v dolní své části v překladiště, jest patrno v původním svém stavu ze snímku č. 30. Na pravo leží „Velký ostrov“, na levo bývalý břeh řeky s obecní cestou z Prosmyku do Lovosic; o něco dále na levém břehu, tam, kde jest viděti velkou skupinu stromů, zřídí se překladiště pro město Lovosice.

Ježto přípravné práce byly z části provedeny již před předáním stavby, mohlo se přikročiti ihned k vlastním pracím stavebním. Bohužel byly tyto práce zdrženy tím, že velká rýpadla, lokomotivy atd., které dosud byly používány při sousedních zdýmadlech v Litoměřicích a v Roudnici, nemohly býti dopraveny pro trvale nízký stav vody v pravý čas na nové staveniště.

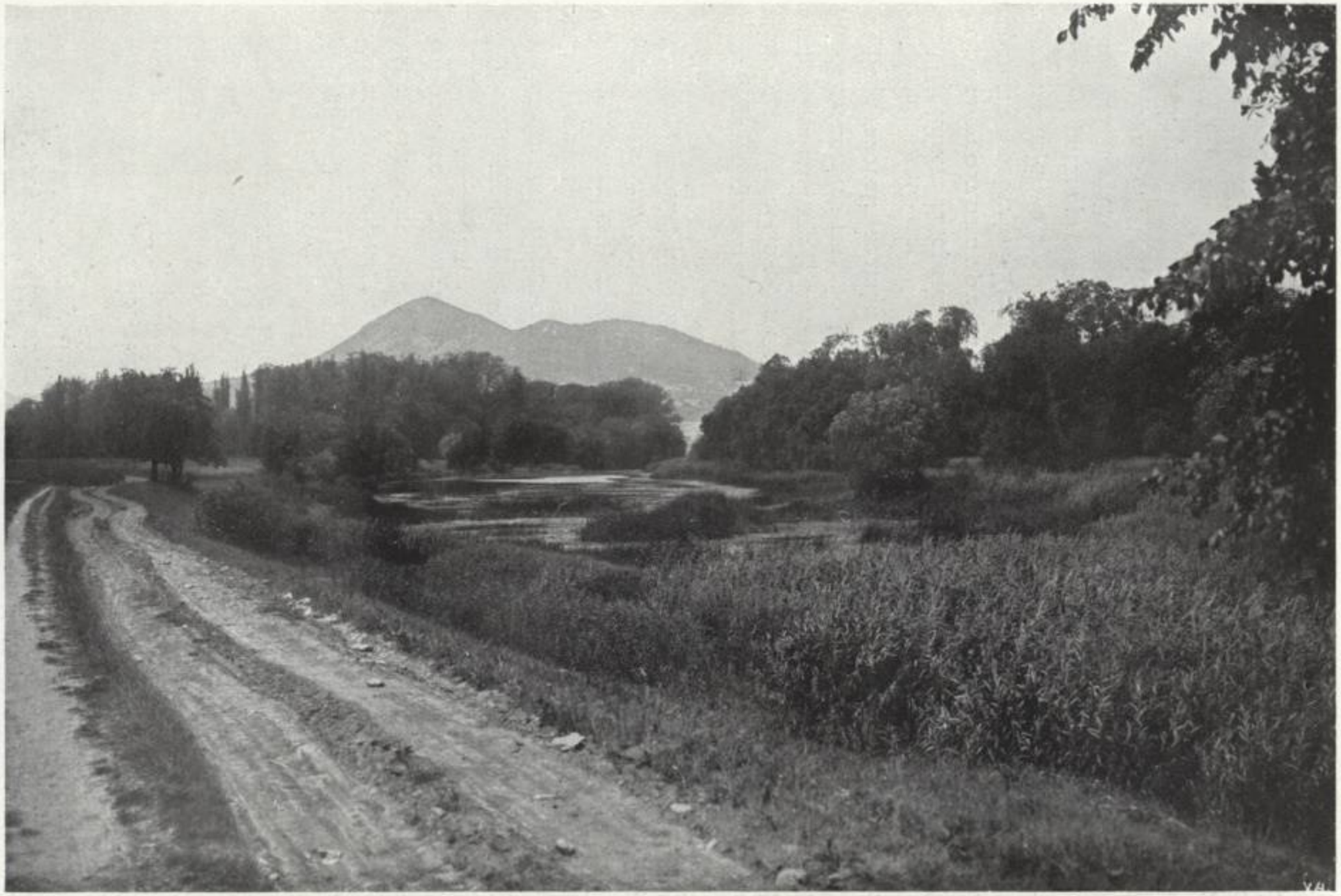
Dle programu bylo přikročeno nejprve k vykopávce pro horní kanál na začátku ramene Galoš. Tento výkop byl proveden až na vzdálenost 150 *m* od horního, potahovou stezkou uzavřeného vyústění kanálu směrem po vodě, a sice ručně, se sklápěcími vozíky až ku hladině spodní vody, při čemž byly získaným materiálem navezeny nasypávky pro pracovní koleje a pro stavební ohradu; zasypány byly také jednotlivé pískové a štěrkové jámy, jakož i jiné prohlubeniny podél levého labského břehu a horního kanálu.

Teprve uprostřed prosince 1911 bylo možno použiti velkého zemního rýpadla. Počalo se na ostrovní straně s výkopem pro plavidla a získaný materiál byl použit dílem k nasypání špičky ostrova, dílem ku zřízení příční hráze přes rameno Galoš na dolní straně stavební jámy, aby se pak mohlo pracovati zemním rýpadlem v uzavřené stavební jámě při stálém čerpání.

Počátkem listopadu začalo se na pravém labském břehu ručně s výkopem pro vorovou propusť; od 27. listopadu bylo pak pokračováno rýpadlem lopatovým. Získanou zde zeminou bylo po zřízení pracovních kolejí zasypáno nejdříve bývalé malé labské rameno u Píšťan až skorem k jezovému profilu a potom provedeno zvýšení pravého labského břehu od vorové propusti nahoru až k vyústění Žalhostického ramene.

Obraz č. 31 představuje práci lopatového rýpadla na vorové propusti ze dne 6. prosince 1911.

Na pravém břehu posléz jmenovaného labského ramene nedaleko spodního vyústění zřídilo si podnikatelství A. Lanna pro svou potřebu stavební ohradu a loděnici. Z ohledu na tento závod a na bezprostřední blízkost železničního mostu ústecko-teplické dráhy jevilo se nutným, pozměniti vyústění Žalhostického ramene oproti původnímu projektu tak, aby byl zajištěn bezpečný a pohodlný vjezd a výjezd plavidel. Úprava dolní špičky žalhostického ostrova a pravého labského břehu od vyústění ramene



Obr. 30. Labské rameno „Galoš“ u Lovosic, v němž proveden bude plavební kanál. (19./6. 1911.)



Obr. 31. Rýpání lopatovým rýpadlem pro stavební jámu vorové propusti zdýmadla č. X u Lovosic (6./1. 1911.)

až k mostu byla v podstatě provedena do konce roku 1911 (viz vyobrazení č. 32.).

Příznivé počasí podporovalo sice postup zemních prací, ale již dříve uvedené trvalé nízké stavy vodní v řece stěžovaly dopravu stavebního kamene a tím způsobem také zajištění výkopů a násypů kamennými záhozy a dlažbami. Koncem roku 1911 byly stavební práce zastaveny a odpočívaly pak za příčinou mrazu a nepříznivého počasí v celku až do polovice března r. 1912. Současně s předáním stavby zdýmadla firmě A. Lanna dne 6. října 1911 byla předána také obě již dříve vykoupená stavební místa pro dvorec plavidelníka v Lovosicích a pro dvorec jezného v Píšťanech firmě Maier a Hollmann v Litoměřicích.

Brzy na to bylo započato také současně se stavbou obou dvorců, při čemž byl vzat hlavní zřetel na jednopatrové domky jezného a plavidelníka, aby alespoň tyto dvě budovy přišly do konce roku pod střechu a mohly být příští léto místní stavební správou obývány, což se také podařilo. Rovněž stavba ostatních budov značně pokročila do konce roku 1911, ne však normálně, ježto panoval v tamějším okolí nedostatek zedníků následkem provádění mnoha staveb hlavně v Litoměřicích.

Konečně budiž uvedeno, že v XLV. plenární schůzi kanalisační komise dne 25. listopadu 1911 byli jmenováni kollaudátory pro zdýmadlo č. X. u Lovosic pánové: c. k. dvorní rada Dr. tech. Antonín Rytíř a zemský stavební rada František Stupecký.

V roce 1912 byla stavba zdýmadla lovosického dle stanoveného stavebního programu v plném chodu, avšak trpěla jak v měsících letních tak i podzimních jednak nečasem a častými vyššími vodami, jednak i nedostatkem dělnictva. Následkem toho nesplnila se zúplna naděje, chovaná počátkem tohoto stavebního roku, že se podaří dodržeti stavební program, ustanovený pro rok 1912 a mimo to i nahraditi to, co pro nepříznivé poměry bylo zameškáno roku minulého. Nicméně lze pokládat pokrok stavby tohoto zdýmadla v roce 1912 za zcela uspokojivý, jak jest zřejmo ze sledující zprávy.

1. Práce zemní.

Spodní kanál se provede ve třech oddílech a to tak, že první část jeho, sousedící s plavidly o délce asi 60 *m*, bude vyhloubena v suchu současně a ve společné stavební jámě s plavidly, další střední část as 480 *m* dlouhá rovněž v suchu uzavřena mezi dvě příčné hráze, a pouze výkop spodní asi 440 *m* dlouhé části kanálu bude proveden nad vodou rýpadlem říčním.

S posléz jmenovanou částí započalo se uprostřed měsíce března a to nejprve s ručním odkopem v ramenu Galoši za hrází potahové stezky, která ho na spodním konci uzavírá, aby byla uvolněna tam, kde ji mělo protrhnouti říční rýpadlo, jež mělo se dostat do ramene toho. Odkopaného materiálu, většinou to násypu z různých období, použilo se ku vysypání pravého břehu spodního kanálu od spodní špičky „Velkého ostrova“ nahoru a byl týž na délku as 80 *m* i kamenným záhozem opevněn.



Obr. 32. Vyústění Žalhostického ramene. (6./12. 1911.)



Obr. 33. Vybagrování dolniho průplavu u Lovosic (22./5. 1912.)

Dne 16. dubna počalo pracovati říční rýpadlo se strany řeky a 29. dubna byl průlom ve hrázi proveden. Vyrýpaným těžkým materiálem byla zavážena dílem odhražená část řeky na pravém břehu nad lovosickým přívozem, dílem použilo se ho k nasypání ochranné hráze podél vorové propusti. Obrazec č. 33. předvádí stav těchto prací ve spodním kanálu dne 22. května. Rýpadlo jest již v ramenu Galošském a v pozadí lze viděti otvor ve hrázi, u něhož stojí turbinový parník, dopravující lodi s materiálem.

Od této doby pracovalo říční rýpadlo ve spodním kanálu postupně od vjezdu až asi na vzdálenost 440 *m* nahoru. Při tom se narazilo na zbytek starého jezu mlýnského, který sestával z několika řad starých kolů a z kamenného záhozu, táhl se od t. zv. Modlanského náhonu šikmo přes rameno Galoš k ostrovu. Tato překážka odstranila se v červnu pomocí drapáku, načež pokračovalo se s baggrováním do 14. září až ku příčné hrázi, která zahražovala střední část spodního kanálu na jeho spodní straně.

Práce ve stavební jámě plavidlové, jež se započaly již roku minulého, byly opětovně zahájeny dne 4. března a hlavní zřetel obracel se k tomu, aby pozemní rýpadlo co nejdříve přišlo v chod. Přikročilo se tedy nejprve ku nasypání příčné hráze asi 70 *m* pod plavidly, načež se v takto uzavřené stavební jámě postavilo provisorné čerpadlo za účelem seřízení pozemního rýpadla a příslušných kolejí. Toto začalo pracovati 11. dubna, a to postupně od ostrova ku levému břehu Galoše. Dne 25. dubna uvedlo se v běh již definitivní čerpadlo, které obstarávalo vysoušení jámy plavidlové po dobu zemního výkopu samo, poněvadž přítok vody nebyl značným. Náklad na čerpání po dobu zemních prací nese dle podmínek zadávacích stavební podnikatelství, kdežto při ostatních stavebních pracích hradí se mu paušálně.

Výkop jámy plavidlové se zmíněným malým dílem spodního kanálu byl ukončen dne 11. června. Vykopanou zeminou, pokud nebyla podržena pro výrobu malty a betonu, zavážely se dále pískové a štěrkové jámy za vlečkou na levém břehu řeky, a z části nasypával se jí též levý břeh spodního kanálu ve střední části jeho.

Střední díl spodního kanálu byl uzavřen počátkem července na spodním konci nasypáním druhé hráze, a voda od čerpadla z jámy plavidlové odvedla se rovnoběžným příkopem podél ostrova až pod tuto hráz do dolejší otevřené části ramene galošského. Na to bylo zmontováno do 23. srpna pozemní rýpadlo a zřízeno čerpadlo poblíže právě uvedené hráze. Svrchní vrstva humusní zeminy byla odkopána ručně a použilo se jí ku pokrytí nasypávek, načež byla zahražená část ramene galošského vyčerpána a pozemní rýpadlo započalo dne 6. září pracovati. Pokračovalo pak ve hloubení do 17. října s některými přestávkami, zaviněnými po výtce nedostatkem dělnictva, a pak od 11. listopadu do konce roku, postupujíc od levého břehu k ostrovu a provedlo výkop jmenovaného dílu kanálu z větší části. Dobytou zeminou nasypával se částečně levý břeh kanálu, z části plošina u

dvorce plavidelníka s připojenou ochrannou hrází podél vlečné dráhy a konečně z části též se jí zasypávala velká jáma štěrková na levém břehu nad železničním mostem. Malá část materiálu přišla též do Modlanského náhonu, jehož zasypání bylo dodatečně ujednáno z důvodů zdravotních. K opevnění břehů spodního kanálu, jež bylo obsaženo ve stavebním programu pro rok 1912, nemohlo se bohužel přikročit.

V horním kanálu, jehož výkop až k normálnímu dnu byl v minulém roce skorem dokončen, byla vyhloubena v roce 1912 jen část hlubšího koryta plavebního a to v červnu, hlavně za účelem položení dopravních kolejí do jámy plavidlové. Část pravého břehu horního kanálu byla též vydlážděna.

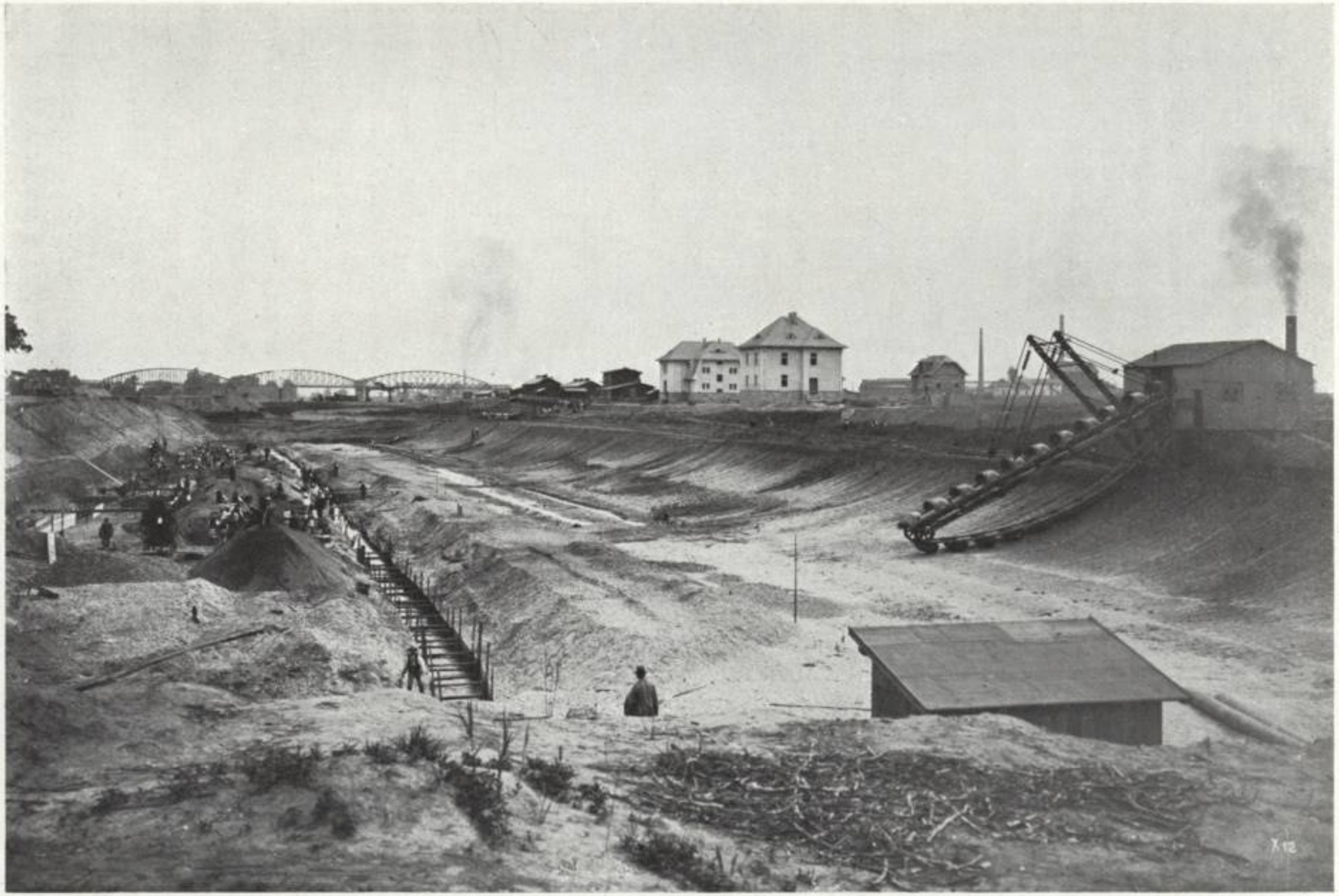
Po ukončení prací baggrovacích ve spodním kanálu započalo říční rýpadlo 16. září ještě s baggrováním v řece na levém břehu u železničního mostu, načež bylo přeloženo 8. listopadu na druhý břeh, kde bylo zaměstnáno až do konce roku, pokud stav vody to připouštěl, odstraňováním soustřeďovací hráze za účelem úpravy pravého břehu nad jezem. I tato práce nedala se ukončit dle programu v roce 1912, poněvadž vodní stavy byly většinou velmi nepříznivy, jak seznati lze z dalšího popisu postupu stavby jezu.

2. Komorová plavidla.

Ještě než byl ukončen předem zmíněný výkop stavební jámy pro plavidla, přikročilo se dne 22. května k betonování základu pravé zdi vlakového plavidla podél ostrova.

Snímek obr. 34. představuje tento stav prací hledíc proti vodě z příčné hráze, která uzavírá stavební jámu plavidlových komor na spodní straně. V pozadí lze spatřiti železniční most ústecko-teplické dráhy, dále něco níže horní uzavírací hráz plavebního kanálu s vlečnou kolejí na překladišti rak.-uh. společnosti státní dráhy, pak vyhloubený horní kanál. Na břehu téhož jest stavební ohrada podnikatelství, ku kteréž se dále v pravo řadí dvorec pro plavidelníka. V levo na ostrovní straně lze viděti příkrý svah, na jehož patě započalo právě betonování základu pro plavidlovou zeď v dolním ohlaví a odvodňovací kanál, probíhající v podélné ose vlakového plavidla rovnoběžně s touto zdí, který se v popředí uhýbá v levo ku čerpadlu, jež tu není viděti. V pravo pozemní rýpadlo ukončuje práci. Poněvadž následkem pokračujícího výkopu zemin rostl také přítok vody do stavební jámy, uvedlo se na počátku června v činnost druhé čerpadlo ve společné čerpací studni s prvním.

Dne 7. června započalo se pak i s vyzdíváním shora dotčené plavidlové zdi, aby co nejdříve byl zabezpečen příkrý svah na ostrovní straně, a dne 10. června pak i s betonováním základů pro střední zeď plavidel. Tato druhá práce pokročila ve 14 dnech tak daleko, že bylo lze započíti dne 24. června i s vyzdíváním střední zdi.



Obr. 34. Stavební jáma pro plavidla u Lovosic dle stavu dne 22./5. 1912.

Odvodňování stavební jámy plavidlové při betonování základů nečinilo žádných zvláštních potíží, přes to, že zemní vrstvy byly velmi propustny, pozůstávajíce výhradně z říčního písku s něco křemenitým štěrkem smíšeného. To nutno přičísti částečně té okolnosti, že v tomto období nebylo žádných trvalejších vyšších stavů vodních. Po úplném rozvinutí prací zakládacích dělo se odvodnění stavební jámy následující odvodňovací soustavou. Velkým i malým plavidlem probíhal vždy jeden odváděcí příkop rovnoběžný s osou komor od horních až k dolním ohlavím a dále k čerpadlu ležícímu asi 40 *m* pod dolním ohlavím, před nímž se oba příkopy spojily.

Vedle těchto provedlo se na zevních stranách podélných zdí jak vlakového tak malého plavidla po jedné drenáži, které vyústily u spodního ohlaví do zmíněného hlavního odvodňovacího příkopu.

Nejsilnější přítok ve způsobě pramenů byl pozorován na pobřežní straně a dále též z horního plavebního kanálu, kdežto přítok se strany ostrova nebyl značný.

Tím vysvětluje se i ta okolnost, že nějaký čas potom, když byla uvedena v chod dvě čerpadla a účinněji pracovala, zmizela voda ze studní ve dvou blízkých továrnách a musily tyto studny býti prohloubeny.

Aby nával vody z horního kanálu se zahradil a stranou odvedl, přikročilo se ihned ku provedení základů horních ohlaví, za kterýmž účelem se zaberanila mezi 27. červnem a 16. červencem především štětová stěna před horními ohlavími a na to provedla se i betonáž základů. Brzy po té klesl přítok vody do hlavní drenáže v malé komoře tak, že příkop ten mohl býti vůbec zrušen.

Mezitím započalo se dne 10. července s betonovým základem zevní zdi malé komory plavidlové a na to 30. července i s jejím vyzděním; betonáž jejích základů byla také skončena.

V měsíci červenci bylo provedeno ještě betonové žebro, které objímá místo štětovnice celou stavbu plavidel na straně spodní vody.

Při této práci, jakož i při následujícím zřizování betonového základu pro pravé křídlo při dolním ohlaví vlakového plavidla, ve hloubce 2·45 *m* pod budoucím dnem plavidel nebo asi 5·50 *m* pod nulovou vodou, nepodařilo se nával vody zcela ovládnouti, tak že bylo nutno tyto práce prováděti po oddílech v zahražené tiché vodě. Totéž platí i o jedné části základů horních ohlaví, kde úplné vysušení základového dna se nepodařilo pro velkou vzdálenost čerpadla a přílišný nával vody.

Na to v srpnu bylo pokračováno ve vyzdívce podélných zdí a v betonování obtokových kanálů a 6. srpna osadily se první kvádry v dolním ohlaví malé komory. Při tom jednotlivé partie při šachtách stavidlových musily se prozatímně vynechati, poněvadž nebyly dosud vypracovány plány klapkových stavidel, jichž užití bylo teprve dodatečně schváleno.

Stav prací na plavidle dne 20. srpna v pohledu směrem od horního kanálu podává vyobrazení čís. 35. Na pravo spatřujeme zeď vlakové komory, která jest z lomového kamene a mezi oběma stavidlovými šachtami z větší části již nad betonovou klenbu obtokového kanálu provedena; v témže směru v pozadí jest viděti čerpadlo, v předu pak připravené základy pro klapkové stavidlo. Na tyto připojuje se v popředí hotový betonový základ horního ohlaví; počíná se právě s vyzdíváním spadiště pod horními vraty vlakové komory.

Uprostřed vyobrazení táhne se střední zeď se svými dvěma obtokovými kanály v rozličných stupních provedení; asi v její polovině, u otočného jeřábu, jsou viděti první kvádry spodního ohlaví jednolodní komory. Konečně na levo jest viděti začatou levou vnější zeď jednolodního plavidla s vynechanými otvory kanálů výtokových. Na její dolní konec připojuje se stupňovitý základ pro levé křídlo. Domek pro plavidelníka jest již skoro dohotoven.

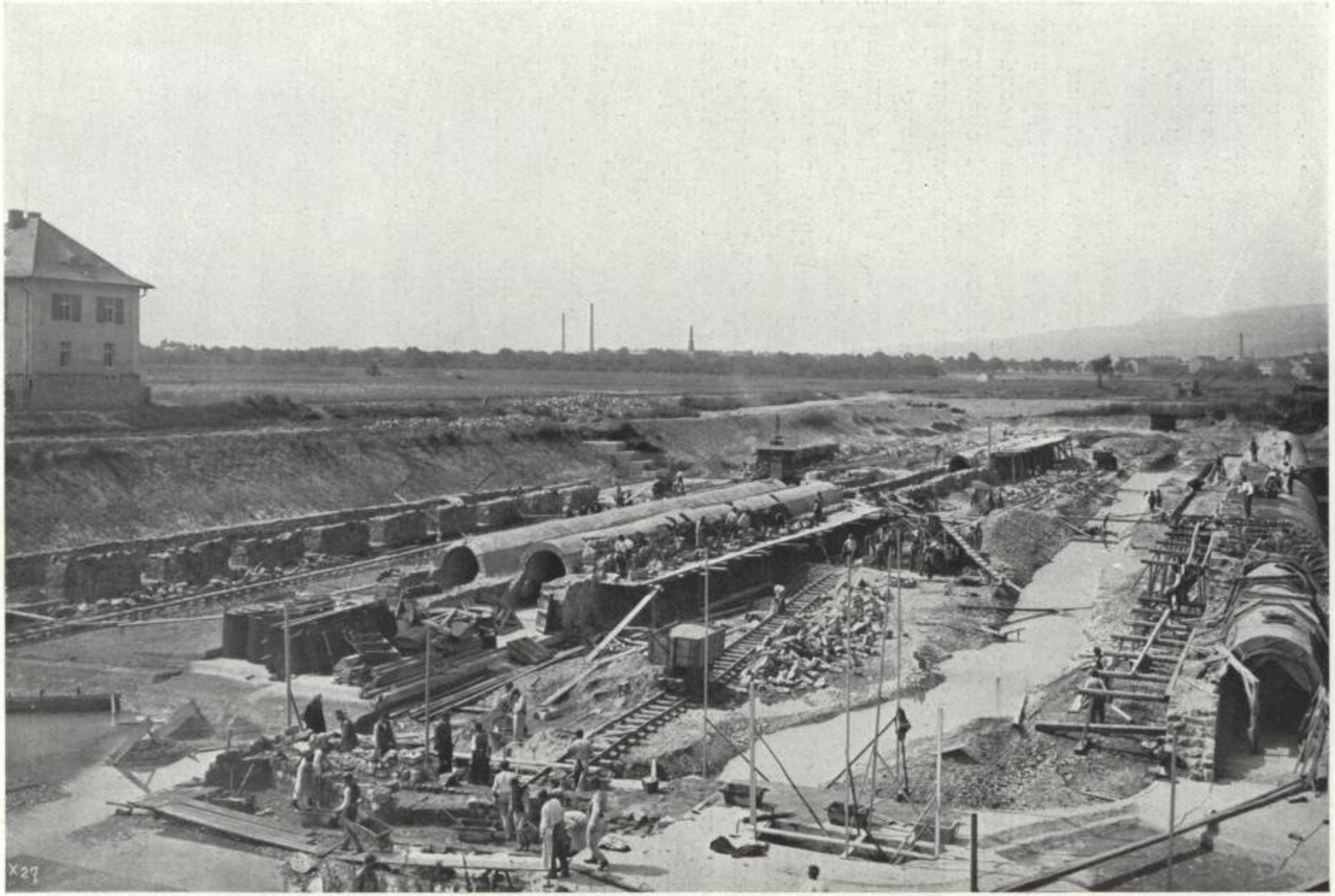
Po odstranění drenážního příkopu bylo přikročeno dne 7. srpna k betonování dna 13 *m* široké jednolodní komory, které bylo následkem častých přerušování za příčinou stavění lešení pro zdění teprve dne 25. října ukončeno. Toto zajištění dna původně z armovaného betonu navrhované bylo provedeno jenom z betonu dusaného s vydutou horní plochou a uprostřed 85 *cm* silného.

V měsíci září a říjnu stavební práce v plavidlové jámě čile pokračovaly, zvláště se začalo též se stavbou dolního ohlaví vlakového plavidla, kde byly dne 4. září položeny první kvádry. Vyobrazení čís. 36. předvádí nám pokrok stavby plavidel ke konci října. Pravá zeď vlakového plavidla jest již vyzděna v celé délce až k výši klenby nad obtokovými kanály a jest také částečně hotovo její obloukové připojení ke zdivu horního ohlaví s ponecháním místa pro osazení klapkových stavidel.

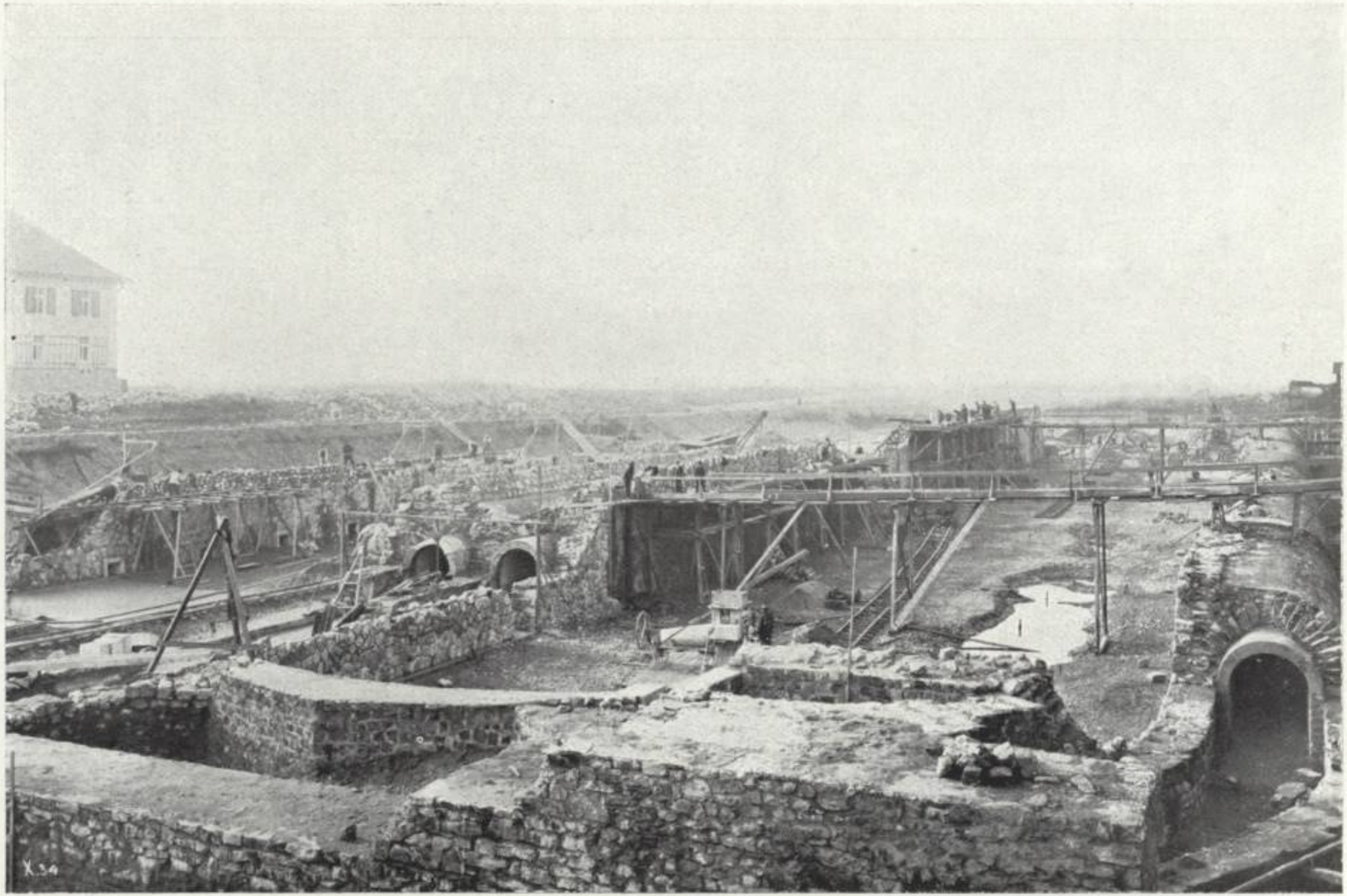
Střední zeď blíží se v celku již rovině krycích desk, až na dolní ohlaví, kde se právě pracuje, a na připojení k hornímu ohlaví, jehož obrysy na straně vlakového plavidla jsou již viditelny. Protože na tomto místě přijdou dvě klapkové uzavírky blízko k sobě, musilo se pro ně vynechati přiměřeně větší volné místo. Zdivo v horním ohlaví vlakové komory jest provedeno až pod záporníkové kvádry a také čelná zeď ukazuje příslušný pokrok.

U jednolodní komory jest viděti část hotového betonového dna a levou zeď, která byla přivedena do výše zdi střední. V horním ohlaví musilo se provedení zdiva odložiti za příčinou zde položených dopravních kolejí. Protože se drenážní kanál ve vlakové komoře stal zbytečným, byl zasypán a celé dno bylo urovnáno. Dne 2. listopadu bylo začato s betonováním 30 *cm* silného zajištění dna s cementovou omítkou, kterážto práce byla do konce listopadu provedena. Současně s touto prací postupovala také dlažba dna mezi výtoky do cementové malty.

V prvním týdnu měsíce listopadu byly na staveniště dodány klapkové uzavírky, takže mohlo býti přikročeno k jejich montování. Toto



Obr. 35. Stavba plavebních komor u Lovosic (20./8. 1912.)



Obr. 36. Stav stavebních prací při stavbě plavebních komor u Lovosic dne 24. října 1912.



Obr. 37. Montáže klapkového stavidla pro obtoky plavebních komor u Lovosic (25./11. 1912.)

bylo dne 12. listopadu započato a do konce roku byly 4 kusy úplně sestrojeny. Na snímku čís. 37. jest vyobrazena pravá klapková uzavírka horního ohlaví vlakové komory ve stavu otevřeném. Hotové klapkové uzavírky byly také již s části zabetonovány. Do konce roku, kdy byly práce zastaveny, bylo lze vyvésti také zdivo spadiště horního ohlaví jednolodní komory až pod kvádry, dále provésti aspoň z části připojení levé a střední zdi k hornímu ohlaví a konečně vyzdíti dolní ohlaví až do výše zakotvení vrat. Zároveň podařilo se obě dolní zdi křídlové a průběžné zdi komor ještě značně výše vyvésti a na spodní ohlaví připojiti.

Ku dokončení plavidla zbývají pro příští rok hlavně tyto práce: osazení kvádrů u obou horních záporníků, dokončení zdiva horního ohlaví, po vystrojení a zabetonování klapkových uzavírek, vyzdění pro ně vynechaných otvorů, vyvedení dolních ohlaví až ke krycím deskám a osazení těchto desek na celém plavidle, zajištění dna spodního kanálu pod komorami a konečně zmontování vrat a osazení částí výstrojných.

V celku předstihla stavba plavidel stavební program, což lze děkovati dílem té okolnosti, že se udržování jámy v suchu, jak bylo již dříve uvedeno, dosti příznivě utvářilo, a že i samo provádění prací ve stavební jámě netrpělo přerušeními následkem velké vody, dílem dá se to také vysvětliti tím, že zde nebyl nedostatek dělníků tak citelným jako při ostatních pracích na stavbě zdýmadla, protože dělníci uvolnění následkem přerušení ostatních prací za příčinou velké vody, mohli býti dirigováni do stavební jámy plavidla.

3. Jez s vorovou propustí.

První práce při stavbě jezu r. 1912 vztahovaly se na pokračování výkopu pro vorovou propust. Ve stavební jámě, již předešlého roku z části vybrané, bylo postaveno do 28. března prozatímní čerpadlo, za účelem zřízení kolejí pro lopatové rýpadlo.

Toto bylo dne 3. dubna uvedeno v činnost a pracovalo při stálém čerpání vody až do konce dubna. Ještě před ukončením této práce začal se výkop pro základ pobřežní zdi vorové propusti a 3. května také jeho betonování.

Stavební jáma vorové propusti zaujímá také kus svahu pravého břehu pod propustí a jest ca 250 *m* dlouhá a 15 až 25 *m* široká, při celkové plošné výměře asi 5000 m^2. Čerpadlo bylo postaveno na dolním konci jámy se vzdálenosti asi 170 *m* od osy jezové. K odvodnění sloužily dva, vně obou podélných zdí vorové propusti probíhající drenážní příkopy, které se pod zajištěním dna při spodním výjezdu z vorové propusti spojily a vedly k čerpadlu.

Proti řece byla chráněna stavební jáma nad jezovým profilem i pod ním pouze nasypanou hrází sáhající 1·70 *m* nad nulovou vodu.

Brzo po zahájení prací na vorové propusti bylo přikročeno též ku stavbě jezu. Bylo rozhodnuto provésti v I. dílu jezovém v jediné jímce celý

pravý jez hradlový o světlé délce 41·58 *m* jakož i pravý pilíř říční s malým dílem lodní propusti (5 *m* dlouhým), v celkové délce i s dělicím pilířem vorové propusti 51 metrů, a to současně s vorovou propustí. K tomu cíli byla zřízena jímka o délce asi 50 *m* a šířce 42 *m*, která se připojovala svou otevřenou březní stranou na stavební jámu vorové propusti (asi v horní třetině její). Jímkou zabraná plocha obnášela okrouhle 2000 m^2 a byla vyčerpávána pumpou, jejíž studna se nalézala v návodním horním rohu jímky.

Hloubka základů byla v lodní propusti a u pravého říčního pilíře 4·60 *m*, u hradlového jezu a dělicího pilíře 3·55 *m* pod nulovou vodou; ve stavební jámě vorové propusti byla největší hloubka základová u levé podélné zdi a to 2·95 *m* pod nulovou vodou.

U jímky byly zastoupeny čtyry různé typy a to: v hořejším rohu návodním užito bylo jímky 2·76 *m* široké s 24 *cm* silnými ploškami, v dolním rohu 1·80 *m* široké s 20 *cm* silnými ploškami, na protivodní straně užilo se jímky 2·05 široké s 20 *cm* silnými ploškami a konečně na povodní straně byla zřízena jímka 2·50 *m* široká bez beraněné stěny pouze z vodorovných fošen zasunutých mezi zaberaněné vedoucí kolejnice.

Předrýpání pro stavbu jezu bylo provedeno v době od 26. března do 15. dubna, v kterýžto poslední den se počala beraniti jímka. Na počátku května byla tato práce tak dalece provedena, že bylo možno počíti s postupným vyplňováním jílem.

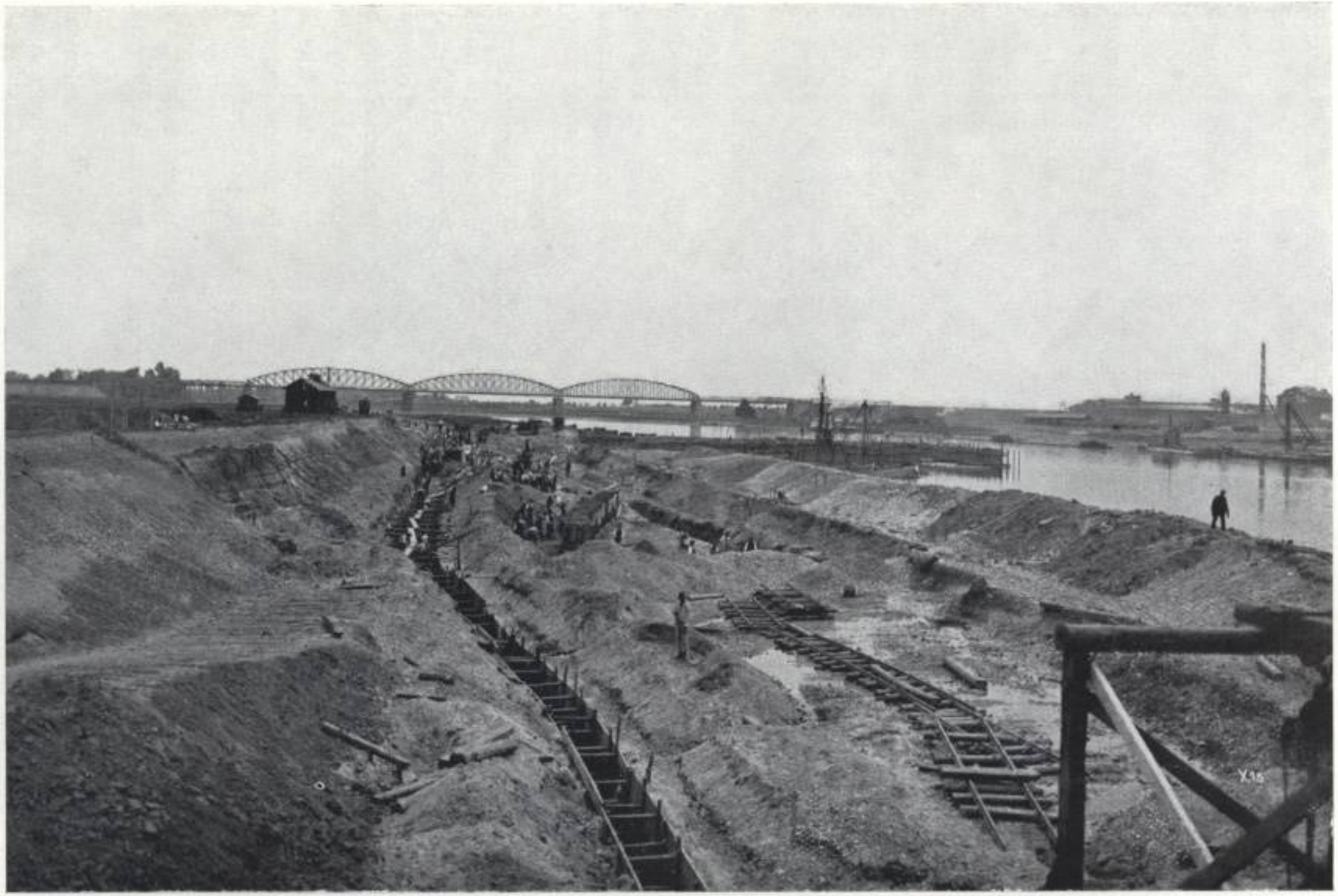
Během následujících čtyř týdnů byla jímka uzavřena a tak utěsněna, že bylo možno 8. června počíti s čerpáním a 10. června na to s výkopem pro základy v jímce.

Asi v téže době byla dokončena též ochranná hráz podél vorové propusti a přikročilo se k beranění obvodové stěny štětové na dolním konci vorové propusti a brzo po té i na návodní straně dělicí zdi.

Vyobrazení čís. 38. ukazuje stav prací na jezu a vorové propusti dne 22. května 1912. Stavební jáma vorové propusti je obehnána ochrannou hrází a beranění jímky jezové blíží se svému dokončení. Betonování základů pobřežní zdi vorové propusti ve vypažené jámě bylo právě skončeno a v pozadí vidíme již zdivo z lomového kamene. Odkopáním získaný materiál byl užit k postupnému nasypávání pravého břehu nad jezem.

V měsících červnu a červenci měly práce na jezu nerušený průběh. Dne 13. června počalo se s beraněním spodní a dne 1. července s beraněním horní štětové stěny jezové, kteréžto práce byly 12. července dokončeny, načež se přikročilo ihned k postupnému betonování jezového tělesa. Toto bylo původně myšleno z lomového zdiva na 1 *m* silné betonové základové desce, avšak provedlo se z betonu (1:12), což se jevilo účelnějším.

Též ve vorové propusti bylo lze znamenati za tento měsíc potěšitelný pokrok. Ke konci června bylo dohotoveno zdivo pobřežní zdi pod výsuvnou lávkou a počalo se v tomto čase i s beraněním štětové stěny před



Obr. 38. Stavba vorové propusti u Lovosic dne 22./5. 1912.

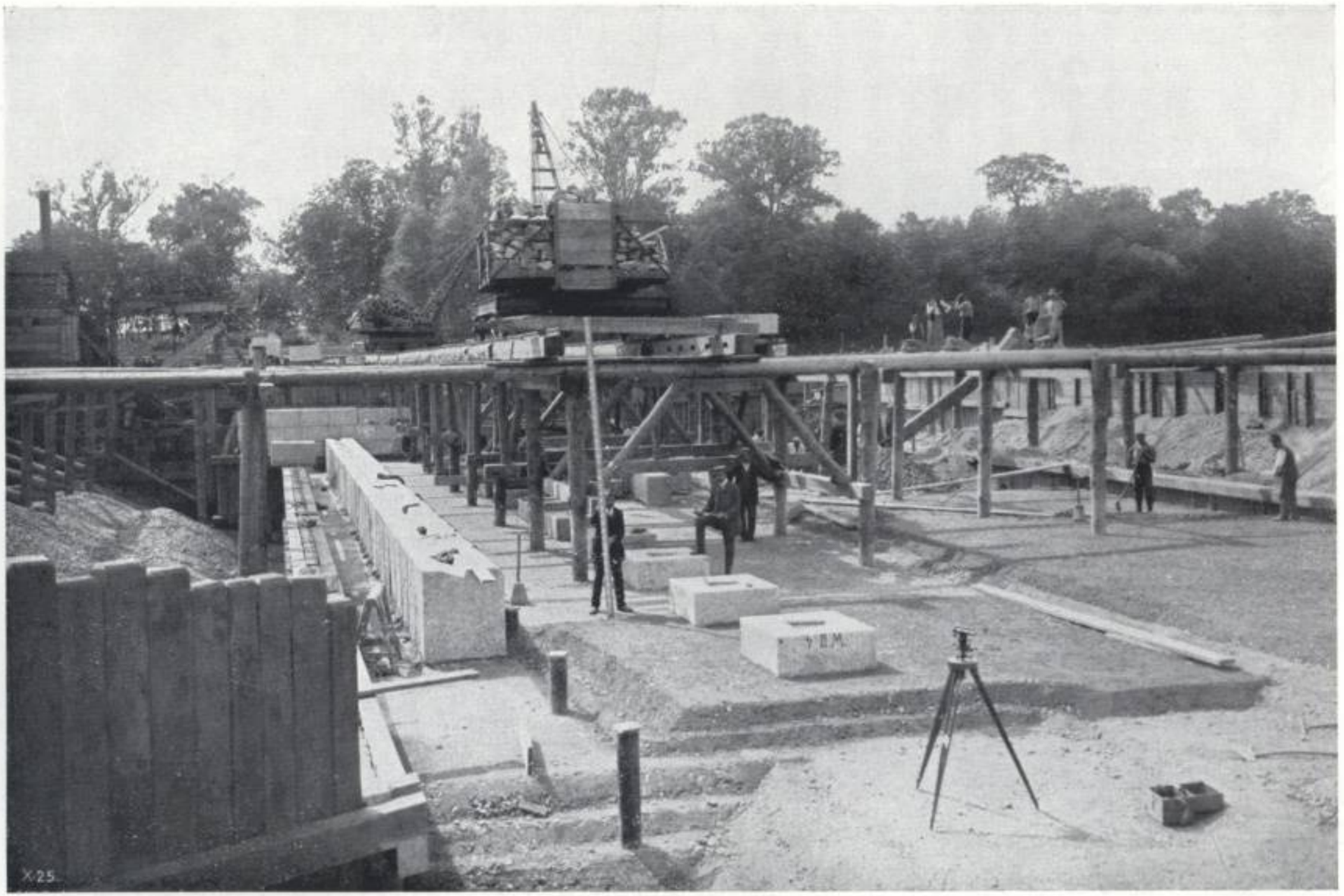
vorovou propustí. Když bylo v polovině července dokončeno beranění štětové stěny podél dělicí zdi vorové propusti, bylo přikročeno k betonování základů této zdi a též k zabezpečování dna pod vorovou propustí. První kvádry byly osazeny na pravém říčním pilíři 20. července a na to následovalo osazení ložiskových a dlažebních kvádrů na jezovém hřbetu. Bohužel že nastalo koncem tohoto měsíce již zmíněné období nepříznivých vodních stavů a počasí, jež působilo neblaze zvláště na práce na jezu; neboť během necelých osmi týdnů byla jímka i se stavební jámou vorové propusti čtyřikráte zatopena a to dne 23. července (při + 157 *cm* na vodočetu v Ústí n. L.), dne 9. srpna (při + 155 *cm*), dne 26. srpna (+ 170 *cm*) a 16. září (+ 195 *cm*), čímž byly práce vždy na 6 až 10 dnů přerušeny. Stavby i jímka nedoznaly tím ale škod, a jímka se při tom co nejlépe osvědčila. Přes toto přerušování podařilo se přece provésti část stavebních prací a hlavně též osaditi přední zakotvení slupic jezu hradlového. Příslušné kotevní desky byly ve dnech 5.—7. srpna zabetonovány. Avšak naděje na započetí s II. oddílem jezovým ještě v tomto roce mizela stále více, a bylo nutno se jí konečně úplně vzdáti, když se poměry nelepšily, jelikož bylo dosti co činiti s dohotovením I. jezového oddílu.

Obr. čís. 39. představuje pohled do jímky jezové z pravého břehu v době osazování kvádrů v hradlovém jezu. Vidíme tu řadu osazených hlavních kvádrů, jež mají zářez pro dolejší podporu hradel, dále zabetonované plechové roury pro přední slupicové zakotvení, jakož i kvádry se zadními ložisky slupic. V popředí spatřujeme z části vybetonovaný základ dělicího pilíře (mezi hradlovým jezem a vorovou propustí), v pozadí kvádrové zdivo pravého říčního pilíře a v pravo betonové dno podjezí v práci.

Odvodnění jímky bylo i při provádění základů říčního pilíře a přilehlého dílu lodní propusti uspokojivým, jelikož vnikání vody nebylo příliš značné a jímka byla mimo to solidně provedena. Čerpací souprava (300 mm) byla na počátku postavena na pontonu vedle jímky a spojena se ssací rourou pružně pomocí gumové hadice. Toto zařízení se však valně neosvědčilo a proto byla počátkem července lokomobila postavena na jímku a jak obvykle nad studní na lešení umístěna centrifugální pumpa o průměru 260 mm, kteráž docílila dříve zmíněného efektu. Voda vniklá do jímky, byla sbírána vně obvodové štětové stěny a vedena podél této k čerpací studni, při čemž nebylo třeba zvláštních zařízení (drenáží atd.).

Horní díl vorové propusti byl rovněž odvodňován do jezové jímky, a pouze voda z části vorové propusti ležící pod jezem, byla vedena k druhému čerpadlu postavenému na spodním konci jejím.

Občasného přerušení prací v jímce použilo se k úsilovnějšímu hotovení betonových pražců pro retardační konstrukci soustavy Bazikovy ve vorové propusti. Vyráběly se na břehu z dusaného betonu v kusech okrouhle 1 *m* dlouhých ve zvláštních formách. Dne 7. října bylo počato se zřizováním betonového dna na splavu a 10. října osadily se první součástky retardační kon-



Obr. 39. Stavba hradlového jezu na pravém břehu u Lovosic (20./8. 1912.)

strukce na spodním konci vorové propusti, kterážto práce pak dosti rychle postupovala.

Vyobrazení č. 40. znázorňuje stav prací ve vorové propusti dne 24. října 1912, kdy obě podélné zdi byly dokončeny a dělníci zaměstnáni byli s osazováním retardačních těles a vydlážděním dna mezi těmito.

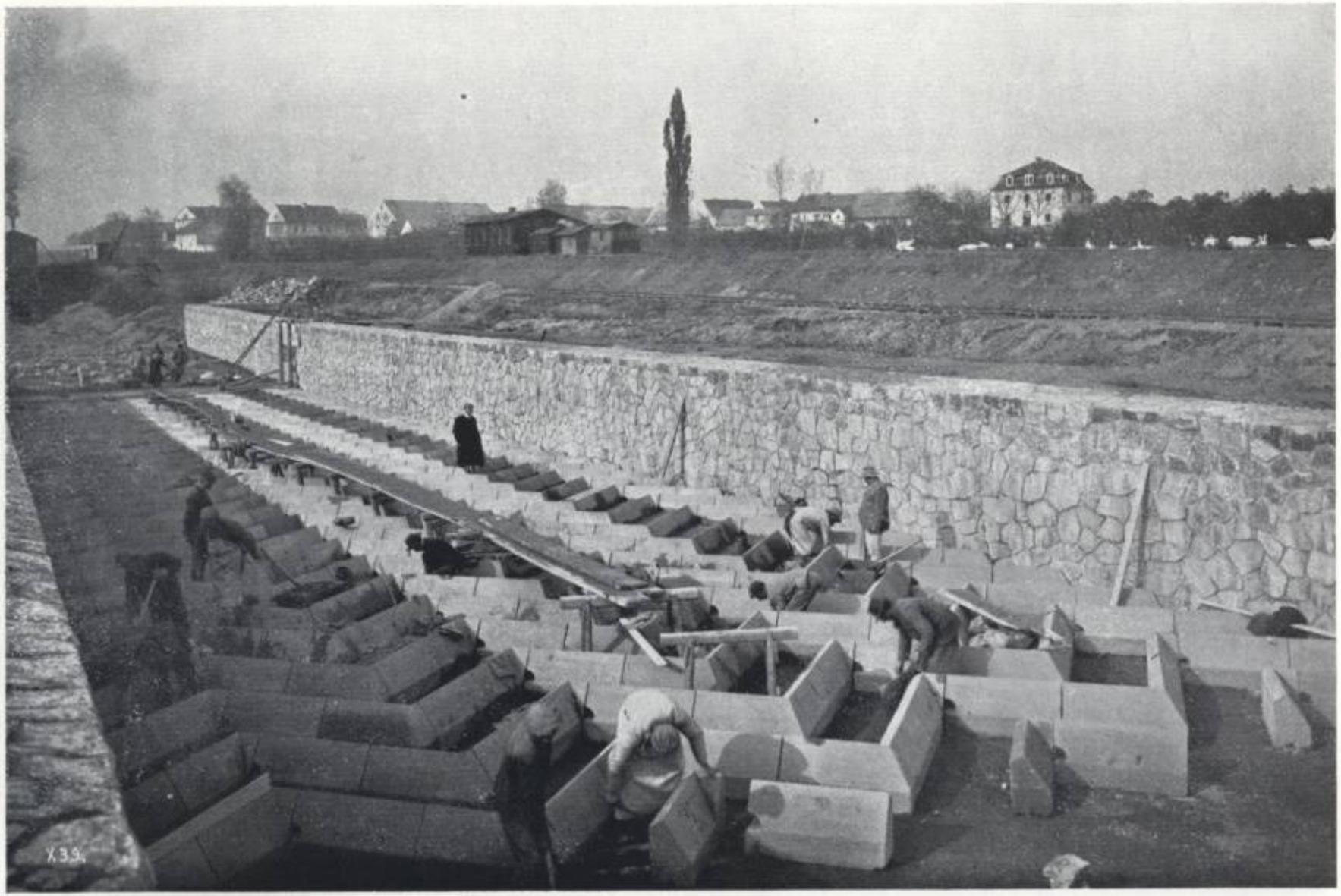
Také na hradlovém jezu pokračovaly práce rychle; od 15. srpna do 10. října provedena byla dlažba do cementové malty v podjezí, a dne 19. října osazen byl poslední kvádr v jezu. Tím umožnilo se také postavení železné konstrukce v tomto jezovém dílu, kterou provedla firma Bratří Prášilové a spol. Dne 10. října započalo se s montováním slupic od říčního pilíře počínaje a do 29. října byla celá konstrukce až na spojovací řetězy — jejichž dodávka se opozdila — hotova a postavena. Kotevní desky pro první abnormální element stavidlového jezu, který spadl ještě do jímky, dodány byly firmou V. J. Formánek již 1. a 2. října. Jezový element sám bude však postaven až při stavbě celého středního otvoru jezového v lodní propusti.

Vyobrazení č. 41 předvádí montáži hradlového jezu v onom stadiu, kdy pracováno bylo na poslední slupici u dělicího pilíře. Jest zde viděti hotový hřbet jezu, poněkud vyvýšené podjezí a skoro dohotovený dělicí pilíř, a v jeho pokračování dělicí zeď vorové propusti.

V měsíci listopadu dokončen byl říční pilíř (5./XI.), dále dělicí pilíř (9./XI.) osazením krycích desek, a konečně i zához pod jezem a podél dělicí zdi vorové propusti (12./XI.). Ostatní dodělávky byly pohříchu opětnou vysokou vodou přerušeny, následkem čehož dne 12. listopadu jimka opětně — již po páté — musela býti zatopena. Vyšší stav vody potrval tentokráte déle a dosáhl dne 14. listopadu nejvyššího stavu + 231 *cm* v Ústí n. L. Při tom protrhla se horní ochranná hrázka nad vorovou propustí a voda proudila přes tuto stavbu, aniž by však — až na nepatrné zanesení stavební jámy — způsobila podstatnější škody. Pouze horní stěna jímky byla při břehu částečně vytržena a jíl z ní vyplaven.

Ve vorové propusti mohly pak stavební práce zahájeny býti zase dne 22. listopadu, v jezu však až ku konci téhož měsíce. Ve vorové propusti dohotoveno bylo dno až k výsuvné lávce a v jezové jámě stavební zřízena byla v pokračování říčního pilíře nasazená jímka pro následující jezový díl.

Ohledně železné konstrukce bylo zamýšleno, po vyzkoušení jejího sklopení a postavení, zalíti ložiska cementem a potom sklopiti konstrukci definitivně, aby mohla odstraněna býti jímka. Jelikož však nedošly do té doby stále ještě spojovací řetězy — které objednány byly ze Škotska nesvařované — muselo od tohoto úmyslu býti upuštěno, pročež ložiska bez předchozího vyzkoušení slupic byla zalita a konstrukce pak po dvojnásobném nátěru dehtem byla prozatímně bez řetězů sklopena. Zkouška s postavením a sklopením jezové konstrukce provede se až v příštím roce při nižším vodním stavu, jelikož hřbet jezu leží pouze 75 *cm* pod normální vodou. Když pak dne 4. prosince páni kolaudátoři c. k. dvorní rada Rytíř a zemský vrch. stav.



Obr. 40. Stavba vorové propusti u Lovosic; (retardační prahy na dně dle patentu Bazika) (24./10. 1912.)



Obr. 41. Montáže hradlového jezu na pravém břehu zdýmadla č. X u Lovosic (24./10. 1912.)

rada Stupecký provedli předběžnou kolaudaci hotového dílu jezového a příslušné železné konstrukce, jakož i oné části vorové propusti, která později bude pod vodou, zastaveno bylo krátce potom čerpání vody a přikročeno k odstraňování jímky. Pohříchu se dostavila opětně dne 17. prosince vysoká voda, která dostoupla dne 19. prosince výše + 268 *cm* a potrvala až do konce roku, takže jímka větším dílem musila zůstati přes zimu v řece.

Při vorové propusti schází již jen dokončení vjezdu a montáže posuvné lávky, která v uplynulém roku nemohla býti provedena, jelikož kanál pro tuto lávku na pravém břehu nebyl dosud proveden. Všechny tyto práce mohou však později býti dokončeny bez jímky, jelikož dotyčné objekty leží dostatečně vysoko nad normální vodou. Také obě skladiště jezová, jichž provedení dle stavebního programu obmýšleno bylo v roku 1912, nemohla býti vystavěna, jelikož stavba jezu samotného, s níž úzce souvisí, nepokročila žádoucí měrou.

4. Vedlejší práce.

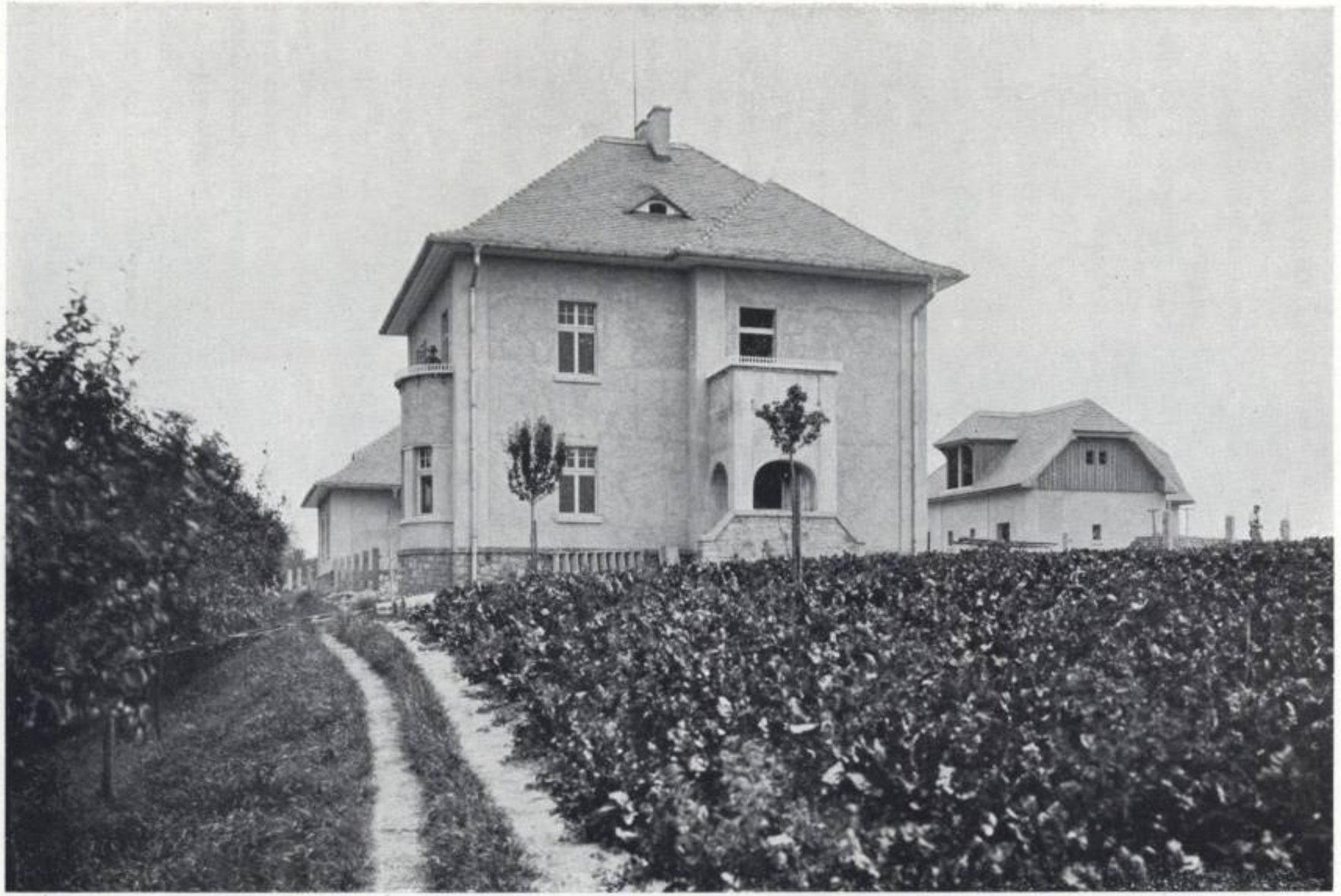
Z těchto prací obsaženo bylo v stavebním programu na rok 1912 pouze přeložení lovosického přívozu, s kteroužto prací se také již dne 21. května skutečně začalo. Přikročilo se nejprve k vysypání nové příjezdní rampy na pravém břehu štěrkovým materiálem, získaným při baggrování dolního kanálu a počátkem srpna také k sypání levostranné rampy přívozní, leč práce tyto zápasily — jako stavba jezu — s často se opakujícími a dlouho trvajícími vyššími stavy vodními a musily býti dne 7. září vůbec zastaveny. Vzdor tomu podařilo se však provésti přívozní rampy na obou březích skorem až k normální vodě.

5. Dvorce pro služební personál jezu a plavidla.

Stavba obytných domků obou dvorců, která dospěla již roku minulého až pod střechu, pokročila na jaře roku 1912 tak dalece, že již dne 6. července mohla se odbývati úřední kolaudace těchto budov. Na základě příznivého výsledku tohoto šetření udělilo c. k. okresní hejtmanství v Litoměřicích výměrem ze dne 8. července 1912 obývací a používací konsens. načež tyto domky vzaty byly místní stavební správou v prozatímní užívání,

Postup stavby domků pro služební personál plavidla vysvítá částečně z předcházejících vyobrazení o stavbě plavidel. Pohled na hotovou stavbu domků pro služební personál jezu v Píšťanech ukazuje vyobrazení č. 42. U domku plavidelníka schází jen oplocení, které se pozdrželo jen k vůli tomu, že nemohlo býti dosud dosypáno plateau kolem těchto domků, které leżeti má nad hladinou letní vysoké vody; nedostávaloť se k tomu potřebného množství materiálu, ježto — jak dříve zmíněno bylo — následkem nedostatku pracovních sil musilo baggrování v dolním kanálu býti dočasně zastaveno.

V celku může postup stavby zdýmadla č. X. u Lovosic vzdor nepříznivým poměrům — jak výše vylíčeny byly — označen býti jako uspokojující.



Obr. 42. Domek pro jezného v Píšťanech.

B. SPLAVNĚNÍ VLTAVY UVNITŘ PRAHY.

a) Zdýmadlo u Štvanice.

Rok 1910 byl vodním stavbám velmi nepříznivým, neboť trvaly téměř nepřetržitě vyšší stavy vodní. Při tom se ukázalo, s jakou bylo spojeno výhodou, že počal se stavěti v roce 1909 nový jez Helmův a že podnikatelství Kapsa & Müller provedlo tuto stavbu v tak krátkém čase. V roce 1910 bylo by bývalo provedení zmíněné stavby téměř nemožným; každým způsobem bývaly by jímky a čerpání vody vyžadovaly nákladu mnohem většího, nepřihlížejíc ku škodám, které by byly vznikly zátopou stavební jámy v případu, že by se bylo nepodařilo ukončiti stavbu jezu v jediném roce před odchodem jarních vod a třenice ledové.

Vyobrazení čís. 43. předvádí hotový jez Helmův s propustí odlehčující při pravém a vorovou propustí při levém břehu.

Z vyobrazení toho jest patrno, že jez pozůstává ze strmé zdi hradící, která jest 5·25 *m* vysoká (měřeno od úrovně podjezí) a 4·20 *m* silná. Ku stavbě jezu použilo se betonu z cementu portlandského, míseného v poměru 1:3:6, kterýžto poměr byl v době nastalého mrazu změněn na poměr 1:2:4. Zeď jezová vykazuje na straně po vodě sklon 1:1/6 a jest obložena kvádry žulovými, jak na této straně, tak i v koruně. Podjezí jest v délce 10·3 *m*, od paty jezové zdi měřeno, opevněno vrstvou betonovou 60 *cm* silnou, která jest rovněž kvádry obložena, načež následuje 0·90 *m* nad toto podjezí vyčnívající prah. Tento prah konstruován jest z mohutných kvádrů, jest 2·7 *m* široký a 3·30 *m* hluboko založený pode dnem řečiště na betonové zdi.

Rozdíl hladin obnáší u jezu v hlavní řece za normální vody + 4·05 *m*, za nejvyššího stavu vody ještě 1·0 *m*.

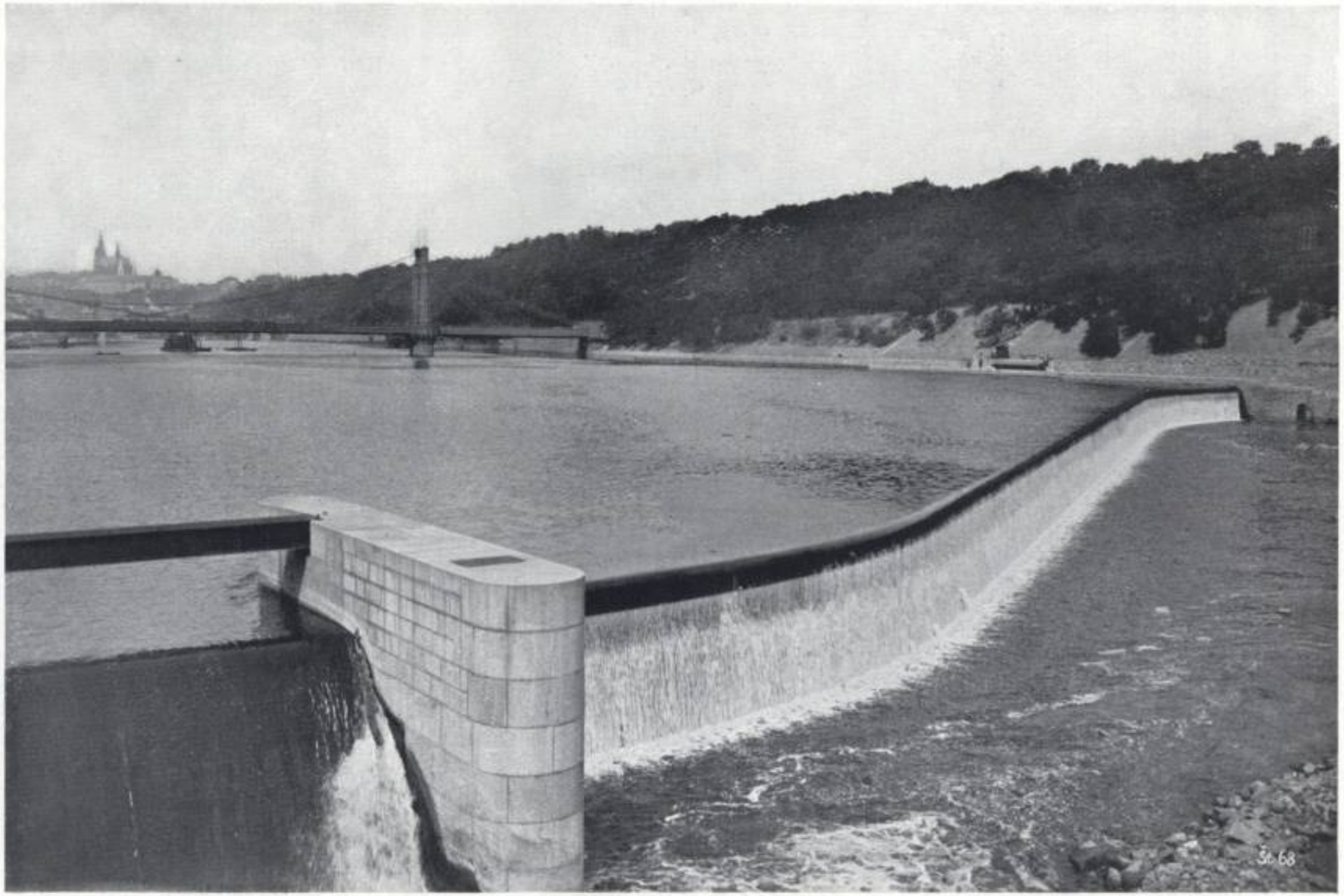
Tento značný spád vody u nového jezu, veliké množství vody, které Vltava za povodní vede a nepevné dno řečiště v místech, kde jez je postaven, vyžadovaly největší opatrnosti při volbě profilu jezového, aby předešlo se výmolům řečiště v podjezí, které by mohly ohroziti stabilitu jezu.

Z toho důvodu byly provedeny místní stav. správou pokusy s modely v měřítku 1:20, na základě kterých rozhodla se komise kanalisační pro provedení jezu dle profilu popsaného.

Po dobu více než dvou roků, po kterou jez svému účelu slouží, ukázalo se, že volený profil jezový se dobře osvědčil, ježto v podjezí se neukázaly vůbec žádné výmoly.

V předu na zmíněném již vyobrazení č. 43. jest viděti propust odlehčující, která jest 12·0 *m* široká s prahem 1·8 *m* pod korunou pevného jezu položeným.

Propust tato může býti uzavřena buď segmentovou uzavírkou, aneb hradly, která opírají se o otočnou lávku. Pohyb uzavírky segmentové, jejíž čepy umístěny jsou v postranních zdech, děje se pomocí šroubu spojeného řetězem s obvodem uzavírky. Lávka jest otočná kol vertikální osy a má tvar konsolový.



Obr. 43. Nový helmovský jez v Praze (17./6. 1911.)

Při levém břehu mezi pevným jezem a vorovou propustí vsunuta jest dle obvyklých typů na dolní Vltavě konstruovaná zděná propust rybí.

Těsně u levého břehu řeky situována jest propust vorová, která jest 289 *m* dlouhá a 12 *m* široká. Z celkové délky připadá 86·0 *m* na její spodní kanál.

Horní prah propusti leží 0·9 *m*, dno spodního průplavu 1·10 *m* pod norm. vodou. Tato propust liší se od propustí na kanalisované Vltavě provedených tím, že spojena jest s jezem pevným, kde není možno udržovati při vtoku do vorové propusti stálou, pro plavbu vorů výhodnou hloubku. Nevýhodě této čelí se zde s úspěchem pomocí uzavírky plovákové, kterou lze uzavříti přítok vody do propusti během několika vteřin. Jakmile vor za stavů nadnormálních (asi při + 30 *cm*) vpluje do propusti, uzavře se těsně za ním uzavírka, tak že následkem setrvačnosti vyteče ze spodního průplavu více vody než přes vztýčený segment do propusti přepadá, čímž ve spodním průplavu záhy nastává proud zpáteční, jímž vor téměř se zastaví. Touto manipulací umožní se plavcům záhy vor snadně ovládati a klidně z propusti vyjeti.

Podobně konstruovaná uzavírka plováková byla též provedena v propusti štěrkové vedle jezu v plavebním kanálu se nalézajícího.

Jako další změnu těchto uzavírek plovákových označiti jest způsob umístění jich čepů otočných, které nebyly upevněny ve zdech postranních, nýbrž ve dně vorové propusti, čímž umožněno bylo vytvořiti hradící těleso ve vorové propusti v podobě spojitého nosníku o dvou polích, v propusti štěrkové v podobě nosníku s převislými konci se značnou úsporou na váze.

Podnikatelství A. Lanna soustředilo svoji činnost v roce 1910 u tohoto zdýmadla hlavně na dokončení plavidel, z nichž spodní část plavidla vlakového a ohlaví obou komor byly hotovy již v roce 1909, ve kterémž roce nebylo možno provésti plavidla v rozměrech větších, poněvadž tomu bránil stávající provisorní dřevěný most vedoucí na Štvanici, jehož jedna bárka stála v projektované stavební jámě horní poloviny plavidel. Ve stavbě této části plavidel mohlo se pokračovati teprve v únoru 1910, když byl sbourán zmíněný most provisorní.

Poněvadž pak nasazená jímka na hotové části podjezí provedena byla již v zimě r. 1909 při stavbě jezu, pokračovaly práce spojené se zřízením jímek velmi rychle, tak že jímky byly ukončeny již 17. března 1910 v celkové délce 100 *m* pro horní část plavidel, načež počalo se s výkopem.

V polovici června 1910 byl tak dalece proveden výkop pro základy zbylého dílu plavidel, že počalo se s betonáží levostranné zdi malé komory a v druhé polovici června s betonáží zdi střední, oběma plavidlům společné. V druhé polovině měsíce srpna počalo se konečně s touto prací u pravostranné zdi komory velké. Vyzdívání plavidel pokračovalo nerušeně i během trvání velké vody ve dnech 3. a 4. září 1910, kdy stavební jáma byla zatopena, neboť té doby vyzděny byly již nad hladinu velké vody jak levostranná tak také i střední zeď plavidlová.

Poněvadž v lednu 1911 nastaly tuhé mrazy, následkem jichž bylo nutno ukončiti čerpání ve stavební jámě plavidel co nejrychleji, a poněvadž stavební práce, zvláště pod úrovní hladiny v řece ukončeny byly již do té míry, že nebylo nutno jámu stavební opětně vyčerpati, předsevzal člen komise prof. Dr. tech. A. Klír dne 24. ledna 1911 předběžnou kolaudaci obtokových kanálů u oněch částí plavidel, které po skončeném čerpání měly přijíti trvale pod vodu.

Odchod ledu, který nastal dne 19. února 1911, nezpůsobil na hotových stavbách žádných škod.

V březnu 1911 počala firma A. Lanna s úpravou povrchu plavidel, s prohrábkou dolního průplavu a prohlubováním řečiště pod propustí vorovou. Dne 29. března 1911 bylo poprvé naplněno plavidlo, při čemž proplaveno bylo rýpadlo firmy A. Lanna.

V dubnu 1911 počalo se se stavbou zdi pobřežní na Štvanici mezi mostem Hlávkovým a viaduktem, kterou provedla firma A. Lanna na účet obce Pražské za dozoru místní stavební správy komise kanalisační.

Dne 20. dubna 1911 počala firma Bratří Prášilové a spol. montáž segmentové uzavírky v propusti štěrkové, kterou ukončila v prvých dnech června.

Od 25. dubna 1911, kdy proplaven byl vlečný parník s naloženou lodí štěrkem, provozuje se nerušeně plavba oběma plavidly.

V měsíci červenci, srpnu a září 1911 postavila firma A. Lanna v rameni Vltavy pod viaduktem spol. st. dráhy dřevěný jez výhradně z materiálu (pilot a kvádrů), který získán byl při bourání jezu Novomlýnského.

Pravostranný břeh ramene Vltavy mezi zmíněným jezem a viaduktem byl odlážděn, chatrná dlažba stará pod jezem byla vyspravena a opatřena záhozem.

V hlavním ramenu Vltavy pod novým jezem Helmovým prohlubovala se plavební cesta pro vory ve skále drtičem a odstraňovaly se z vody vyčnívající štěrkoviště a písčiny, ze kterých dobytý materiál přenechán byl bezplatně obci Pražské ku zásypu kleneb nového mostu, který vede přes Štvanici.

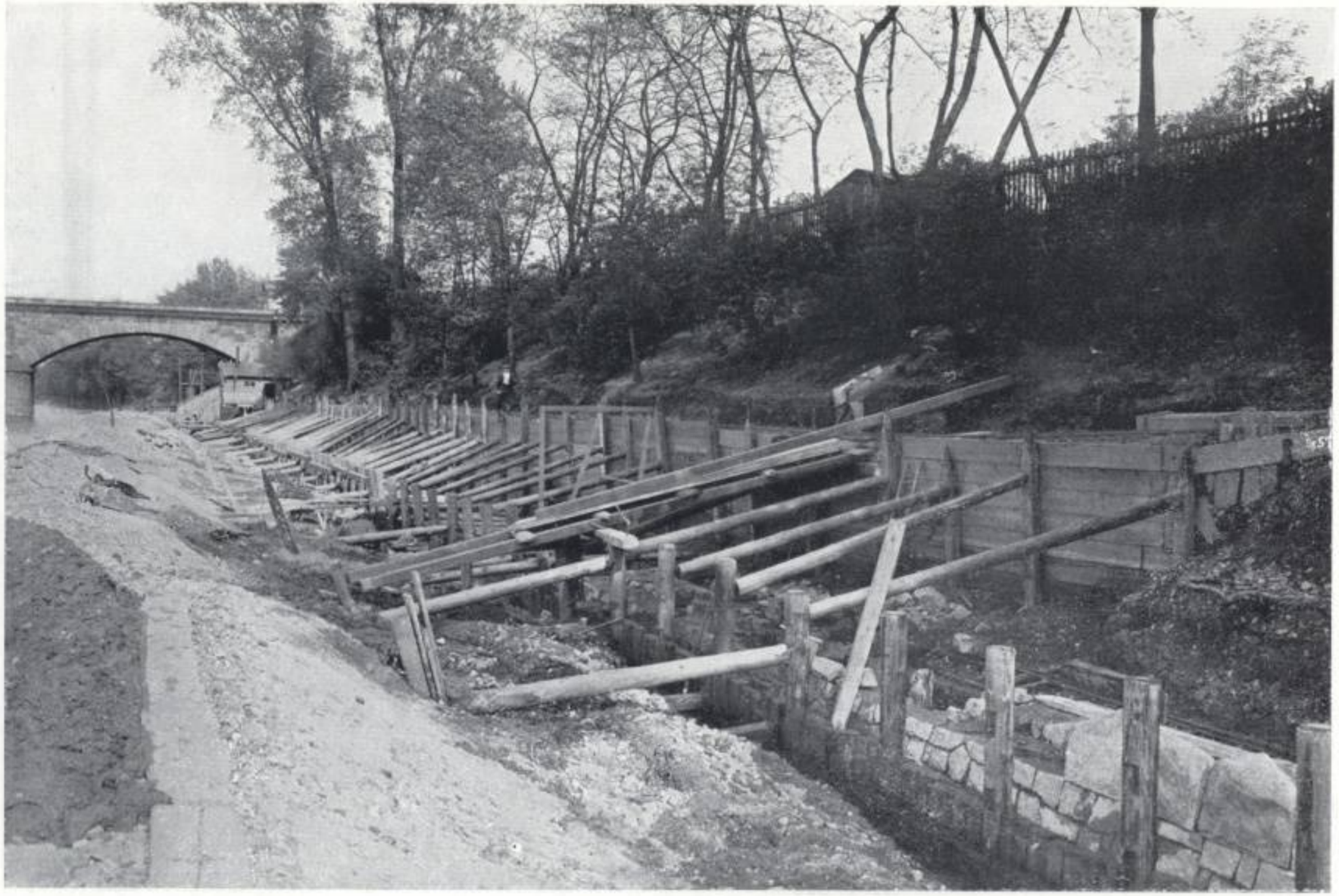
Vyobrazení čís. 44. znázorňuje zmíněnou stavební jámu zajímkovanou pro poslední díl plavidel po odstranění provisorního mostu, který vedl přes Štvanici.

Pod levým otvorem mostovým patrný jest hotový díl jezový, nad kterým směrem proti vodě postaveno bylo nábřeží Svato-Petrské a pod ním pobřežní zeď podél ostrova Rohanského, jejíž stavba v dolním dílu patrna jest z vyobrazení čís. 45. Pod pravým otvorem mostovým zřejma jsou v roce 1909 vyzděná horní ohlaví plavidel, zahrazená hradidly a rovnaninou kamene, která tvořila společně s důkladnou jímkou propusti štěrkové v době odchodu ledů a velké vody masívní přehradu plavebního kanálu.

Poslední díl plavidel proveden byl již za vzduté vody novým jezem Helmovým. Hladina vody vzduté stála v době této stavby více než 8 *m* vysoko nad spodní úrovní základů betonových.



Obr. 44. Stavba plavidla u ostrova Štvanice v Praze (24./5. 1910.)



Obr. 45. Stavba pobřežní zdi na pravém břehu vltavského ramene podél Rohanského ostrova v Praze (18./5. 1910.)

Vyobrazení 46. a 47. znázorňuje čilý stavební ruch v době, kdy stavěl se poslední díl plavidel. Z téhož jest patrno, že napřed provedeny byly zdi plavidla a že teprve po provedení těchže vetknuta byla mezi ně betonová klenba, opevňující dno plavidla a bránící vniknutí vody vydržené do plavidel. V době, kdy stavěny byly postranní tyto zdi, položena byla po provisorně upraveném dně plavidel kolej, po které jednak dopravovány byly stavební hmoty a jednak po ní pojížděly jeřáby, kterými se osazoval cyklopový kámen.

Vyobrazení 48. a 49. znázorňuje téměř hotová plavidla, jakož i pobřežní zeď mezi mostem Hlávkovým a viaduktem na Štvanici, která se právě stavěla.

Rozměry plavidel a jich uspořádání bylo popsáno již ve zprávách dřívějších. Zbývá učiniti pouze zmínku o některých podrobnostech, které liší se od konstrukcí podobných, provedených na dolním toku Vltavy.

S ohledem na to, že plavidla u Štvanice leží uvnitř Prahy, byly zdi plavidlové obloženy žulovými kameny cyklopicky připracovanými.

Poněvadž plavidla leží vedle pevného jezu, nad kterým horní voda značně kolísá, byl položen povrch plavidel 1·6 *m*, povrch horních ohlaví 2 *m* nad horní vzdutou vodu nulovou.

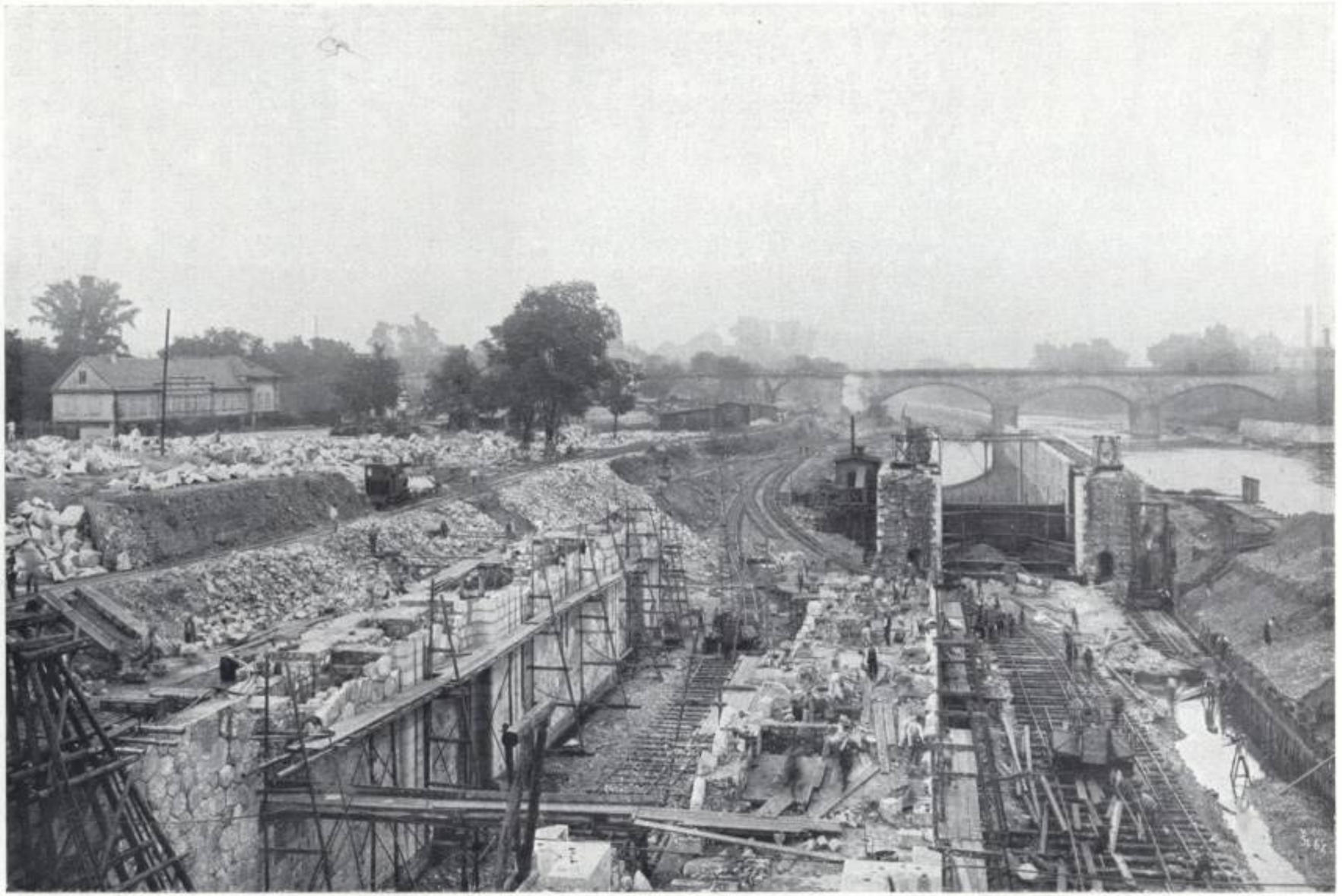
Komory úsporné ve zdích plavidel byly překlenuty deskami z armovaného betonu.

Plateau u plavidel a povrch zdí plavidlových odlážděn byl mosaikou spočívající na podkladu betonovém, která byla zalita mlékem cementovým. V horních ohlavích plavidel nebylo použito stavidel horizontálních, nýbrž též stavidel segmentových, podobně jako v ohlaví středním a dolním. Pohyb vrat děje se buď pomocí motorů elektrických aneb ručně. Nutný proud dodává o napjetí 3000 *V* centrála města Prahy, který u plavidla se transformuje na 220 *V*. Zapínání motorů elektrických, které mají po 3·4 *HP*, děje se vypínači umístěnými na stojáncích u středních ohlaví dotyčného plavidla se nalézajících. Ukončí-li se pohyb jednotlivé vrátně, neb stavidla, vypne se motor automaticky. Přerušením proudu vypínačem lze v případě potřeby v libovolné poloze vrata, neb stavidla v pohybu zastaviti a převrácením proudu vypínačem lze je uvésti v chod obrácený.

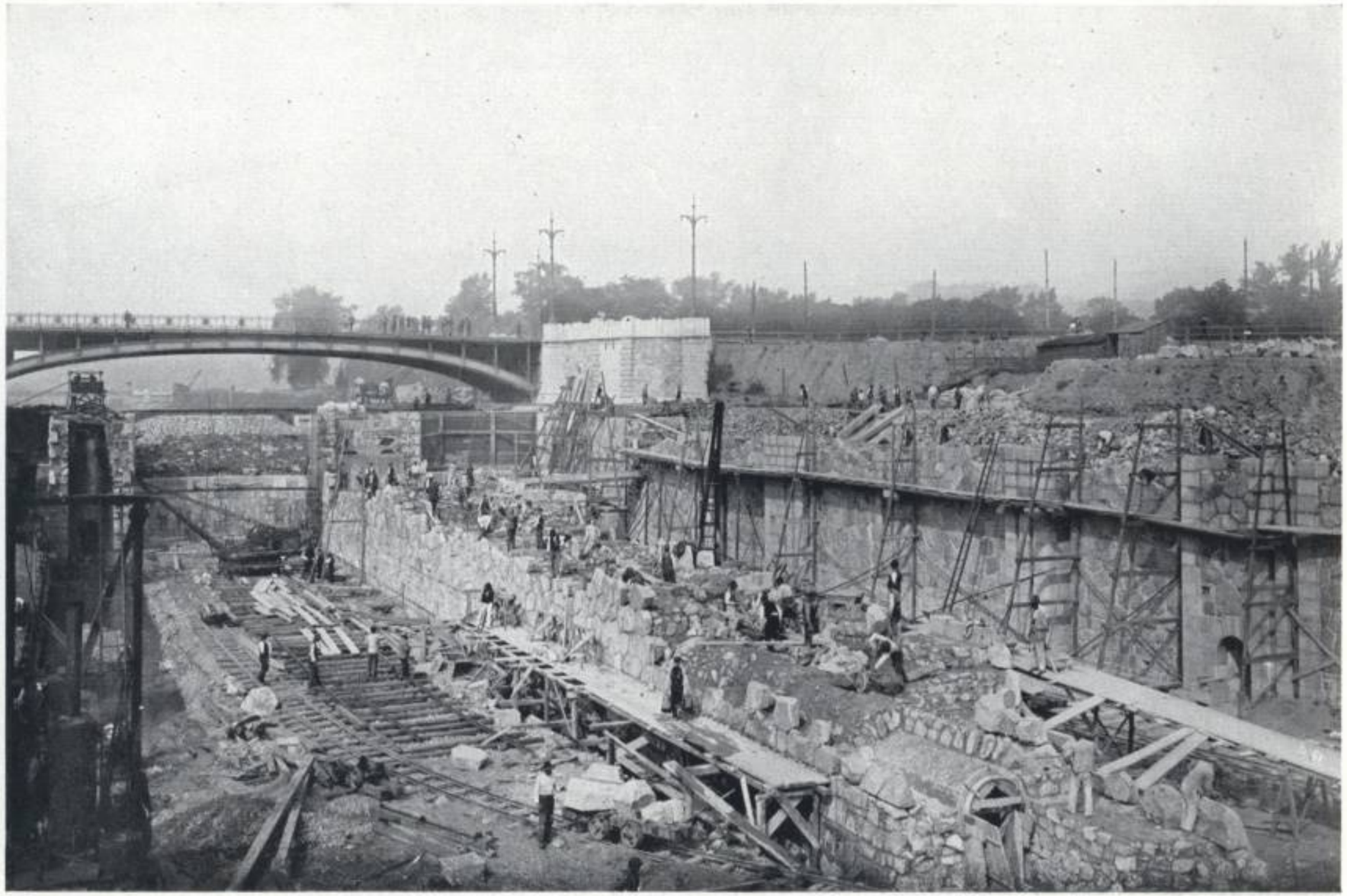
Pro pohyb ruční nebylo zde použito obvyklých stojánků s klikami, nýbrž prostých pák, které se nasadí na vertikální hřídel kola hnacího, jimiž lze mechanismy vrat neb stavidel uvésti v pohyb.

Před odchodem ledu odstraní se pouze lávky vrat, dva stojánky pro vypínače a sklopí se stožáry pro obloukové lampy.

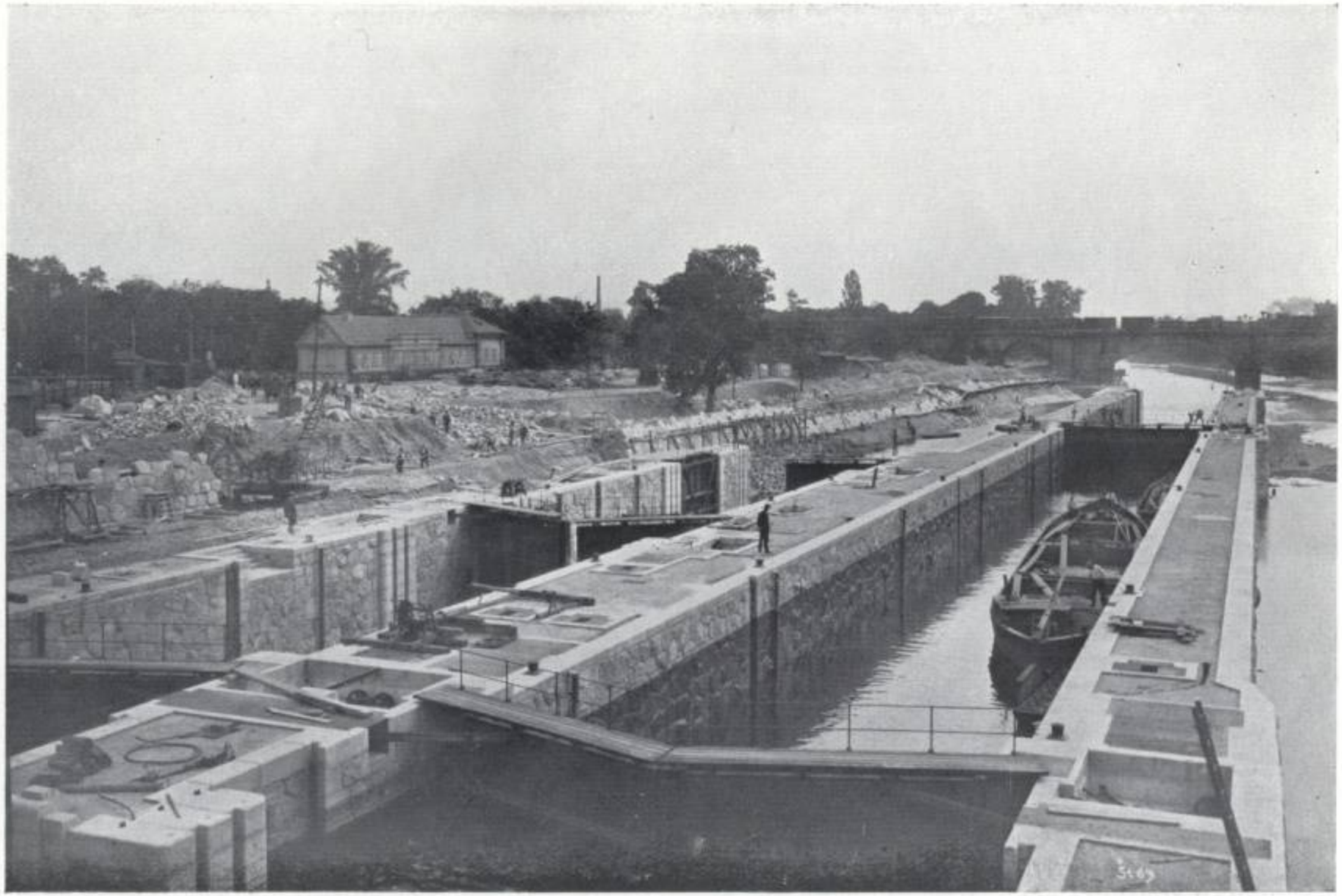
Elektromotory i s automatickými vypínači umístěny jsou pod litinovými zvony, které je chrání proti vniknutí vody a mohou býti ponechány tudíž i v době odchodu ledu a velké vody na svém místě. Plavidla lze v době noční osvětliti šesti lampami obloukovými.



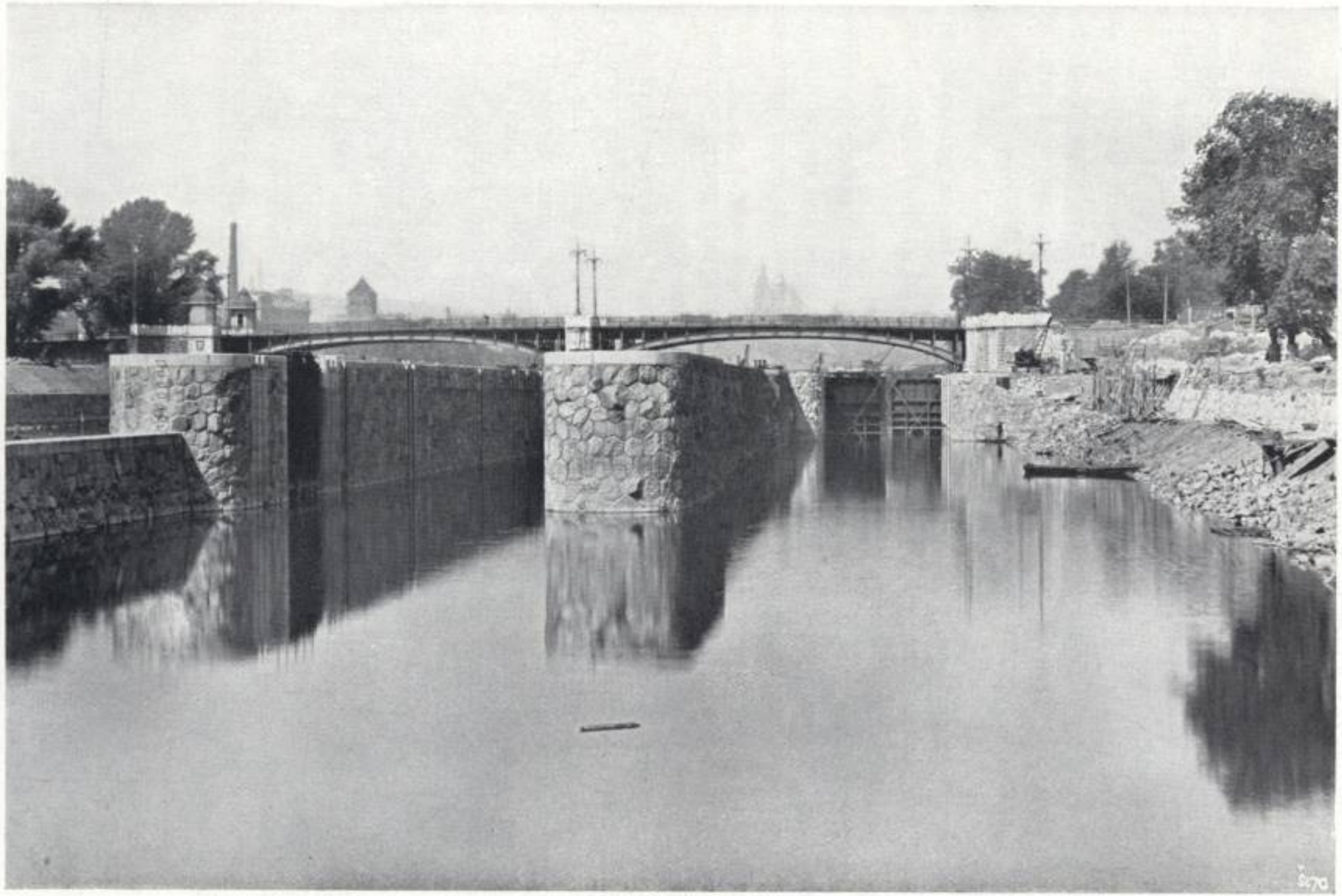
Obr. 46. Stavba plavebních komor u ostrova Štvanice v Praze (24./8. 1910.)



Obr. 47. Stavba plavebních komor u Štvanice v Praze (24./8. 1910.)



Obr. 48. Plavební komory a stavba nábřežní zdi u Štvanice v Praze (17./6. 1911.)



Obr. 49. Dolní ohlaví plavidel u ostrova Štvanice v Praze (17./6. 1911.)

Červené žárovky značí, že vrata jsou zavřena, zelené žárovky, že vrata jsou otevřena.

Podobně jako komora pro dopravu osobní, tak i komora pro dopravu nákladovou je dělena vraty středními ve dva díly.

Doba plnění horního dílu komory pro dopravu osobní při stavidlech plně otevřených trvá 3 min., celé komory 5 min., horního dílu komory velké (pro dopravu nákladovou) 6 min. a celého plavidla vlakového 11 min.

Prázdnění komor jest o něco kratší než plnění, poněvadž lze napomáhati výtoku vody z plavidel otevřením klapek umístěných ve vratech středních neb dolních. Otvírání vrat elektricky trvá 40 vteřin, ručně 1 min. a 50 vteř.; stavidlo segmentové se otevře elektricky za 10 vteř., ručně za 50 vteř.

Současně se stavbou plavidel počalo se pracovati též na zdi pobřežní podél ostrova Rohanského od Hlávkova mostu až pod viadukt spol. státní dráhy. Zeď tato byla ukončena v září 1910.

V červnu 1910 počalo se s pracemi zabezpečovacími pobřežního pilíře viaduktu sp. st. dráhy na Štvanici, kterýžto pilíř založen byl na pilotovém roštu. S ohledem na bezpečnost viaduktu bylo nutno tuto práci provésti s největší opatrností.

V polovici října 1910 byla bez závady provedena tato práce, pozůstávající ze zřízení až do skály zapuštěné zdi, pilíř objímající.

V listopadu 1910 počalo se se stavbou propusti štěrkové, která jest umístěna mezi horní dělicí zdí plavidel a mezi středním pilířem nového mostu, který vede na Štvanici. Koncem listopadu byly skončeny zde práce betonovací a v dubnu 1911 ostatní práce stavební. Práce zemní v roce 1910 pozůstávaly z prohrábek, dílem v řece podél levého břehu, dílem z prohrábek spodního průplavu pod plavidly, a pak z prohloubení řečiště nad jezem v oněch místech, kde dříve nalézal se zájezek.

Materiál vyrýpaný ukládal se na Štvanici a na Rohanském ostrově. Poněvadž nebylo ve stavebním programu obsaženo ukládati výkopový materiál podél ostrova Rohanského v mezích vyústění přístavu karlínského a ústím spodního plavebního kanálu, žádáno bylo c. k. místodržitelství o povolení této deponie. Na základě provedeného řízení vodoprávního bylo uděleno povolení ku této nasypávce pod tou podmínkou, že bude zabezpečena proti odplavení dlažbou a dvěma záhozovými traversami.

V únoru 1910 počal se odstraňovati jez novomlýnský, poněvadž bylo nutno probourati jej aspoň v takové šířce, aby vory mohly se dostati otvorem takto vzniklým ku nové propusti vorové. Před kolaudací vodoprávní, která konala se dne 5. dubna 1910, a při které byla prakticky vyzkoušena vorová propust, probourán byl díl jezu novomlýnského, při levém břehu ležící, v délce 40 *m* na přiměřenou, pro vory dostatečnou hloubku.

Bourání jezu děje se dvěma drapáky, při čemž napomáhá se, v místech vzdálených dostatečně od budov a jiných staveb, dynamitem. Za tím účelem

zaberaní se, pokud možno hluboko do starého jezu železné roury, které naplní se jednotlivě až třemi *kg*, celkově v úhrnné váze až čtyřiceti *kg* dynamitu. Náboje zapalují se buď jednotlivě šňůrou zápalnou, aneb ve skupinách elektricky, při čemž piloty buď se nadzdvihnou, aneb přerazí. Odstranění jezu jest velmi obtížno, zvláště pak v místech, kde pro blízkost mostu a pobřežních staveb dynamitu vůbec použíti nelze. Jiný způsob odstraňování jezu, ku př. v jímkách, byl by příliš nákladný, poněvadž u jezu jsou značné hloubky; podobně nedoporučovalo by se pro tuto práci použíti kesonu, ježto bylo by spouštění téhož jednak krycími kvádry, jednak hustě beraněnými pilotami velmi ztěžováno.

V březnu 1910 počalo se zdíti na základech hydroelektrické centrály u Severozápadního nádraží, kterážto práce byla skončena v druhé polovině května 1910 do té míry, že přiváděcími kanály mohla se vpustiti voda již dne 28. června, načež se zahradil přítok vody k Šaškovým mlýnům, případně ku přístavu karlínskému, mlýny Novými.

Výstavbou základů hydroelektrických stanic u Severozápadního nádraží a na špičce Štvanice bylo umožněno využitkovati opět výkupem získanou vodní sílu mlýnů Nových, Dolnoloděckých a Helmových, obnášející 1158 *HP*.

Dle projektu, který vypracovala komise kanalisační v dohodě s elektrickými podniky obce Pražské, bude možno využíti za normálního stavu vodního v centrálce u Severozápadního nádraží dvěma turbinami 332 eff *HP* a na špičce Štvanice třemi turbinami 1248 eff *HP*, tudíž dohromady 1580 eff *HP*.

Vyobrazení čís. 50. znázorňuje vystavěné základy turbinové stanice u Severozápadního nádraží, které byly provedeny jen do té míry, pokud se to jevilo nutným s ohledem na poměry odtokové a s ohledem na nově zřízenou rampu příjezdnou k mostu Hlávkovu.

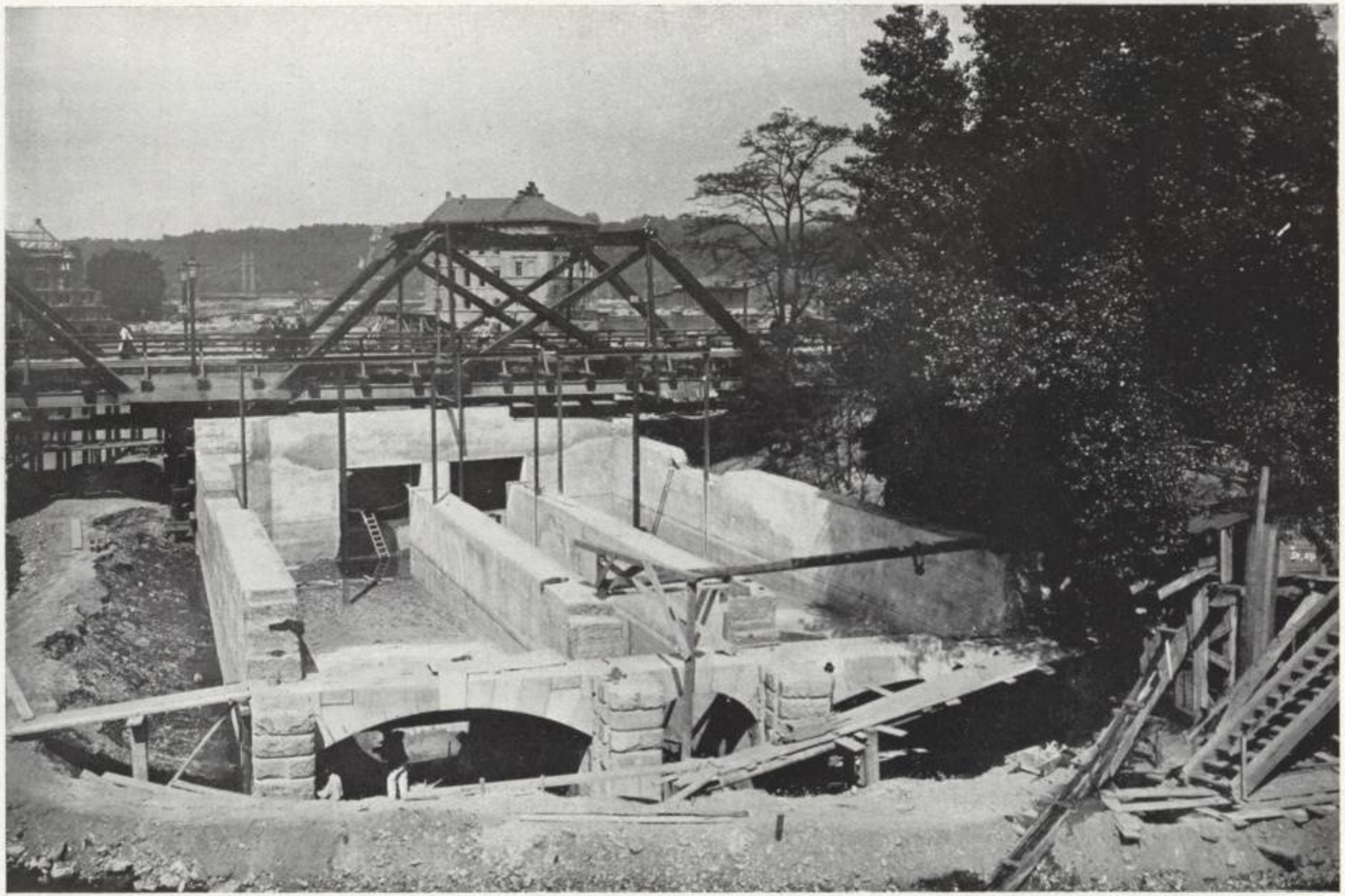
Za účelem výstavby těchto základů turbinových nebyly provedeny jímky se stěnami beraněnými, poněvadž stačily k tomu účelu, podobně jako na př. při stavbě Svatopetrského nábřeží, dělicí zdi nad a pod plavidly, zdi pobřežní u ostrova Rohanského, zabezpečení viaduktu a při stavbě pevného jezu, prostě sypané hrázky, které jímky beraněné zcela nahradily.

Použitím sypaných hrází, místo beraněných jímek, uspořilo se nejen na době stavební, nýbrž docílilo se též podstatných úspor na nákladu stavebním.

Na rok 1912 zbylo k dokončení plavidel u ostrova Štvanice jen odlážditi plateau zdi těchto plavidel. Práci tuto provedl podnikatel dlažeb K. Macek.

Pod vorovou propustí byly shledány tu a tam nedostatečné hloubky; na prohloubení těchto mělčin pracovala firma A. Lanna.

Podnikatelství staveb Kapsa a Müller pracovalo ještě celé stavební období 1912 na odstranění Novomlýnského jezu, kterážto obtížná práce jen pomalu pokračovala, poněvadž se odstraňovaly z větší části ony díly jezu, které se nemohly bourati pomocí dynamitu, jelikož se nacházely blízko u bře-



Obr. 50. Základy pro hydroelektrickou centrálu u Těšnova v Praze (24./5. 1910.)

hových zdí a mostu císaře Františka Josefa, a musila se tudíž práce tato konati jen pomocí dvou drapáků.

Domek pro personál plavidel na ostrově Štvanici, který znázorněn jest na vyobrazení čís. 51. a s jehož stavbou stavitel L. Myslík započal již na podzim r. 1911, byla dokončena v měsíci červenci 1912. Kolaudaci této budovy vykonalo c. k. místodržitelství dne 2. října 1912 a udělilo při tom povolení k užívání ex commissione.

b) Zdýmadlo u ostrova Žofínského.

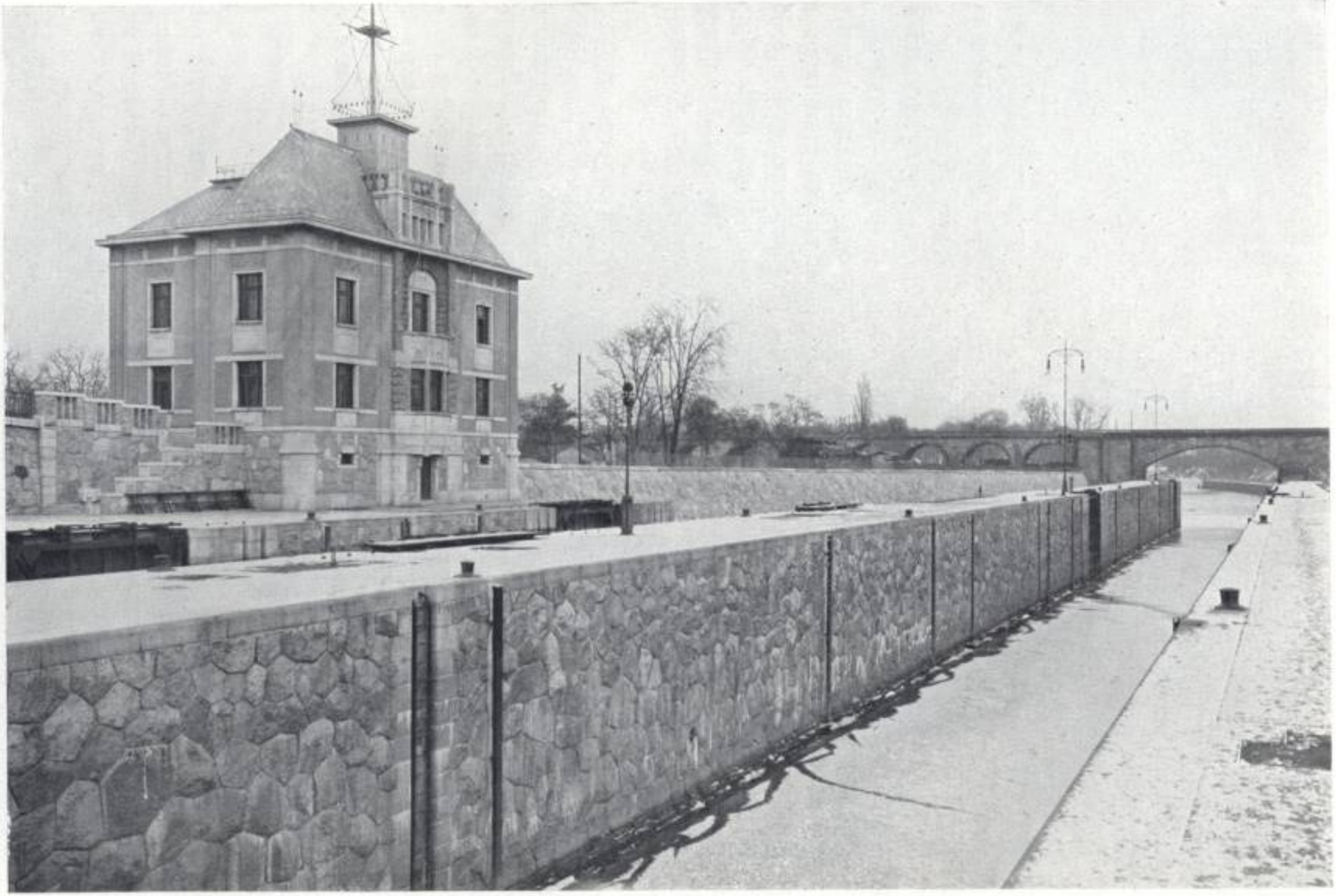
Stavba tohoto zdýmadla byla předána podnikatelství staveb Fr. Schön a synové dne 14. srpna 1911.

Když byly zaměřeny profily a provedena byla nivelace pevných bodů, a když i podnikatelství staveb zřídilo potřebné příjezdné cesty a mosty, bylo započato se stavbou jímky pro vnější zeď Židovského ostrova. Touto stavbou bylo uzavřeno Vltavské rameno mezi Ferdinandovým nábřežím a Židovským ostrovem, a když zřízeny byly jímky před žlaby Petržilkových mlýnů, a mezi dolejším cípem ostrova Židovského a Ferdinandovým nábřežím, bylo toto Vltavské rameno od řeky úplně odhraženo, a pro stavební jámu vlakového plavidla upraveno.

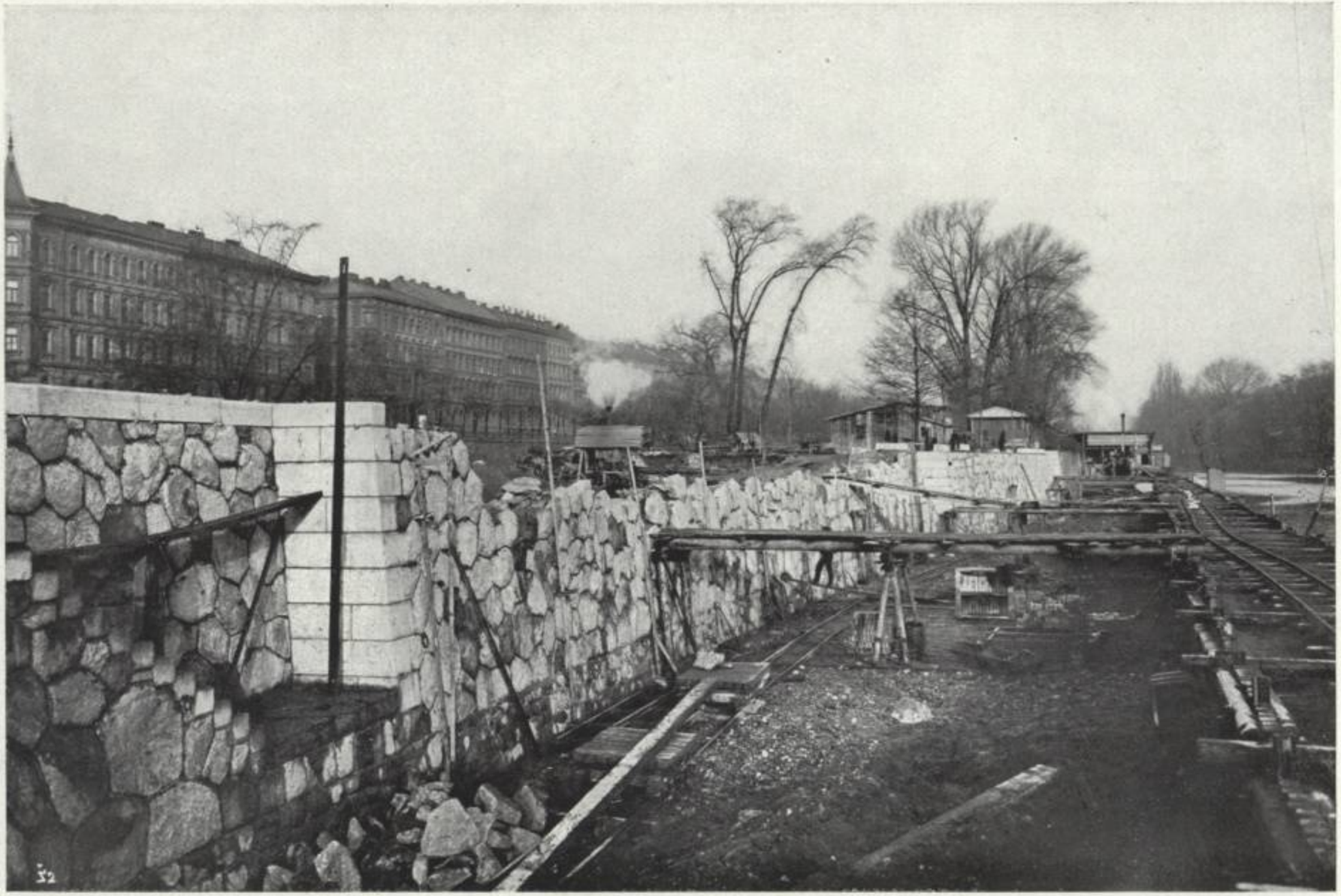
Na vyobrazení čís. 52. jest viděti stavbu této vnější zdi ostrova. Betonový základ, na kterém spočívá tato zeď, sáhá 3·50 *m* pod normální hladinu vodní, jest 1·20 *m* silný a jest zajištěn štětovou stěnou 20 *cm* silnou. Síla zdi měřena na betonovém základu obnáší 1·80 *m*, v koruně 1·00 *m*. Vnější plocha jest skloněna 1 : $^1/_{10}$ a jest až do hloubky 20 *cm* pod normální vodní hladinu obložena žulovým cyklopovým zdivem. Toto cyklopové obložení, jakož i zdivo pod normální hladinou vodní provedeno jest na maltu z portlandského cementu 1 : 3, ostatní zdivo z mletého hydraulického vápna taktéž v poměru 1 : 3.

Na vyobrazení čís. 53. jest viděti hotovou jímku, kterou bylo uzavřeno Vltavské rameno mezi Židovským ostrovem a Ferdinandovým nábřežím. V tomto dílu stavební jámy, která na vyobrazení jest viděti, byl do konce r. 1911 proveden výkop pro základy zdí prodlouženého cípu Židovského ostrova a spodního ohlaví vlakového plavidla.

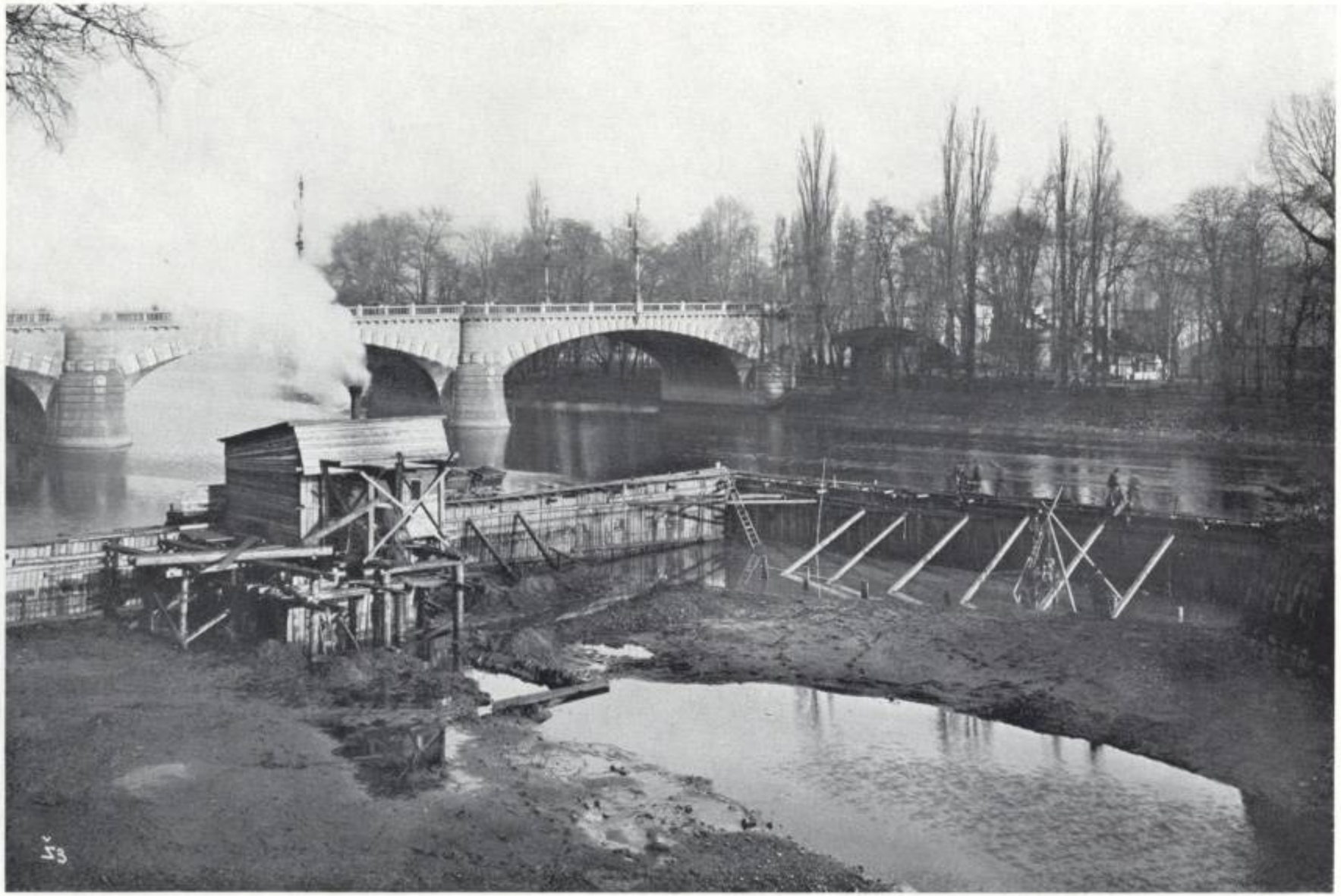
Se stavebními pracemi pokračovalo se od jich zahájení až do 12. ledna 1912, kteryžto den se dostavil silný mráz a stavební práce musely býti následkem toho zastaveny. Ale již na začátku měsíce března 1912 mohlo se opět započíti se zděním vnější břehové zdi Židovského ostrova, která na vyobrazení čís. 10. jest viděti, a 7. března 1912 začala se opět čerpati voda ze stavební jámy pro vlakové plavidlo a týden na to bylo započato s výkopem pro tuto stavbu. Štěrk při tom získaný byl ukládán dílem za zmíněnou zeď ostrova, dílem na levý břeh horního kanálu. Štěrkový materiál z této deponie byl opět z větší části spotřebován ku výrobě betonu.



Obr. 51. Domek plavidelníka na Štvanici v Praze.



Obr. 52. Stavba pobřežní zdi podél židovského ostrova v Praze (13./12. 1911.)



Obr 53. Jímka uzavírající stavební jámu pro plavební komory u Židovského ostrova v Praze (13./12. 1911.)

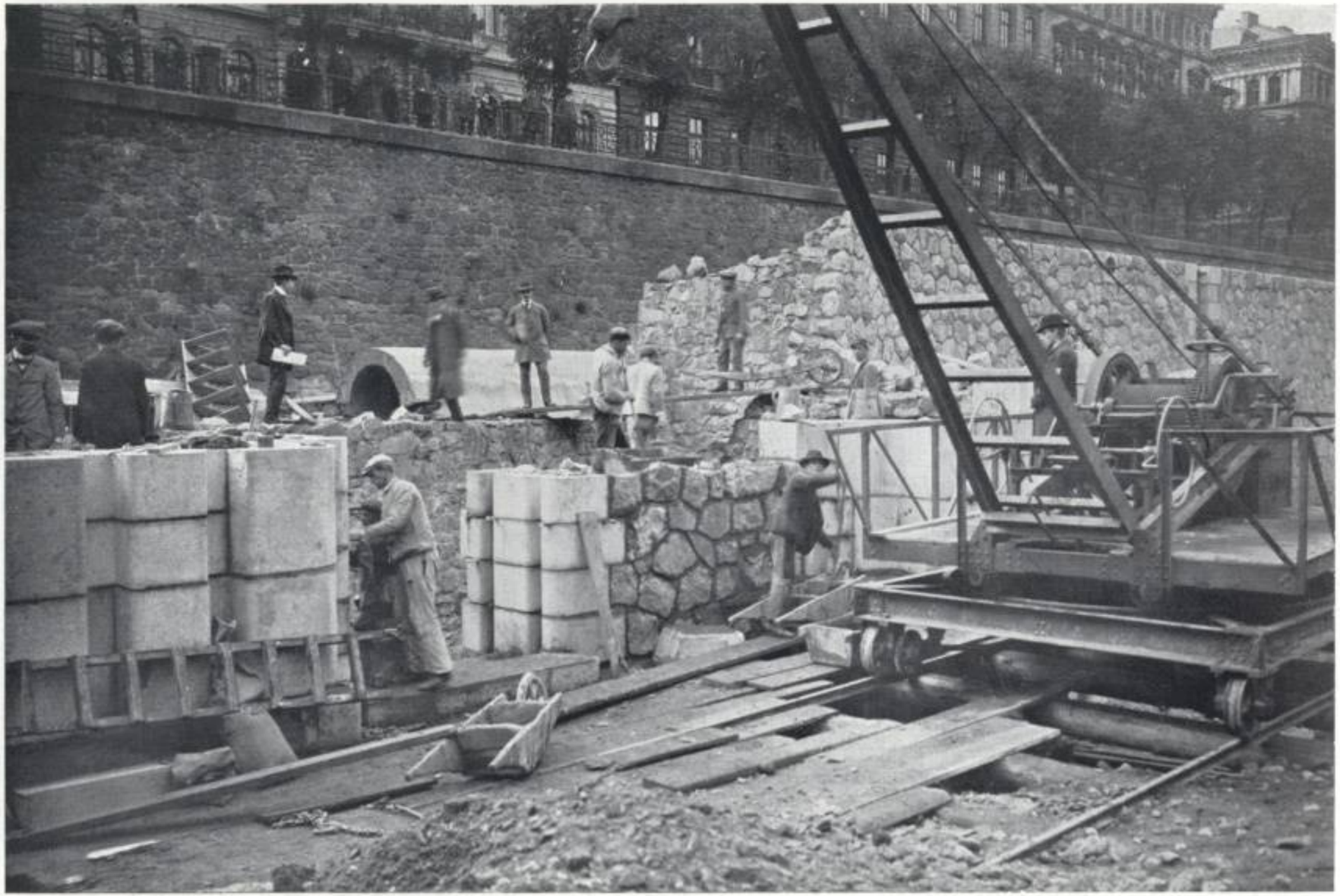
28. března 1912 bylo započato s předbagrováním pro jímku vorové propusti v Šítkovském jezu, která před tím byla vytýčena. Tato práce pokračovala velmi pomalu, poněvadž dno řečiště obsahovalo četné velké kameny, které pocházely dílem z odplaveného záhozu starého Šítkovského jezu, dílem ze starého jezu mlýnů Hornoloděckých, který již v dřívějších letech byl zrušen. Následkem toho musilo se řečiště dříve předbagrovati, a teprve dne 23. dubna 1912 mohlo se přikročiti k zarážení štětové stěny pro jímku vorové propusti. Ke konci tohoto měsíce byl výkop pro spodní ohlaví vlakového plavidla již tak dalece hotov, že se mohlo začátkem měsíce května přikročiti k betonování základů pro levostrannou zeď tohoto spodního ohlaví.

V polovici měsíce května 1912 bylo započato s osazováním kamenů pro záporník v dolním ohlaví a s betonováním obtokového kanálu levostranné zdi plavidla od dolního ohlaví směrem k ohlaví střednímu. Osa tohoto obtokového kanálu prochází středem základu; výška kanálu obnáší 2·00 *m*, šířka 1·30 *m*. Stěny kanálu provedeny jsou z cementového betonu 1:2:4 a jsou 15 *cm* silné. Kanálky, které z tohoto kanálu odbočují, mají profil 45/65 *cm* a jsou od sebe vzdáleny 7·00 *m*.

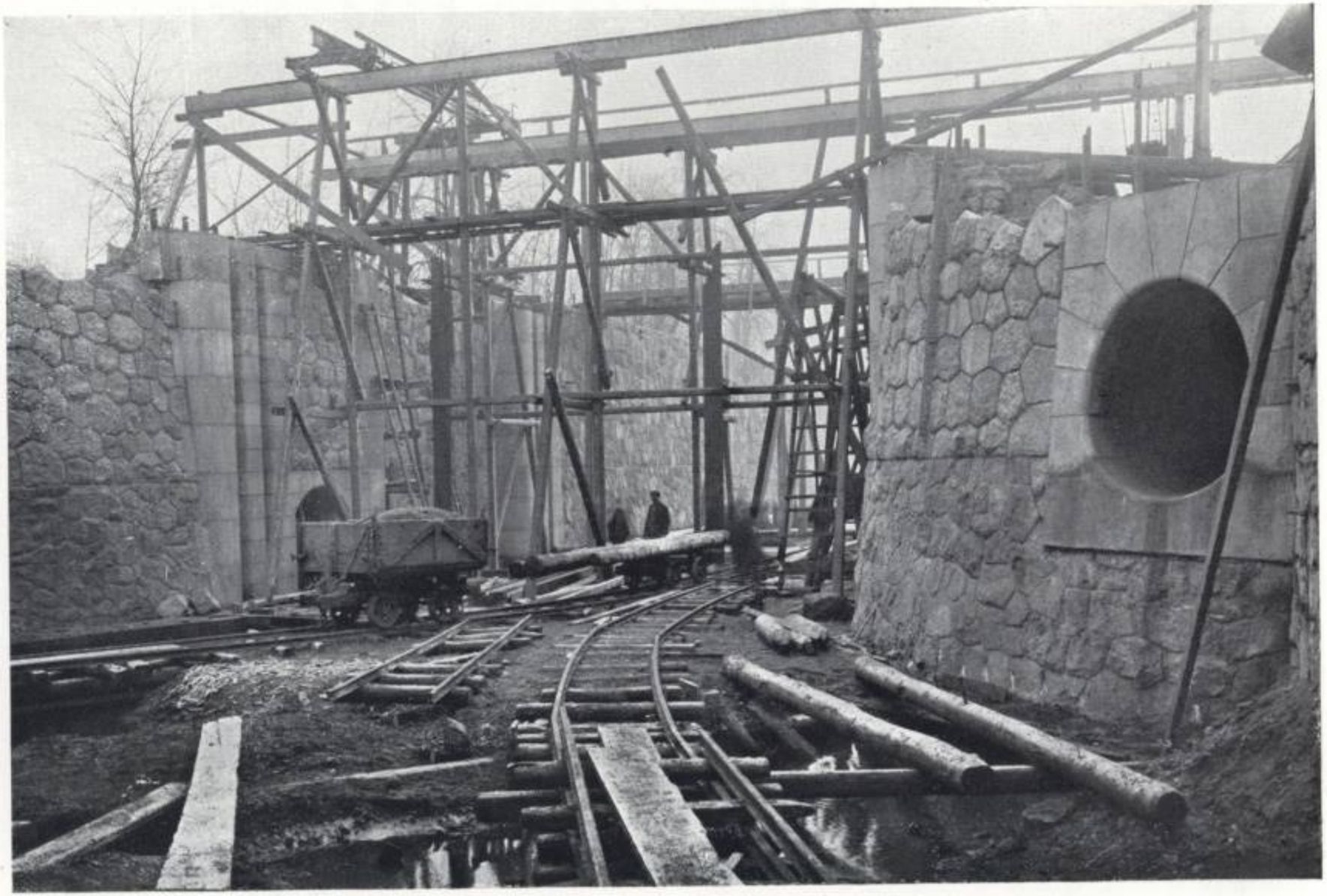
Koncem měsíce května r. 1912 bylo započato s vyzdívkou zdi plavidla mezi dolním a středním ohlavím. Zeď plavidla jest v základu 3·80 *m* široká, takže s ohledem na zmíněnou již šířku kanálu obtokového 1·30 *m*, zůstane na obou stranách tohoto kanálu síla zdi as 1·30 *m*. Přední plocha zdí jest od betonového, 1·20 *m* silného základu skloněna na výšku 2·25 *m* v poměru $1 : {}^{1}/_{9}$, odtud nahoru jest zeď svislá. Zdivo jest z lomového kamene až do normální hladiny vodní na cementovou maltu 1:3, ostatní na maltu z mletého hydraul. vápna 1:3. Vnější plocha zdí jest vyzděna od betonového základu na výšku 2·25 *m*, t. j. až do hloubky 25 *cm* pod normální vodní hladinu, z ložného lomového kamene; výše ležící plocha jest obložena cyklopským kamenem žulovým. Stavba této plavidlové zdi pokračovala rychle a již v měsíci červnu r. 1912 byla tato zeď hotova na celou délku až nad závěrek klenby obtokového kanálu a na tuto výšku také zasypána, načež se přikročilo ku betonování základu pro napájecí kanál Vltavského ramene Čertovky.

Na vyobrazení čís. 54. jest znázorněn pokrok stavby levostranné zdi plavidla ze dne 25. září r. 1912, v kteréžto době pokročilo vyzdění této zdi až k hornímu ohlaví; v pozadí viděti jest část zmíněného napájecího kanálu do Vltavského ramene Čertovky. Posledně jmenovaný kanál jest 1·70 *m* vysoký a 1·70 *m* široký a má kruhovitý profil s poněkud sploštělým dnem. Klenba tohoto kanálu jest ve vrcholu 1·30 *m* silná, z cementového betonu 1:2:4. Dno kanálu jest vyloženo cihlami, jichž se užívá pro zdění stok.

V době, kdy se vyzdívala levostranná zeď plavidla, byl prováděn výkop pro pravostrannou zeď plavidla, a bourala se stará břehová zeď podél Židovského ostrova.



Obr. 54. Stavba levé zdi plavební komory u Ferdinandova nábřeží na Smíchově (25. 9. 1912.)



Obr. 55. Montáže dolních vrat plavidla u Židovského ostrova v Praze (6./12. 1912.)



Obr. 56. Stavba nové vorové propusti v Šítkovském jezu v Praze (25./9. 1912.)

1. července 1912 prohlédl stavbu tohoto zdýmadla, jakož i stavbu zdýmadla u ostrova Štvanice, J. E. p. ministr veřejných prací Dr. techn. Trnka.

Uprostřed měsíce srpna 1912 byl výkop pro pravostrannou zeď plavidla již tak dalece hotov, že se mohlo začíti se zděním betonového základu v dolním ohlaví také pro tuto zeď. Také se stavbou této zdi plavidla mohlo se pokračovati bez přerušení až do konce roku 1912 a mohla se tato zeď skoro celá dokončiti.

Na vyobrazení 55. jest viděti část této zdi plavidla od spodního ohlaví směrem k ohlaví střednímu. Na tomto vyobrazení jest viděti také lešení pro montáž dolních vrat, s kteroužto prací firma Fanta & Jireš započala na začátku měsíce prosince r. 1912; na pravo od tohoto lešení viděti jest vyústění deštové výpusti městské kanalisace, která napájecí kanál do Čertovky překročuje a po tom syfonovitě do spodní vody přechází.

Stavba vorové propusti v Šítkovském jezu byla přerušena v měsíci červnu 1912 následkem vysokého stavu vodního, při kterém jímka této propusti byla zatopena. Kdežto vysoká voda jinak žádných značnějších škod na pomocných pracích nezpůsobila, nebyl pokrok této stavby nijak zadržen, a mohly se již v měsíci srpnu betonovati základy obou postranních zdí a vyzdívati levostranná zeď.

Na začátku měsíce září 1912 byly betonové základy pilířů této vorové propusti dohotoveny, načež se ihned přikročilo k betonování spadiště.

Vyobrazení čís. 56. znázorňuje stavební pokrok při této vorové propusti dne 25. října 1912. Do konce roku 1912 byly zednické práce při tomto objektu, jakož i projektované svodidlo před vorovou propustí úplně dokončeny.

V továrně firmy Bratří Prášilové & spol. pracuje se na segmentové uzavírce této vorové propusti; montáž uzavírky bude provedena na jaře 1913.

V druhé polovici měsíce října počal se stavěti nový díl jezu mezi pravostrannou zdí vorové propusti a starým jezem. Tento 40 *m* dl. a z dubového dřeva konstruovaný díl jezu byl do konce prosince r. 1912 dohotoven, do kteréžto doby byla také odstraněna část starého jezu, která se v jímce nacházela.

Přestavba bývalého mlýna č. p. 90 na Smíchově byla zahájena v měsíci černu 1912 stavitelem p. Myslíkem a pokročila do konce 1912 tak daleko, že možno s jistotou očekávati, že bude do konce března 1913 úplně dokončena, načež bude možno přesídliti úřadovny kanalisační komise od 1. května 1913 do upravené budovy.

VIII. Používání hotových zdýmadel.

V roce 1910 byly jezy na Vltavě čtyřikráte, na Labi třikráte postaveny a sklopeny; v roce 1911 na obou řekách pouze dvakrát. V roce 1912 byly jezy na Vltavě čtyřikráte, na Labi u Dolních Beřkovic a u Štětí třikráte a u Roudnice dvakráte postaveny a sklopeny. Bližší data o tom obsažena jsou v tabulce č. IV.

O lodní dopravě v plavidlech na Vltavě a Labi podávají obraz tabulky č. I. *a), b), c)* a II.

Průběh voroplavby u posledního hotového zdýmadla u Štětí podává tabulka č. III.

I. DOPRAVA LODNÍ U ZDÝMADEL NA VLTAVĚ

a) v roce 1910.

Zdýmadlo	Počet dopravních dnů	Směr jízdy	Parníky		Labské čluny	Lodi s kamenem	Pontony a jiná menší plavidla	Ostatní plavidla, také vory	Úhrnem plavidel	Počet proplavení			Mezi proplavenými čluny bylo	
			osobní	vlečné						v malé komoře	ve velkové komoře plav.	dohromady	naložených	s nákladem *q*
č. I. u Troje	190	proti vodě	176	404	92	257	47	33	1009	619	61	680	215	294.456
		po vodě	178	399	82	252	47	45	1003	716	44	760	190	330.882
		dohr.	354	803	174	509	94	78	**2012**	1335	105	**1440**	**905**	**625.338**
č. II. u Klecan	190	proti vodě	40	346	94	238	61	24	1119	464	50	514	179	260.330
		po vodě	41	360	82	234	55	30	1117	531	114	645	217	382.940
		dohr.	81	706	176	472	116	54	**2236**	995	164	**1159**	**396**	**643.270**
č. III. u Libšic	190	proti vodě	38	340	93	568	68	22	1119	380	116	496	116	144.576
		po vodě	41	345	83	559	57	32	1117	556	93	649	630	975.032
		dohr.	79	685	176	1127	125	54	**2236**	936	209	**1145**	**746**	**1,119.608**
č. IV. u Mířovic	167	proti vodě	35	379	107	611	59	16	1207	290	188	478	86	159.688
		po vodě	37	381	95	601	70	16	1200	368	196	564	693	960.902
		dohr.	72	760	202	1212	129	32	**2407**	658	384	**1042**	**779**	**1,120.590**
č. V. u Vraňan (lokální plavidlo)	190	proti vodě	3	—	—	9	3	1	16	—	—	34	9	5.057
		po vodě	15	—	—	138	43	14	210	—	—	176	138	143.730
		dohr.	18	—	—	147	46	15	**226**	—	—	**210**	**147**	**148.787**
Plavidla u Hořína	203	proti vodě	39	306	114	646	89	16	1210	285	182	467	122	192.738
		po vodě	37	313	110	527	42	5	1034	248	178	426	609	881.149
		dohr.	76	619	224	1173	131	21	**2244**	533	360	893	**731**	**1,073.887**

I. DOPRAVA LODNÍ U ZDÝMADEL NA VLTAVĚ

b) v roce 1911.

Zdýmadlo	Počet dopravních dnů	Směr jízdy	Parníky		Labské čluny	Lodi s kamenem	Pontony a jiná menší plavidla	Ostatní plavidla, také vory	Úhrnem plavidel	Počet proplavení			Mezi proplavenými čluny bylo	
			osobní	vlečné						v malé komoře	ve vlakové komoře plav.	dohromady	naložených	s nákladem *q*
č. I. u Troje	260	proti vodě	261	546	52	329	101	44	1333	731	158	889	246	328.785
		po vodě	262	551	56	339	82	63	1353	798	149	947	210	258.580
		dohr.	523	1097	108	668	183	107	**2686**	1529	307	**1836**	**456**	**587.365**
č. II. u Klecan	260	proti vodě	57	481	54	417	82	22	1333	650	55	705	316	403.570
		po vodě	58	475	60	425	66	46	1130	744	48	792	233	310.540
		dohr.	115	956	114	842	148	68	**2243**	1394	103	**1497**	**549**	**714.110**
č. III. u Libšic	260	proti vodě	52	462	54	682	73	19	1342	632	67	699	94	131.740
		po vodě	59	459	60	698	66	45	1378	726	60	786	727	1,015.650
		dohr.	111	912	114	1380	139	64	**2720**	1358	127	**1485**	**821**	**1,147.390**
č. IV. u Miřovic	260	proti vodě	58	563	64	866	51	22	1624	527	206	733	71	121.955
		po vodě	59	557	68	877	65	26	1652	566	215	781	908	1,228.685
		dohr.	117	1120	132	1743	116	48	**3276**	1093	421	1514	**979**	**1,350.640**
č. V. u Vraňan (lokální plavidlo)	260	proti vodě	—	—	—	24	6		30	—	—	30	9	2.800
		po vodě	4	—	—	76	42	18	140	—	—	126	62	57.170
		dohr.	4	—	—	100	48	18	**170**	—	—	**156**	**71**	**59.170**
Plavidla u Hořína	268	proti vodě	58	375	70	698	122	27	1350	363	209	572	79	129.525
		po vodě	64	361	73	683	78	21	1280	310	252	562	730	987.305
		dohr.	122	736	143	1381	200	48	**2630**	673	461	**1134**	**809**	**1,116.830**

I. DOPRAVA LODNÍ U ZDÝMADEL NA VLTAVĚ

c) v roce 1912.

Zdýmadlo	Počet dopravních dnů	Směr jízdy	Parníky		Labské čluny	Lodi s kamenem	Pontony a jiná menší plavidla	Ostatní plavidla, také vory	Úhrnem plavidel	Počet proplavení			Mezi proplavenými čluny bylo	
			osobní	vlečné						v malé komoře	ve vlakové komoře plav.	dohromady	naložených	s nákladem *q*
č. I. u Troje	243	proti vodě	397	510	113	245	139	5	1409	910	86	996	173	2 8.970
		po vodě	397	509	102	249	132	14	1391	1002	79	1081	256	383.910
		dohr.	794	1019	215	494	271	19	**2812**	1912	165	**2077**	429	682.880
č. II. u Klecan	243	proti vodě	144	370	118	320	82	5	1039	6 0	87	747	220	369.790
		po vodě	144	373	110	314	94	15	1038	1430	172	1602	284	459.190
		dohr.	288	743	228	634	176	20	**2077**	2090	259	**2349**	504	828.980
č. III. u Libšic	243	proti vodě	68	399	119	413	97	3	1099	546	103	649	127	236.740
		po vodě	70	396	109	420	100	15	1110	683	81	764	491	709.240
		dohr.	138	795	228	833	197	18	**2209**	1229	184	**1413**	614	945.980
č. IV. u Miřovic	243	proti vodě	75	468	147	523	61	2	1276	533	177	710	140	299.150
		po vodě	74	470	135	512	80	10	1281	613	173	786	605	965.880
		dohr.	149	938	282	1035	141	12	**2557**	1146	350	**1496**	745	1,265.030
č. V. u Vraňan (lokální plavidlo)	243	proti vodě	3	3	—	37	28	1	72	—	—	64	16	14.000
		po vodě	6	3	—	165	99	2	275	—	—	228	141	145.750
		dohr.	9	6	—	202	127	3	**347**	—	—	**292**	157	159.750
Plavidla u Hořína	243	proti vodě	70	289	154	460	131	1	1105	429	174	603	189	342.710
		po vodě	70	283	144	328	54	9	879	308	180	488	435	749.800
		dohr.	140	572	298	788	185	10	**1984**	737	354	**1091**	624	1,092.510

II. LODNÍ DOPRAVA U ZDÝMADEL NA LABI
v letech 1910, 1911 a 1912.

Rok	Zdýmadlo	Počet dopravních dnů	Směr jízdy	Parníky		Labské čluny	Lodi s kamenem	Pontony a jiná menší plavidla	Vory	Úhrnem plavidel	Počet proplavení			Mezi proplavenými čluny bylo	
				osobní	vlečné						v malé komoře	ve vlakové komoře plav.	dohromady	naložených	s nákladem *q*
1910	Č. VI. u Dol. Beřkovic	192	proti vodě	19	438	202	343	215	—	1217	473	137	610	181	260.008
			po vodě	18	446	179	356	284	5	1288	654	155	809	497	873.367
			dohromady	37	884	381	699	499	5	**2505**	1127	292	**1419**	**678**	**1,133.375**
	Č. VII. u Štětí	189	proti vodě	15	105	208	116	918	—	1362	614	84	698	968	340.005
			po vodě	16	108	183	120	949	7	1383	653	102	755	277	684.570
			dohromady	31	213	391	236	1857	7	**2745**	1267	186	**1453**	**1245**	**1,024.575**
1911	Č. VI. u Dol. Beřkovic	212	proti vodě	15	427	125	373	176	—	1116	461	117	578	179	232 968
			po vodě	17	416	137	373	223	6	1172	525	153	678	422	301.550
			dohromady	32	843	262	746	399	6	**2288**	986	270	**1256**	**601**	**697·470**
	Č. VII. u Štětí	207	proti vodě	9	158	117	111	394	—	789	340	98	438	448	222.588
			po vodě	8	161	127	118	411	115	940	312	169	481	332	845.842
			dohromady	17	319	244	229	805	115	**1729**	652	267	**919**	**780**	**1,068.430**
1912	Č. VI. u Dol. Beřkovic	251	proti vodě	24	463	313	257	95	—	1152	495	166	661	253	430.650
			po vodě	24	458	304	262	160	9	1217	542	218	760	510	1,173.650
			dohromady	48	921	617	519	255	9	**2369**	1037	384	**1421**	**763**	**1,604.300**
	Č. VII. u Štětí	248	proti vodě	20	361	315	154	97	—	947	378	154	532	174	339.200
			po vodě	18	361	308	158	155	10	1010	400	211	611	476	1,035.887
			dohromady	38	722	623	312	252	10	**1957**	778	365	**1143**	**650**	**1,375.087**
	Č. VIII. u Roudnice	189*)	proti vodě	25	62	265	107	17	—	476	161	112	273	126	301.755
			po vodě	23	70	243	138	28	20	522	238	141	379	357	864.232
			dohromady	48	132	508	245	45	20	**998**	399	253	**652**	**483**	**1,165.987**

*) Doprava počala teprve v květnu 1912.

III. DOPRAVA VORŮ U ZDÝMADLA ČÍS. VII. U ŠTĚTÍ
v letech 1910, 1911 a 1912.

Rok	Počet vorů			Množstvi dříví v m^3			Největší počet denně proplavených vorů			Druh vorů			Z uvedných vorů		Ve volné řece proplulo vorů
	Vltavských	Labských	dohr.	Vltavských vorů	Labských vorů	dohr.	Datum	Počet	m^3	1	2	3	bylo remorkováno	nebylo remorkováno	
										dílných					
1910	1141	78	1219	265.389	19.196	284.585	24./5.	35	8356	10	1080	129	1213	6	105
1911	1026	36	1062	238.932	5.319	244.242	29./5.	23	5339	10	970	82	1053	9	162
1912	1248	57	1305	294.558	10.168	304.726	30./5.	25	6100	8	1130	167	1295	10	51

IV. POSTAVENÍ A SKLOPENÍ JEZŮ NA VLTAVĚ A LABI v letech 1910, 1911 a 1912.

Rok	Řeka	Počet	Postavení		Sklopení		Počet dnů při postaveném jezu	Poznámka
			Datum	Vodní stav*)	Datum	Vodní stav*)		
1910	Vltava	1	14./3.	+ 50	4./5.	+ 74	51	*) Vodní stav dle vodočetu v Karlíně
		2	21./5.	+ 112	2./9.	+ 118	104	
		3	9./9.	+ 102	22./9.	+ 124	3	
		4	3./10.	+ 107	9./11.	+ 143	37	
	Labe	1	14./3.	+ 23	4./5.	+ 58	51	*) Vodní stav dle vodočetu v Mělníku
		2	21./5.	+ 100	2./9.	+ 45	104	
		3	3./10.	+ 82	10./11.	+ 146	38	
1911	Vltava	1	15./3.	+ 96	19./5.	+ 152	65	
		2	26./5.	+ 100	9./12.	— 76	197	
	Labe	1	13./4. B 20./4. Š	+ 60 + 80	20./5.	+ 132	47	
		2	27./5.	+ 54	23./11. Š 25./11. B	— 86 — 68	180	
1912	Vltava	1	13./3.	+ 72	22./7.	+ 54	131	
		2	27./7.	+ 82	16./9.	+ 161	51	
		3	24./9.	+ 116	12./11.	+ 114	50	
		4	16./11.	+ 109	2./12.	+ 48	16	
	Labe	1	22. 3. B Š 3./5. R	+ 32 + 30	22./7.	+ 44	122 80	
		2	27./7.	+ 26	13./11.	+ 176	109	
		3	17./11. B 20./11. Š	+ 118 + 86	7./12. B Š	+ 32	20 17	

B = Beřkovice.
Š = Štětí.
R = Roudnice.

IX. Správa peněz.

V letech 1910, 1911 a 1912 byly příjmy a výdaje, jako v letech předešlých účtovány ve třech oddělených fondech, kteréž byly označeny:

I. Stavební fond pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha Ústí n. L.

II. Stavební fond pro vystrojení Holešovického přístavu a

III. Stavební fond pro splavnění Vltavy uvnitř města Prahy.

V letech 1910, 1911 a 1912 bylo docíleno následujících výsledků:

I. Stavební fond pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha—Ústí n. L.:

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1909	K	4,613.196·35
2. Příjmy skutečné (dle připojeného přehledu I.) v r. 1910	„	1,287.416·56
„ 1911	„	1,117.098·98
„ 1912	„	1,718.766·83
Dohromady	K	8,736.478·72
S připočtením příjmů průběžných z roku 1910 . . .	K	495.111·50
„ 1911 . . .	„	402.023·10
„ 1912 . . .	„	453.769·97
Celkem	K	10,087.383·29

Výdaje:

Dle připojeného přehledu I.:

Výdaje skutečné v roce 1910:

1. režie	K	248.768·52
2. výdaje stavební	„	1,888.397·72

v roce 1911:

3. režie	K	240.793·31
4. výdaje stavební	„	1,719.784·—

v roce 1912:

5. režie	„	241.219·56
6. výdaje stavební	„	2,800.553·49
Dohromady	K	7,139.516·60
S připočtením výdajů průběžných z roku 1910	K	598.900·31
„ 1911	„	420.499·25
„ 1912	„	471.739·04
Celkem	K	8,630.655·20

Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost K 1,456.728·09.

Z příspěvků státních, povolených na léta 1909 až 1912 (XIII., XIV., XV. a XVI. lhůta) byla splacena a dne 27. ledna 1910 v Zemské bance království českého uložena lhůta za II. půlletí 1909 vypadající částkou K 1,112.500·—, a dne 18. ledna 1912 uloženy byly lhůty za rok 1910 K 1,500.000·— a za rok 1911 K 100.000.

Z příspěvků zemských, za uvedená léta povolených (XIII., XIV., XV. a XVI. lhůta) byla dne 21. září 1911 splacena částka K 1,000.000·—, z kteréž připadá za II. půlletí 1909 K 556.250·— a na povinnost za rok 1910 K 443.750·—.

Státní příspěvek povolený na rok 1912 K 875.000·— a zbytek zemských příspěvků za rok 1910 a 1911 K 356.250·—, dále příspěvek zemský za rok 1912 K 437.500·— do konce roku 1912 splaceny nebyly.

Pro další stavby (od 1. ledna 1913 počítaje) má komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách ještě zajištěných peněz:

1.	Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1912		K 1,456.728·09
2.	státní příspěvek za rok 1912		„ 875.000·—
3.	zbytek zemského příspěvku za rok 1910		„ 306.250·—
4.	zemský příspěvek za rok 1911		„ 50.000·—
5.	zemský příspěvek za rok 1912		„ 437.500·—
6.	zbytek ze zajištěného příspěvku státního na provedení kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha—Ústí n. L. K 29,668.000		„ 2,408.667·—
7.	zbytek ze zajištěného příspěvku zemského na provedení kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha—Ústí n. L. K 14,832.000		„ 1,204.333·—
8.	zálohou zapravené výdaje, kteréž vzešly vypracováním projektu pro přístav u Mělníka v roce 1910	K 15.419·56	
	„ 1911	„ 16.222·24	
	„ 1912	„ 18.191·—	„ 49.832·80
9.	zálohou zapravené výdaje, týkající se budoucí stavby přístavu u Vanova v roce 1910	K 88.060·—	
	„ 1911	„ 939·62	
	„ 1912	„ 414·98	„ 89.414·60
10.	výdaje na stavby, kteréž byly provedeny na cizí účet, a zatímně zapraveny z kanalisačního fondu, o nichž jednání úřední dosud nemohlo býti ukončeno: K 14.000 + K 2119·50 + K 7700·— + K 200·— + K 4000·—		„ 28.019·50
11.	zálohy na náhradu neb účtování K 1000·— + K 610·— + K 724·31		„ 2.334·31
		Dohromady	K 6,908.079·30

Kromě toho hradila kanalisační komise zálohou výdaje, kteréž vzešly vlečením vorů v kanalisované trati řeky Vltavy v letech 1902 až 1905 částkou . . . . . K 144.075·48
a dále platila zálohou subvenci za vlečení vorů, počínajíc rokem 1906, kterouž c. k. ministerstvo vnitra za léta 1906 až 1915 celkovou částkou K 350.000 povolilo, a prozatímně hraditi ji z prostředků kanalisačního fondu nařídilo, což činilo za léta 1906 až 1912 . . . „ 270.000·—
Celkem K 414.075·48

Částka tato má svým časem kanalisačnímu fondu nahrazena býti z prostředků státních.

Přehled peněžní kanalisačního fondu za léta 1897 až 1906, dále 1907 až 1912:

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
1909	*) 2,382.589	55	388.518	21	*) 2,771.107	76
1910	1,287.416	56	495.111	50	1.782.528	06
1911	1,117.098	98	402.023	10	1,519.122	08
1912	1,718.766	83	453.769	97	2,172.536	80
Celkem	41,439.041	40	7.146.750	21	48,585.791	61

Výdaje:

V roce	Výdaje skutečné				Výdaje průběžné		Dohromady	
	režijní		stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1897—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
1909	227.357	18	*) 952.959	80	355.464	32	*) 1,535.781	30
1910	248.768	52	1,888.397	72	598.900	31	2,736.066	55
1911	240.793	31	1,719.784	—	420.499	25	2,381.076	56
1912	241.219	56	2,800.553	49	471.739	04	3,513.512	09
Celkem	3,304.908	79	36,520.427	62	7,303.727	11	47,129.063	52
	K 39,825.336·41							

*) Změna povstala kompensací.

Srovnají-li se příjmy	K 48,585.791·61
s výdaji	K 47,129.063·52
zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost	K 1,456.728·09

Režie činila až dosud průměrně 9·04% stavebních výdajů. Kdyby však se od celkové cifry režie K 3,304.908·79 odečtlo K 1,486.604·31 úroků, kterých docíleno bylo uložením udělených dotací v Zemské bance (K 3,304.908·79 — K 1,486.604·31 = K 1,818.304·48), činila by režie průměrně pouze 4·97% stavebních výdajů, nehledě ani k tomu, že do režie započítány jsou i veškeré výstavami vzešlé výdaje částkou K 92.622·40.

Účet cenných papírů, vadií a kaucí podnikatelů staveb a pod. v letech 1910 až 1912.

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1909			K 952.255·73
2. Vystavené šeky (Přehled I.)			
	v roce	1910	„ 1,512.492·47
	„ „	1911	„ 1,369.805·30
	„ „	1912	„ 2,135.687·55
3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce, a odvody cenných papírů	v roce	1910	K 102.833·48
	„ „	1911	„ 246.107·43
	„ „	1912	„ 246.703·90
		dohromady . . .	K 6,565.885·86

Výdaje:

1. Vydané šeky (Přehled I.)			
	v roce	1910	K 1,512.492·47
	„ „	1911	„ 1,369.805·30
	„ „	1912	„ 2,135.687·55
2. Vrácená deposita, vadia, stavební kauce a odvody cenných papírů	v roce	1910	„ 233.850·—
	„ „	1911	„ 237.722·65
	„ „	1912	„ 284.573·—
		dohromady . . .	K 5,774.130·97

Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1912	K 791.754·88

II. Stavební fond pro vystrojení holešovického přístavu:

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku 1909	K		244.628·31
2. Příjmy skutečné (Přehled II.)			
v roce 1910	K		14.186·21
„ „ 1911	„		6.441·54
„ „ 1912	„		7.248·10
dohromady . . .	K		272.504·16
s připočtením průběžných příjmů z roku 1910	K		21.335·33
„ „ 1911	„		7.998·40
„ „ 1912	„		912·40
celkem . . .	K		302.750·29

Výdaje:

(Dle přehledu II.)

1. Režie v roce 1910	K	2.898·35	
„ „ „ 1911	„	711·87	
„ „ „ 1912	„	410·66	
2. Výdaje stavební			
v roce 1910	K	75.617·70	
„ „ 1911	„	8.399·87	
„ „ 1912	„	669·96	
dohromady	K		88.708·41
s připočtením průběžných výdajů z roku 1910	„		21.303·33
„ „ 1911	„		8.030·40
„ „ 1912	„		912·40
Celkem	K		118.954·54

Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost . . . . . K 183.795·75

Přehled peněžní stavebního fondu pro vystrojení holešovického přístavu za léta 1901 až 1910 a dále 1911 a 1912:

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	2,884.590	07	659.396	29	3,543.986	36
1911	6.441	54	7.998	40	14.439	94
1912	7.248	10	912	40	8.160	50
Celkem	2,898.279	71	668.307	09	3,566.586	80

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režijní		stavebni					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	155.541	22	2,548.750	38	659.364	29	3,363.655	89
1911	711	87	8.399	87	8.030	40	17.142	14
1912	410	66	669	96	912	40	1.993	02
Celkem	156.663	75	2,557.820	21	668.307	09	3,382.791	05
	K 2,714.483·96							

Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost K 183.795·75.

III. Stavební fond pro splavnění Vltavy uvnitř města Prahy:

Příjmy:

1. Pokladniční hotovost koncem roku	1909	K 1,117.330.73
2. Příjmy skutečné (Přehled III.) v roce	1910	„ 2,169.549·27
„ „	1911	„ 1,418.590·82
„ „	1912	„ 1,387.402·19
	dohromady	K 6,092.873·01
s připočtením průběžných příjmů z roku	1910	K 168.109·22
„ „	1911	„ 144.986·18
„ „	1912	„ 176.853·54
	celkem	K 6,582.821·95
a po srážce kompensovaných		„ 3.600·—
		K 6,579.221·95

Výdaje:

(Dle přehledu III.)

Skutečné výdaje v roce 1910:

1. režie	K 111.365·12
2. výdaje stavební	„ 2,353.449·64
v roce 1911:	
3. režie	„ 109.284·80
4. výdaje stavební	„ 1,227.736·46
v roce 1912:	
5. režie	„ 112.047·93
6. výdaje stavební	„ 1,331.640·28
dohromady	K 5,245.524·23

	Přenos	K 5,245.524·23
a po srážce kompensovaných		„ 108.619.50
		K 5,136.904·73
s připočtením průběžných výdajů z roku	1910	K 180.449·22
„ „	1911	„ 154.046·18
„ „	1912	„ 176.653·54
	celkem	K 5,648.053·67
Srovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost		K 931.168·28

Na základě výnosu c. k. finančního ministerstva ze dne 26. června 1910 čís. 41.045 byl splacen státní příspěvek K 2,000.000·— a uložen v Zemské bance, a sice dne 26. července a dne 10. září 1910 po K 1,000.000·—; na základě výnosu c. k. min. fin. ze dne 10. dubna 1911 čís. 21.347 splacen byl státní příspěvek K 1,300.000·— a uložen v Zemské bance dne 29. května 1911, dále na základě výnosu c. k. min. fin. ze dne 21. června 1912 čís. 38.441 splacen byl státní příspěvek K 1,300.000·— a uložen v Zemské bance království českého dne 5. srpna 1912.

Pro další provádění tohoto projektu (od 1. ledna 1913 počítaje), má kanalisační komise ještě zajištěných peněz:

1. Pokladniční hotovost ze dne 31. prosince 1912 . .		K 931.168·28
po odrážce pachtovní kauce za jeden pronajatý mlýn, v hotovosti uložené		K 2.500·—
		K 928.668·28
2. Zbytek ze státního příspěvku, zajištěného zákonem o vodních cestách ze dne 11. června 1901 (ř. z. č. 66) — K 14,400.000·— — s připočtením dalšího k výkupu vodních sil a pražských mlýnů povoleného většího nákladu K 4,600.000 v celku z K 19,000.000·—		K 3,339.848·98
	Dohromady . . .	K 4,268.517·26

K tomu dlužno podotknouti, že výtěžek, který bude možno svým časem docíliti odprodejem některých vykoupených mlýnů, vodních sil, jakož i pozemků, kteréž jednak nasypávkou, jednak zbořením mlýnů a domů byly získány nebo k účelům stavby se vykoupily, ale zcela zabrány nebyly, připadne státu k dobru.

Rovněž nájemné z vodních sil u ostrova Štvanice, kteréž budou snad platiti elektrické podniky král. hlav. města Prahy, tvořiti bude příjem státu.

Přehled peněžní stavebního fondu pro splavnění Vltavy uvnitř města Prahy za leta 1901 až 1910, dále 1911 a 1912:

Příjmy:

V roce	Skutečné příjmy		Průběžné příjmy		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	14,019.512	14	1,277.299	42	* 15,296.811	56
1911	1,418.590	82	144.986	18	1,563,577	—
1912	1,387.402	19	176.853	54	1,564.255	73
Celkem	16,825.505	15	1,599.139	14	18,424.644	29

Výdaje:

V roce	Skutečné výdaje				Průběžné výdaje		Dohromady	
	režijní		stavební					
	K	h	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	585.344	66	* 12,530.682	74	1,266.039	42	* 14,382.066	82
1911	109.284	80	1,227.736	46	154.046	18	1,491.067	44
1912	112.047	93	1,331.640	28	176.653	54	1,620.341	75
Celkem	806.677	39	15,090.059	48	1,596.739	14	17,493.476	01
	K 15,896.736·87							

* Změna následkem kompensování.

Srovnají-li se příjmy . . . . . K 18,424.644·29
s výdaji . . . . . K 17,493.476·01

zbývá koncem roku 1912 pokladniční hotovost . . . . . K 931.168·28

Režie činila až dosud průměrně 5·34% stavebních výdajů. Kdyby však se od celkové cifry režie K 806.677·39 odečtlo K 300.345·14 úroků, a od celkové cifry stavebních výdajů K 15,090.059·48 výdaj, který vyžadoval výkup pozemků, vodních sil, budov atd. K 8,115.016·35, činila by režie průměrně 7·25% čistých stavebních výdajů K 6,975.043·13.

Přehled účtů cenných papírů za roky 1901 až 1910, dále 1911 a 1912:

Příjmy:

V roce	Vadia, kauce, deposita		Šeky, vystavené na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	981.616	53	7,969.113	66	8,950.730	19
1911	945.427	94	815.527	67	1,760.955	61
1912	114.004	30	1,139.992	08	1,253.996	38
Celkem	2,041.048	77	9,924.633	41	11,965.682	18

Vydání:

V roce	Vadia, kauce, deposita		Šeky, vydané na Zemskou banku		Dohromady	
	K	h	K	h	K	h
1901 až 1910	664.741	91	7,969.113	66	8,633.855	57
1911	801.127	94	815.527	67	1,616.655	61
1912	155.000	—	1,139.992	08	1,294.992	08
Celkem	1,620.869	85	9,924.633	41	11,545.503	26

Srovnají-li se příjmy . . . . . K 11,965.682·18
s výdaji . . . . . K 11,545.503·26
zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1912 . . . . . K 420.178·92

Veškeré státní i zemské dotace uloženy jsou v Zemské bance království Českého, a byly dle úmluvy zúročeny na základě oficielní úrokové míry Rakousko-uherské banky od 1. ledna do 23. října 1910, dále od 23. února do 24. září 1911 třemi a půl ze sta, v době od 24. října 1910 do 22. února 1911, dále od 25. září 1911 do 20. listopadu 1912 čtyrmi ze sta. Od 21. listopadu 1912 zvýšila Zemská banka úrok sama dobrovolně na čtyry a půl ze sta.

Větší výdaje poukazují se k výplatě u Zemské banky buď na šeky nebo převodem na jiné peněžní ústavy, které si dotyční podnikatelé staveb určí, a to zase buď přímo, nebo prostřednictvím c. k. poštovní spořitelny.

Menší výdaje a zejména výdaje režijní obstarává pokladna příruční, které se dostává peněžních záloh ze Zemské banky.

Revisi účtů čtvrtletních a účetních závěrek provádí se strany c. k. vlády, c. k. dvorní rada a přednosta technické služby při c. k. místodržitelství Dr. tech. Antonín Rytíř a stálou revisi veškerých účtů a knihovních položek obstarává c. k. vládní rada v. v. Jan Tichý, se strany zemského výboru království českého přísedící zemského výboru JUDr. Albert Werunsky.

Nepředvídané revise pokladny příruční, kterou společně uzavírají administrativní správce c. k. okresní hejtman JUDr. Jan Kirchner z Neukirchenu s c. k. místodržitelským vrchním účetním radou Františkem Havlíkem, jako pokladníkem, provádí z nařízení presidia c. k. místodržitelství c. k. dvorní rada a člen komise Jan Filip společně s jmenovaným již c. k. vládním radou Janem Tichým. Pokladna příruční byla dostatečně pojištěna proti škodám následkem vloupání.

Stavební kauce podnikatelů staveb a kauce pachtovní jsou bezpečně uloženy v Zemské bance, a pouze některé kauce za menší práce neb dodávky bývají uschovány také v pokladně příruční. K stavebnímu fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha Ústí n. L. přispívá stát $^{2}/_{3}$ a země $^{1}/_{3}$.

Výdaje pro vystrojení holešovického přístavu na přístav obchodní a spojení jeho drahou s nádražím c. k. státní dráhy, dříve priv. rakousko-uherské společnosti v Bubnech, jakož i na prohloubení přístavu a zřízení loděnice k opravě lodí tamtéž, přispěl stát i zemský výbor království českého stejným dílem.

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

Výdaje na předběžné práce pro přístavy u Mělníka a Vanova byly zálohou kryty z prostředků stavebního fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L., a budou tomuto svým časem nahraženy.

Celkové přehledy příjmů a výdajů za leta 1910—1911—1912, jakož i za leta 1897 až 1909 jsou jako přílohy I., II. a III. k této zprávě připojeny.

Celkový přehled

účetních výsledků fondů pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n. L. za léta 1910 až 1912, dále za léta 1897 až 1909; pro vystrojení Holešovického přístavu za rok 1910 až 1912, dále za roky 1901 až 1909 a pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy za rok 1910 až 1912, dále za roky 1901 až 1909.

I. CELKOVÝ PŘEHLED

účetních výsledků fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí n./L. za léta 1910 až 1912, dále za léta 1897 až 1909.

Příjem

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1897—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Příjmy skutečné:										
1	Příspěvek státní	1,112.500	—	—	—	1,600.000	—	23,671.833	—	26,384.333	—
2	Příspěvek zemský	—	—	1,000.000	—	—	—	11,833.917	—	12,833.917	—
3	Úroky	171.844	74	114.114	63	116.495	99	1,084.148	95	1,486.604	31
4	Výtěžek z náklí a za trávu	160	—	598	—	529	—	3.477	—	4.764	—
5	Výtěžek za prodané pozemky	—	—	—	—	323	20	34.151	10	34.474	30
6	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	332	11	180	48	367	12	3.957	78	4.837	49
7	Nájemné a pachtovné	2.487	39	2.167	14	971	10	29.166	05	34.791	68
8	Různé příjmy	92	32	38	73	80	42	4.276	77	4.488	24
9	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodí)	—	—	—	—	—	—	7.525	38	7.525	38
10	Dotace státní na stavbu železného silničního mostu u Veltrus-Mířovic	—	—	—	—	—	—	643.306	—	643.306	—
11	Vrácené výdaje (k nahrazení zbývá K 12.624·31)	—	—	—	—	—	—	* —	—	—	—
	*) Změna následkem kompensace.										
	I.	1,287.416	56	1,117.098	98	1,718.766	83	37,315.759	03	41,439.041	40
	II. Příjmy průběžné:										
12	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	392.000	—	360.000	—	409.000	—	4,936.062	64	6,097.062	64
13	Zálohy nahrazené	1.170	75	1.590	71	4.157	41	230.106	92	* 237.025	79
14	Zálohy přijaté	1.000	—	—	—	—	—	4.920	—	5.920	—
15	Cizí peníze, v hotovosti přijatá vadia a kauce	44.390	46	34.493	17	34.257	34	529.651	17	642.792	14
16	Odvody: Zem. banka od příruční pokladny	50.000	—	—	—	—	—	46.072	76	96.072	76
17	Srážky z platů úřednictva	6.550	29	5.939	22	6.355	22	49.032	15	67.876	88
	II.	495.111	50	402.023	16	453.769	97	5.795.845	64	7,146.750	21
	Úhrnem I. a II.	1,782.528	06	1,519.122	08	2,172.536	80	43,111.604	67	48,585.791	61
	*) Neplacené zálohy K 156.976·90.										
	Hotově	—	—	—	—	—	—	—	—	48,585.791	61
	B. V cenných papírech:										
1	Vystavené šeky	1,512.492	47	1,369.805	30	2,135.687	55	27,289.776	48	32,307.761	80
2	Přijatá deposita	2.228	—	1.620	—	813	—	256.378	23	261.039	23
3	Přijatá vadia	80.300	—	229.565	15	72.000	—	1,094.100	—	1,475.965	15
4	Přijaté kauce	20.305	48	14.922	28	173.·90	90	2,858.596	16	3,067.714	82
5	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	—	—	—	—	180.998	60	180.998	60
	Úhrnem	1,615.325	95	1,615.912	73	2,382.391	45	31,679.849	47	37,293.479	60
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	37,293.479	60

Výdaj

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1897—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Výdaje skutečné:										
	Režie:										
1	Osobní platy úřednictva a zřízenců	196.014	41	197.774	06	200.975	43	2,007.716	66	2,602.480	56
2	Výdaje kancelářské a cestovní	36.202	29	37.609	42	31.525	22	420.925	14	526.262	07
3	Výdaje výstavní	—	—	—	—	—	—	92.622	40	92.622	40
4	Různé režijní výdaje	16.551	82	5.409	83	8.718	91	52.863	20	83.543	76
	Výdaje stavební:	248.768	52	240.793	31	241.219	56	2,574.127	40	3,404.908	79
5	Technické práce přípravné	11.939	06	2.001	93	316	06	* 116.822	02	131.079	07
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	57.224	17	5.724	—	119.973	47	1,589.815	08	1,772.736	72
7	Výkup vodních sil, budov, stromů, jakož i různé odškodné	114.922	90	187.898	65	220.879	73	1,087.446	59	1,611.147	87
8	Stavba zdymadel a to:							*			
	Čís. I. Troja	—	—	—	—	—	—	3,799.005	11	3,799.005	11
	„ II. Klecany	—	—	—	—	—	—	2,179.779	24	2,179.779	24
	„ III. Libšice	—	—	—	—	—	—	2,204.457	94	2,204.457	94
	„ IV. Mířovice	—	—	—	—	—	—	2,927.643	48	2,927.643	48
	most v Mířovicích	—	—	—	—	—	—	643.305	37	643.305	37
	„ V. Vraňany-Hořín	960	—	—	—	—	—	6,925.722	67	6,926.682	67
	„ VI. Dolní Beřkovice	31.637	27	2.599	82	2.378	67	3,222.132	73	3,258.748	49
	„ VII. Štětí	151.936	82	204.429	28	72.193	07	2,429.808	67	2,858.367	84
	„ VIII. Roudnice	388.087	14	91.743	85	52.336	86	2,116.162	67	2,648.330	52
	„ IX. Litoměřice-Třeboutice	1,029.559	22	1,181.567	75	994.586	72	—	—	3,205.713	69
	„ X. Lovosice	—	—	7.485	76	1,276.744	34	—	—	1,884.230	10
	„ XI. Prackovice	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ XII. Střekov	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Výdaje společné všem zdymadlům	—	—	—	—	92	50	2.766	06	2.858	56
9	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdymadly	9.859	61	—	—	1.827	57	166.308	59	177.995	77
10	Výdaj na parník a benzinový motorový člun	13.617	84	13.645	19	13.593	70	176.511	41	217.368	14
11	Různé stavební výdaje	18.653	69	2.687	77	10.630	80	* 155.959	41	187.931	67
12	Remorkování vorů	60.000	—	20.000	—	35.000	—	299.075	48	414.075	48
13	Zalesňování holých strání podél kanalisované trati	—	—	—	—	—	—	68.969	89	68.969	89
	*) Změny následkem převedení a kompensace.	1,188.397	72	1,719.784	—	2,800.553	49	30,111.692	41	36,520.427	62
	I.	2,137.166	24	1,960.577	31	3,041.773	05	32,685.819	81	39,825.336	41
	II. Výdaje průběžné.										
14	Zálohy ze Zemské banky dané příruční pokladně	392.000	—	360.000	—	409.000	—	4,936.062	64	6,097.062	64
15	Zálohy na náhradu	105.179	56	19.846	86	22.126	48	246.849	79	394.002	69
16	Zálohy splacené	1.000	—	—	—	—	—	4.920	—	5.920	—
17	Cizí peníze, v hotovosti splacená vadia a kauce	44.170	46	34.713	17	34.257	34	529.651	17	642.792	14
18	Odvody: příruční pokladna Zemské bance	50.000	—	—	—	—	—	46.072	76	96.072	76
19	Srážky úřednictva c. k. st. pokladnám	6.550	29	5.939	22	6.355	22	49.032	15	67.876	88
	II.	598.900	31	420.499	25	471.739	04	5,812.588	51	7,303.727	11
	Úhrnem I. a II.	2,736.066	55	2,381.076	56	3,513.512	09	38,498.408	32	47,129.063	52
20	K tomu koncem prosince 1912 zbývající pokladniční hotovost: a) v Zemské bance . . K 1,426.849·40, b) v příruční pokladně . K 29.878·69	—	—	—	—	—	—	—	—	1,456.728	09
	Hotově	—	—	—	—	—	—	—	—	48,585.791	61
	B. V cenných papírech:										
1	Vydané šeky	1,512.492	47	1,369.805	30	2,135.687	55	27,289.776	48	32,307.761	80
2	Vrácená deposita (k navrácení zbývá K 156·—)	2.072	—	1.620	—	813	—	256.378	23	260.883	23
3	Vrácená vadia	80.300	—	229.565	15	72.000	—	1,094.100	—	1,475.965	15
4	Vrácené kauce (k navrácení zbývá K 791.598·89)	151.478	—	6.537	50	211.760	—	1,906.340	43	2,276.115	93
5	Odvedené cenné papíry: Příruční pokladna Zemské bance	—	—	—	—	—	—	180.998	60	180.998	60
	Úhrnem	1,746.342	47	1,607.527	95	2,420.260	55	30,727.593	74	36,501.724	71
6	K tomu koncem prosince 1912 zbývající saldo cenných papírů: a) v Zemské bance . . K 788.767·23, b) v příruční pokladně . K 2.987·66	—	—	—	—	—	—	—	—	791.754	89
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	37.293.479	60

II. CELKOVÝ PŘEHLED.

Příjem — účetních výsledků fondu pro vystrojení Holešovického přístavu za rok 1910 až 1912 dále za roky 1901 až 1909. — **Výdaj**

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1901—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Příjmy skutečné:										
1	Příspěvek státní	—	—	—	—	—	—	1,367.853	26	1,367.853	26
2	Příspěvek zemský	—	—	—	—	—	—	1,367.853	26	1,367.853	26
3	Úroky	7.403	44	6.441	54	7.248	10	132.471	12	153.564	20
4	Nájemné a pachtovné	—	—	—	—	—	—	500	—	500	—
5	Výtěžek za prodané hmoty a nářadí	165	77	—	—	—	—	1.726	22	1.891	99
6	Vrácené výdaje	6.617	—	—	—	—	—	—	—	6.617	—
	I.	14.186	21	6.441	54	7.248	10	2,870.403	86	2,898.279	71
	II. Příjmy průběžné:										
7	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	19.160	—	7.500	—	800	—	357.231	31	384.631	31
8	Zálohy nahrazené	82	50	—	—	—	—	177.540	21	177.622	71
9	Zálohy přijaté	—	—	—	—	—	—	73.077	12	73.077	12
10	Cizí peníze	2.071	52	498	40	112	40	27.113	05	29.795	37
11	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	—	—	—	—	—	—	2.529	22	2.529	22
12	Srážky z platů úřednictva	81	31	—	—	—	—	570	05	651	36
	II.	21.335	33	7.998	40	912	40	638.060	96	668.307	09
	Úhrnem I. a II.	35.521	54	14.439	94	8.160	40	3,508.464	82	3,566.586	80
	Hotově	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566.586	80
	B. V cenných papírech.										
1	Vystavené šeky	48.247	—	—	—	—	—	1,741.213	—	1,789.460	33
2	Přijatá deposita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Přijatá vadia	—	—	—	—	—	—	395.626	35	395.626	35
4	Přijaté kauce	4.600	—	—	—	—	—	143.850	16	148.450	16
	Úhrnem	52.847	33	—	—	—	—	2,280.689	51	2,333.536	84
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	2,333.536	84

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1901—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Výdaje skutečné:										
	Režie:										
1	Osobní platy úřednictva a zřízenců	—	—	—	—	—	—	119.444	85	119.444	85
2	Výdaje kancelářské a cestovní	2.607	78	543	61	253	36	24.808	98	28.213	73
3	Výdaje výstavní	—	—	—	—	—	—	7.298	70	7.298	70
4	Různé výdaje režijní	290	57	168	26	157	30	1.090	34	1.706	47
		2.898	35	711	87	410	66	152.642	87	156.663	75
	Výdaje stavební:										
5	Technické práce přípravné	—	—	—	—	—	—	24.902	93	24.902	93
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	5.657	76	3	30	69	76	726.669	15	732.399	97
7	Výkup vodních sil, budov, stromů, jakož i různé odškodné	—	—	—	—	—	—	12.661	—	12.661	—
8	Stavba přístavní dráhy holešovické a elektrické osvětlení	39.088	74	2.488	21	—	—	1,037.193	77	1,078.770	72
9	Stavba budov nádražních a celních, dále budov úředních, skladišť a lodenice	30.871	20	5.908	36	600	20	338.192	26	375.572	02
10	Prohloubení přístavu holešovického	—	—	—	—	—	—	333.513	57	333.513	57
		75.617	70	8.399	87	669	96	2,473.132	68	2,557.820	21
	I.	78.516	05	9.111	74	1.080	62	2,625.775	55	2,714.483	96
	II. Výdaje průběžné:										
11	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	19.100	—	7.500	—	800	—	357.231	31	384.631	31
12	Zálohy na náhradu	82	50	—	—	—	—	177.540	21	177.622	71
13	Zálohy splacené	—	—	—	—	—	—	73.077	12	73.077	12
14	Cizí peníze	2.039	52	530	40	112	40	27.113	05	29.795	37
15	Odvody: Příruční pokladna vydala Zemské bance	—	—	—	—	—	—	2.529	22	2.529	22
16	Srážky úřednictva c. k. stát. pokladnám	81	31	—	—	—	—	570	05	651	36
	II.	21.303	33	8.030	40	912	40	638.060	96	668.397	09
	Úhrnem I. a II.	99.819	38	17.142	14	1.993	02	3,263.836	51	3,382.791	05
17	K tomu koncem prosince 1912 zbývající pokladniční hotovost: a) v Zemské bance K 183.525·— b) v příruční pokladně K 270·75	—	—	—	—	—	—	—		183.795	75
	Hotově	—	—	—	—	—	—	—	—	3,566.586	80
	B. V cenných papírech:										
1	Vydané šeky	48.247	33	—	—	—	—	1,741.213	—	1,789.460	33
2	Vrácená deposita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Vrácená vadia	—	—	—	—	—	—	395.626	35	395.626	35
4	Vrácené kauce	37.850	16	35.900	—	2.700	—	72.000	—	148.450	16
	Úhrnem	86.097	49	35.900	—	2.700	—	2,208.839	35	2,333.536	84
	K tomu koncem prosince 1912 zbývající saldo cenných papírů: a) v Zemské bance K —·— b) v příruční pokladně K —·—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	2,333.536	84

III. CELKOVÝ PŘEHLED

účetních výsledků fondu pro uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy za rok 1910 až 1912, dále za roky 1901 až 1909.

Příjem: | **Výdaj:**

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1901—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Příjmy skutečné:										
1	Příspěvek státní	2,000.000	—	1,300.000	—	1,300.000	—	11,303.142	99	*15,903.142	99
2	Příspěvek zemský	—	—	—	—	—	—	151.000	—	151.000	—
3	Úroky	25.954	81	42.690	12	39.990	67	191.709	54	300.345	04
4	Nájemné a pachtovné	54.844	16	43.262	04	36.753	89	147.268	26	282.128	35
5	Výtěžek za prodané strojní zařízení a hmoty	88.750	30	32.638	66	10.657	63	56.729	58	188.776	17
6	Různé příjmy	—	—	—	—	—	—	* 112	50	112	50
	*) Z toho připadá na práce přípravné K 242.991·97, na které se zákon o vodních cestách ze dne 11. června 1901 (ř. z. 66) nevztahuje, tak že vlastní dotace státní činí dosud: K 15.660.151·02.										
	I.	2,169.549	27	1,418.590	82	1,387.402	19	11,849.962	87	16.825.505	15
	II. Příjmy průběžné:										
7	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky	133.000	—	127.000	—	156.000	—	798.651	43	1,214.651	43
8	Zálohy nahrazené (Nedoplatek K 100·—)	1.210	01	100	—	300	—	6.028	75	7.638	76
9	Zálohy přijaté	—	—	—	—	1.500	—	219.801	73	221.301	73
10	Cizí peníze a v hotovosti uložené pachtovní kauce a deposita	31.938	34	15.866	02	16.830	52	66.657	40	131.292	28
11	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	—	—	—	—	—	—	8.804	86	8.804	86
12	Srážky z platů úřednictva	1.960	87	2.020	16	2.223	02	9.246	03	15.450	08
	II.	168.109	22	144.986	18	176.853	54	1,109.190	20	1,599.139	14
	Úhrnem I. a II.	2,337.658	49	1.563.577	—	1,564.255	73	12,959.153	07	18,424.644	29
	Hotově		—	—	—	—	—	—	—	18,424.644	29
	B. V cenných papírech:										
1	Vystavené šeky	1,012.927	34	815.527	67	1,139.992	08	6,956.186	32	9,924.633	41
2	Přijatá deposita	18.687	24	1.764	18	—	—	71.162	—	91.613	42
3	Přijatá vadia	—	—	781.523	76	100.400	—	569.100	—	1,451.023	76
4	Přijatá kauce	27.213	32	162.140	—	13.604	30	295.453	97	498.411	59
	Úhrnem	1.058.827	90	1,760.955	61	1.253.996	38	7,891.902	29	11.965.682	18
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	11,965.682	18

Číslo položky	Předmět	V roce 1910 K	h	1911 K	h	1912 K	h	1901—1909 K	h	Dohromady K	h
	A. Hotově:										
	I. Výdaje skutečné:										
	Režie:										
1	Osobní platy úřednictva a zřízenců	85.061	54	82.169	76	88.405	13	333.690	89	589.327	32
2	Výdaje kancelářské a cestovní	11.957	46	9.395	01	9.510	69	67.418	93	98.282	09
3	Výdaje výstavní	—	—	—	—	—	—	7.302	11	7.302	11
4	Různé režijní výdaje	14.346	12	17.720	03	14.132	11	65.567	61	111.765	87
		111.365	12	109.284	80	112.047	93	473.979	54	806.677	39
	Výdaje stavební:										
5	Technické práce přípravné	2.068	32	1.939	04	8.971	37	13.142	15	26.120	88
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	2	40	120	69	32	55	* 599.348	24	599.503	88
7	Výkup vodních sil, budov, stromů, mlýnských zařízení, jakož i různé odškodné	* 583.861	33	80.000	—	19.069	04	6,832.582	10	7,515.512	47
8	Stavba zdýmadel:										
	u Štvanice	1,757.486	14	1.139.729	37	389.792	33	2,717.387	54	6,004.395	38
	u Žofína	—	—	—	—	908.464	64	—	—	908.464	64
	výdaje společné oběma zdýmadlům	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Různé stavební výdaje	9.919	45	5.718	65	5.087	37	14.577	28	35.299	75
10	Telefonické spojení kanceláře se zdýmadly	115	—	228	71	222	98	195	79	762	48
	*) Kromě toho kompensováno korun 108.619·50 v roce 1910. **) Změna následkem kompensace.										
		2,353.449	64	1,227.736	46	1,331.640	28	10,177.233	10	15,090.059	48
	I.	2,464.814	76	1,337.021	26	1,443.688	21	10.651.212	64	15,896.736	87
	II. Výdaje průběžné:										
11	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	133.000	—	127.000	—	156.000	—	798.651	43	1,214.651	43
12	Zálohy na náhradu	1.·10	01	300	—	100	—	6.128	75	7.738	76
13	Zálohy splacené	—	—	—	—	1.500	—	219.801	73	221.301	73
14	Cizí peníze, v hotovosti splacené kauce pachtovní a deposita (k navrácení zbývá K 2.500·—)	44.278	34	24.726	02	16.830	52	42.957	40	128.792	28
15	Odvody: příruční pokladna vydala Zemské bance	—	—	—	—	—	—	8.804	86	8.804	86
16	Srážky úřednictva c. k. státním pokladnám	1.960	87	2.020	16	1.223	02	9.246	03	15.450	08
	II.	180.449	22	154.046	18	176.653	54	1,085.590	20	1.596.739	14
	Úhrnem I. a II.	2,645.263	98	1,491.067	44	1,620.341	75	11,736.802	84	17,493.476	01
17	K tomu koncem prosince 1912 zbývající hotovost: a) v Zemské bance . . K 925.117·—; b) v příruční pokladně . K 6.051·28	—	—	—	—	—	—	—	—	931.168	28
	Hotově	—	—	—	—	—	—	—	—	18,424.644	29
	B. V cenných papírech:										
1	Vydané šeky	1,012.927	34	815.527	67	1,139.992	08	6,956.186	31	9.924.633	41
2	Vrácená deposita	3.187	24	17.264	18	—	—	71.162	—	91.613	42
3	Vrácená vadia	—	—	781.523	76	100.400	—	569.100	—	1,451.023	76
4	Vrácené kauce (k navrácení zbývá kor. 420.178·92)	17.750	56	2.340	—	54.600	—	3.542	11	78.232	67
	Úhrnem	1,033.865	14	1.616.655	61	1,294.992	08	7,599.990	43	11,545.503	26
5	K tomu koncem prosince 1912 zbývající saldo cenných papírů: a) v Zemské bance . . K 419.484·62; b) v příruční pokladně . K 694·30	—	—	—	—	—	—	—	—	420.178	92
	V cenných papírech	—	—	—	—	—	—	—	—	11,965.682	18

Osobní záležitosti.

Mezi změnami které nastaly ve třech letech 1910, 1911 a 1912 ve stavu osob kanceláře kanalisační komise, dlužno na prvém místě uvésti jmenování stavebního řiditele, c. k. stavebního rady Václava Rubína vrchním stavebním radou; toto stalo se Nejvyšším rozhodnutím ze dne 15. března 1910 a bylo komisi oznámeno dopisem praesidia místodržitelství ze dne 22. března 1910 č. 6082.

Dále byl komisi k službě přidělený c. k. místodržitelský účetní rada František Havlík vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 24. února 1910 č. 2534 jmenován c. k. vrchním účetním radou a ponechán na dosavadním místě.

Vynesením c. k. ministerstva pro veřejné práce ze dne 18. ledna 1910 č. 342/2—Xa—1909 byl komisi opět přidělen c. k. vrchní inženýr Hugo Schwab, který byl do té doby ustanoven u c. k. řiditelství pro stavbu vodních cest; bylo mu svěřeno vypracovati projekt na stavbu přístavu u Mělníka.

C. k. inženýr a místní stavební správce v Roudnici Dr. Břetislav Tolman byl vynesením c. k. ministerstva pro veřejné práce ze dne 20. října 1910 č. 524-VII. povýšen na vrchního inženýra.

Rozmnožena byla technická kancelář přidělením nových pracovních sil, které byly přijaty do státní služby stavební. Tak byl výpomocný technik František Novák vynesením praesidia místodržitelství ze dne 8. března 1910 č. 4977 jmenován c. k. stavebním praktikantem a přidělen ke komisi. Dále byli technikové Jan Paleček a Heřman Schantroch dekretem praesidia místodržitelství ze dne 5. prosince 1910 č. 22.502 jmenováni c. k. stavebními praktikanty při státní stavební službě v Čechách a přikázáni ke kanalisační komisi.

C. k. inženýr Eduard Kollmann, který byl dosud přidělen u zemské komise pro úpravu řek, byl vynesením praesidia místodržitelství ze dne 22. prosince 1910 č. 28.029 přidělen služebně ke kanalisační komisi.

Na důkaz uznání jeho mnoholeté úspěšné služby u komise byl soukromý úředník strojní inženýr Josef Sumr dekretem předsednictví komise ze dne 29. listopadu 1911 č. 3273 jmenován vrchním strojním inženýrem komise s platem státních stavebních úředníků VIII. hodnostní třídy.

U kanalisační komise přidělený c. k. inženýr Karel Samek byl c. k. ministerstvem pro veřejné práce vynesením ze dne 5. března 1911 č. 9/10 Praes. povolán k službě u tohoto ministerstva.

Následkem započaté stavby zdýmadla č. X. u Lovosic bylo nutno zříditi zvláštní místní správu pro toto staveniště a řízení její svěřeno c. k. inženýru Eduardu Kollmannovi; jako druhý technik byl k této stavbě exponován c. k. stavební praktikant Heřman Schantroch.

Vynesením c. k. ministerstva pro veřejné práce ze dne 25. srpna 1911 č. 1911 č. 198-VII. byl assistent Alois Antonini vřaděn do XI. třídy státních úředníků ad personam jako assistent II. třídy.

C. k. inženýr Max Bílý zemřel dne 1. září 1911 po delší nemoci.

C. k. místodržitelský účetní assistent Eduard Mareš byl dekretem praesidia c. k. místodržitelství ze dne 18. ledna 1912 č. 748 povýšen na místodržitelského účetního officiála.

C. k. okresnímu tajemníkovi Karlu Pražákovi u komise přiděleném bylo dekretem praesidia c. k. místodržitelství ze dne 28. února 1912 č. 4279 ad personam povoleno vřadění IX. třídy státních úředníků.

Administrativní správce c. k. místodržitelský tajemník JUDr. Jan Kirchner z Neukirchenu byl vynesením c. k. ministerstva vnitra ze dne 26. března 1912 č. 1861 jmenován okresním hejtmanem extra statum a ponechán ve službě kanalisační komise.

C. k. stavební adjunkt Max Mentzel byl nařízením praesidia komise ze dne 7. května 1912 č. 1167 přidělen službou k místní stavební správě zdýmadla č. X u Lovosic.

Vynesením ze dne 16. dubna 1912 č. 11.469 jmenovalo c. k. ministerstvo pro veřejné práce c. k. vrchního inženýra Aloisa Kohouta u komise přiděleného stavebním radou ve státní stavební službě v Čechách.

C. k. inženýři u komise přidělení a to Zdenko Schwarz, Vítězslav Pavlousek a Josef Karban byli vynesením c. k. ministerstva pro veřejné práce ze dne 30. června 1912 č. 26.881 povýšeni na vrchní inženýry.

Dekretem praesidia c. k. místodržitelství ze dne 15. srpna 1912 č. 15.929 byl c. k. stavební adjunkt Jiří Maenner jmenován inženýrem.

C. k. finanční rada JUDr. Max Weis ke kanalisační komisi přidělený byl nejvyšším rozhodnutím ze dne 14. dubna 1912 vyznamenán názvem a hodností vrchního finančního rady (vynesení c. k. ministerstva financí ze dne 17. dubna 1912 č. 316).

C. k. vrchní inženýr Dr. techn. Břetislav Tolman byl podle dopisu c. k. místodržitelství ze dne 23. prosince 1912 č. 29—903 jmenován mimořádným professorem na c. k. české vysoké škole technické v Praze.

Koncem roku 1912 náleželi ke kanceláři komise:

A) V technickém odboru:

C. k. vrchní stavební rada Václav Rubín, stavební ředitel.
C. k. stavební rada Alois Kohout, náměstek stavebního ředitele a sekční stavební správce pro splavnění Vltavy v Praze.
C. k. vrchní inženýr Bohuslav Müller, náměstek stavebního ředitele pro všechny záležitosti kanalisování Vltavy a Labe od Prahy k Ustí n. L. a sekční stavební správce III. sekce.
C. k. vrchní inženýr Hugo Schwab.

C. k. vrchní inženýr Alois Drahorád, místní stavební správce v Praze při zdýmadle na Štvanici.
C. k. vrchní inženýr Rudolf Šponar, místní stavební správce v Praze u zdýmadla Žofínského.
C. k. vrchní inženýr Bohumil Štěpán, sekční stavební správce II. sekce.
C. k. vrchní inženýr Jan Paul, místní stavební správce v Litoměřicích.
C. k. vrchní inženýr Zdenko Schwarz.
C. k. vrchní inženýr Vítězslav Pavlousek.
C. k. vrchní inženýr Josef Karban.
C. k. inženýr Jindřich Skokan.
C. k. inženýr Josef Záleský.
C. k. inženýr Dr. techn. Stanislav Znojemský.
C. k. inženýr Jiří Maenner.
C. k. stavební adjunkt Hugo Schwaab šlechtic z Wildenfriedu.
C. k. stavební adjunkt Max Mentzel.
C. k. stavební praktikant František Novák.
C. k. stavební praktikant Jan Paleček.
C. k. stavební praktikant Heřman Schantroch.
Soukromý úředník strojní vrchní inženýr Josef Sumr.

B) V administrativním odboru:

C. k. okresní hejtman Leopold Průša, admin. správce.
C. k. okresní hejtman Dr. Jan Kirchner z Neukirchenu, admin. správce.
C. k. vrchní finanční rada Dr. Max Weis.
C. k. místodržitelský vrchní účetní rada František Havlík.
C. k. evidenční vrchní geometr I. třídy Hynek Meder.
C. k. okresní tajemník Karel Pražák.
C. k. místodržitelský účetní officiál Eduard Mareš.

Přehledná situace

kanalisované trati labské od Litoměřic do Ústí n. Labem

Km 41 — Km 71

Měřítko 1:25.000



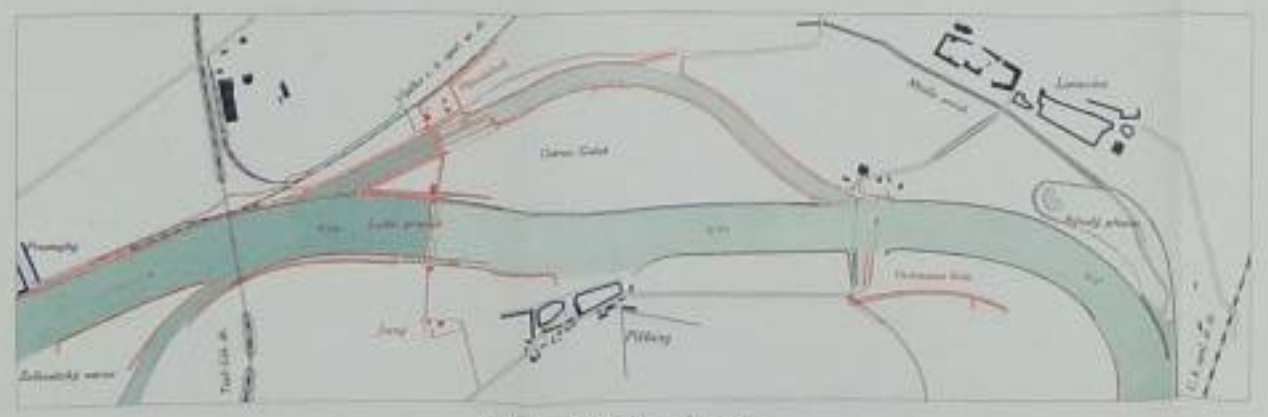
Situace zdymadla u Praskovic

1 : 10.000



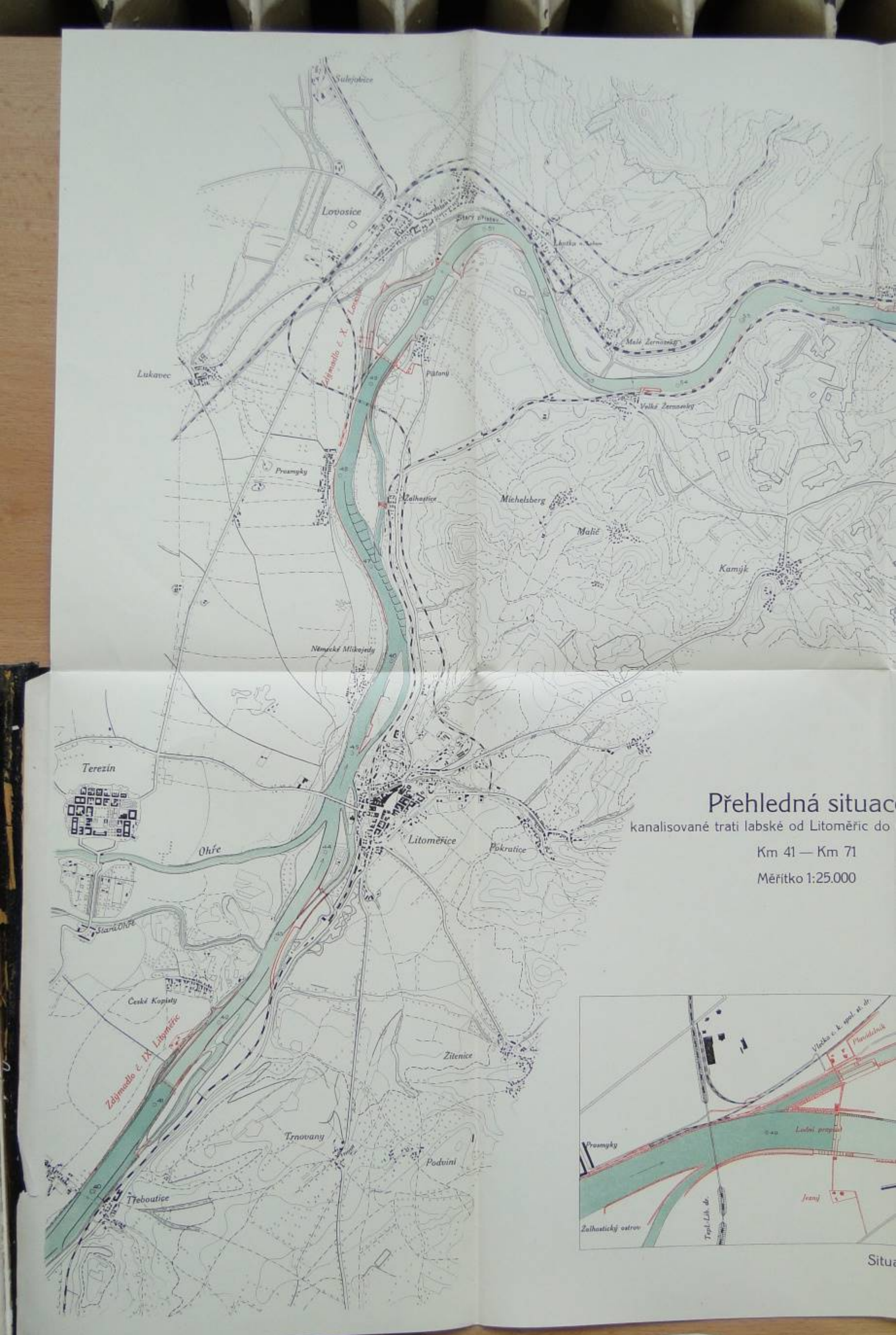
Situace zdymadla u Střekova-Ústí n. Labem

1 : 10.000



Situace zdymadla u Lovosic

1 : 10.000



Přehledná situac

kanalisované trati labské od Litoměřic do

Km 41 — Km 71

Měřítko 1:25.000

Situa

Situace zdýmadla u P

1 : 10.000

Starý přístav

Lhotka n. Labem

Malé Žernoseky

Velké Žernoseky

Páfany

Litěchovice

Praskoutice

Zdýmadlo č. XI u Praskoutic

Dubice

Libochovany

Repnice

Zalhostice

Michelsberg

Malič

Kamýk

Cirkvice

Moravany

Žálezly

Sebuzín

Chvalov

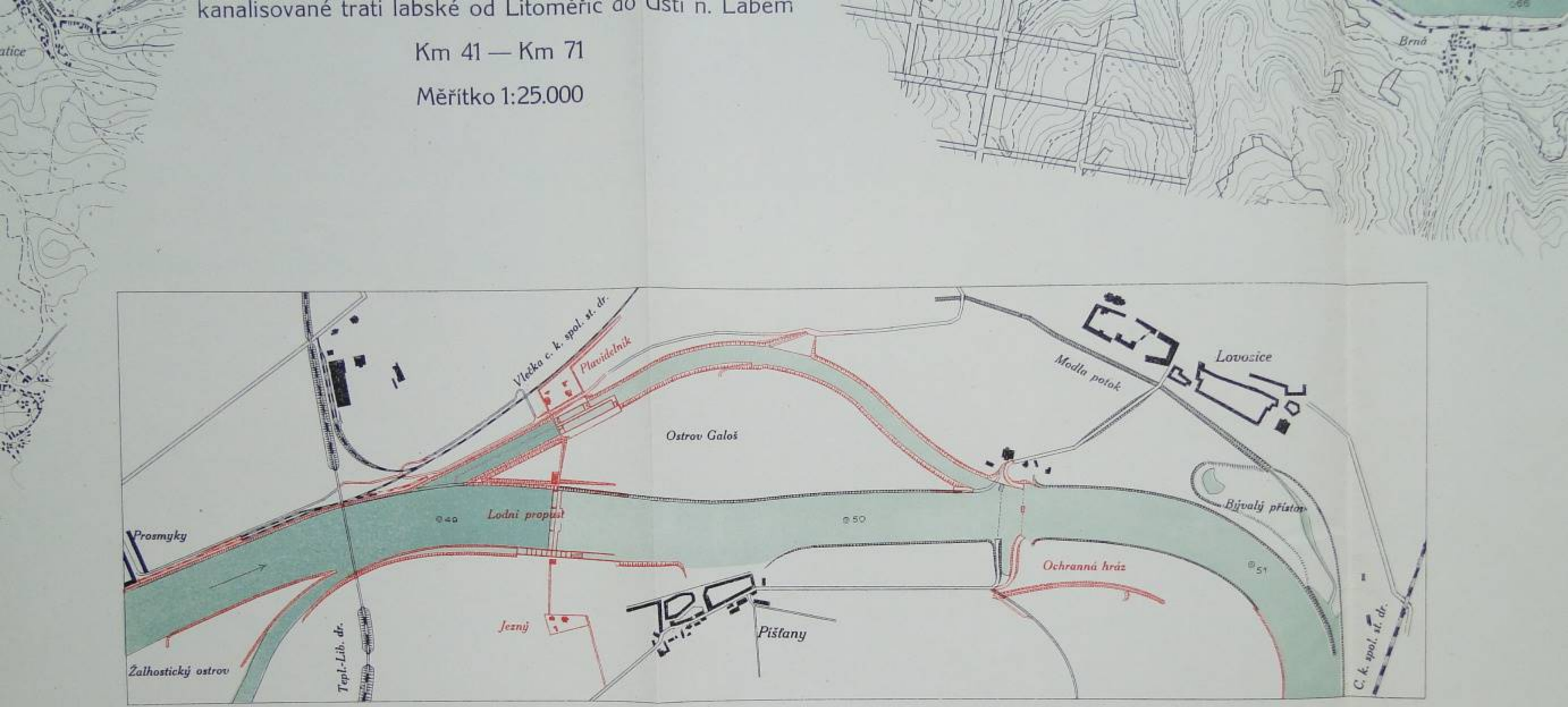
Sebuzín
Chvalov
Vanov
Zdymadlo č. XII. u Střekova-Ústí n. Labem
Střekov
Brná
Klíšov
Ústí n. Labem
Kremel
Novosedlice
Nová Ves
Stříbrníky
Starý přístav
Sedlo
Dobětice
Kojetice
Nový přístav
Krásné Březno
Mlýnište
Budov
Žežice
Svádov
Neštěmice
Rýjice



kanalisované trati labské od Litoměřic do Ústí n. Labem

Km 41 — Km 71

Měřítko 1:25.000

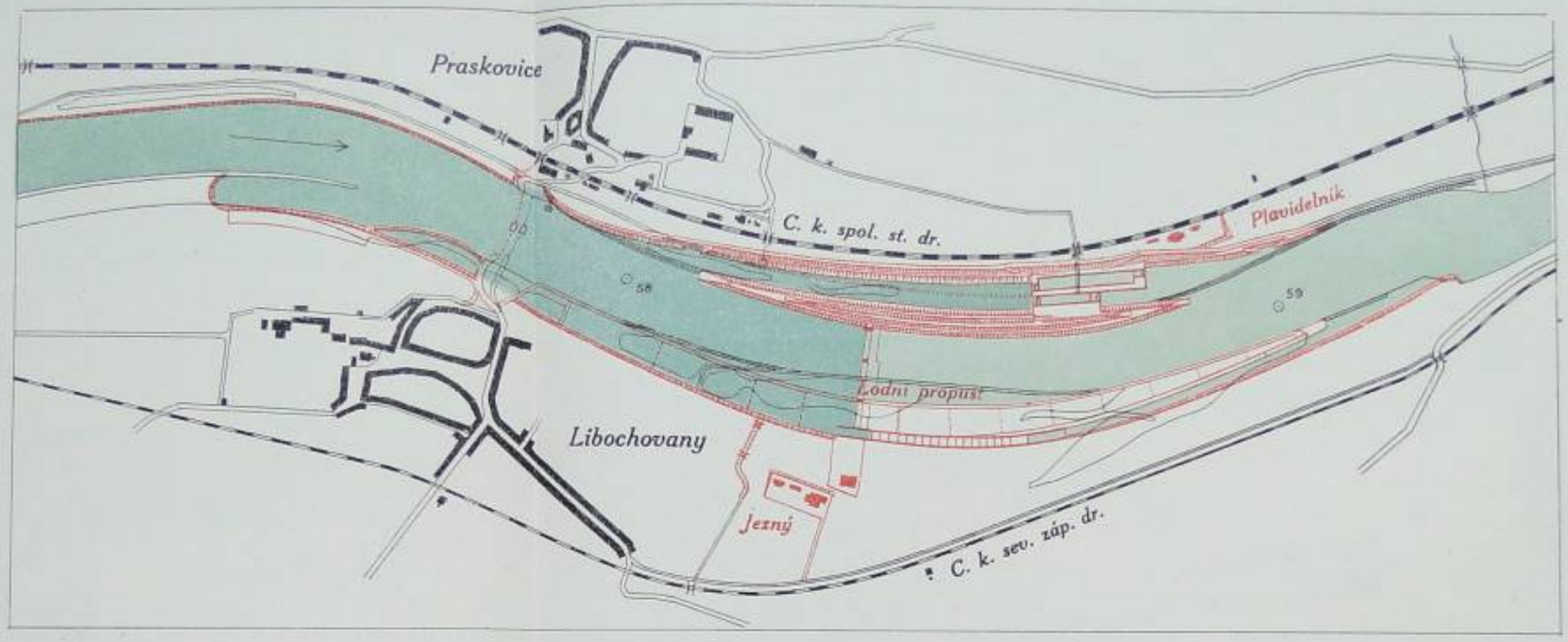


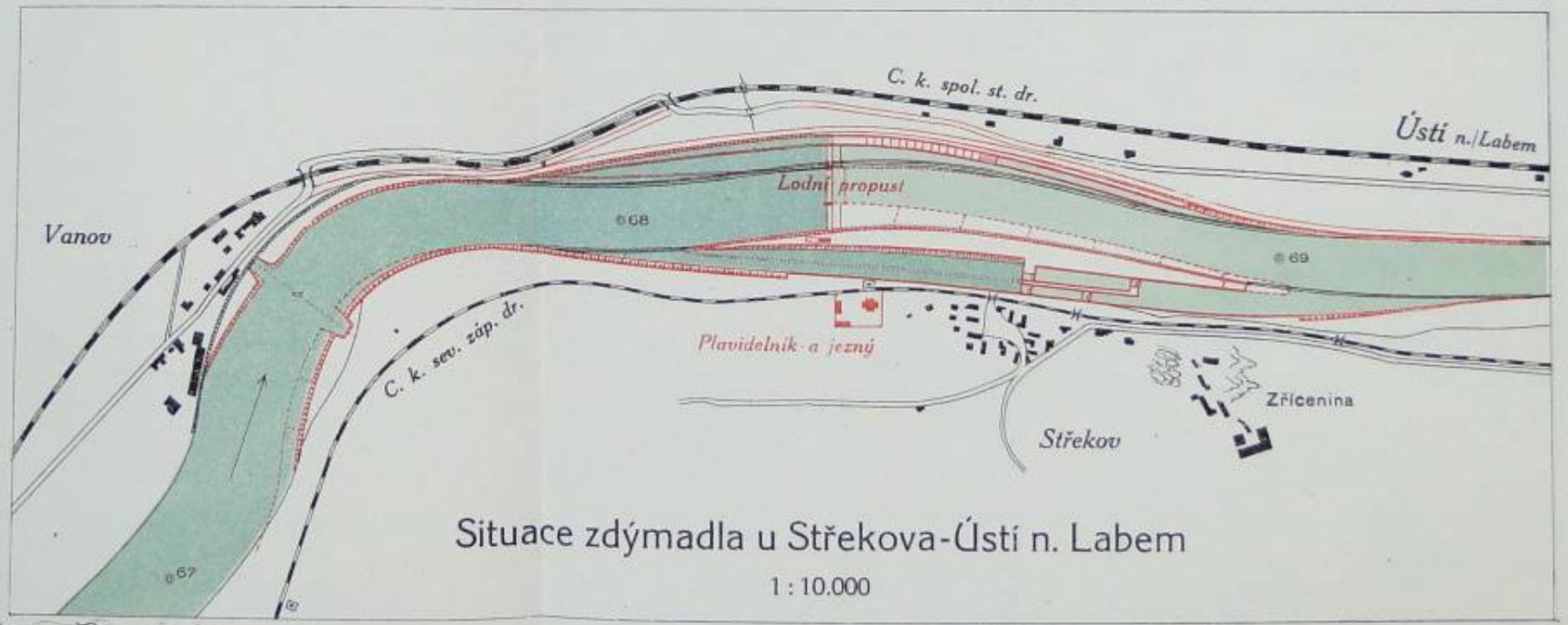
Situace zdýmadla u Lovosic

1 : 10.000

e zdýmadla u Praskovic

1 : 10.000





Situace zdýmadla u Střekova-Ústí n. Labem

1 : 10.000

avany

Hostovice

Tab II.

Podélný profil

kanalisované trati labské z Litoměřic do Ústí n/Labem 41–71)

Měřítko
délky : 100.000 (1cm – 1km)
výšky : 100 (1cm – 1m)

Zdýmadlo č. IX. u Litoměřic
Zdýmadlo č. X. u Lovosic
Zdýmadlo č. XI. u Praskovic
Zdýmadlo č. XII. u Střekova Ústí n/Labem

Přívoz pro osoby
Přívoz pro povozy
Vzdv
Normální voda
Dno v plavební čáře

Silniční most Sp. hr 151·42
Železniční most Sp. hr 152·50
Železniční a silniční most Sp. hr 143·50

Velká voda z r. 1890 (6. září)
Velká voda z r. 1897 (2. srpna)
Hladina při + 2·25 m na nov. úř. vodočetu v Ústí n/L. (13/3 1906)
0 na nov. úř. vodočetu ústeckém 17/2 1905
-62 cm na nov. úř. vodočetu ústeckém 23/2 1911

Ochranná hráz
Překladiště
Vyústění Ohře
Přeložené překladiště
Združená plavidla
tepl. liber. dr.
Starý přístav v Lovosicích
Lodní propusť
Stavidlový jez
Vzdutí 248 Spád 290
Vzdutí 270 Spád 320
Vzdutí 206 Spád 327
Hradlový jez
Ústecko teplické dráhy
Nový úř. vodočet
Vyústění Bělé
Starý přístav
Nový přístav

8·10 Km
9·10 Km
Délka zdrže 9·90 Km

Adria

Koty normální vody při 0·0 na novém úř. vodočetu v Ústí n/L.

144·12 | 143·88 | 53 | 16 | 142·91 | 49 | 21 | 141·70 | 37 | 11 | 140·80 | 51 | 139·72 | 41 | 17 | 09 | 138·78 | 53 | 137·68 | 62 | 49 | 20 | 136·83 | 53 | 44 | 31 | 01 | 135·84 | 134·38 | 133·53 | 11 | 132·78 | 59 | 132·12

Kilometrování
Obec na pravém / levém břehu

41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74

Litoměřice | Žalhostice | Pištany | Velké Žernoseky | Libochovany | Cirkvice | Sebuzín | Brná | Střekov | Novosedlice
České Kopisty | Německé Mlikojedy | Prosmyky | Lovosice | Lhotka n/Labem | Malé Žernoseky | Litěchovice | Praskovice | Zálezly | Chvalov | Vanov | Ústí n/Labem | Krásné Březno

Situace obchodního a ochranného přístavu u Mělníka.

1:15000

