

Čís. 70

3 B 1084

TŘETÍ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY

A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1899.

V PRAZE 1900.

C. A. K. DVORNÍ KNIHTISKÁRNA A. HAASE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

TŘETÍ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY

A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1899.



V PRAZE 1900.

C. A. K. DVORNÍ KNIHTISKÁRNA A. HAASE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

O B S A H.

	Strana
I. Úvod	1
II. Přehled chronologický o činnosti komise a její úřadů	2
III. Technické práce přípravné	18
IV. Vypracování projektův a zadání prací	22
V. Úřední rozhodnutí	36
VI. Výkup pozemků, získání vodních sil, práva rybolovu a ku dobývání písku, vedení evidence o výkupu pozemků	38
VII. Provedení a postup stavby	40
VIII. Správa peněz a vedení inventáře	80
IX. Personalie	91
X. Závěrek	92
Tabulky	I až III



Ú v o d.

Hned v první své plné schůzi zabývala se komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách podrobně otázkou, jak dalece bylo by lze stanoviti pro provádění stavby určitý program a jmenovitě určitou dobu stavby. Avšak již tenkrát bylo ukázáno na obtíže, které se staví uskutečnění tohoto záměru v cestu a kteréž překonati není v moci kanalisační komise.

Aby se však aspoň pokud možná opatřil rychlejší postup stavebních prací, usnesla se komise vzhledem na právě uvedený podnět, že se má každým rokem aspoň jedno kanalisační dílo dokončiti, dvě pak v provádění nalezati. Toto usnesení dojde zajisté všeobecného uznání, poněvadž ním pro urychlení kanalisačních prací zjednáán byl podklad, jakého bylo lze vzhledem na dané poměry jedině dosáhnouti.

S uspokojením lze pak vytknouti, že se kanalisační komisi i v minulém roce podařilo zmíněnému usnesení vyhověti, ano v uplynulém roce zdýmadlo klecanské dokončeno, kdežto zdýmadla u Libšic a Troje v provádění se nalezala a vzhledem na dlouhé a dosti příznivé stavební období značný pokrok vykazují.

Dokladem toho, jak čilý zájem věnuje se kanalisačnímu podniku v nejširších vrstvách obyvatelstva, může býti okolnost, že v předešlém letě nebylo skoro ani jediné neděle, kde by se nebyli dostavili k jezu a komorovému plavidlu u Klecan četní návštěvníci z kruhů odborných, aby si stavby ty a jejich zařízení dopodrobna prohlédli.

Neméně potěšitelnou a pro domácí techniku zajisté lichotivou je též pozornost, již doznaly práce kanalisační komise i v cizině; dostaviloť se v uplynulém roce do Prahy nemálo vynikajících odborníků uznané autority, aby z vlastního názoru poznali zařízení a stavbu zdýmadel u Roztok a Libšic.

Na tomto místě dlužno také zmíniti se o porozumění a ochotě, již přinášela kanalisačnímu podniku vstříc většina majitelů pozemků a jiných interessentů při vodoprávních řízeních. Tato jednání měla v celku velmi hladký průběh, tak že komise doposud nebyla ani v jediném případě nucena použití příslušícího jí práva vyvlastňovacího. Tím přispěno nemalou měrou k tomu, že stavební práce — nejsouce zdržovány ohledem na nevyřízené soukromoprávní otázky výkupu pozemků a náhrad za poškození — mohly bráti se ku předu.

Aby se předešlo jakémukoli průtahu stavebních prací jakož i aby se příštího stavebního období podle možnosti využítkovalo, dala kanalisační komise v prosinci předešlého roku provést již také vodoprávní řízení pro 4. zdýmadlo, které jest projektováno u obce Miřovic a zvýšeného významu nabude též tím, že se při něm spojí stavba jezu se stavbou státního silničního mostu přes Vltavu a hodlá tamtéž komise hned v příštím roce přikročiti k stavbě, poněvadž do příštího jara příslušné vodoprávní rozhodnutí bude již asi vydáno.

Ve složení komise nastala v roce 1899 změna potud, že na místo pana řiditele Julia Lipperta jmenován byl zástupcem země v komisi pan JUDr. Albert Werunsky, přisedící zemského výboru a advokát v Praze.

Mezi náhradníky členů komise převzal funkci pana c. k. mistodržitelského tajemníka Karla Svátka, jenž byl jmenován okresním hejtmanem, pan c. k. mistodržitelský tajemník Otakar Janota, kdežto komité dle § 8. stanov zvolené zůstalo nezměněno.

II. Chronologický přehled o činnosti komise a její úřadů.

14. ledna 1899 o 4. hodině odpolední odbývala se v úřadovně kanalisační komise technická porada, na níž bral podílu mimo pány členy technického komitétu též poříční správce trati vltavské Praha—Mělník pan c. k. vrchní inženýr Machulka.

Předmětem technické porady bylo splavnění Vltavy v trati z Kralup do Mělníka na základě návrhů vypracovaných vrchní stavební správou a sice vzaty v úvahu následující návrhy:

- a) tři návrhy o zřízení zdýmadel u Miřovic, Vraňan a Vrbna se zřetelem na uprůplavnění vlastního řečiště vltavského v trati od Libšic dolů;
- b) návrh pobočného průplavu na pravém břehu vltavském u Kralup z Vltavy odbočujícího a ústícího do Malého Labe;
- c) návrh, týkající se zřízení pobočného průplavu na levém břehu vltavském z Vraňan do Hořína.

Dále bylo jednáno také o podaných dobrozdáních veškerých členů technického komitétu i pánů expertů z oboru vodních staveb, jinž zmíněné návrhy předem k nahlédnutí předloženy byly a konečně i o podáních zájemníků, jmenovitě obcí na obou březích vltavských ležících, týkajících se této záležitosti.

Rokování trvalo plné 4 hodiny.

Když byli páni členové technického komitétu zevrubně odůvodnili svá dobrozdání a pan vrchní inženýr Machulka, dobře jsa obeznámen s tamějšími poměry říčními, byl se vyjádřil, že bude nemožno zúplna zabrániti zanášení řečiště štěrkem na mnoha místech upravováním řeky pouze pro odtok středních

velkých vod a že vůbec nemnoho dá se činiti proti zanášení řečiště nad ústím vltavským, usjednotili se páni členové technického komitétu na následjících návrzích, jež dlužno předložiti komisi ku schválení.

Návrhy znějí:

1. Trať říční až do Vraňan uznává se za vhodnou ku splavnění a doporučuje se upustiti od pobočného průplavu na pravém břehu vltavském z Chvatěrub do Obříství.

2. Následovně nebudiž spuštěno se zřetele postavení zdýmadla č. IV. u Miřovic; příslušný návrh nechť se bezprodleně vypracuje.

3. Doporučuje se s ohledem na důležitost velké plavby lodí zřízení pobočného průplavu na levém břehu vltavském z Vraňan přes Hořín vedoucího a ústícího naproti Mělníku do Labe.

Ježto však při vyšších stavech vodních v řece Vltavě, kdy jezy za účelem bezvadného odtoku velkých vod se musí sklopiti, plavba lodí se ještě ve volné řece provozovati bude, jest nutno posud provedenou regulaci Vltavy z Vraňan směrem po vodě takým způsobem doplniti, aby se zabránilo pokud možno ukládání štěrku a aby při těchto vyšších stavech vodních lodí našly všude v řečišti dostatečné hloubky plavební.

Ukáže-li se při studiích příslušných, které dějtež se v dorozumění se zástupci pořízení správy, že jest nezbytno zříditi ochranné hráze proti letním přívalům, neb hráze již hotové poopraviti, budiž požádán i pan znalec zemědělství o dobrozdání.

4. Vzhledem k tomu, že ve schváleném projektu, jehož provedení kanalisační komisi jest svěřeno, není vzat zřetel na tyto práce regulační v řečišti, bylo by v tom případě, že by se přijal návrh doplňující, na c. k. vládu se obrátiti ohledně opatření příslušných peněžitých prostředků.

27. ledna 1899 konalo se za intervence zástupce c. k. ředitelství pošt a telegrafů v Praze šetření o tom, zda by bylo možno výše umístiti telegrafní tyče podél tělesa železničního státní dráhy u Roztok.

31. ledna 1899 inženýr Emanuel Kopáček vystoupil ze služeb kanalisační komise a na jeho místo jmenován byl inženýrem stavební adjunkt Josef Langer (výnos ze dne 6. prosince 1898 č. 418).

1. února 1899 vstoupil inženýr Eduard Schwarzer, jakožto stavební adjunkt, do služeb komise kanalisační (výnos ze dne 20. ledna 1899 č. 57).

9. února 1899 a dni následující pokračováno bylo ve vodoprávním jednání ohledně zřízení zdýmadla č. I. u Troje a

dne 11. února 1899 uděleno bylo ex commissione povolení ku stavbě zmíněného zdýmadla.

16. února 1899 odbyvalo se místní jednání v Bubenči, aby se docílilo dohodnutí mezi obcemi Bubenčí a Trojou ohledně polohy mostu vedoucího přes průplav plavidlový zdýmadla trojského.

19. února 1899 započato se vztyčováním slupic jezu klecanského při + 54 cm na karlínském vodočetu.

20. února 1899 odpoledne o 4. hodině odbývala se v úřadovně kanalisační komise technická porada, ve které podána zpráva o postavení jezu zdýmadla klecanského a rokováno o návrzích zdýmadel u Troje a u Miřovic.

Dále jednáno bylo o výkupu pozemků pro zdýmadlo trojské, náležejících c. a k. dvornímu eráru a zemskému výboru, jakož i o pohybu a deponování zemin získaných při zdýmadle uvedeném.

Pro jez hradlový zdýmadla č. I. u Troje usneseno bylo použití soustavy se sejímatelnou tyčí pouchovou dle vzorů na Odře a Fuldě provedených; dále co se tkne uspořádání plavidel, přivolil technický komitét k tomu, aby dle návrhu vrchní stavební správy, s ohledem na budoucí očekávanou dopravu osob parníky mezi Prahou a výletními místy Podbabou a Selcí, umístěno bylo plavidlo komorové vedle plavidla vlakového, ježto tím se umožní neodvislé proplavování osobních parníků od proplavení lodí nákladových.

Dále bylo usneseno, aby se zřídila při plavidlech těchto v horním ohlaví místo vrat vzpěracích, doposud na Vltavě prováděných, vrata vzklápěcí, ježto uznán byl při posledním mezinárodním sjezdu pro plavbu vnitrozemní tento způsob zařízení vrat pro horní ohlaví jako nejúčelnější.

Rovněž uznán byl za vhodný i návrh vrchního stavebního ředitelství, by místo stavidel posuvných ve vratech dolního ohlaví se zřídila stavidla otočná (klapky).

Když byly ještě schváleny návrhy obydlí jezného a plavidelníka při zdýmadle č. I. u Troje a vzata na vědomí zpráva o přibližném rozpočtu na zřízení téhož zdýmadla, přikročeno bylo ku rokováni o návrhu zdýmadla č. IV. u Miřovic, spojeného s mostem silnicovým.

Po delší rozpravě bylo usneseno jednohlasně otázku tuto teprv tehdy na přetřes vzíti, až budou po ruce ještě další příslušná studia technické kanceláře komise kanalisační.

Téhož dne počala další šetření pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic.

Dne 21. února 1899 proplavily se poprvé lodi plavidlem klecanským a budiž připomenuto, že byla proplavena mimo několika lodí rakousko-uherské severo-západní paroplavební společnosti též jedna z největších labských lodí, 10·7 m široká a 80·0 m dlouhá o únosnosti 17.000 celních centů = 850 t.

8. března 1899 dopoledne o 9. hodině odbývalo se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hraběte Coudenhove deváté sezení komitétu komise. V tomto byla přednesena zpráva o zdařeném pokusném postavení jezu hradlového v Klecanech a prvním proplavení lodí plavidly dne 21. února 1899 konaném; zároveň schváleno bylo v této schůzi zřízení t. zv. klapaček ve vorové propusti zdýmadla č. II. u Klecan.

Ohledně návrhu o zdýmadle č. I. u Troje byla vzata na vědomí zpráva o nutném zakoupení pozemků ve výměře 51 j. 906 □° a usneseno vyjednávat se zástupci c. a k. dvorního eráru a zástupci zemského výboru království Českého ohledně výkupu části Stromovky.

Dále vzaty na vědomí dispoice, týkající se rozvrhu zemin vyrýpaných při zdýmadle trojském v množství 678.000 m³, z čehož na skálu připadá

5319 m³ a schváleny návrhy ohledně hradlového jezu a plavidel usnesené v technické poradě, dne 20. února 1899 odbývané.

Dále byly schváleny návrhy obytných stavení pro jezného a plavidelníka tohoto zdýmadla a svoleno k tomu, by vrchní stavební správa, doplníc tyto plány, ihned zakročila u kompetentních úřadů o povolení ku stavbě k tomu cíli, by se provedlo v nejkratší době zadání stavby.

Zřetel maje ku návrhům technického komitétu, usnesl se komitét komise kanalisační, jmenovitě s ohledem na povolení ku stavbě udělené ex commissione a na pokročilou dobu roční, vyzvati podnikatelství A. Lanny, kterému předáno bude dle smlouvy provedení prací, aby přikročilo ku nutným pracím přípravným.

K tomu cíli budtež jmenované firmě dány náležité informace.

Co se týká splavnění Vltavy od Libšic dolů, vzal komitét na vědomí výsledek technické porady ze dne 14. ledna 1899; vyslovil po živé rozpravě svůj úplný souhlas s návrhy porady dne 14. ledna 1899 odbývané a usnesl se na tom, by tyto návrhy se odporučily komisi kanalisační v nejbližším plenárním sezení ku schválení.

Dále bylo ve schůzi této přečteno podání praesidia zemědělské rady království Českého ze dne 9. ledna 1899 č. 5729 c. k. místodržitelstvím dodané, ve kterém žádá zemědělská rada, předkládajíc pamětní spis 23 obcí Mělnického a Velvarského okresu o splavnění Vltavy od Libšic dolů a jmenovitě o provedení pobočného průplavu z Vraňan do Hořína — v kterém dotyčné obce zamítavé stanovisko zaujímají — o zodpovídání jednotlivých otázek týkajících se zřízení zmíněného průplavu.

Zároveň obrací se zemědělská rada s prosbou, by dovoleno bylo vždy před zadáním projektů k zavedení vodoprávního řízení jejímu zástupci do návrhů nahlédnouti a je prozkoumati.

Vzhledem na tento přípis a v něm obsažené důvody usneseno, aby nejen veškeré plány, dobrozdání, zprávy, atd., týkající se pobočného průplavu, byly vrchní správou stavební zemědělské radě co nejdříve doručeny, ale i by zemědělská rada byla pozvána k nejbližšímu sezení kanalisační komise k tomu cíli, by možné naskytnuvší se otázky důkladně se daly vyšetřiti; zástupci zemědělské rady bude volno nahlédnouti do návrhů připravených k vodoprávnímu řízení.

Dalším předmětem zevrubné porady komitétu tvořil návrh zdýmadla č. IV. u Miřovic.

Jak již vysvítá z technické porady dne 20. února 1899 odbývané, zamýšlí se spojití zdýmadlo toto s erárním mostem silnicovým v největší blízkosti projektovaným.

V čilé debatě o tomto předmětu uznána byla účelnost tohoto spojení mostu se zdýmadlem a bylo usneseno navrhnouti nejen tuto kombinaci kanalisační komisi ku schválení, ale i k vůli důkladnějšímu vyšetření této záležitosti vejíti ve vyjednávání se silničním erárem; dále usneseno, že má býti svolána porada znalců ustanovených komisí kanalisační, na níž též podílu bráti má strojní inženýr pan Skulina, c. k. místodržitelství přidělený.

Delší rozprava zahájena byla o dopisu ministerstva vnitra ze dne 28. září 1898 č. 1916, ve kterém vyzvána byla kanalisační komise, by přispěla ku zřízení telefonického vedení podél Vltavy z Budějovic do Prahy, — jehož celkový náklad obnášeti bude as 75.000 zl. —; páni členové skupiny zemské namítali, že komise kanalisační nemá prostředků peněžitých k takovýmto příspěvkům; konečně však usneseno doporučiti, aby kanalisační komise přispěla k úhradě nákladu pořizovacího 20 %, ale pouze do výše 16.000 zl.

Konečně jednáno bylo oúčastnění se kanalisační komise na výstavě světové v Paříži r. 1900 a o zakoupení parníku pro služby komise.

9. března 1899 dopoledne jednáno bylo mezi zástupci pražské městské kanalisace a vrchní stavební správou komise kanalisační o společných zájmech, vyskytnuvších se při průplavu plavidlovém zdýmadla č. I. u Troje.

11. března 1899 odpoledne o 3. hodině odbývala se porada se znalci z oboru strojnického a sice pp. vrchním inženýrem Prášilem a řiditelem Schönbachem o detailech zdýmadla č. IV. u Miřovic.

Téhož dne vydána byla zpráva o činnosti kanalisační komise za rok 1898, která byla rozeslána na veškeré kompetentní úřady, pak osobnosti a korporace, jež jeví zájem na pracích uprůplavňovacích.

13. března 1899 ráno počato bylo s vytyčováním osy průplavu plavidlového zdýmadla č. I. u Troje, jakož i s ohraňčením pozemků pro stavbu zdýmadla tohoto potřebných.

Odpoledne téhož dne ve 4 hodiny odbývala se v úřadovně vrchní stavební správy technická porada, na níž podílu brali mimo členy technického komitétu i znalci kanalisační komise z oboru strojnického, mezi nimiž i c. k. místodržitel'ský inženýr p. Skulina.

Předmětem porady byl návrh na spojení zdýmadla č. IV. s mostem silnicovým u Miřovic, jmenovitě stanovení zásad, dle kterých jest pokračovati při vypracování dotyčného návrhu.

Náčrtky, týkající se návrhu tohoto, byly předloženy již před poradou pánům členům komitétu a pánům znalcům a ježto bylo dokázáno přibližným rozpočtem, že tímto spojením jak pro silniční erár, tak pro komisi kanalisační úspora se jeví, jednalo se pouze o to, jednak zdali jest spojení jezu s mostem účelné a přípustné s ohledem na poměry říční, jednak zdali se nestaví obtíže v cestu se stanoviska konstruktivního.

Po zevrubné rozpravě, ve které prohlásili páni znalci z oboru strojnického: pp. vrchní inženýr Prášil a řiditel Schönbach, že uznávají toto spojení jezu stavidlového s mostem silnicovým ze stanoviska strojnického za účelné a proveditelné, bylo usneseno:

1. Budiž zásadně přidrřžováno se spojení zdýmadla miřovického s mostem silnicovým; k vůli stanovení bližších údajů, jmenovitě určení podílu na stavebním nákladu, nechť se vyjednává se silničním erárem.¹

2. Projekt pro vodoprávní řízení budiž vypracován a c. k. místodržitel'ství ku provedení řetření vodoprávního předložen.

3. Při vypracování detailních plánů budiž vším způsobem hleděno k tomu, aby před nárazníky slupicovými na dně propusti lodní upevněnými nic zachytiti neb usaditi se nemohlo.

4. Co se tkne detailního zřízení stavidel, nechť se propracuje alternativa stavidel z puklovek; bude-li výsledek tohoto studia příznivý v konstruktivním i finančním ohledu, nechť se dá tomuto způsobu vystrojení stavidel přednost před obložením dřevěným.

15. března 1899 vydány byly tiskem: výkaz o výsledcích účetních a uzavírka účetní stavebního fondu pro rok 1898 s přehledem pro léta 1897 a 1898.

18. března 1899 odbývalo se v zasedací síni c. k. místodržitelství za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta Jiřího Dörfla jednání se zástupcem c. a k. dvorního eráru o výkupu části pozemku ve Stromovce, potřebného pro zdýmadlo č. I. u Troje.

19. března 1899 dopoledne skládali do rukou stavebního ředitele čtyři zřízení, pro obsluhu jezu a plavidla v Klecanech ustanovení, slib služební.

27. března 1899 dopoledne odbývala se v departementu pro stavby vodní a silniční c. k. ministerstva vnitra ve Vídni předběžná porada mezi p. c. k. ministeriálním radou Iszkowskim a p. stav. ředitelem, c. k. stavebním radou Mrasickem, týkající se návrhu spojení zdýmadla č. IV. u Miřovic s mostem silnicovým.

3. dubna 1899 započato opět se vztyčováním slupic jezu hradlového u Klecan.

5. dubna 1899 mělo se odbývati pokusné proplavování vorů vrátky zdýmadla klecanského, z čehož sešlo, ježto plavci zdráhali se propustí plouti.

9. dubna 1899 v neděli odpoledne pořádal spolek architektů a inženýrů pro království České vycházku ku zdýmadlu klecanskému.

10. dubna 1899 ráno o 6. hodině proplul jednoduchý a odpoledne dvojitý vor poprvé propustí vorovou při zdýmadle č. II. u Klecan.

15. dubna 1899; na tento den ustanovilo c. k. místodržitelství místní šetření při vrátkách klecanských, aby se zástupcové voroplavby přesvědčili o projíždění vorů zmíněnou propustí.

17. dubna 1899 pokračováno bylo ve vyjednávání s pány zájemníky voroplavby, kteří při této příležitosti námítky činili proti úpravě propustí vorové, poukazující jmenovitě na příkrý sklon dna; dle jich náhledu nebudou moci spojené vory právě v tom stavu a zřízení, jak nyní na Vltavě plovou, s nákladem polen, dříví k palivu, prken, chmelových tyčí atd. vrátky projížděti a vyslovili přání, aby se jez sklopil a plavba vorů propustí lodní se brala.

19. dubna 1899 proplul jednoduchý a dne 21. dubna 1899 dvojitý vor zmíněnou propustí vorovou beze vší nehody, čímž bylo dokázáno, že by vrátky beze všeho se mohlo projížděti, kdyby jednotlivé prameny řádně vázány a na více místech pevně k sobě připojeny byly.

19. dubna 1899 podnikl pan místodržitelský vicepresident Dörfl, jakožto zástupce pana předsedy kanalisační komise na parníku „Nord-west“,

náležejícímu rakouské severo-západní paroplavební společnosti, projíždku splavněné trati vltavské mezi Podbabou a Roztoky, při čemž proplaven byl parník komorou směrem po i proti vodě.

Ježto zamýšlelo se svrchu jmenovaný parník zakoupiti pro komisi kanalisační jakožto parník cestovní a vlečný, prohlédnut byl též zevrubně za vedení c. k. inspektora pro plavbu vnitrozemní p. c. k. vládního rady Schromma, pány zástupci komise a vrchní stavební správy.

23. dubna 1899 proplavena byla jedna z největších lodí labských, „Paulina“, která dne 21. února 1899 plula prázdná do Prahy, s nákladem 17.000 celních centů cukru plavidlem vlakovým v Klecanech směrem po vodě.

25. dubna 1899 odbývala se dopoledne v kanceláři vrchní stavební správy komise kanalisační technická porada, ve které v první řadě podána byla zpráva o nabytých zkušenostech a pozorováních při vorové propusti klecanské a která se měla usnésti, jakých kroků jest učiniti a opatření provésti, aby se vyhovělo co možno přáním zájemníků voroplavby a vory bez závady mohly projížděti vorovou propustí.

Po zevrubné poradě bylo sice usneseno, znovu zříditi dno vorové propusti, založené ve sklonu 1:10, ale zároveň umístiti na jeho konci t. zv. klapačky z toho důvodu, že vrátka klecanská sluší považovati za objekt pokusný a že již více vorů jimi projelo bez veškeré nehody; nechť však konají se pokusy, jak vory se budou proplavovati při klapačkách zatížených.

Rekonstrukce budiž provedena dle plánů, ve které dříve nahlédnou páni zástupcové voroplavby, teprve v měsíci srpnu, kdy na přítocích vltavských plavba vorů k vůli opravám vrátek beztoho se neprovozuje.

Dalším předmětem porady byl návrh vorové propusti při zdýmadle č. I. u Troje.

26. dubna 1899 jednalo se v místnostech úředních komise kanalisační za předsednictví pana c. k. místopředsedního rady Filipa opět s pány zástupci voroplavby; když bylo usnesení technického komitétu kanalisační komise téměř sděleno, rozpředla se delší podrobná debata, během které zástupci kanalisační komise přistoupili na požadavek pánů zájemníků voroplavby, aby vzhledem na nahromaděné dříví nad Prahou jez klecanský byl sklopen a vory byly proplavovány propustí lodní.

27. dubna 1890 o 8. hodině ráno počato bylo se sklápěním hradlového jezu klecanského, které tak rychle před se šlo, že ve 2 hodiny odpoledne slupice lodní propusti byly na hřbet položeny a tím umožněna byla plavba lodí a vorů touto propustí.

Téhož dne uveřejnily „Národní Listy“ referát pana zemského poslance Kaftana, přednesený v rozpočtovém výboru sněmu zemského království Českého o pracích uprůplavňovacích, spolu sdělující, že na základě této zevrubné zprávy vyslovuje rozpočtový výbor komisi pro splavnění Vltavy a Labe plné uznání.

28. dubna 1899 vyšel v časopise Rakouských inženýrů a architektů č. 17. článek, ve kterém p. c. k. stavební rada Riedel posuzuje blíže práce splavňovací na Vltavě na základě zprávy výroční komisi kanalisační za rok

1898 vydané, při čemž neopomíjí obtížných poměrů, s jakými jest zápoliti inženýrům kanalisační komise.

29. dubna 1899 navštívil pan profesor Petrlík se 36 posluchači odboru pro stavbu vodní staveniště zdýmadla č. III. u Libšic.

2. května 1899 konala se za vedení p. profesora Petrlíka vycházka posluchačů encyklopedie vodní stavby ku staveništi libšickému k vůli prohlídce zajímavých podrobností tamže.

6. května 1899 ráno došly hydrografického zemského oddělení zprávy o větších srážkách v horním povodí Vltavy, z čehož předpověděl přednosta hydrografického oddělení výšku vody pro den 7. května 1899 na vodočtu karlínském nejméně $+ 200\text{ cm}$; večer dosáhla voda výšky $+ 78\text{ cm}$ a

dne 7. května 1899 o 8. hodině ranní znamenána na vodočtu karlínském výše $+ 188\text{ cm}$. Na půlnoc zněla prognosa ranní na $+ 240\text{ cm}$; ve skutečnosti dostoupla voda výše o 6. hodině večerní $+ 248\text{ cm}$ na vodočtu karlínském.

23. května 1899 odbývalo se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele osmé plenární sezení komise, kterého se účastnili mimo členy komise a jich náhradníky, znalce zemědělství a plavby vnitrozemní i zástupcové zemědělské rady pro království České. Když byly sděleny zprávy praesidiální, byl oznámen výsledek technické porady stavebního komitétu ohledně uprůplavnění Vltavy od Libšic dolů; dotyčná dobrozdání pánů členů komise a její znalců byla sdělena a předloženy komisi ku rozhodnutí návrhy komitétu jmenovitě ohledně zřízení zdýmadla č. IV. u Miřovic, jakož i návrh pobočného průplavu na levém břehu vltavském z Vraňan do Hořína ustíciho do Labe.

Zájem komise pro tyto předměty porady byl velmi živý, což jevílo se průběhem zevrubné a čilé debaty.

Komise usnesla se především na stavbě zdýmadla č. IV. u Miřovic za nutně uznané; pokud se týká ostatního, znamenati bylo souhlas s důkladně studovaným a i odůvodněným náhledem komitétu komise ohledně provedení pobočného průplavu na levém břehu Vltavy. Konečné rozhodnutí o této věci ponecháno bylo však příští plenární schůzi.

Co se týká zdýmadla trojského, vzala komise kanalisační na vědomí zprávu o průběhu řízení vodoprávního a usnesla se, aniž by se předbíhalo rozhodnutí vodoprávnímu, aby se ihned započalo se stavbou zdýmadla č. I. u Troje, jmenovitě se stavbou obydlí jezného a plavidelníka.

Podobně schváleny byly ve schůzi této detailní návrhy komitétu, které během vodoprávního řízení zájemníci byli již seznali.

Dalším předmětem byl návrh zdýmadla č. IV. u Miřovic spojeného s mostem silnicovým; zpráva o jednání mezi komisí a silničním erárem, týkající se tohoto objektu, byla vzata na vědomí a schválen byl návrh komitétu ohledně spojení obou těchto staveb.

Na zřízení telefonického spojení podél Vltavy z Budějovic do Prahy, jež hodlá stát zříditi, byl povolen příspěvek 20%, načež vzaty byly na vědomí: zprávy o zamýšlené účasti komise kanalisační na světové výstavě

r. 1900 v Paříži, o dostavění zdýmadla č. II u Klecan a o stavu prací při zdýmadle libšickém.

Konečně usneseno bylo ku návrhu stavebního ředitele: jakkoliv projížďení vorů vrátky klecanskými nebylo spojeno s nižádnými vážnějšími obtížemi, budiž vorová propust ještě během léta z části znovu upravena, čímž vyhoví se naléhání pánů zástupců voroplavby, kterým budiž dána příležitost, ještě před započatím rekonstrukce závčas nahlédnouti v příslušné plány.

Toto plenární sezení trvalo plné 4½ hodiny.

26. května 1899 odbývala se místní stavební komise pro stavbu domků jezného a plavidelníka při zdýmadle č. I. u Troje.

30. května 1899 konala se v místnostech vrchní stavební správy kanalizační komise technická porada, na které podílu bral mimo členy komitétu též poříční správce trati, pan vrchní inženýr Machulka. Předmětem byly některé změny projektu zdýmadla č. I. u Troje, navržené vrchní stavební správou, jmenovitě snížení hřbetu v lodní propusti a přeložení vrátek z levého na pravý břeh. Pokud se týká onoho, bylo po zevrubné poradě ustanoveno, založiti hřbet propusti lodní 90 cm pod normální vodou; ohledně vrátek přijat byl návrh pana poslance Kaftana, aby konečné rozhodnutí o propusti vorové při zdýmadle trojském se odložilo do té doby, až budou po ruce výsledky zkušeností, nabytých při propustích v Klecanech a Libšicích; dotud budiž provedena pouze část vorové propusti, ležící v tělese jezovém. Co se týká zřízení různých stok na Císařském ostrově, bylo usneseno, vyjednávat o způsobu provedení s obcí pražskou a s ostatními zájemníky.

3. června 1899 ustanovena byla místní stavební správa pro stavbu zdýmadla č. I. u Troje. S vedením stavební správy pověřen byl c. k. inženýr Antonín Klír, jemuž přidělen byl c. k. inženýr Bohumil Štěpán.

7. června 1899 ráno započato bylo po zatížení klapaček opět s postavováním jezu u Klecan; odpoledne proplulo 7 vorů propustí vorovou beze vší nehody.

8. června 1899 provedeno bylo u přítomnosti pánů zájemníků voroplavby oficielní proplavování vorů klecanskou propustí, kterou během dopoledne 4 a odpoledne 13 vorů projelo.

9. června 1899 prohlédl sobě Jeho Excellence pan místodržitel dostavěné zdýmadlo u Klecan. Z karlínského přístavu nastoupena byla cesta vládním parníkem c. k. místodržitelství až do Podbaby, odkud následkem postavení jezu klecanského pokračováno bylo v pojíždce trati již uprůplavněné až před dům jezného v Klecanech; jez hradlový a propust vorová byly při té příležitosti blíže prohlédnuty.

Jeho Excellence pan místodržitel byl přítomen proplutí 2 vorů vrátky, počtem již 45^{ho} a 46^{ho}, které od postavení jezu, t. j. od 7. června během 2 dní těmito vrátky byly projely. Jeho Excellence, pokračuje v cestě parníkem po vodě, který plavidlem byl proplaven, dostihl až do Libšic, kde prohlédnuty byly veškeré stavby jak při jezu, tak u plavidla, které se právě prováděly.

Zpáteční cesta konána byla parníkem až do Roztok, a odtud povozem do Prahy.

10. června 1899 odbývala se porada s panem znalcem pro chov ryb české zemědělské rady, panem adjunktem Kafkou, ohledně účelného zařízení rybovodů.

12. června 1899 dopoledne o 9. hodině konala se v místnostech kanalisační komise technická porada o účelnosti rekonstrukce klecanských vrátek na základě plánů předložených vrchní stavební správou. Poradě byl přítomen i znalec chovu ryb adjunkt musea království Českého, pan Kafka; navržený způsob znovuzřízení vorové propusti a rybovodu dle přiložených plánů byl schválen.

15. června 1899 jednáno bylo s pány zástupci voroplavby o konečném stanovení veškerých detailů vrátek klecanských. Při tomto jednání kladena zástupci kanalisační komise váha na bezodkladné započetí s rekonstrukcí vorové propusti, k vůli čemuž bylo usneseno, předložiti dotyčné plány c. k. místodržitelství ku schválení.

Páni zájemníci voroplavby nepřiliš vřele uvítali navržený způsob rekonstrukce vorové propusti, žádajíce opětně, aby znovuzřízení vrátek tak se provedlo, by vory jakéhokoliv druhu v tomtéž stavu, jak nyní se na Vltavě plaví, bez závady a ztráty na čase mohly vrátky projížděti a tím plavba dříví v celku nižádné újmy neutrpěla.

Větší díl pánů zástupců voroplavby vyslovil se proti proplavování vorů plavidlem vlakovým, ježto k tomu jest zapotřebí mnoho času, žádaje, aby třeba i při nízkých dlouho trvajících stavech vodních jez klecanský nejméně třikráte v týdnu byl sklopen a vorům vždy ve čtvrtek, pátek a v sobotu vykázána byla cesta lodní propustí. Žádosti této nebylo však možno vyhověti, jak s ohledem na čilou plavbu lodí, tak se stanoviska technického s ohledem na manipulaci při sklápění jezu.

20. června 1899 vyjednáváno bylo se zástupci firmy „Dvořák a Fischer“ o zadání staveb domku jezného a plavidelníka v Troji k vůli brzkému zahájení.

Téhož dne zaměřována voda ve studních domovních v Lužci a Chramostku.

21. června 1899 převzat byl v majetek komise kanalisační parník zakoupený od rakouské severozápadní paroplavební společnosti.

28. června 1899 konána byla pochůzka tračy telefonického vedení ku místní stavební správě v Troji.

30. června 1899 konáno bylo šetření ohledně základů domku plavidelníkova při zdýmadla trojském na Císařském ostrově.

1. července 1899 vyšla tiskem instrukce pro jezné a plavidelníky o vedení účtů inventárních a účtů materialí.

3. července 1899 konala se za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele, hraběte Coudenhove, 9. plenární schůze komise kanalisační. Předmětem zevrubné porady komise byly důležité otázky týkající se splavnění Vltavy u Troje a jmenovitě pokračování v pracích uprůplavňovacích na Vltavě od Miřovic po vodě až ku Mělníku.

Komise vyslechnuvši zprávu o právě prováděné rekonstrukci vorové propusti klecanské a o pokroku při stavbě zdýmadla č. III u Libšic a usnesši se o zadání dodávky železných součástí pro zdýmadlo trojské, zabývala se dopodrobna otázkou uprůplavnění Vltavy od Miřovic dolů.

Snaha veškerých členů komise nesla se za tím, aby se při řešení dalšího splavnění Vltavy od Miřovic počínaje úzkostlivě hledělo ku veledůležitým zájmům zemědělství, sledujíc ovšem vytknutý cíl komise kanalisační: otevření dráhy velké plavbě lodní.

Komise sjednotila se po delší rozpravě na tom, že lze tohoto vytčeného cíle dosáhnouti pouze provedením levostranného průplavu pobočného z Vraňan do Hořína a usnesla se návrh téhož předložiti c. k. místodržitelství, ježto zatím může tento úřad zahájit vyjednávání se zájemníky.

Při tom nechť dána jest veškerým zájemníkům příležitost přednésti přání, obavy a námitky a t. d. pro nebo proti projektu směřující; c. k. místodržitelství bude pak možno na základě těchto námitek rozhodnouti o účelnosti zmíněného průplavu a jeho bytí či nebytí.

Po kratších zprávách týkajících se sdělení nepatrnějšího významu byla tato 4½ hodiny trvající schůze skončena.

12. července 1899 prohlédl sobě královský bavorský stavební správce pan Eduard Fleischmann z Aschaffenburgu, který pověřen jest s vypracováním návrhu na splavnění Mohanu mezi Offenbachem a Aschaffenburgem, zdejší práce splavňovací u Klecan a Libšic.

27. července 1899 odbývalo se vyjednávání se zástupci závodů průmyslových, ležících při rameni Císařského mlýna, jak zříditi jest přivádění a odvádění vody do těchže.

31. července 1899 započalo se se zřizováním telefonického vedení z Karlína do kanceláře místní stavební správy v Císařském mlýně.

3. srpna 1899 vyjednáváno bylo se zástupci obce Podhoře a Troje ohledně zřízení překladiště bezprostředně pod přívozem u Podhoře.

15. srpna 1899 podniknuta byla zástupci kanalisační komise k vůli bližšímu vyšetření říčních poměrů pojižďka parníkem v trati Libšice-Miřovice, při čemž vyjednáváno bylo o pozemky potřebné pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic.

16. srpna 1899 zahájeno bylo telefonické spojení s místní stavební správou v Troji, jejíž kanceláře prozatímně nalezájí se v Císařském mlýně.

17. srpna 1899 odpoledne o 3½ hodině odbývala se místní stavební komise v obci Dolanech, jejíž předmětem byly práce adaptační na budovách bývalého Dolanského mlýna, které sloužiti budou za obydlí jezného.

19. srpna 1899 došlo schválení c. k. místodržitelství týkající se plánů o rekonstrukci vorové propusti v Klecanech.

24. srpna 1899 dokončena byla rekonstrukce vorové propusti v Klecanech.

25. srpna 1899 počato bylo s opětným vztyčováním jezu při zdýmadle klecanském.

26. srpna 1899 prohlédl sobě stavební rada pan z Pelser-Berensbergů, přidělený císařskému německému vyslanectví ve Vídni, stavby kanalisační

u Troje, Klecan a Libšic, k vůli čemuž podniknuta byla pojízdká parníkem komisi náležejícím z Podbaby až do Nelahozevse.

Téhož dne došlo kanalisační komisi rozhodnutí c. k. místodržitelství v Praze ze 13. srpna 1899, č. 28.288, o zřízení zdýmadla č. I. u Troje.

30. srpna 1899 navštívil zástupce ředitele vodních staveb na Odře královský pruský stavební rada pan Roloff, prováděné práce splavňovací.

Jízdy na parníku cestovním účastnil se též pan říšský poslanec Kaftan a byla při té příležitosti prohlédnuta i znovuzřízená vorová propust v činnosti.

2. září 1899 odbývala se za přítomnosti členů komise první zkouška proplavovací propusti vorovou v Klecanech, při kteréž učiněná pozorování vedla k usnesení, by na konci dna vrátek přidělaný byly 11—12 m dlouhé klapačky, které zabrání tvoření vlny při dolním jeho konci.

4. září 1899 počaly se zmíněné klapačky v propusti vorové zřizovati; téhož dne zahájeno bylo pokusné vrtání při zdýmadle č. IV. u Miřovic k vůli zjištění jakosti půdy základové při jezu, plavidlech a mostových pilířích.

12. září 1899 zavítal do Prahy ředitel přístavních staveb pan Hirsch z Duisburgu, jenž dlel na sjezdu německo-rakousko-uherského svazu plavebního v Budapešti, prohlédnout sobě práce uprůplavňovací na Vltavě. Téhož dne počalo silně pršet a dne

13. září 1899 ráno předpovídáno bylo c. k. zemským oddělením hydrografickým + 250 cm na karlínském vodočtu pro půlnoc, pročež ihned dán byl rozkaz, jez klecanský sklopiti.

Pro 14. září 1899 na dopoledne zněla prognosa pro Karlín + 335 cm, na 6. hodinu večer + 435 cm téhož vodočtu; ve skutečnosti znamenán byl nejvyšší stav na témže vodočtu v noci ze dne 14. na 15. září 1899: + 426 cm.

15. září 1899 ráno o 7. hodině ranní klesla hladina Vltavy na + 374 cm na témže vodočtu.

18. září 1899 podnikl Jeho Excellence pan místodržitel hrabě Coudenhove spolu s Jeho Jasností princem Ferdinandem z Lobkovicz a německým konsulem baronem ze Seckendorfu pojízdku na Vltavě z Prahy až do Beřkovic pod Mělníkem, aby seznal poměry provedených staveb uprůplavňovacích a dříve provedených staveb regulačních při vyšším stavu vodním. Jízda dala se parníkem náležejícím komisi kanalisační z karlínského přístavu a byly při ní prohlédnuty nejen provedené již zdýmadlo u Klecan a prováděné stavby zdýmadla libšického, — pokud ovšem při stavu vodním téhož dne + 210 cm na karlínském vodočtu obnášejícím vodou nebyly pokryty — ale i skytala se příležitost blíže ohledati místo pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic, jež má býti spojeno s mostem silnicovým.

Dále po vodě přehlédnut byl kraj vysazený velkým vodám u Vraňan, Lužce a Vrbna, který i za poslední velké vody částečně byl pod vodou, při čemž pomůckou byly plány a říční mapy. Při té příležitosti zevrubně uvažováno bylo o předběžných návrzích dalšího splavnění Vltavy od Miřovic dolů a uvedeny byly důvody, které doporučují jak z technického stanoviska tak z ohledu na plavbu zřízení pobočného průplavu na levém břehu Vltavy

z Vraňan dolů, ústícího do Labe proti Mělníku. V jízdě bylo pokračováno po Labi až do Beřkovic, načež odtud byla nastoupena zpáteční cesta po dráze do Prahy.

20. září 1899 konáno bylo místní šetření se strany pražské obce ohledně zřízení silnice 20 m široké mezi Holešovicemi a Bubenčí vedoucí podél budoucího průplavu plavidlového ve Stromovce.

22. září 1899 o 9. hodině dopolední odbývalo se 10. sezení komitétu komise kanalisační, jemuž předsedal Jeho Excellence pan místodržitel. Ježto ještě jednou přišla na přetřes otázka o rekonstrukci vorové propusti klecanské, jejíž provedení se následkem velké vody zářijové zdrželo, bylo usneseno, aby ještě před zahájením stavby propusti vorové u Libšic předsevzata byla prohlídka nejnovějších propustí vorových jmenovitě na Jizeře v Bavořích, při čemž přesvědčiti se jest o způsobu vázání vorů na Mohanu; k vůli tomu jest pozvati jednoho pana zástupce z kruhů voroplaveckých, aby se této studijní cesty účastnil.

Vlastním předmětem porady bylo rozhodnutí o některých změnách, které se byly ukázaly nutnými při provádění schváleného zdýmadla č. I. u Troje týkající se přivádění a odvádění vody do továrny na papír pana R. Kubíka a kanálu přivádějícího vodu závodům na Císařském rameni ležícím.

Po zevrubné debatě, když pan zemský stavební rada svob. pán Spens-Boden, který dotyčného místního šetření se účastnil, správnost návrhu uznal, bylo usneseno, přihlížejíc k tomu, že sami majetníci závodů hodlají přispívati a že stoka, která pro Dejvický potok se má zřídit, vlastně jest částí kanalisace městské, obrátiti se na městskou radu pražskou o přiměřený příspěvek. — Komise vzala na vědomí výši příspěvku v obnosu 5000 zl., který se majitelé továren: Arnošta Mauthnera, Dr. Höniga, Krause & Comp. a t. d. nabízí, pouze za následujících podmínek:

1. že upuštěno bude od námitek podaných proti vodoprávnímu rozhodnutí ze dne 13. srpna 1899 č. 28.288;

2. že množství potřebné vody přesně dle povolení zeměpanského úřadu jim zaručeno bude;

3. že udržování zařízení vezmou páni majitelé závodů na se;

4. že od podmínek, které kladou páni majitelé závodů, přispívající svrchu uvedeným obnosem, bude upuštěno.

Po delší poradě o pozemcích vybývajících při stavbě zdýmadla klecanského, které mohou býti odstoupeny soukromým účelům, tázan byl stavební řídící o škodách způsobených poslední velkou vodou; dotyčná zpráva vzata byla k vědomosti.

23. září 1899 provedena byla kolaudace domku plavidelníkova v Libšicích provedeného firmou „Dvořák & Fischer“.

25. září 1899 došlo komisi kanalisační rozhodnutí pražského c. k. místodržitelství ze dne 7. září 1899 č. 129.758 týkající se postavení domku jezného a plavidelníka při zdýmadle č. I. u Troje.

26. září 1899 prohlížel profesor technické vysoké školy v Hannoveru pan Arnold, ve společnosti královských saských inspektorů vodních staveb

pánů Ringela z Mišně a Stechera z Perny pak řiditele loděnice rakouské severozápadní paroplavební společnosti v Dražďanech pana Thorninga, práce kanalizační.

Vyjelo se z Karlína na parníku náležejícím komisi kanalizační a pokračováno v jízdě z Libšic až do Mělníka, kde z rozkazu pana přednosty technického oddělení c. k. místodržitelství očekával hosty vládní parník, který je se zastávkami v Litoměřicích, v Ústí n. L. a v Děčíně dopravil až na zemské hranice.

Tím byla poskytnuta jmenovaným pánům příležitost, poznati poměry na tak zvaném velkém Labi a přesvědčiti se o rozvíjející se tamní plavbě.

28. září 1899 vysláni byli do Vídně pan c. k. vrchní inženýr Vilém Weingärtner při technickém oddělení c. k. místodržitelství a od kanalizační komise pp. c. k. vrchní inženýr Mayer a c. k. stavební adjunkt Schwarzer studovat uzavírku průplavu Dunajského u Nussdorfu a sice právě v tu dobu, kdy tamní jez spojený s mostem po velké vodě měl býti zdvižen; zkušeností a pozorování při tom učiněných má se s výhodou použití při detailním návrhu silnicového mostu spojeného se zdýmádem č. IV. u Miřovic.

7. října 1899 zahájeno bylo c. k. místodržitelstvím vodoprávní jednání o změněném detailním projektu ohledně přiváděcího a odváděcího potrubí v Císařském mlýně v Bubenči.

9. října 1899; dle usnesení komitétu kanalizační komise ze dne 22. září 1899 odcestovali páni členové komise: říšský a zemský poslanec pan Kaftan a zemský stavební rada svobodný pán Spens-Boden, provázeni jsouce stavebním řiditelem Mrasickem a sekčním stavebním správcem vrchním inženýrem Rubínem do Německa, prohlédnout sobě zařízení vorových propustí na Bavorské Jizeře a na Mohanu a nabýt bližších zpráv o provozování voroplavby, sestavování a vázání vorů různých druhů plaveného dříví.

Této cesty účastnil se také vrchní inženýr podnikatelství A. Lanny pan Smrček; páni zájemníci voroplavby nevyslali, přes vyzvání komise kanalizační, aby se této cesty někdo z jich kruhů účastnil, žádného zástupce.

17. října 1899 pokračováno bylo ve vodoprávním jednání dne 7. října 1899 zahájeném za přítomnosti znalce z oboru chemie pana profesora Horbaczewského z české university; závěrek tohoto jednání ustanoven na den 23. října 1899.

Téhož dne, 17. října 1899, zavítali do Prahy pan tajný rada profesor Koch technické vysoké školy v Darmštadtě a pan Forchheimer, profesor technické vysoké školy ve Štýrském Hradci, prohlédnout si práce uprůplavňovací. Oba páni nastoupili cestu po Vltavě v Roztokách a prohlédnuvše si stavby klecanské a libšické, odebrali se na nádraží v Kralupech, odkud drahou se do Prahy vrátili.

20. října 1899 byla provedena panem c. k. stavebním radou Rytířem, jakožto zástupcem kanalizační komise, v přítomnosti stavebního řiditele, sekčního a místního stavebního správce a zástupce podnikatelství A. Lanny pana vrchního inženýra Smrčka, předběžná kolaudace obtoků plavidel libšických s výsledkem velmi příznivým.

21. října 1899 předána byla na základě plánů vyhotovených inženýry místní stavební správy komise kanalisační a podnikatelství A. Lanny oficiálně stavba zdýmadla č. I. u Troje podnikatelství A. Lanny. Předání týkalo se jmenovitě celého průplavu plavidlového hlavně však jeho vykopu; se strany komiseúčastnili se: pan zemský stavební rada svob. pán Spens-Boden a stavební rada c. k. místodržitelství pan Rytíř.

23. října 1899 odbývalo se v úřadovnách kanalisační komise závěrečné jednání komise zahájené již dne 7. října 1899 ohledně přivádění a odvádění vody do Císařského mlýna, jehož výsledkem bylo, že bylo uděleno povolení ex commissione ku provedení předloženého návrhu pro zdýmadlo č. I. u Troje.

26. října 1899 vyrozuměna byla komise kanalisační, že následkem Nejvyššího rozhodnutí parník kanalisační komise smí nésti jméno Její císařské výsosti Nejjasnější paní arcivévodkyně „Marie Valerie“.

Téhož dne zahájeno bylo označování vzduté vody zdýmadla miřovického na stavbách říčních v trati Libšice-Miřovice, kterážto práce ukončena byla příštím dnem.

27. října 1899 zahájeno bylo jednání o čisticí nádrži projektované kanalisační kanceláří královského hlavního města Prahy, která má zříditi se pod Císařským mlýnem na levém břehu budoucího průplavu plavidlového při zdýmadle trojském; pro provedení zmíněného zdýmadla má toto zařízení velký dosah, neb stoky, z této čisticí nádrže vedoucí přes ostrov Císařský k řečišti Vltavy, podvedeny býti mají pod průplav plavidlový.

30. října 1899 pokračováno bylo v tomto jednání, ale nebylo skoncováno, pročež o rozhodnutí v této záležitosti nelze zprávy podati.

2. listopadu 1899 bylo dokončeno obtížné upravení pohyblivé podlahy dřevěné t. zv. klapaček na dolním konci dna propustí vorové, což umožněno bylo nastalým nízkým stavem vodním a mírným počasím, které připouštělo obtížnou práci ve vodě; mohlo se tudíž pomýšleti na brzké odevzdání vrátek jich účeli. Z toho důvodu bylo dne 3. listopadu 1899 po vyrozumění společností pro plavbu lodí a zástupců voroplavby nařízeno postavití jez hradlový v Klecanech.

4. listopadu 1899 došel kanalisační komisi edikt c. k. místodržitelství v Praze, ze dne 30. října 1899 č. 171.040, kterým ustanovuje se provedení vodoprávního šetření o zřízení zdýmadla č. IV. u Miřovic spojeného s mostem silnicovým na 4. prosince 1899 a dny následující.

Dne 6. listopadu 1899 odbývalo se pouze za přítomnosti zástupců místodržitelství a zástupců kanalisační komise pokusné proplavování propustí vorovou v Klecanech; jez hradlový, s jehož vztyčováním bylo počato dne 4. listopadu 1899, byl již 5. listopadu úplně postaven a náležitě utěsněn.

9. listopadu 1899 odbývala se za vedení pana c. k. místodržitelského rady Filipa u přítomnosti pozvaných zástupců voroplavby oficiální zkouška v projíždění vorů propustí vorovou; při této proplaveny byly bezzávadně 4 vory různého druhu, mezi nimi též jeden jednoduchý. Byla pak vrátka u Klecan uznána úředně za vhodná ku proplavování jak pramenů tak vorů vícepramenných.

10. listopadu 1899 konalo se vodoprávní jednání týkající se zřízení výpustí přívalových pražské městské kanalisace v trati Holešovice-Císařský mlýn.

Dne 13. listopadu 1899 předsevzala vrchní stavební správa komise kanalisační předběžnou kolaudaci zdýmadla klecanského, aby na základě návrhů původních a plánů prováděcích daly se zjistiti odchylky od schváleného projektu původního a aby se připravil operát kolaudační pro konečnou kolaudaci, již provedou členové komise kanalisační. Tato předběžná kolaudace trvala na místě samém 4 plné dni.

14. listopadu 1899 počalo se s předběžnými pracemi pro vodoprávní řízení o zdýmadle č. IV. u Miřovic.

16. listopadu 1899 a dny následující včetně den 18. listopadu 1899 provedena byla zevrubná prohlídka osy levostranného průplavu pobočného mezi Vraňany a Mělníkem, která inženýry komise přesně byla vytýčena. Při té příležitosti prošla se i trať Vltavy mezi Vraňany a Hořínem a byli dotazováni jednotliví zástupcové obcí a závodů na případná přání, námítky a t. d., které bude uvážiti s ohledem na místní poměry.

24. listopadu 1899 konala se závěrečná kolaudace domku plavidelníkova v Klecanech, jak stanoveno jest podmínkami stavební smlouvy.

25. listopadu 1899 zahájeno bylo jednání týkající se výkupu pozemků potřebných pro erární most silnicový a s ním spojené zdýmadlo č. IV. u Miřovic.

26. listopadu 1899 zavítalo asi 20 pánů zástupců z kruhů hospodářských z krajiny povltavské mezi Vraňany a Mělníkem, zajímajících se o uprůplavnění Vltavy, dohotovené zdýmadlo u Klecan, aby si zevrubně prohlédly tyto stavby.

Tito, provázeni jsouce stavebním ředitelem, stavebním správcem sekčním a místním, proplaveni byli na parníku kanalisační komise plavidly, načež dopraveni byli tratí řeky, kam vzduť voda libšická nesahá, až pod jez, při čemž mohli se o činnosti jednotlivých staveb zdýmadla přesvědčiti; náhodou byli svědky, jak dvojitý vor pouze se dvěma muži bez vrátného vrátky bezzávadně projel.

27. listopadu 1899 odbývala se v úřadovně vrchní stavební správy kanalisační komise technická porada. Předmětem této byly návrhy o zřízení vrátek v Libšicích a v Troji vypracované vrchní stavební správou. Po důkladné poradě bylo usneseno, co se tkne libšických vrátek, zříditi tyto se dnem 100 m dlouhým, opatřeným 13 cm vysokými stupni a na konci, podobně jak v Klecanech, dřevěné plovoucí trámy t. zv. klapačky upevniti.

Pravostranná hráz dělicí, v profilu s hranami zaokrouhlenými, budiž zřízena z lomového zdiva, při jehož provádění budiž k tomu hleděno, aby vybraný kámen tvořil povrch co možno hladký, k vůli čemuž nechť vyspárování provede se maltou cementovou. Projektovaná vrátka trojská, byvše přeložena z levého břehu na pravý, aby se předešlo možným nehodám, vzešlým ze styku lodí a vorů, setkávajících se při vjezdu do průplavu a do vrátek, liší se podstatně od vrátek v Klecanech a Libšicích — jak právě toho vyžadují stávající poměry říční — a má délku 425 m.

Pro zřízení propusti vorové v Troji vypracovány byly 4 alternativy a mělo se rozhodnouti:

1. zda-li dno propusti vorové má býti hladké neb s jednotlivými stupni;
2. zda-li se zřídí dno z betonu neb z dlažby kamenné uložené mezi prahy;
3. má-li omezena býti propust vorová po obou stranách svahy aneb až do jisté výše kolmými zdmi;
4. zda upevniti jest na konci propusti vorové klapačky.

Po zevrubné poradě bylo usneseno provést dno vorové propusti v různých spádech a to: na 50 m délky vodorovně, na 100 m ve spádu 1:200, na 130 m ve spádu 1:100 a zbytek 1:200. Dno obdrží vždy každých 12 m stupeň 12 cm vysoký, a opatří se kamenou dlažbou na 8 cm silnou vrstvu betonovou; po stranách dna provést jest asi 1.0 m vysoké zdi z lomového zdiva o hladkém povrchu. Na konci propusti zřídí se 16 až 20 m dlouhé pohyblivé dno plovoucí tak zvané klapačky. Hloubka vody při vjezdu budiž dodržena dle schváleného projektu 1.20 m, ale budiž o to postaráno, aby se mohla na 1 m zmenšiti.

28. listopadu 1899 předsevzata byla předběžná kolaudace dohotovených vrat středního a dolního ohlaví v plavidle vlakovém v Libšicích; ježto však s čerpáním vody se mělo přestati, byla i obtoková stavidla v středním a dolním ohlaví zmíněného plavidla prohlédnuta a vyzkoušena.

4. prosince 1899 zahájeno bylo vodoprávní řízení o projektu zdýmadla č. IV. u Miřovic, v němž bylo pokračováno dne 5., 7. a 9. prosince.

Dne 4. a 5. prosince konala se pochůzka celé dotyčné trati vltavské a sice po obou březích mezi Miřovicemi a Libšicemi; 7. a 9. vyslechnuti byli v Kralupech a Nelahozevsi protokolárně zájemníci.

8. prosince 1899 znamenána byla na Vltavě tříšť při — 5° R.; ježto došla zpráva jezného v Klecanech, že hradla zamrzávají, bylo nařízeno jez ihned sklopiti.

9. prosince 1899 byla při — 7° R. poslední hradla odstraněna a slupice sklopeny; sklápění bylo skončeno v 5 hodin odpoledne.

11. prosince 1899 byly následkem přibývání mrazu zastaveny veškeré práce při zdýmadlech v Libšicích a Troji.

Dne 18. prosince 1899 měla se odbývati schůze plenární kanalisační komise; byla však na žádost zástupců autonomních, jmenovitě pp. poslanců: Kaftana a Dr. Russe, kteří, přítomni jsouce poradám v delegacích a říšské radě, na schůzi té podílu by bráti nemohli, odložena; i byl vyhlédnut pro schůzi příští jeden den měsíce ledna budoucího roku.

III. Předběžné práce technické.

V přesném ohledávání půdy pro základy jednotlivých objektů zdýmadla č. I. u Troje, kterýmž se počalo již dle zprávy z roku předešlého dne 5. prosince 1898, bylo začátkem roku 1899 pokračováno, a ukončilo se toto, po-

něvadž za příčinou různého složení půdy bylo nutno na více místech vrtati, dne 16. února 1899.

Jest připomenouti, že v rameni Císařského mlýna přišlo se na skálu na kotě 172.80 (nad Adriatickým m.), v řečišti vltavském, a sice v profilu jezovém, na kotě 172.88, na ostrově Císařském pak v místech, kde postaveno má býti vlakové a komorové plavidlo, na kotě 173.50 až 174.15, jejíž povrch zapadá ve směru řeky. Velmi důležitě jest, že v této hloubce nalézá se skála, zvláště na ostrově Císařském, ježto celé sdružené plavidlo komorové a vlakové založeno může býti na skále.

S předběžným šetřením pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic byla zaměstnána v době od 4. do 12. srpna 1898 jedna pracovní sekce. Za příčinou doplnění předběžného projektu tohoto zdýmadla zaměřena byla normální voda Vltavy v trati Nelahozeves-Miřovice, jakož i příčné profily pravého břehu vltavského proti obci Miřovicům v době od 20. do 23. února 1899.

Rozhodnutí, by provedeno bylo zdýmadlo č. IV. u Miřovic kombinované s mostem silnicovým, stalo se plenární schůzí komise kanalisační dne 23. května 1899 a když bylo též usneseno, aby se vypracoval projekt pro vodoprávní řízení, který by se ještě v roce, o němž se zpráva podává, c. k. místodržitelství předložil, počalo se se zaměřením detailním pro tento projekt dne 3. července 1899 a dne 10. července 1899 bylo toto ukončeno.

Při sdělávání projektu se ukázalo, že nutno podniknouti další zaměření terrainní, zvláště pokud se týká vlivu normálního vzduší tohoto zdýmadla na sousední pozemky u Veltrus a Lobečku v zájmu hospodářském, za kterýmž účelem provedeno bylo v době od 31. července až do 8. srpna 1899 tamže profilování terrainní.

Pracemi těmi zaměstnána byla též sekce, která v uvedené době kromě provedení nutného nivellement zaměřila ve vzdálenostech 90 až 100 m 58 terrainních profilů v celkové délce 10.600 m.

Přípravné práce týkající se komisionální pochůzky stanovené na den 4. prosince 1899 a dny následující při řízení vodoprávním pro zdýmadlo miřovické na trati Libšice - Miřovice vykonány byly ve dnech 26. října, 15. a 21. listopadu, 1. a 2. prosince 1899.

Ostatní technické práce v poříčí vltavském omezily se hlavně na pruh terrainní, v němž projektuje se levostranný kanál laterální: Vraňany-Hořín.

Za účelem poznání eventuálního vlivu stavu vody v kanálu na vodní stavy v studních v obcích Lužci a Chramostku zanivelovány byly jejich hladiny a vztaženy na normální vodu vltavskou ve dnech 20. a 21. července 1899 na speciální podnět panů zástupců kanceláře zemědělské rady.

Dne 3., 7. a 8. listopadu 1899 byla vytýčena osa laterálního kanálu, jakož i objekty projektované za účelem plavby a komunikace na základě vypracovaného projektu předběžného, načež dne 16. až 18. listopadu 1899 vykonána byla zevrubná revise trasy na místě samém, aby bylo možno vypracovati kompletní projekt k účelu řízení vodoprávního. Během doby, kdy pracováno bylo na projektu detailním se silnicovým mostem kombinovaného



zdýmadla č. IV. u Miřovic, ukázalo se býti nutným prozkoumati základy pro jednotlivé objekty též v tomto roku v dobách, kdy bylo počasí příznivé.

S vrtáním počalo se dnem 4. září 1899 a nemohlo toto býti ukončeno v roce, o němž se podává zpráva, ježto se jednak ukázala nutnost vrtati na více místech, jednak bylo nutno vrtati mnohem hlouběji v místech, kde projektovány jsou mostové pilíře, než jak by jinak bylo bývalo stačilo pro pouhý jez.

V místech, kde navrženy jsou pilíře, bylo vrtáno do hloubky 9·2 *m* až až 14·60 *m* pod normální vodu vltavskou.

Když nastaly silnější mrazy (— 10° R.) zastaveny byly tyto vrtací práce a bude se v nich pokračovati rokem příštím; výsledky jejich zaznamenávány byly stále v raportní knize, která vyložena jest u vrchního stavebního ředitelství.

K vůli trvalému znázornění zvrstvení půdy základové u zdýmadel trojského a miřovického byly také tentokrát naplněny válcové vysoké nádoby skleněné součástmi z jednotlivých vrstev úměrně jich mohutnosti a uloženy a uschovány v bureau vrchního stavebního ředitelství.

Pokud týká se labské trati Mělník-Ústí, bylo sice ukončeno nivellement fixních bodů podél řeky, jak již zmíněno bylo ve zprávě z roku předešlého, avšak stanovení podélného profilu normální vody bylo ponecháno na rok, o němž se zpráva podává, poněvadž od té doby, kdy ukončeno bylo zaměření příčných profilů dne 29. října 1898 nenastal příznivý stav vody.

Jakmile tudíž nastala normální voda na jaře, použito bylo té příležitosti a vyslány byly dvě pracovní sekce na Labe, které provedly zaměření spádu hladiny vody normální, a sice dne 13. března 1899 na tratích Mělník-Roudnice a Litoměřice-Ústí a dne 14. března 1899 na trati Roudnice-Litoměřice.

Ostatně na Labi nebylo lze konati dalších měření a prací předběžných, pokud definitivně nebude rozhodnuto, zda-li skutečně proveden bude laterální kanál Vraňany-Hořín dle vypracovaného projektu předběžného.

Kromě prací přípravných, které konaly se v poříčí Vltavy a Labe, intervenovali jednotliví orgánové technické kanceláře komise kanalisační při 45 různých místních jednáních, které byly úředně stanoveny, při nichž dávali do protokolu svá technická vyjádření, majíce na zřeteli zájmy komise kanalisační.

Pro cestování za účely služebními byl pořízen komisí kanalisační na základě rozhodnutí plenární schůze ze dne 23. května 1899 parník se 110 indikovanými silami koňskými, kteréhož též lze upotřebiti jako parníku vlečného, ku kterémuž účelu v uplynulém roce též již byl použit.

Komise kanalisační jmenovitě se usnesla, by vrchní stavební ředitelství k tomu hledělo, aby pokud možno polovina režijních výloh všemožným upotřebením parníku opět byla zpět získána.

Parník určen jest dále k tomu, aby při eventuelních nehodách poskytl lodím nutné pomoci, a aby konal službu během stavby, když nevyhnutelné překážky vyskytnou se plavbě lodí a voroplavbě.

Aby mohl parník lodím ztroskotaným pomoci poskytnouti, jest opatřen pulsometrem o výkonnosti 1500 litrů za minutu.

K obsluze parníku ustanoven jest kapitán, strojník, lodník a chlapec proti čtyř- a dvoutýdenní výpovědi.

Parník, který dne 21. června 1899 převzat byl do služeb komise, vykonal od 8. července do 8. prosince, v kteréž době musil býti dopraven za příčinou mrazu a plovoucí tříště na bezpečné místo, tedy v době 158 dnů aneb 133 dnech pracovních 29 cest ve službě komise a 76krát vlekl stavební stroje, lodi s kamenem a j. Ve dnech ostatních nemohlo se vůbec jeti buď pro nízký stav vody, buď za příčinou velké vody.

Běžné výlohy obnášely do konce prosince 1899 v uplynulém pololetí 2550 zl.

Po odražení vlečením vydělaného obnosu 1085 „

zbývají faktické výlohy parníku za uplynulé pololetí okrouhle . . . 1465 zl.

a lze se tudíž nadíti, že při racionelním využitkování parníku, zejména s ohledem na to, že při postaveném jezu bude možno i v době letní, tedy při stavech vody nejnižších, parník tak využítkovati, aby se pokud možno mohlo vyhověti svrchu uvedenému usnesení komise.

Dále budiž na tomto místě učiněna zmínka, že odcestovali, jak již to z odstavce II. jest zřejmo, dva členové komise v průvodu dvou úředníků stavebních dne 9. října 1899 do Německa, aby si důkladně prohlédli vorové propusti na Jizeře v Bavořích a na Mohanu mezi Marktbreitem a Frankobrodem a aby se informovali do nejmenších podrobností o způsobu vázání vorů, jakož i o jejich dopravě. K účasti se na této informační cestě byli pozváni také zájemníci voroplavby v Čechách, pohříchu však se z nich nikdo nesúčastnil.

Prohlédnuty byly na této cestě zejména vorové propusti na bavorské Jizeře nad i u Mnichova, zvláště ony při stavbách Jizerských u Höllriegels-gereuthu.

Tím, že král. bavorští páni stavební úředníci účastníky exkurse doprovázeli na vládním parníku, bylo posledním umožněno nejen svému úkolu způsobem nejpohodlnějším dostáti, nýbrž také i poznati Mohan v uvedené trati s provedenými stavbami regulačními a prohlédnouti si na trati této přístavy vorové a vaziště vorů.

Pánům správcům stavebních úřadů Seppovi v Mnichově, Wehrle-ovi ve Würzburgu a Fleischmannovi v Aschaffenburgu budiž vysloven na tomto místě za zvlášť přátelské přijetí a laskavý průvod, kterémuž se vyslání komise kanalisační těšili, tímto nejvřelejší dík.

Podobně jest nutno zmíniti se, že pan civilní inženýr Adolf Telovec v Kemptenu, dle jehož plánů byly prováděny stavby na Jizeře u Höllriegels-gereuthu věnoval s obzvláštní ochotou vrchnímu stavebnímu ředitelství komise kanalisační plány prováděcí o vorové propusti u Höllriegelsgereuthu, začož buďte jemu vysloveny díky.

Cesta konala se dále do Frankobrodu, při kteréž příležitosti prohlédnuty byly právě prováděné stavby kanalisační u Offenbachu a vorová propust ve Frankobrodu.

Při prvních podával nutná vysvětlení velkovodský inspektor vodních staveb pan Becker, při poslední na rozkaz pana stavebního rady Halma jezný pan Michels způsobem nejochotnějším, začez budiž taktéž i těmto pánům vysloven dík.

Konečně budiž podotknuto, že komise na základě svého usnesení ze dne 26. listopadu 1898 účastní se světové výstavy pařížské 1900.

Speciální komitét výstavní přikázal kanalisační komisi v sousedství c. k. hydrografického centrálního úřadu ve Vídni výstavní prostoru v ploše půdorysné 49 m².

Kanalisační komisi jest s důstatek známo, že nesnadno jest jí vystaviti věci vynikající u porovnání s dotyčnými výstavami jako francouzskou, německou, belgickou atd. již s ohledem na kratičkou dobu trvání komise (od roku 1897); nicméně vyhověla pozvání vys. c. k. ministerstva obchodu ze dne 23. listopadu 1898 č. 67.814, vedena jsouc snahou veřejnosti a i cizině ukázati, že se i v Rakousku, tam kde naléhavě nutno jest obchod a průmysl povzbuditi a povznésti plavbou, konečně jednou začalo se s kanalisováním řek, jakož i má se cizina se způsobem seznámiti, jakým se kanalisuje.

Vystaví se generelní plán celé kanalisované trati vltavské i labské Praha-Ústí s detailními situačními plány prvních čtyř zdýmadel trojského, klecanského, libšického a miřovického kromě jednotlivých detailních plánů prováděcích atd.

Stavební pokrok u jednotlivých zdýmadel znázorní se fotografickými obrazy, které ponejvíce od technických orgánů komise, v první řadě od vrchního inženýra Mayera a místních stavebních správců inženýra Klíra, Müllera a Langra, dále také od některých úředníků podnikatelství stavby A. Lanny byly provedeny.

Jednotlivé zajímavé objekty znázorní se modely, ku kterýmž se připojí modely strojů, jichž užívá se při stavbě, pak lodí a typů lodí, které sprostředkují dopravu po trati.

Bude-li se dle uvedeného řaditi oddělení komise kanalisační ku oddělením podobných korporací pouze skromně, tu budiž důvod toho hledán hlavně v krátké době trvání komise kanalisační; nehledě však ani k tomu, možno očekávati, že i v daných poměrech touto výstavou vzbudí se zájem odborníků.

IV. Vypracování projektův a zadání prací.

Zdýmadlo čís. I. u Troje.

Ve výročních zprávách za rok 1897 a 1898 byly zevrubně podány veškeré úvahy a důvody, které byly příčinou, že teprve ve třetí řadě se přikročilo ku vypracování projektu tohoto zdýmadla.

Byly to zejména ohledy na rozmanité zájmy četných průmyslových závodů, ležících v blízkosti královského hlavního města Prahy, které vyža-

dovaly zvláštní opatrnosti při vypracování projektův, mimo to bylo nutno vzít zřetel na poměrně vysokou cenu pozemků stavbou zabraných a zejména důležitým byl ohled na blízký sad Stromovku, jejíž jedna část leží velmi nízko. Stavbami zdýmadla dotčeny byly také ve značné míře poměry odtokové za velkých vod a konečně bylo nutno uvažovati o vhodných opatřeních, jimiž by se zamezilo škodlivé podmáčení sousedních nízkých pozemků a zejména také zmíněné již části Stromovky, které leží vesměs v území zaplavovaném.

Celková úprava zdýmadla trojského vyznačena byla v hlavních rysech ve výroční zprávě za rok 1898 na tabulce II. a na str. 25. připojen byl k tomu bližší popis. Aby se v dalším předešlo všemu opakování, poukazuje se ohledně podrobného popisu zařízení a staveb s projektem souvisících na odstavec VII. této zprávy.

Projekt definitivní liší se od původně navrhovaného tím, že posunuta byla osa průplavu v horní své části o 65 m dále do břehu, čímž zároveň nastala potřeba navrhnouti novou rozsáhlou úpravu levého břehu u Holešovic.

Následkem zřízení jezu hradlového v místě na situaci vyznačeném, který z ohledů hydrotechnických vykazuje tři pole po 38.85 m šířky, bylo nutno k vůli přiměřenému rozšíření profilu odtokového při volené šířce jezu s propustí vorovou upravit pravý břeh ostrova holešovického od Holešovic až ke Troji na délku 1.5 km.

Zvláštní zmínky zasluhuje také přeložení propustí vorové původně na levém břehu navržené na břeh pravý. Tím vyvolána byla totiž úplná přeměna dřívějšího tvaru propustí, neboť na pravém břehu, který jest pod jezem v mírném oblouku do ostrova holešovického zaříznut, mohla vytvořiti se propustí vorová jakožto strouha, která s mírným spádem dna znenáhla přechází opětně do vlastního koryta říčního.

Tímto způsobem vytvoření propustí vorové nebyl výkop zemní valně zvětšen, ježto obsažen jest v nutném jinak výkopu pod jezem, za to však docílena byla výhoda, že po dobu vztýčeného jezu jest plavba lodní od plavby vorové úplně oddělena. Lodi přidržují se totiž levého břehu a vjíždějí do průplavu, který odbočuje zde nad jezem od řeky, kdežto vory již od Libně plouti budou ustavičně podél pravého břehu až ke propustí vorové na témže břehu umístěné.

Zároveň tím vyloučena jest obava, že by proud vodní, povstálý otevřením propustí vorové, mohl znesnadňovati aneb ohrožovati pohodlný vjezd lodí do průplavu.

Délka horního průplavu od jezu až ke plavidlům, která umístěna jsou poblíž továrny Piette-ovy v Bubenči, měří okrouhle 2800 m, z čehož první dva kilometry vytvořeny jsou v mírném oblouku, který táhne se až ku mlýnskému rameni pod papírnou Císařského mlýna; odtud používá průplav dřívějšího koryta mlýnského a proto byl průplav navržen zde v oblouku.

Hořejší díl průplavu, který křížuje také horní náhon Císařského mlýna a částečně leží na pozemku Stromovky, neposkytoval při projektování žádných

valných obtíží. Průřez průplavu obdržel na pravém břehu ochrannou hráz, na levém břehu vedena jest cesta potahová.

Hlavní obtíže s projektem průplavu spojené vyskytly se v trati jeho od Císařského mlýna až na konec, neboť bylo nezbytným postarati se o náležitá opatření, aby dosavadní práva položených v těch místech továren na užívání vody z ramene nebyla nikterak poškozena a továrny i po čas stavby mohly zůstat v nepřetržitém chodu.

Současně bylo třeba umožniti vhodné odvedení všech odpadních vod těchto závodů, které až dosud k tomu účelu užívaly ramene Císařského mlýna.

Účelné řešení zmíněných otázek vyžadovalo velmi pečlivé úvahy a bylo také předmětem četných jednání se účastněnými stranami.

Z navržených staveb, které těmto daným účelům budou sloužiti, budiž uveden především přiváděcí kanál pro papírnu v Císařském mlýně, kterým přivádí se tomuto závodu potřebné množství čisté vody, dále odváděcí kanál pro potok dejvický, který až dosud vyústoval do ramene pod Císařským mlýnem a jehož vodu bylo nutno převésti přes Císařský ostrov až do hlavního toku řeky Vltavy pod Trojou.

Při návrhu na opatření potřebné čisté vody pro papírnu v Císařském mlýně bylo nutno přizpůsobiti navržený nový způsob dosavadním k témuž účelu sloužícím zařízením. Papírna čerpala totiž až dosud vodu z filtru, který stojí v rameni Císařského mlýna pod hlavním jezem továrním a potřebná voda přitéká mlýnským náhonem z Vltavy. Aby voda kolem filtru i za nízkých stavů vodních pokud možno vysoko se udržela, zřízen byl pod filtrem druhý, nižší jez; oba jezy uzavírají vodní nádrž, uprostřed které filtr stojí.

Provedením průplavu způsobem popsáním zruší se veškerý přítok horním náhonem, což vyžadovalo také zakoupení vodní síly Císařského mlýna a proto bylo se postarati o jiný bezpečný a trvalý přítok vody pro papírnu do zmíněného filtru.

Po čas vzduté vody jest opatření vody snadným z průplavu poblíž továrny vedoucího, neboť spád jest dostatečný a zapotřebí toliko provésti k tomu účelu jednoduché odváděcí zařízení. V zimě, když jest jez sklopen a stav vody v řece vůbec nízký, jest celý průplav suchý, ježto dno jeho leží při odbočení 30 cm nad vodou normální a proto postavil se na příč ostrova císařského zvláštní přiváděcí kanál z řeky k továrně.

Místní poměry byly pro stavbu kanálu do té míry příznivé, že ostrov Císařský jest na těch místech nejužší, jak patrně jest ze situace obsažené ve výroční loňské zprávě. Tato okolnost byla zároveň výhodnou i pro druhý kanál, který zříditi se musel pro potok dejvický a který upraven byl tak, aby sloužil zároveň i četným jiným účelům.

Bylo totiž uvedeno již při zmínce o celkovém směru horní části navrženého průplavu, že postavením jeho přerušen byl volný odtok veškerých přirozených i umělých toků, které až dosud vyústovaly do ramene Císařského mlýna a tedy u Podbaby vtékaly do hlavního řečiště Vltavy. Tyto přítoky

ramene nebylo možno zaústiti do průplavu, ježto jeho dno leží příliš vysoko. Mimo to položila městská kancelář kanalisační do odvedení potoka dejvického zároveň jednu z hlavních výpustí odlehčovacích, jakožto součást soustavné kanalisace král. hlav. města Prahy a ježto vody potoka dejvického jsou vůbec značně znečištěné, bylo nezbytno položití vyústění jeho novým kanálem do řeky alespoň 30 m dále po vodě od místa, kde odbočuje od Vltavy přiváděcí kanál pro čistou vodu k papírně Císařského mlýna.

Do výpusti potoka dejvického svedl se také potok ze Stromovky, který dříve vyústoval rovněž do ramene nad císařským mlýnem. Tento potok veden bude nejprve otevřeným korytem a přejde pak do klenutého kanálu, do něhož svádí se zároveň část učištěných odpadních vod papírny a které tudíž výpustí potoka dejvického odtékají přímo do řeky.

Obdobně jako pro papírnu Císařského mlýna nastala při projektu zdýmadla potřeba postarati se i pro ostatní továrny dále na Císařském rameni ležící o stálý a dostatečný přítok čisté vody, zejména za doby zimní. Pro veškeré uvedené účely byl s ohledem na budoucí stavby zdýmadla trojského vypracován celkový soustavný projekt, který daným otázkám v plné míře vyhovuje.

Projekt tento jest sice podstatným doplňkem vlastního projektu kanalisačního, ačkoli stavby tímto projektem navržené hlavního účelu, totiž splavnění řeky, vlastně ani mnoho se nedotýkají. Nicméně zasluhují tyto věci přece zvláštní zmínky, jelikož měly na projekt zdýmadla rozhodný vliv, jimi řídil se do jisté míry i způsob projednání vodoprávního, zejména však postup stavby zdýmadla a konečně přispěly značnou měrou ke zvýšení stavebního nákladu.

Veškeré tyto otázky byly již při vodoprávním řízení předmětem četných rozprav a zavdaly podnět i k pozdějším jednáním se zájemníky, tak že úředníci komise kanalisační téměř po celý rok byli jimi zaměstnáni.

Rovněž důležitými pro návrh zdýmadla trojského byla vyjednávání, konaná se zástupci města Prahy, zejména s úředníky městské kanceláře kanalisační, při nichž jednalo se v první řadě o zamýšlené provedení ústřední čistící stanice soustavné kanalisace král. hlav. města Prahy na pozemku pod Císařským mlýnem na levém břehu budoucího průplavu.

Stavby městské jsou již navrženy a s ohledem na velikou důležitost jejich se stanoviska veřejného byl při návrhu zdýmadla trojského vzat na ně všemožný zřetel a to zejména pokud se týče ušetření ploch pro stavbu a činnost čistící stanice nezbytně potřebných, dále ohledně volby vhodných výšek pro výpustí z této stanice jdoucí pod průplavem do řeky a konečně ohledně vystavění kanálu pro potok dejvický ihned nyní v rozměrech, jež vyžadovati bude tato budoucí výpust kanalisační, kterou rovněž podvésti nutno pode dnem průplavu.

Vlivy, které při postaveném jezu vyvolány budou vzdutou vodou vltavskou a jejichž účinek sledovati se musí až do Karlína čili až k nejspodnějšímu jezu pražskému, tudíž celkem na říční trať 5 km dlouhou, zavdaly příčinu rovněž k důkladným úvahám a pozorováním. Vltava, opouštějíc



území pražské, probíhá velkým obloukem, dotýkajíc se při tom obce karlínské a libeňské, vrací se opět u Holešovic do území pražského. V této trati říční leží hotové přístavy holešovický, libeňský a karlínský, několik továren, které se přiváděním čistých a odváděním odpadních vod poukázány jsou rovněž na Vltavu a bylo tudíž třeba zkoumati vliv vzduté hladiny na veškeré tyto stavby.

Rozhodnutí o vyskytujících se zde otázkách obsažena jsou ve výnosu c. k. výnosu c. k. místodržitelství o výsledku řízení vodoprávního ze dne 13. srpna 1899, č. 28.288.

V loňské výroční zprávě bylo vytknuto, že se stavba zdýmadla trojského provádí dle pozměněných, jakožto alternativa úředně schválených plánů a byly tam udány také hlavní odchylky od projektu původního.

O prováděném návrhu alternativním zahájeno bylo řízení vodoprávní již v měsíci listopadu r. 1898 a po ukončení jeho bylo v únoru r. 1899 tomuto návrhu uděleno c. k. místodržitelstvím povolení ku stavbě ex commissione.

Mezitím vykonaly se přípravy pro zahájení stavby a počaly se pracovatí hned podrobné plány pro onu část projektu, která týká se staveb svrchu blíže zmíněných a počátkem června byla ustanovena také místní stavební správa a když dne 13. srpna r. 1899 uděleno bylo vodoprávní povolení ku stavbě, byla vlastně činnost stavební již v plném proudu.

Bližší údaje o způsobu a provedení staveb obsaženy jsou v odstavci VII. této zprávy; o jednotlivých podrobnostech a užitých konstrukcích bude pojednáno později v odborném článku, ježto bez náležitých výkresů, jichž připojení rámec této zprávy přesahuje, jasné a správné porozumění věcí těch jest nemožným.

Zajímavým bude snad srovnati projekt trojský s projekty dřívějšími a vytknouti odchylky zde se vyskytující.

Pokud se týče jezu hradlového, budiž uvedeno, že provede se konstrukce se snímací tyčí pouchovou. V horním průplavu budou se dno i oba svahy těsniti vrstvou jílu a sice z důvodů výše uvedených, zejména s ohledem na Stromovku. Aby však při budoucím rýpání průplavu k vůli udržení předepsané nejmenší hloubky plavné 2.1 m nebyla jílová vrstva poškozena, provede se průplav ihned na hloubku vody 2.5 m.

Nad plavidly tvoří průplav ostrý oblouk a proto se ve dně valně rozšířil, jak toho vyžadovalo ostatně také umístění obou plavidel sdruženě vedle sebe; rozšíření dalo se snadno provéstí použitím mlýnského ramene a tím získala se také před plavidly potřebná nádrž vodní. Každé plavidlo obdrží své obtoky, tak že bude možno upotřebiti k proplavování lodí buď každého zvlášť, aneb i obou současně; dle toho nastane často okamžitá velká spotřeba vody k naplnění plavidel a jest tudíž volené rozšíření horního průplavu velice výhodným.

Mimo znenáhle rozšíření horního průplavu před plavidly, kde vytvořen jest současně předpřístav pro lodi čekající na proplavení, navržena jsou na levém břehu horního průplavu na třech místech rozšíření ve dně

o 10 m, která sloužiti budou jednak za přístavy lodní při překládání zboží, jednak upotřebí se jich pro vykládání dříví.

Rovněž spodní průplav, který má délky 500 m, byl na pravém břehu rozšířen na přístaviště vorů, za to bezprostředně pod plavidly se průplav sужuje k vůli snažšímu vjezdu lodí pouze na šířku mezi spodními ohlavími plavidel.

Při popisu horního průplavu byla učiněna zmínka o hrázi ochranné, která táhne se po pravém břehu průplavu v celé jeho délce až pod plavidla, kde jest hráz ukončena, ježto dalším prodloužením byl by se sūžil průtočný profil velkých vod.

Hráz ochranná má v koruně spád velké vody její výšky dosahující a klesá od jezu z koty 183.00 ke plavidlům na kotu 182.25.

Na počátku leží koruna hráze 5.3 m nad vodou normální a přesahuje tudíž hráz svou výškou hladinu většiny velkých vod, vyjma ovšem nejvyšší velké vody jako ku př. z r. 1890.

V místech, kde přechází spodní průplav do řeky navržena jest u Podhoří nová úprava pravého břehu, aby se zmírnilo poněkud ostré zakřivení řečiště a zároveň prodloužil se také přiměřeně cíp ostrova Císařského. Na levém břehu bylo přeloženo vyústění potoka šáreckého tím způsobem, že nebude potok vtékati do průplavu spodního, nýbrž přímo do hlavní řeky.

Na ostrově Císařském postaví se nový silniční most přes průplav a sice ve směru cesty vedoucí z Bubenče ke přivozu v Troji. Most bude železný s rozpjetím 23.84 m, spodní hrana konstrukce leží 4.5 m nad hladinou v průplavu; vjezd na most umožní se oboustrannými rampami, které dosahují výše 5.5 m nad hladinou.

Provedení prací stavebných pro zdýmadlo čís. I. u Troje zadáno bylo podle rozhodnutí plné schůze komise kanalisační ze dne 13. června 1898 firmě A. Lanna v Praze. Dodávka železných konstrukcí obstarala se jako při dřívějších zdýmadlech omezeným řízením nabídkovým, při čemž provedení připadlo dle usnesení komise kanalisační ze dne 3. července 1898 firmám Pražské akciové strojárně dříve Ruston a spol. v Praze a E. Škoda v Plzni, které podaly společnou nejnižší nabídku.

Stavba obydlí pro jezného a plavidelníka s příslušnými staveními hospodářskými zadána byla firmě Ant. Dvořák a K. Fischer na Král. Vinohradech, která provedla obdobné pozemní stavby pro zdýmadla u Klecan i u Libšic.

Podle přijatých nabídek zadáno bylo firmě A. Lanna stavebných prací za 1,525.567 zl. 82 kr.

Cena veškerých železných konstrukcí a sice pro jez i pro plavidla spolu se železným mostem přes průplav obnáší úhrnem 134.084 „ 11 „

Dodání železné posuvné lávky pro vorovou propust podle návrhu firmy Bratři Prášilové a spol. v Libni v tomže způsobu jako provedeno jest na zdý-

madle u Klecan spolu se zařízením pro osazování
hradidel svěřeno bylo zmíněné firmě za úhrnný obnos 5.570 zl. — kr.

Náklad na pozemní stavby zdýmadla trojského
obnáší 30.500 „ — „

Veškeré práce stavebné pro zdýmadlo trojské
budou tedy vyžadovati nákladu:

a) Stavebné práce firmy A. Lanna dle nabídky . .	1,525.567 „ 82 „
b) Železné konstrukce dohromady	139.654 „ 11 „
c) Pozemní stavby „	30.500 „ — „
Úhrnem	1,695.721 zl. 93 kr.

Zdýmadlo č. IV. u Miřovic.

Uprůplavnění trati vltavské od Libšic do Mělníka vyžadovalo především
vypracování podrobných předběžných projektů, kterým byl podkladem, jak
již na jiném místě této zprávy jest podotknuto, povšechný návrh na splavnění
Vltavy.

Dne 14. ledna 1899 odbývala se porada technického komitétu komise
kanalisační, ve které došla náležitého uvážení dobrozdání o těchto návrzích
podaná pány: c. k. dvorním radou ze Scheinerů, stavebním zemským radou
svobodným pánem ze Spens-Bodenů, panem zemským stavebním radou Jir-
síkem, jakož i panem stavebním radou Fiegertem.

Technický komitét zřetel maje ku snaze po zřízení dráhy pro čilou
dopravu lodní ve velkém, jakož i ku nevýhodám plynoucím z uprůplavnění
vlastního koryta vltavského v trati „Vraňany-Mělník“ následkem poměrů
říčních a jmenovitě vzdutí řeky Labe při vyšších stavech vodních, jak učí
zkušenosti nabyté nynější regulací, dospělo ku náhledu, že dosažen bude
jedině vytčený účel komise kanalisační, t. j. zřízení dráhy pro čilou dopravu
lodní levostranným průplavem pobočným u Vraňan z Vltavy odbočujícím
a ústícím u Hořína do Labe.

Po důkladném uvážení veškerých výhod a nevýhod zde na váhu pada-
jících usneseno bylo v plenární schůzi komise kanalisační dne 23. května 1899
odbývané přikročiti definitivně ku provedení zdýmadla č. IV. u Miřovic.

Vrchní stavební správa vypracovala několik alternativních návrhů,
týkajících se tohoto zdýmadla. Dle prvního návrhu, podobně jako v gene-
relním projektu, měla býti zřízena plavidla a průplav plavidlový v km 227
na levém břehu řeky Vltavy nad Miřovicemi v poloze chráněné, při čemž
byla by přišla propust vorová na levý břeh vltavský. Dolní část průplavu
plavidlového ústila do zátoky u Miřovic.

Když však přišlo ve známost, že na blízku tohoto zdýmadla hodlá
zřídit správa říšských silnic silnicový most, šikmo přes Vltavu vedoucí,
upustilo se od návrhu tohoto, ježto zmíněný most byl by býval veden přes
spodní průplav plavidlový, což by se jevilo býti vzhledem na zakřivení řeky
v těchto místech a súžení profilu říčního plavbě ne-li nebezpečné, tedy aspoň
na závadu.

Byly to tedy jmenovitě ohledy na bezpečnou plavbu lodí, které daly vznik myšlénce spojení most silnicový se zdýmadlem č. IV. u Miřovic a sice proto, že jednak dá se zříditi na jiném místě most silnicový kolmo na směr řeky tak, že nevadí plavbě lodí, jednak že obsluha jezu dá se provésti výhodně s mostu a že možno jest zvednouti části konstrukce jezové při nastalé velké vodě nad její hladinu.

Při uspořádání tomto dodržeti možno v propusti lodní celou šíři profilu normální vody mezi směrnými hrázemi a odpadá i zřízení stupně na hřbetu jezovém, kterým se chrání sklopené slupice obyčejného hradlového neb stavidlového jezu.

Spojení zdýmadla s mostem silnicovým skýtá tudíž, hledíc jmenovitě ku zájmům nerušené plavby lodní, znamenitých výhod a jeví se pro oba objekty jak po stránce technické, tak i ekonomické příznivým.

Tento náhled přivodil pak usnesení komise kanalisační v plenární schůzi, dne 23. května 1899 konané, dle kterého vzíti se má při vypracování detailního návrhu zdýmadla č. IV. u Miřovic toto spojení za základ.

Co se týká způsobu detailního zřízení, bude jen s výhodou jak pro uspokojující řešení tohoto návrhu v obou směrech, tak i pro rychlejší vypracování dotyčných plánů, když navrhování podrobností díti se bude ve stálém dorozumění se správou říšských silnic.

Dotyčná studia vrchní stavební správy dala se hlavně ve dvou směrech.

Prvý oddíl, t. j. poloha mostu spojeného se zdýmadlem, zajímala nejen inženýry komise kanalisační, ale i dotýkala se zájmů c. k. silničního eráru a poříční správy.

Vzhledem k tomu byly mimo vlastní návrh vypracovány tři další podrobné alternativy, aby se seznaly přednosti i vady při různém uspořádání tohoto spojení.

Tyto návrhy alternativní liší se pouze tím, že propust vorová jest zřízena buď na levém neb na pravém břehu a poloha osy mostové se navrhuje vždy dle místních poměrů buď doleji neb hořeji proti vodě.

Okolnosti tyto, jakož i poloha plavidel a dodržení šířky profilu mezi hrázemi soustředovacími mají nepopíratelný vliv na rozdělení polí mostových, s čímž v souvislosti řešiti nutno i otvory jezu hradlového.

Situace zdýmadla č. IV. u Miřovic ve spojení s mostem silnicovým znázorněna jest na přiložené tabulce č. I. v měřítku 1 : 12,500.

Druhý oddíl studií týkal se konstrukce jezu pro propust lodní spojeného s mostem silnicovým.

Již v měsíci březnu vypracovány byly první návrhy, aby se dalo určití zásadné stanovisko při návrhu této konstrukce jezové.

Spojení jezu s mostovou konstrukcí podmiňuje zřízení slupic, které horním koncem na most zavěšeny jsou, se dají při velké vodě otočiti do polohy vodorovné pod most nad hladinu nejvyšší známé vody.

V této poloze zachytí se slupice dolním koncem na konstrukci mostovou a jsou takto úplně chráněny před velkou vodou.

Na těchto slupicích, které vždy dvě a dvě — jsou od sebe as 2 m vzdáleny — pevný rám tvoří, spočívají stavidla, která po slupicích nahoru a dolů se pohybují.

Dolní konec slupic opírá se o nárazníky, upevněné ve hřbetu propusti lodní a sice tak, že vždy dva sousední rámy, jichž slupice těsně vedle sebe položeny jsou, mají jeden společný nárazník.

Uváží-li se, že nárazníky jen nepatrně nad dno propusti lodní vyčnívají a mimo to i hrany jich navrhují se zaokrouhlené, jeví se skoro nemožným, aby se ukládal štěrka v propusti lodní.

Ježto délka slupic obnáší 10 m a hloub vzduť vody v propusti lodní 5.0 m, dají se 5.0 m vysoká stavidla vyzvednouti na slupicích nad hladinu vzduť vody; pak otočí se slupicové rámy i se stavidly do polohy vodorovné pod most a propust lodní jest otevřena. Otáčení slupic i se stavidly na nich spočívajícími děje se směrem proti vodě. Na straně po vodě upevněna jest na slupicích v nepatrné výši nad hladinou vzduť vody sklápěcí lávka manipulační se zábradlím, která umožňuje komunikaci podél jezu; za tím účelem zřízeny jsou i kolem pilířů v propusti lodní ochozy, čímž docíleno jest spojení mezi jednotlivými díly jezu pohyblivého a usnadněna i obsluha téhož.

Vytahování stavidel a zdvihání slupic děje se dvěma pojezdnými zdviháky.

Stavidla, vysazena jsou tlaku 20 až 25 t obnášejícímu, sestávají z pevného rámu a upevněných na něm puklovek a pohybují se na válečkách k tomu cíli, aby se zmenšil odpor tření a tím i síla ku vytažení potřebná; podobné zařízení při tlaku až 80 t provedeno jest v Anglii na více místech a osvědčuje se v poslední době také na průplavu Dortmund-Emžském. Zde provedena jest zvláště význačná konstrukce, při které tření zařízením válečků podporových zmenšeno jest na míru nejmenší; vyvážené stavidlo 2.8 m vysoké a 8.5 m široké zvedáno jest lehce pomocí mechanismu o převodu 1 : 100 jediným mužem.

Když byla docílena shoda s oddělením silničním c. k. ministerstva vnitra ohledně rozdělení nákladu pořizovacího, přikročeno bylo ihned ku vypracování detailního projektu.

Ježto tento návrh odchyluje se od původně zamýšleného, bylo nutné doplniti měření terrainné, což se stalo již v měsíci březnu. Dále zahájeno bylo i zkušební vrtání základové půdy pro jednotlivé objekty projektu již na jisto postaveného a sice v září 1899.

V měsíci září za velké vody na řece Dunaji studováno bylo na místě samém zařízení uzavírky průplavu Dunajského u Nussdorfu u Vídně, ježto právě při tomto objektu přicházejí slupice ve spojení s mostem, na nichž se pohybují stavidla nahoru a dolů.

Ačkoliv tato uzavírka k vůli jinému účelu zařízena jest, neb právě při velké vodě stavidla a slupice jsou spuštěny a při menším stavu vodním opět se vytahují, při čemž neklade se zvláštní důraz na rychlé odstranění stavidel a slupic, jak tomu jest při zdýmadle miřovickém, přece nashromážděno bylo na místě samotném s důstatek zkušeností a dat týkajících se způsobu a času potřebného ku zvednutí slupic a stavidel.

Projekt pro vodoprávní řízení byl v měsíci září 1899 dohotoven a 11. října téhož roku místodržitelství zadán, načež počato bylo dne 25. listopadu s vyjednáváním o výkup pozemků potřebných pro toto zdýmadlo. Vodoprávní řízení zahájeno bylo dne 4. prosince 1899.

Projekt zdýmadla číslo IV. u Miřovic jeví se co se tkne uspořádání jednotlivých objektů a jich rozměrů následovně:

Ježto v propusti lodní t. j. otvoru nad vlastním řečištěm o šířce 56·0 *m* spojen jest jez stavidlový s mostem silnicovým a plavidla na levém břehu a propust vorová na pravém břehu jest umístěna, bylo nutným zřídit k vůli dodržení průtočné plochy pro střední velké vody v pravo a v levo propusti lodní pohyblivý jez hradlový.

Levý otvor jezu hradlového má šířku 20·25 *m*, pravý 55·55 *m*. Hřbet obou těchto polí položen byl skoro do výše terrainu profilu jezového t. j. na kotu 165·40 a leží tudíž 2·7 *m* pod hladinou vzdutou (168·10).

Při této hloubce vody 2·7 *m* nad kameny záplavními jeví se býti výhodným zařízení jezu hradlového, ježto hradla, majíce délku 3·7 *m*, dají se snadno ovládati. Konstrukce tohoto jezu hradlového bude obdobna zařízení hradlových jezů u Troje a u Libšic.

Co se týká výšky hřbetu jezového obou těchto polí sluší podotknouti, že shoduje se s výškou oboustranných směrných hrází.

Z uvedeného plyne, že je-li jez sklopen, není se obávati škodného vlivu stupně hřbetu jezového jevícího se vlnami přepadovými a tím vymíláním dna řečiště.

Co se týká výše hřbetu jezu v propusti lodní, bylo již dříve uvedeno, že hloubka vody při plném vzdutí obnáší 5·00 *m*, následovně leží hřbet jezu na kotě 163·10 a tudíž odpovídá poloha tato srovnané čáře dna řečiště v těchto místech. Tím zajisté odpadá možnost vymílání dna následkem přepadu jako při jezu hradlovém.

Sklápění slupic v obou postranních polích děje se symetricky od středu k oběma břehům, následkem čehož přijdou otvory pro sklopené slupice do obou pobřežních pilířův a střední pilíře mostové nebudou nikterak se slabeny. Hradla pravého pole jezového ukládána budou v pravém pobřežním pilíři, kdežto hradla levého pole pouze 20·25 *m* širokého dopraví se přes střední ohlaví plavidla do skladiště zřízeného u domku plavidelníka. Pobřežní a návodní pilíře založí se na stejnou výšku s ohlavím plavidel.

Konstrukce silničního mostu vyžaduje, jak se samo sebou rozumí, značnější výšky pilířů, následkem čehož budou pilíře ve středním otvoru a pravostranném otvoru hradlového jezu náležitě vyvýšeny.

Na pravém břehu přiléhá ku pravostrannému otvoru hradlového jezu propust vorová. Propust jest 12·0 *m* široká a prah její má kotu 166·90, čímž docílí se tedy hloubka vody při vjezdu 1·20 *m*.

Místní poměry podobné poměrům zdýmadla u Troje vyžadují i zde zřízení dlouhého splavu vorového a byl zde se zřetelem na to velice povolný přechod ve spádu navržen. Dno, založené na délku 50·0 *m* vodorovně, přechází do spádu 1 : 200 na délku asi 100·0 *m*, načež má prudší spád

1 : 100 na délku 190·0 *m* a přejde pak zase do mírnějšího spádu 1 : 200 na délku 100. Na tomto místě leží dno vorového splavu as 20 *cm* pod normální hladinou vodní a zde nalézá se stupeň asi 1·0 *m* vysoký, čímž získá se potřebná výška pro umístění tak zvaných klapaček a docílí dostatečná plavební hloubka pro vory.

Tento splav vorový oddělen jest od řečiště odlážděnou hrází, jejíž koruna s koty 168·10 pozvolna až na konec soustředné hráze na kotu 164·60 klesá.

Celková délka vorové propusti obnáší tím 585·0 *m*, z čehož na vlastní splav vorový 440·0 *m* připadá.

Způsob uzavření vorové propusti navržen tentýž jako při zdýmadle u Klecan.

Rybovod navržen v pravém pilíři lodní propusti a zřízen bude podobně jako rybovod u zdýmadla u Libšic. Rybovod tento sestává ze schůdků, jichž stupně mají výšku 0·36 *m* a délku ve směru výstupu 2·0 *m*. Šířka rybovodu obnáší 1·50 *m*. Mezi jednotlivými stupni zřízeny jsou 20 *cm* silné a 75 *cm* vysoké přehrážky, čímž povstanou ku proplutí potřebné nádržky (zdrhle). Uvnitř každé nádržky leží hladina vodní horizontálně až ku horní hraně přehrážky a leží tedy hladina vodní v každé jednotlivé zdrhli o 36 *cm* výše.

Každá přehrážka opatřena jest u dna nádržky otvorem 35 *cm* vysokým a 55 *cm* širokým. Otvory tyto leží v nádržkách po sobě jdoucích vždy střídavě v levo a v pravo, tak že ryba nahoru plující hadovité pohyby koná.

Horní zdrhle ústí do horní vody, kdežto nejspodnější nalezá se ve spodní vodě, následkem čehož proudí těmito otvory a celým rybovodem nepřetržitý proud vody, který u dolního vyústění ryby, obzvláště ale lososy láká. Mimo tyto pravoúhlé otvory jsou na horní hraně přehrážek, které zároveň přepadovou hranu pro přítok a odtok tvoří, zřízeny polokruhové výřezy. Tímto zařízením rybovodu mohou se tedy ryby buďto otvory při dně neb skokem a proplutím horními výřezy ze spodní vody do horní hladiny dostat.

O zařízení plavidel a plavebního kanálu tohoto zdýmadla jest nutno oproti dosud provedeným zdýmadlům jen málo podotknouti, poněvadž dosud provedené typy i zde dodrženy byly.

Při vytváření plavidlového kanálu byl horní kanál volen pokud možno krátký se zřetelem na zmenšení výkupu pozemků, ovšem pokud se to srovnávalo s požadavkem pohodlného vjezdu a výjezdu. Vyšlo se od nejmenší přípustné šířky, dělicí hráze u dolního ohlaví, která navržena byla o šířce 3·0 *m*. Na základě toho odbočuje horní kanál 430·0 *m* nad jezem z řečiště.

Pro spodní kanál byl za příčinou utváření levého břehu zvolen výjezd v oblouku a šířka kanálu navržena byla rovněž 30·0 *m*. Poloměr zakřivení výjezdu ustanoven 500·0 *m*.

Celková délka dělicí hráze obnáší 525·0 *m*.

Podél horního kanálu a podél plavidel bude dělicí hráz založena na kotu 168·70, tedy 0·6 *m* nad vzdutou vodou. Naproti tomu klesá koruna

hráze z této výšky od dolního ohlaví poznenáhlu o 2·5 m až na kotu 166·20 m. Co se ostatního zařízení obou kanálů týče, dodržena byla normální nařízení ministerského výnosu ze dne 12. srpna 1895, číslo 8195.

Při popisování jezu bylo poukázáno na to, že hřbet levého pole jezo-
vého na srovnané výšce říčního profilu založen bude. Zbývá jen ještě po-
dotknouti, že terrainní pruh nad jezem až ku špičce dělicí hráze na výšku
hřbetu hradlového jezu (165·40) bude snesen.

Pod jezem bude tento pruh snesen v mírném sklonu až na korunu levé
koncentrační hráze, která s koty 165·0 na kotu 164·70 klesá.

Nová, 2·5 m široká potahová stezka vedena jest podél levého břehu
horního kanálu ve výši 1·0 m nad vzdutou vodou až ku plavidlům a klesá
pak ponenáhlu podél spodního kanálu až na připojení na starou potahovou
stezku u přívozu v Mírovicích.

Co se týče plavidel, jest nutno připomenouti, že se tyto v hlavních
rozměrech s plavidly dosud provedenými úplně shodují. Co se týče rozdílu
mezi spodní a horní vodou $168·10 - 164·20 = 3·9$ m, jest tento úplně shodný
s plavidly u Libšic. Odchylka od plavidel posléze jmenovaných jest jen ta,
že zde také ve vlakovém plavidle na místě odlážděných svahů (1:1), navr-
ženy byly kolmé zdi. Užitečná délka komorového plavidla obnáší 78·0 m,
délka plavidla vlakového 147·0 m, světlá šířka v ohlavích 11·0 m tak jako
u plavidel ostatních.

Silniční most, shodný s osou jezu, čítá 5 otvorů. Od levého břehu
směrem ku pravému obnáší světlost prvního a druhého pole 60·30 m. Třetí
pole jakožto pole střední přes plavební dráhu jdoucí, spojeno jest s jezem
a slouží jako nosník pro otočné slupice pohyblivého jezu stavidlového a jeho
světlost obnáší 56·0 m. Pole čtvrté má světlost 60·30 a pole páté přes
vorovou propust jdoucí má světlost 14·75 m. V druhém poli umístěna jsou
plavidla s dělicí hrází, levostranný otvor jezu hradlového 20·25 m široký,
ve třetím poli uvedená kombinace jezu s mostem a ve čtvrtém poli pak
umístěno pole jezu hradlového o šířce 55·55 m. V poli pátém nalezá se
jak již uvedeno propust vorová. Celková délka příjezdných silnic obnáší
875·0 m. Potřebné budovy pro jezného a plavidelníka u tohoto zdýmadla,
navrženy jsou na levostranném nad nejvyšší vodu ležícím náspu, jelikož most
a spojení mezi jezy přechod umožňuje a poněvadž též plavidla a jez pohro-
madě položeny jsou. Bude zde tedy poskytnuta příležitost spojití stavení pro
jezného a pro plavidelníka v jeden celek.

Zařízení telefonického vedení nebude též činiti žádných obtíží, poněvadž
hlavní vedení pro zdýmadlo libšické již na levém břehu se nalezá a nebude
tedy nutno řeku již více překročiti.

Kanalisování Vltavy od Mírovic dolů.

Připojujíc se na sdělení učiněná ve zprávě z roku minulého, dle nichž
za účelem pokračování v pracech kanalisačních mezi vypracovanými projekty
předběžnými sub III byl vypracován též předběžný projekt na zřízení kanálu

laterálního, podotýká se, že o těchto projektech, jak zmíněno bylo předběžně při příležitosti, kdy jednalo se o zdýmadle mířovickém, podáno bylo důkladné a všestranné dobré zdání. Zmíněný kanál laterální, odbočující u Vraňan na levém břehu vltavském, veden jest kol veškerých obcí, jež položeny jsou na tomto břehu a ústí nad hořínským parkem zámeckým proti Mělníku do Velkého Labe; poloha jeho jest patrná z připojeného plánu situačního na tabulce I.

V sezení technického komitétu dne 8. března 1899 bylo usneseno sděliti se zemědělskou radou pro království České nutná vysvětlení, týkající se projektu levostranného kanálu plavebního, o něž žádalo praesidium zemědělské rady na podnět pamětního spisu obcí mělnického a velvarského okresu.

Rovněž předloženo bylo dobré zdání c. k. zemědělského inspektora pana Rudolfa Brechlera rytíře z Troskovic, které pojednává o projektu levostranného kanálu laterálního se stanoviska zemědělského.

Komise uváživši důkladně veškeré momenty, rozhodla ve své plenární schůzi dne 3. července 1899 ve přítomnosti delegáta zemědělské rady pro království České, aby vypracován byl detailní projekt levostranného kanálu mezi Hořínem a Vraňany dle předloženého projektu s tím doložením, aby do něho pojmuty byly současně ony regulační práce v řečišti a hráze letní na vltavské trati z Vraňan až ku Labi, které by zajistily provozování plavby ve velkém i potom, kdyby bylo nutno sklopiti jez u Vraňan za účelem neškodného odtoku vyšších vod.

Dále bylo usneseno, by předložen byl projekt úřadům příslušným za účelem vodoprávního řízení.

Ku bližšímu vysvětlení tohoto projektu sloužíž následující:

Jak již zprvu zmíněno, odbočuje projektovaný kanál laterální u Vraňan na levém vltavském břehu od směru řeky, vede kolem Lužce, Chramostku, Zelčínu a Vrbna ku Hořínu, kdež ústí proti Mělníku do Labe.

Vjezd do kanálu leží s ohledem na útvar levostranného břehu, kde vysoké svahy strmě až do řeky zapadají, v poloze chráněné a pro plavbu lodí velmi příznivé.

Jezem pod tímto vjezdem situovaným vzedme se voda na kotu 164·20.

Jako v Libšicích tak i zde projektuje se jez hradlový a stavidlový, z nichž poslednějším se hradí opět lodní propust.

Vorová propust má býti položena do míst, kudy jde plavba a kde nacházejí se hloubky, t. j. na pravý břeh.

Od vjezdu až ku plavidlům jest průplav 8·9 *km* dlouhý, trať od spodního ohlaví plavidel až k Labi měří 800 *m*, tak že i s připočtením délky plavidel dosahuje průplav celkové délky as 10 *km*.

U přejezdu silnicového v *km* 1·39 jest navržena uzavírka průplavu, a sice až na výši vody z roku 1890; další trať průplavní až ke *km* 3. u Lužce leží v obvodu zaplavovaném a chráněna jest tudíž proti podobným velkým vodám hrázemi, které mají průměrně 1·0 *m*, nejvíce však 2·0 *m* výšky nad nynějším povrchem. Se stanoviska hydrotechnického nelze proti postavení uvedených hrází činiti žádných námitek, poněvadž odříznutá jimi část za-

plavovaného území nedá se počítati k účinné průtočné šířce velkých vod, protože volný odtok z této části profilu zabráněn jest dole položeným vysokým břehem u Lužce.

Ostatní část průplavu až ke plavidlům u Hořína vedena jest vesměs územím, které ani nejvyššími vodami nebývá zaplavováno; průplav jest zde ku př. mezi Lužcem a Chramostkem až 6·0 m hluboko zaříznut.

V trati od *km* 5·172 až ke *km* 6·011, dále od *km* 6·850 až ke *km* 7·144 a konečně od *km* 8·484 až ke *km* 8·884 jest průplav veden částečně v násypu; tím ušetřilo se na vykopávce a získaly zároveň skládky pro vyrýpané zeminy. Za účelem posouzení otázky, zda mohl by míti škodlivý vliv hlubší zářez kanálu mezi *km* 3. až 5. na tok spodních vod, které proudí směrem ku obcím Lužci a Chramostku a také tudíž na stav vody v studnách v jmenovaných obcích, bylo místním šetřením zjištěno, že dno kanálové projektováno jest nejméně ve výši 1·5 m nad stavem vody ve studnách.

Z toho možno souditi, že ani v tomto směru není nutno se obávati škodlivého vlivu na studny v Lužci a Chramostku, který by se jevil následkem provedení laterálního kanálu.

Poněvadž se křížuje kanál s komunikacemi, mezi nimiž se nalézá odbočka od rak.-uherské státní dráhy vedoucí ze stanice Jenšovic do cukrovaru lužeckého, bylo nutno projektovati mosty.

Celkem nutno jest zřídit na 9 místech mosty, kde křížuje se cesta s kanálem a sice v *km* 1·1, 2·6, 3·3, 4·7, 5·8, 6·2, 7·0, 7·7 a 9·1.

V tom zahrnut jest v *km* 3·3 most kombinovaný silnicový se železnice a pak most v *km* 9·1, kde převádí se cesta přes spodní ohlaví plavidla. Dále navrženo jest v *km* 3·3—3·5 u Lužce, kdež jest cukrovar, jakož i u Vrbna, místo ku otočení lodí a překladiště.

Cesta potahová zřízena jest na levém břehu kanálu.

Pokud rozměrů kanálových se týká, nutno podotknouti, že i zde bylo šetřeno normálních ustanovení pro kanály dvoulodní, které byly dodrženy i u zdýmadel ostatních.

V *km* 9. navrženo jest plavidlo vlakové o spádu 8·9 m; při spádu tak značném bude nutno provésti plavidlo komorové i vlakové s vyzděnými kolmými stěnami, překlenouti spodní ohlaví a uzavřítí je místo 12 m vysokými otočnými vraty dvoukřídlovými raději toliko jednou vrátní, která by se při otevírání vytahovala do výše. Pro střední ohlaví nedá se však konstrukce takové použiti a proto bude prospěšno, umístiti plavidla sdruženě vedle sebe, čímž docílí se zároveň značných výhod při proplavování jednotlivých lodí neb parníků.

Pro tento způsob plavidel sdružených vypracován byl příslušný alternativní návrh, jenž má také tu přednost, že vytvoří se před plavidly poněkud větší předpřístav, jenž slouží při plnění plavidel za nádržku, která zároveň vyrovnává poněkud klesnutí hladiny v průplavu povstale náhlým vtokem vody do plavidel.

Při plavidlech sdružených vedle sebe možno komor navzájem použití za nádrže úsporné, čímž ušetří se na množství vody potřebné ku proplavení, aniž nutno stavěti zvláštní nákladné nádrže úsporné.

Veliký spád plavidla vyžadovati bude zajisté mechanického zařízení pro pohyby s proplavováním spojené a proto vzata byla k tomu účelu již přiměřená položka do rozpočtu.

Spodní 800 m dlouhý průplav chráněn jest proti velkým vodám hrází, jejíž koruna leží průměrně 4.5 m nad nulovou vodou labskou, čili as 1.0 m nad přirozenou výškou území. Také proti postavení této hrázky nedá se ničeho namítati, poněvadž celý zaplavovaný kraj při vtoku Vltavy do Labe leží ve zpětném vzduší labské vody.

Dle rozpočtu sestaveného s dostatečnou přibližností stála by stavba po-
bočného průplavu od Vraňan do Hořína s vlakovým plavidlem dle obyčej-
ného tvaru 2,610.000 zl.,
a v případě umístění plavidel vedle sebe 2,703.000 zl.,
v čemž obsažen jest dostatečný obnos as 3% z celkového nákladu na výdaje
nepředvídané. Rozdíl v ceně obou návrhů činí toliko 93.000 zl. a proto
s ohledem na uvedené značné výhody plavidel sdružených vedle sebe, bude
v dalších úvahách počítáno pouze s tímto druhým návrhem.

V. Úřední rozhodnutí.

Jako v předešlých letech uvedena jsou na tomto místě z úředních roz-
hodnutí, opatření a vynesení, jež komisi v roce 1898 došla, pouze ona, která
pro svoji důležitost mají pro kanalisační komisi zvláštní význam:

Vynesením ode dne 6. února 1899 č. 11.730 oznámilo místodržitelství,
že bylo dopisům a peněžním zásilkám c. k. jezného a plavidelníka v Kle-
canech a Roztokách přiznáno osvobození od poštovního.

Přípisem ze dne 9. března 1899 č. 36.683 byla kanalisační komise
požádána c. k. místodržitelstvím, aby oznámila peněžní potřebu pro kanalisaci
Vltavy a Labe na rok 1900.

Vynesením ode dne 20. dubna 1899 č. 191.002 vydalo c. k. místo-
držitelství vodoprávní povolení k stavbě kanálu pro přivádění vody do
elektrárny obce pražské v Holešovicích.

Zemský výbor království Českého vyrozuměl komisi notou ode dne
11. května 1899 č. 32.226, že byl na místě vystoupivšího z komise pana
řiditele Julia Lipperta jmenován jeho zástupcem pan přisedící zemského
výboru JUDr. Albert Werunsky.

Vedle místodržitelského vynesení ze dne 17. května 1899 č. 80.096 byl
c. k. ministerstvem obchodu na dobu zaneprázdnění pana c. k. ministerského
rady Maxe z Zerboni-Sposetti pověřen zastupováním c. k. ministerstva obchodu
v komisi pan c. k. ministerský místotajemník Dr. Alfred Schoen.

Přípisem ode dne 22. května 1899 č. 82.525 oznámilo c. k. místodržitelství, že c. k. ministerstvo vnitra na místě pana c. k. místodržitelského tajemníka Karla Svátka, který byl povolán k správě c. k. okresního hejtmanství v Novém Bydžově, ustanovilo pana c. k. místodržitelského tajemníka Otakara Janotu náhradníkem členů komise jmenovaných vládou.

Jeho Excellence pan c. k. místodržitel přidělil dle vynesení ze dne 30. května 1899 č. 9605 praes. c. k. místodržitelského účetního praktikanta Václava Bradáče dne 1. června 1899 ke kanceláři komise.

Vynesením ode dne 10. června 1899 č. 82.934 oznámilo c. k. místodržitelství, že změny nastalé v složení komise vyhlášeny byly zemským zákoníkem.

Podle místodržitelského vynesení ode dne 15. června 1899 č. 96.733 pojalo c. k. ministerstvo vnitra úmysl, zařaditi do investičního rozpočtu na rok 1900 jako 4. lhůtu státního příspěvku ke kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách částku 1,240.000 zl.

Zemský výbor království Českého nařídil dle přípisu ze dne 6. července 1899 č. 43.189, aby do zemského rozpočtu pojata byla jakožto 4. lhůta zemského příspěvku ke kanalisačním účelům částka 620.000 zl.

C. k. ministerstvo vnitra schválilo vynesením ode dne 10. srpna 1899 č. 23.994 stavbu nového stálého mostu přes Vltavu u Veltrus podle předloženého povšechného projektu ve spojení se stavbou jezu u Miřovic.

Rozhodnutím ze dne 13. srpna 1899 č. 28.288 vydalo c. k. místodržitelství vodoprávní povolení k stavbě zdýmadla u Troje.

Dne 7. září 1899, pod č. 129.758, dáno bylo c. k. místodržitelstvím stavební povolení k zřízení domků pro jezného a plavidelníka u zdýmadla trojského.

Vedle vynesení c. k. místodržitelství ze dne 21. září 1899 č. 151.643 vzalo c. k. ministerstvo vnitra s uspokojením na vědomí usnesení se komise, aby se na zamyšlené telefonické spojení v trati mezi Prahou a Budějovicemi přispělo 20%, po případě nejvyšší částkou 16.000 zl.

Místodržitelským vynesením ze dne 27. září 1899 č. 161.670 vypsáno bylo vodoprávní řízení o některých změnách projektu pro zdýmadlo u Troje.

C. k. místodržitelské praesidium oznámilo přípisem ze dne 20. září 1899 č. 17.510, že c. k. ministerstvo vnitra schválilo další ponechání nynějšího c. k. místodržitelského účetního assistenta Václava Bradáče v jeho službě u komise s výhradou, že služné jeho převzato bude na fond kanalisační.

Vynesením ode dne 26. října 1899 č. 19.018 oznámilo praesidium c. k. místodržitelství, že Její c. a k. Výsost nejjasnější paní arcivévodkyně Marie Valerie ráčila nejmilostivěji dovoliti, aby parník komisi kanalisační koupený ozdoben byl jménem Její c. a k. Výsosti.

C. k. místodržitelství vypsalo vynesením ze dne 30. října 1899 č. 171.070 k žádosti komise vodoprávní řízení o projektu pro stavbu zdýmadla u Miřovic.



Místodržitelským vynesemím ode dne 21. listopadu 1899 č. 195.590 byla na účet 3. na rok 1899 rozpočtené lhůty státního příspěvku per 1,240.000 zl. poukázána k výplatě částka 620.000 zl. vypadající na první pololetí tohoto roku.

VI. Výkup pozemků, získání vodních sil, vedení evidence o výkupu pozemků.

Ve zprávách kanalisační komise za léta 1897 a 1898 vyličená byla ona vyjednávání o výkupu pozemků, která musela předcházeti před zahájením a prováděním stavby zdýmadel č. II. u Klecan a č. III. u Libšic. Toto vyličení jest ohledně právě zmíněných zdýmadel úplné a netřeba je doplňovati. Přítomné výroční zprávě bylo již dříve vyhrazeno vyličení výkupu pozemků pro zdýmadlo č. I. u Troje; budiž tedy přede vším o tom podána zpráva.

Výkup pozemků pro zdýmadlo č. I. u Troje.

Jak se dalo předvídati, byla potřeba pozemků pro toto zdýmadlo značná; vykoupeno bylo:

rolí	25	jiter	606	čtver.	sáhů,
luk	17	"	436	"	"
zahrad	5	"	895	"	"
pastvin	3	"	947	"	"
křovin			797	"	"
neplodné půdy	1	"	957	"	"

Činí tedy vykoupené pozemky
úhrnem 53 jiter 438 čtver. sáhů.

Jako průměrná cena za pole, louky a pastviny placena byla za čtvereční sáh částka 1 zl. 50 kr., kdežto kupní cena za zahrady i s ovocnými stromy a jinými porosty na nich se nalézajícími pohybovala se mezi 3 zl. až 5 zl. za čtvereční sáh.

Úhrnem vyplaceno za všechny vykoupené pozemky 184.011 zl., tak že průměrná cena za čtvereční sáh půdy činila 2 zl. 13 kr.

Uváží-li se, že vykoupené pozemky nalézají se v nejbližší blízkosti hlavního města Prahy, že tudy jejich hodnota již z tohoto jediného důvodu jest značně vyšší, lze vyplacenou za pozemky ty výkupní cenu označiti jakožto přiměřenou. Při tom nelze nezmíniti se o tom, že pozemky vykoupené na tak zvaném „Císařském ostrově“ u Podbaby byly ovocné zahrady zvláště vynikajícím způsobem vypěstované a že nesly ovoce skvostné, velmi hledané, kteroužto okolnost majitelé zahrad těch při jich prodeji k platnosti přiváděli.

Největší plochy koupeny byly od c. a k. dvorního eráru, zemského výboru království Českého, od císařského rady pana Raimunda Kubíka a od paní Marie Knoblochovy.

Ruku v ruce s faktickým výkupem pozemků proveden byl knihovní převod vlastnictví k vykoupným pozemkům, za kterýmž účelem dosud uzavřeny a do knih vloženy byly kupní smlouvy s 34 stranami.

Tím byl by podán přehled výkupu pozemků pro zdýmadlo č. I. u Troje, při čemž upozorniti dlužno pouze na to, že stavba tohoto zdýmadla měla nutně za následek výkup vodní síly náležející k papírně č. p. 3 v Bubenči, jakož i výkup práv se sousední realitou č. p. 22 spojených a k císařskému ramenu Vltavy se vztahujících, kteréžto oba výkupy, o nichž již ve druhé výroční zprávě obšírně bylo pojednáno, vyžadovaly úhrnného nákladu 215.000 zl.

Veškerá potřeba na výkup spojený se zdýmadlem č. I. u Troje činí tedy 399.011 zl.

Výkup pozemků pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic.

Podstatně jednodušším jeví se výkup pozemků potřebných pro stavbu zdýmadla č. IV. u Miřovic, jednodušším jednak pro to, že mnohem méně pozemků je potřeba, jednak z toho důvodu, že zdýmadlo to již polohou svou jest příznivější a že mnohem méně odchýlných zájmů se tu naskytá a tudíž také méně obtíží jest překonati.

Výkup pozemků pro Miřovice byl již projednáván, ano takorčka skončen ještě dříve, než vodoprávní řízení o projektu pro toto zdýmadlo se konalo, a byl tomuto řízení vyhrazen pouze výkup oněch pozemků, při kterých komisi zvláště záleželo na tom, opatřiti si dobré zdání úředních znaleců k řízení tomu přibraných. Budiž nám dovoleno ve příčině pozemků pro miřovické zdýmadlo potřebných uvéstí toliko výměru přibližnou, poněvadž pozemky ty dosud přesně vyměřeny nebyly a také vyměřeny býti nemohly, ano vodoprávní rozhodnutí o dotčeném projektu dosud nebylo vydáno.

Výkupní vyjednávání vztahovalo se na:

2 jitra	24	čtver.	sáhů	luk,
	862	"	"	rolí,
	305	"	"	zahrad,
9 jiter	1200	"	"	prutin,
2 jitra	1026	"	"	pastvin,
	4	"	"	stavebních pozemků,
	1706	"	"	neplodné půdy.

Dále bylo následkem spojení jezu se silničním mostem, o kteréž kombinaci na jiném místě podána zpráva, nutno vykoupiti domy č. p. 3, 4, 5 a 7 v Miřovicích.

Za všechny pozemky a za právě uvedená stavení ujednána byla kupní cena úhrnem 29.606 zl. 36 kr., při čemž ovšem bylo vymíněno, že projekt bude vodoprávním úřadem schválen.

K těmto výkupům přibudou nepochybně asi ještě náhrady za částečné znehodnocení některých vzedmutím vody dotčených pozemků; jakou měrou

tyto náhrady bude nutno platiti, závisí na vodoprávním rozhodnutí a bude o tom, jakož i o nutném snad odškodnění za úbytek vodní síly při mlýně na zakolenském potoce u Kralup položeném, v kteréžto příčině již vyjednávání bylo zahájeno, svého času podána zpráva.

Udržování evidence.

Ze zprávy za rok 1898 bylo lze seznati, že byl kanalisační komisi přidělen evidenční úředník, o jehož úkolu tamtéž blíže bylo se zmíněno. Požadavky, jež na tohoto úředníka se činí, množí se — jak se samo sebou rozumí — s postupem stavby a úzce s tím souvisícím nabýváním pozemků se strany komise.

Evidenční úředník ohraničil a mezníky opatřil v uplynulém roce pozemky kanalisačnímu fondu koupí připadlé při zdýmadle č. II. u Klecan na obou vltavských březích; stavba tohoto zdýmadla byla ním odměřena a do katastrálních map zakreslena, plošný obsah parcel touto stavbou změněných vypočten a o nich situační plán celé stavby vypracován, kterýžto operát sloužiti má za podklad pro opravu pozemkové knihy. Objemná práce připadla zeměměřičskému úředníku dělením pozemků potřebných k stavbě zdýmadla č. I. u Troje; bylyť výměry jednotlivých dílců parcel vypočítány a o nich rozdělovací plány vypracovány.

Evidenční úředník kreslil dále také všechny změny do evidenčních map, indikačních nástinů a katastrálních operátů při c. k. evidenci katastru daně pozemkové v Praze, na Smíchově a v Karlíně a pořídil pro účely evidence a zjednání knihovního pořádku 156 plánek o 272 dílčích parcelách.

VII. Provedení a pokrok stavby.

V uplynulém roku 1899 zahájena byla — vedle v stavbě se nacházejících zdýmadel č. II. a III. u Klecan a Libšic — také ještě stavba zdýmadla č. I. u Troje.

Při zdýmadle klecanském, jehož stavba koncem roku 1898 takřka zúplna dohotovena byla, provedeny byly v letošním roce jen některé dodatečné práce, avšak muselo býti hlavně přikročeno ku přeměně vorové propusti, tak že celé zařízení teprve na podzim roku 1899 veřejnému používání odevzdáno býti mohlo.

Při stavbě zdýmadla libšického bylo letos úplně dohotoveno plavidlo, kdežto stavba jezu, následkem vysoké vody, která nastala v měsíci září, a následkem obtížné montáže železných slupic stavidlového jezu se poněkud opozdila a vzdor všem námahám před nastalými, silnými mrazy v měsíci prosinci dokončena býti nemohla. Stavba ta však bude určitě provedena během příštího roku, tak že i toto zdýmadlo bude v brzku odevzdáno veřejné dopravě.

V následujícím má býti podán obraz v minulém roce vykonaných prací při jednotlivých zdýmadlech, z něhož lze posouditi, že i v tomto roce pokrok stavby byl zcela uspokojivým, ačkoliv následkem okolností, jež neležely v moci stavební správy, nesplnilo se úplně v tom ohledu chované očekávání.

Zdýmadlo č. I. u Troje.

Jak již v odstavci IV. druhé výroční zprávy poznamenáno bylo, jest zdýmadlo č. I. u Troje pro svou značnou rozsáhlost a různé zájmy, na něž nutno vzíti ohled, jedno z nejsložitějších a nejobtížnějších, které v trati vltavské Praha-Mělník se mají provésti.

Vzdor tomu podařilo se překonati veškeré potíže a rozluštiti otázky mnohdy si odporující, tak že ještě během roku 1899 přikročeno býti mohlo ku zahájení stavby tohoto zdýmadla.

Detailní projekt, sloužící za podklad pro provedení stavby, schválen byl v plenární schůzi kanalisační komise dne 23. května 1899 konané a byly stavební práce zadány podnikatelství staveb A. Lanna v Praze a dodání železných konstrukcí spojeným firmám Ruston a spol. v Praze a E. Skoda v Plzni.

Definitivní situace zdýmadla souhlasí v celku s plánkem, připojeným k druhé výroční zprávě, a bude dle toho jez postaven v *km* 200·18 řeky Vltavy od Budějovic počítaje. Jez pozůstává z 3 otvorů o 38·85, 37·65 a 38·85 *m* světlé šířce a bude ve všech 3 otvorech konstruován co hradlový jez s 3·71, 4·10 a 4·66 *m* dlouhými hradly s hákovitým kováním a odebírací pouchovou tyčí (systém oderský), kterýžto systém použit byl již také v levostranném otvoru jezu libšického. Podstatná odchylka od výše zmíněného plánu pozůstává v tom, že vorová propust, která původně projektována byla na levém břehu, přeložena byla za účelem vyvarování se kolísání mezi loďmi a prameny na břeh pravý, následkem čehož však vzhledem k situaci upuštěno býti muselo od dosud používaného tvaru poměrně krátkých vorových propustí (vrátek) a navržen byl dlouhý vorový splav o délce 425 *m*. Dále budou postaveny v levostranném pobřežním piliři podobné rybí schůdky, jaké provedeny byly již při zdýmadle III. u Libšic.

Plavební kanál (průplav) odbočuje na levém břehu 180 *m* nad hradlovým jezem a má délku 2·8 *km* až k plavidlům. V hořejší trati jest průplav zaříznut do části sadů k Stromovce přináležejícím, křížuje pak asi 1200 *m* pod vjezdem Císařské rameno, k zasypání určené, kterým doposud přiváděna byla voda k turbínám v továrně na papír a celulosu v Císařském mlýně postaveným, z kteréhož důvodu také vodní síla této továrny vykoupěna býti musela. V dolejší trati pod *km* 202 používá se Císařské rameno skorem v celé délce co průplav. V *km* 201·375 zřídí se přes průplav most pro veřejnou cestu z Troje do Bubenče vedoucí. Na křižovatce průplavu s Císařským ramenem, pak blíže Císařského mlýna, jakož i pod ním při čisticí stanici městské kanalisace pražské, navržena jsou přiměřená výkla-

diště. Nad i pod plavidly rozšiřuje se průplav značně a tvoří zde jakési předpřístavy, v nichž lodi mohou čekati a se vyhýbati.

Plavidla navržena jsou u *km* 202·80. Také při těchto objevuje se proti původnímu projektu proti provedeným již plavidlům zdýmadel č. II. a III. u Klecan a Libšic jistá odchylka, ježto — jak již v druhé výroční zprávě poznamenáno bylo — nebudou umístěny plavidla komorové a vlakové za sebou, nýbrž sdruženě vedle sebe, následkem čehož provede se též vlakové plavidlo s kolmými zdmi, na místě svahů 1:1, jak u obou zmíněných zdýmadel provedeno bylo. Dále provedou se v horním ohlavi jednokřídlová, sklopná vrata. Plnění a vyprázdňení plavidel diti se bude jako v Klecanech a Libšicích pomocí obtoků po obou stranách celého plavidla umístěných a uzavřených zvláštními stavidly. V dolních vratech navrženy jsou mimo to ještě 4 sklopné klapky.

Obydlí pro jezného projektováno jest na levém břehu v ose hradlového jezu a bude spojeno železným můstkem s náspem železničním rak.-uher. státní společnosti státní dráhy, nad vysokou vodou ležícím, aby získáno bylo pro jezného a jeho rodinu bezpečné spojení při povodních, což by na pravém břehu vzhledem k nízké položenému území na holešovickém ostrově nebylo bývalo možné.

Pro uschování hradel a výstroje jezu zřídí se na obou březích zděná skladiště, která ovšem při vyšších povodních budou zaplavena; bude však ve skladištích učiněno opatření, by uložené tam předměty nemohly odplaveny býti. — Původně bylo projektováno spojení obydlí jezného s jezem pomocí vysuté lávky přes plavební kanál; od provedení tohoto můstku však prozatím bylo upuštěno a zřídí se až na další opatření zatím pouze přívoz přes průplav.

Obydlí pro plavidelníka umístěno jest bezprostředně u horního ohlavi plavidel; zde nedalo se však docílití spojení nad nejvyšší vodu položené a bude zde plavidelník při vyšších povodních odkázán použití pramice, aby se dostal ku náspu železničnímu státní dráhy.

Se zřízením zdýmadla č. I. u Troje souvisí také značnější regulační stavby pobřežní, o nichž se v následujícím má státi krátká zmínka. Tak musí především holešovické překladiště na levém břehu Vltavy od vjezdu do přístavu až k továrně firmy Kubínzkého na 1·00 *m* nad vzdutou vodou vyvýšeno býti, při kteréžto úpravě zároveň se rozšíří také značně průtočná plocha posunutím pobřežní čáry asi o 20 *m* do břehu. V pokračování této regulační čáry provede se od zmíněné továrny až ku vjezdu do průplavu regulační hráze, která časem veřejnou skládkou plně zasypána býti má; na takto získaném, odhrazeném říčním pozemku projektuje obec Pražská 20 *m* širokou spojovací silnici z Holešovic do Bubenče.

Pravý břeh upraví se od továrny firmy Feitis a Kornfeld až k trojskému přívozu vydatnou odkopávkou v délce as 1300 *m* k tomu účelu, aby docíleno bylo potřebné průtočné plochy pro jez; rovněž tak upraví se protější levý břeh od počátku dělicí hráze při vjezdu do průplavu až k trojskému přívozu přiměřenou regulací, při níž nynější vtok do Císařského

ramene zúplna bude zasypán. Na dolním konci plavebního kanálu upraví se ústí Šáreckého potoka, jakož i dolejší špička Císařského ostrova a protější soustřeďující hráz na pravém břehu přiměřeným způsobem, aby se zmírnilo ostré zakřivení řeky. Konečně má býti zřízeno na pravém břehu pod Podbabským přívozem zvláštní výkladiště pro spojené obce Troja-Podhoř.

Nežli k provedení vlastních kanalisačních staveb a s tím souvisícího částečného zasypání Císařského ramene přikročeno býti mohlo, musela dříve rozluštěna býti důležitá otázka zásobování vody pro továrny na Císařském rameni ležící, najmě továrny na papír a celulosu v Císařském mlýně, jakož i otázka odvádění odpadových vod z těchto továren, domovní kanalisace z Císařského mlýna, Dejvického potoka pod Cís. mlýnem do Cís. ramene ústícího a konečně odvodňovací strouhy ze Stromovky, do níž ústí také špinavé vody kanalisace Bubenečské. Za tím účelem vystavěny býti musely různé, velmi nákladné kanály, jichž použito částečně ku přivádění vody z řeky Vltavy k zmíněným továrnám, částečně k odvádění odpadových a špinavých vod do Vltavy. Na tyto kanály vypracován byl zvláštní projekt, o němž se odbývalo v měsíci říjnu 1899 vodoprávní řízení. — Ku provedení zmíněných kanálů se však přikročilo ihned, ježto s dotyčnými zájemníky docíleno bylo dohodnutí a od včasného vyplnění této podmínky závisel další zdárný postup celé stavby.

V následující zprávě má býti podán nástin o celkovém pokroku stavby v minulém právě roce.

Předem budiž však poznamenáno, že místní stavební správa svěřena byla c. k. inženýrovi Klírovi, jemuž přiděleni c. k. inženýr Štěpán a c. k. stavební adjunkt Tolman a že ze strany podnikatelství stavby A. Lanna ustanoven byl inženýr Hellberg co místní stavbyvedoucí.

Podnikatelství stavby A. Lanna v Praze zahájilo již počátkem r. 1899 přípravné práce ku stavbě, zejména položením kolejí pro transport materiálu od Podbaby podél budoucí ochranné hráze průplavu až k Císařskému mlýnu, zřízením dvou provisorních mostů přes rameno Císařského mlýna a zřízením dílen a skladišť na pozemcích pod továrnou firmy Mauthnerovy poblíž státní dráhy.

Vlastní stavební práce zahájeny byly v měsíci červnu 1899 a sice počalo pracovati dne 22. června parní rýpadlo na výkopu pro kanály u Cís. mlýna.

Přiváděcí kanál pro papírnu a továrnu na celulosu v Cís. mlýně jest 380 m dlouhý, betonový, o šířce a výšce 1.5 m s průtočnou plochou 1.9 m². Kanál ten spojuje filtr stávající u papírny v Cís. mlýně s řekou Vltavou. Jest však učiněno opatření, že může také voda direktně z průplavu do kanálu vpuštěna býti. Dno přiváděcího kanálu leží při odbočení jeho z řeky 1.2 m pod normální vodou, musel se tudíž vtok tento provésti ve zvláštní malé jimce. Kanál má k továrně spád 1:1000 a leží tak hluboko, že projde v plném profilu pode dnem průplavu; na levém břehu průplavu jest provedena vstupní šachta se stavidly, od níž odbočuje jiný menší kanál, vedoucí vodu k továrnám dále na rameni Cís. mlýna ležícím.

Pro stavbu přiváděcího kanálu v bezprostřední blízkosti Cís. mlýna, kde jde kanál pode dnem mlýnského ramene, bylo nezbytno vodu z této části ramene vyčerpati a postarati se mezi stavbou o dodání potřebného množství čisté tovární vody pro papírnu Cís. mlýna, kterou zmíněná továrna dosud čerpala z filtru v rameni postaveném.

Za tím účelem postavila komise kanalisační zvláštní parní pumpu a pulsometr u Cís. mlýna, která po čas stavby čerpala vodu v dosti značném množství $2\cdot0\ m^3$ za minutu z přirozeného reservoiru nad jezem u Cís. mlýna do reservoirů papírny, které leží $22\ m$ nad hladinou vodní.

Páru k tomu potřebnou dodávala továrna ze svých kotlů proti přiměřené náhradě. Vzdor nastalým v té době velkým mrazům účinkovala postavená zařízení bezvadně, tak že přiváděcí kanál do konce tohoto roku skorem v celé délce mohl býti dohotoven.

Kanál pro potok dejvický jest v celku $370\ m$ dlouhý; dosud provedena jest část o délce $253\ m$. Kanál tento sloužiti má svého času zároveň za výpust budoucí soustavné kanalisace král. hl. města Prahy, a provedl se za tím účelem v dorozumění s obcí Pražskou v profilu zvonkovém o šířce a výšce $2\cdot4\ m$ s průtočnou plochou $4\cdot2\ m^2$. Vnitřní líc zaklenut jest z kanálových cihel na cement, zevně se tato cihelná klenba opatřila přiměřeně silnou vrstvou cementového betonu. V trati, kde prochází kanál pode dnem průplavu, nemohl se provésti v plné výšce profilu a proto se místo vrchního zaklenutí užilo krycích litinových desk, navzájem sešroubovaných a náležitě utěsněných, ježto státi bude nad nimi při naplněném průplavu sloupec vody $2\cdot5\ m$ vysoký. Aby při provozování plavby nebyly tyto litinové desky poškozeny, jsou přikryty trámci dřevěnými těsně vedle sebe položenými a od zmíněných desek neodvisle na zvláštních pilotách postavenými. —

Obr. čís. 1. ukazuje tuto zajímavou a dosti nákladnou konstrukci.

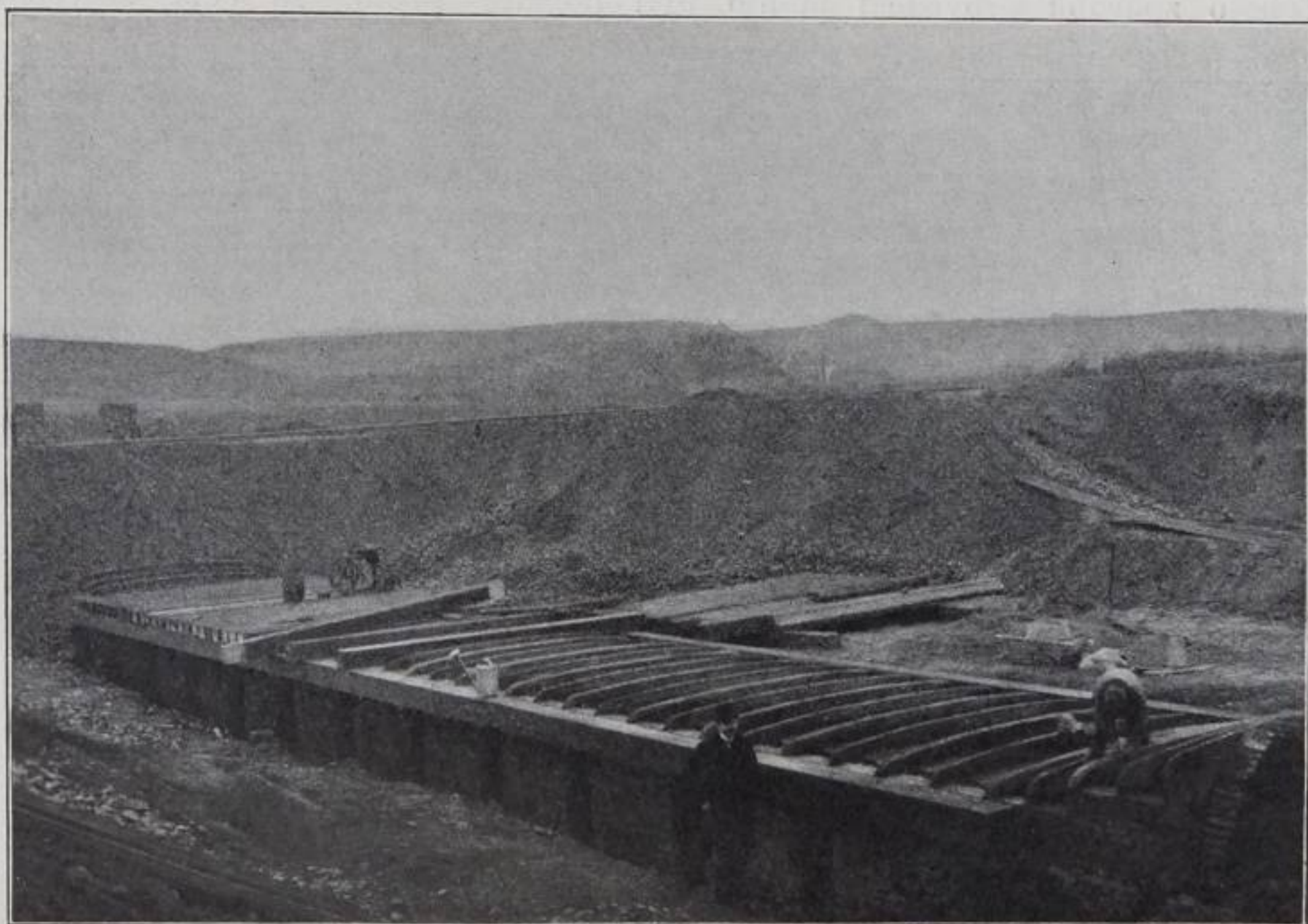
Výkop zemní pro stavbu kanálu přiváděcího k Cís. mlýnu a pro dejvickou výpust potřebný dosáhl celkem kubatury $24\cdot000\ m^3$. Pro stavbu těchto dvou kanálů spracovalo se $1250\ m^3$ cementového betonu, $320\ m^3$ zdiva z kanálek, dále se provedlo $1500\ m^2$ cementové omítky a užilo železných konstrukcí o celkové váze přes $50\cdot000\ kg$.

Přiváděcí kanál k továrnám E. Mauthner, Kraus & Co. a Dr. Grün má délku $430\ m$, profil vejčitý, $60/90\ cm$ ve světlosti, z cementového betonu; letos provedená hotová část měří $53\ m$, avšak výkop s pažením proveden jest skorem na celou délku. Mimo to nutno provésti ještě celou řadu menších kanálků k odvádění odpadních vod z továren, a domovní kanalisaci v Cís. mlýně, dále pro odtok ze Stromovky a kanalisaci Bubenčskou, jichž provedení — pokud se týče vlastního území Císařského mlýna — převzal dle docíleného dohodnutí majitel továrny na papír a celulosu pan cís. rada Kubík. Kanálky ty jsou již také skorem dohotoveny, tak že ještě před příchodem jarní povodně bude možno Císařské rameno v horní jeho části uzavřít, čímž získá se zde další deponie pro výkop z průplavu.

Co se tkne vlastních staveb kanalisačních, provedena byla letos na jezu hradlovém část 60 m dlouhá, obsahující polovici pole středního a celé pole pravostranné s příslušnými pilíři, dále prostranný pilíř propusti vorové s částečnou úpravou jejího dna a obou svahů.

Konstrukce jezu hradlového neliší se ve spodní stavbě od provedeného jezu u Klecan a Libšic.

Na obr. čís. 2. viděti jest pohled na hotovou část jezu na ostrově Holešovickém od hráze navigační; v pozadí stojí dosud pojezdný jeřáb, jehož se užilo k osazování kvádrů. Železná konstrukce, jejíž dodání převzala firma



Obr. 1. Podvedení dejvického kanálu pod průplavem u Troje dne 14. listopadu 1899.

E. Škoda v Plzni, nebyla letos postavena, jelikož se firma s dodávkou opozdila.

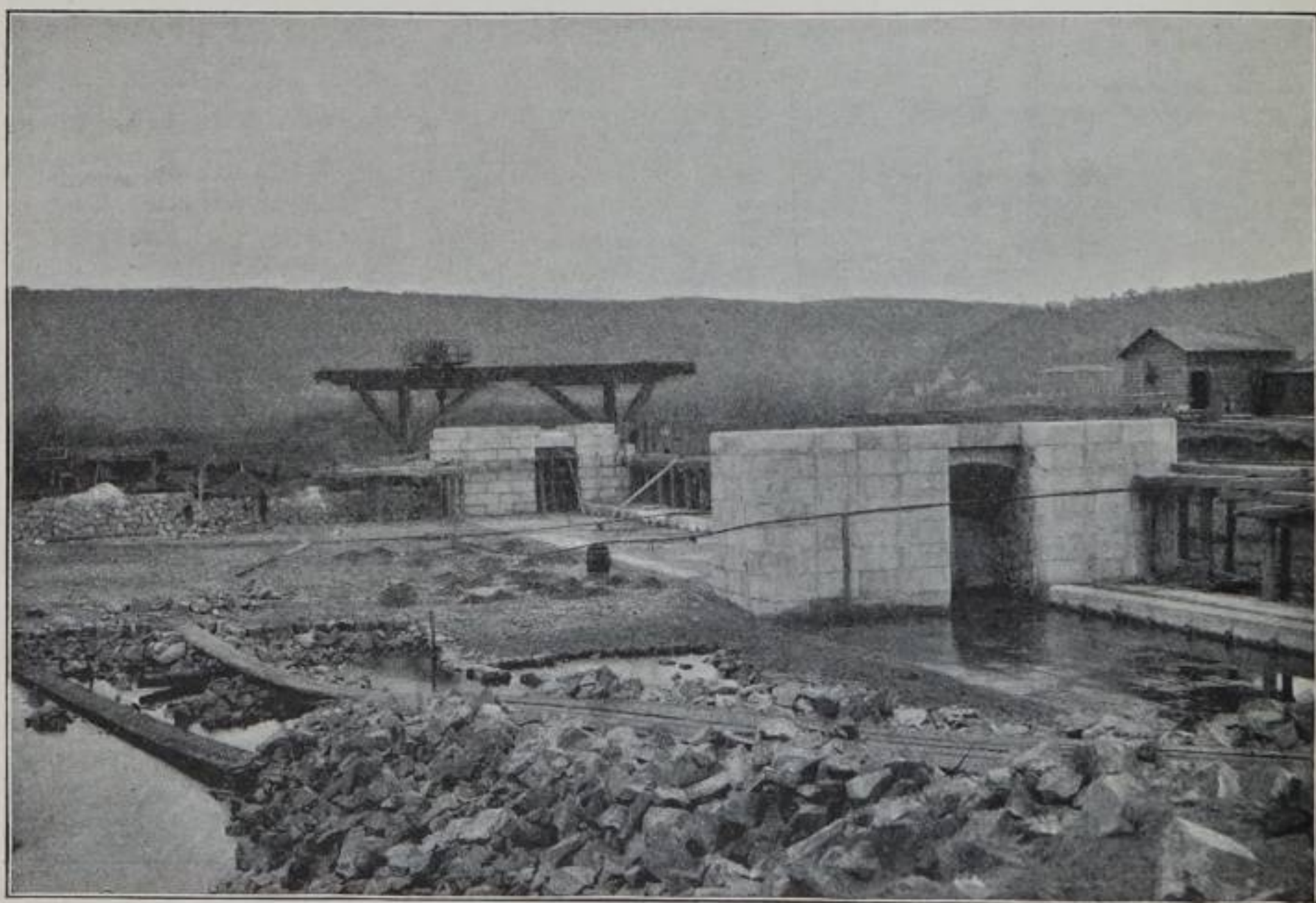
Propust' vorová u Troje bude — jak již zmíněno — v podstatě jiné konstrukce, nežli dosavadní provedená propust' u Klecan a projektovaná propust' u Libšic. Přeložením propusti na břeh pravý, bylo nutno vzhledem k situaci vytvořiti ji jakožto koryto o délce 425 m se dnem 12·0 m širokým. Následkem velké délky propusti vyplývá jen velmi nepatrný relativní spád dna.

Největší možný rozdíl výšek mezi vzdutou vodou a nejnižší vodou pod jezem na konci propusti obnáší v Troji 4·10 m. Dno propusti navrženo jest

v malých stupínkách, svahy na obou stranách omezeny budou 1.00 m vysokými zídками a pak dlažbou 1 : 1½. Pro hráz, dělicí propust vorovou od řečiště, bylo třeba použiti v připojení hráze té na pilíř jezový opěrné zdi z cyklopského zdiva, která na obr. čís. 2. v pohledu jest patrna.

Dno vorové propusti projektováno jest na začátku na jistou délku horizontální, pak o relativním spádu 1 : 200, 1 : 100 a ku konci opět 1 : 200; na konci připojena bude 20 m dlouhá, obmezeně pohyblivá dřevěná tabule co přechod do spodní vody a k zamezení značnějšího vlnění. —

Stavba uvedené části hradlového jezu a propusti vorové provedla se ve společné stavební jámě obehnané jednoduchou štětovou stěnou o tloušťce 16 cm. Tohoto způsobu provedení mohlo býti použito proto, že celá stavební



Obr. 2. Stavba hradlového jezu u Troje dne 2. listopadu 1899.

jáma se nalezala vlastně na suchu, a zůstala proti Vltavě uzavřena navigační hrází.

Výkop pro jez zahájen byl parním rýpadlem dne 1. srpna a dokončen dnem 7. září, při čemž získáno okrouhle 28.000 m³ země.

Štětová stěna obvodová měla délky 190 m; do základů této části jezu spotřebovalo se 740 m³ betonu a pro propust vorovou 260 m³, zdiva kvádrového provedlo se 530 m³, zdiva lomového 1200 m³, záhozu pro zajištění dna řečiště pod jezem rovněž 1200 m³.

Stavba tohoto dílu jezového i s propustí vorovou byla do 10. prosince úplně hotova a z uvedených značných kubatur zpracovaných hmot dá se

také posouditi rychlý postup stavby, který k tomu ještě značně zdržen byl velkou vodou, která nastala dne 14. září 1899.

Nebude nezajímavo o průběhu této velké vody v obvodu zdýmadla trojského zmíniti se několika slovy. Nejvyšší stav nastal dne 14. září o 6. hodině večerní, kdy dosáhla voda na vodočetu karlínském výšky $+426\text{ cm}$. Jakmile voda opadla, zjistila se výška její na různých místech rozsáhlé stavební trati a srovnala s výškou vody normální, při čemž shledáno bylo, že u hořejšího přívozu holešovického činí rozdíl hladin 4.40 m , v profilu jezovém 4.35 m , u Císařského mlýna 5.22 m a u Podbaby 5.65 m . Tento konstatovaný rozdíl hladin, který u Podbaby jest největší, podává zřejmý důkaz o značném vlivu zúženého řečiště u Podhoře na odtok vysokých vod v obvodu zdýmadla trojského, a vyvolaného tím zpětného vzduť hladiny. S uznáním budiž zde poznamenáno, že velká voda byla hydrografickým oddělením zemským v čas a s určitou přesností napřed ohlášena, tak že mohly býti předem učiněny náležitě přípravy, a následkem toho také škoda velkou vodou povstalá byla celkem jen nepatrná.

Po odchodu velké vody přikročilo se ihned ku zemním pracím pro trať průplavní, která leží na nynějším území Stromovky. Pozemní rýpadlo bylo přepraveno z pravého břehu vltavského od jezu na levý břeh do Stromovky a již dne 30. září byly veškeré pro vyrývání a transport zemin potřebné koleje hotovy, tak že tímto dnem byly zemní práce ve Stromovce zahájeny. I zde postupoval výkop velmi utěšeně, neboť celkový výkon, který za měsíc říjen dosáhl 19.000 m^3 , dostoupil koncem roku skorem na 50.000 m^3 .

Vrstvy zemní, do nichž průplav ve Stromovce jest zaříznut, jsou velmi různé, převládá ovšem hlinitý náplavní písek, avšak našla se i místa s tuhou hnědou hlínou, jinde čistý, velmi dobrý jíl a na jiném místě zase úplně čistý písek; ve spodu výkopu nalezen byl téměř výhradně hrubý, ulehlý štěrk. Toto rozmanité zvrstvení půdy ve Stromovce bylo již před zahájením stavebních prací zjištěno zemním vrtáním, které provedla půdoznalecká kancelář zemědělské rady.

Na základě zjištěné propustnosti půdy, odhodlala se komise kanalisační provésti v celé délce průplavu, pokud dotýká se území Stromovky, umělé zhuštění celého koryta průplavního, které obloží se k tomu účelu vrstvou dusaného jílu 30 cm vysokou, aby tím bezpečně zabráněno bylo prosakování vzduť vody z průplavu do nížin kol rybníku u Stromovky, které leží v nejnižších místech až 1.0 m pod touto hladinou. Část jílu získána z vykopávky, další část dobyla se rovněž ve Stromovce mimo vlastní výkop a tímto jílem pokryta byla na zkoušku část svahů průplavu v ploše 620 m^2 . Ostatní potřebný jíl v množství as 10.000 m^3 dopraven býti musí odjinud.

Svahy jílované budou vrchem odlážděny, ve dně průplavu bude se vrstva jílu krýti štěrkem na výšku 30 cm . Z ostatních prací upevňovacích sluší zmíniti se o provedeném obložení nasypané ochranné hráze podél pravého břehu průplavu drnem na ploše 4400 m^2 .

S provedením průplavu ve Stromovce souvisí zároveň bourání ohradní zdi Stromovky a také bylo nezbytno porazit několik mohutných stromů. Zbývající práce pro ochranu břehů průplavních letos nedokončené, budou provedeny příštího roku nejspíše již v souvislosti se silnicí z Holešovic do Bubenče, kterou podél levého břehu průplavu projektuje provést obec Pražská.

Mimo tyto hlavní práce provedena byla ještě řada menších prací kanalisačních; k těmto patří provedené vyhloubení budoucího spodního průplavu pod plavidly u Podbaby, které koncem roku dosáhlo 13.400 m^3 a jež odkopány byly ručně; mimo to vyrýpáno bylo malým lodním rýpadlem tamže as 6000 m^3 .

Dále provedena byla letos část odvodňovacího příkopu (drenáže) o délce 620 m podél pravé strany budoucí ochranné hráze průplavní na ostrově Císařském pod Cís. mlýnem, aby tím zamezilo se prosakování vody z průplavu na pozemky ostrova Císařského, které mimo to ve značné rozloze byly zvýšeny nasypávkou z dobrého materiálu, který se získal ve Stromovce.

Dále byl proveden kanál pro potok Rokosku. Potok Rokoska vyústoval dosud na pravém břehu Vltavském u hořejšího přívozu holešovického do mrtvého holešovického ramene u továrny firmy Feitis a Kornfeld. Ku přání zájemníků bylo rameno holešovické v horní své části podél zmíněné továrny zasypáno materiálem získaným při hloubení stavební jámy pro jez, a následkem toho bylo nutno provést pro potok Rokosku pod nasypanou deponií kanál betonový s vyústěním přímo do Vltavy. Kanál jest 40 m dlouhý a má profil souhlasný s profilem silničního propůstku trojské silnice, kterou potok ten podchází.

Úprava břehů vltavských provedla se na dvou místech a sice prodloužila se a zavázala do břehu levostranná soustředná hráz u přívozu v Troji, kterážto úprava má za účel udržeti v těch místech trvale hloubku vody pro provozování přívozu potřebnou. Ačkoli stavba ta před příchodem velké vody ze dne 14. září nebyla zcela ukončena, přece ukázal se příznivý vliv částečně hotového záhozu, neboť písčina, která znesnadňovala přistávání prámu na levém břehu, byla odplavena.

Druhá podobná úprava počala se také prováděti na pravostranné soustředné hrázi nad přívozem v Podbabě. Konec této hráze byl totiž snesen, a hráz sama posune se dále ku pravému břehu. Ježto pak projektuje se zároveň provést prodloužení špičky ostrova Císařského při vyústění plavebního kanálu do řeky, bude úpravami těmito zmírněno ostré zakřivení toku vltavského u Podbaby, jež zajisté bude míti také příznivý výsledek na odtok velkých vod.

Na pravém břehu u Podhoře provedeno bude pod přívozem podbabským výkladiště pro spojené obce Podhoř-Troja, jehož stavba byla sice letos započata, avšak teprve rokem příštím bude ukončena.

Domek pro plavidelníka a jezného. Na základě smlouvy ze dne 4. července 1899 předána byla stavba obydelných a hospodářských stavení

pro plavidelníka a jezného podnikatelské firmě Ant. Dvořák a K. Fischer. Firma začala již v měsíci červenci kopati základy domku pro plavidelníka; únosný základ našel se teprve ve hloubce 5·0 m pod terrainem. Stavba pokračovala velmi rychle, tak že před příchodem zimy bylo stavení obydelné i hospodářské úplně hotovo a zbývá dodělati jen něco málo z vnitřního zařízení.

Domek jezného s příslušným hospodářským stavením počal stavěti se poněkud později, a provedlo se letos jen hrubé zdivo a střecha, na níž proveden kryt lepenkový. Dokončení těchto pozemních staveb ponecháno na rok příští.

Veškeré práce stavební bylo nutno přerušiti dnem 12. prosince, kdy nastaly silné mrazy a napadlo mnoho sněhu. Nastane-li během zimy počasí poněkud příznivější, bude se vší energií pokračováno zejména v dosud ne zcela ukončených stavbách kanálů přiváděcích, aby tím umožněno bylo zahájit v příštím stavebním období další práce kanalisační v plném rozsahu. —

Kancelář místní stavební správy nalezající se prozatím, než dohotoveny budou domky pro plavidelníka a jezného, v najatých místnostech v Císařském mlýně, spojena byla telefonicky s kanceláří vrchního stavebního ředitelství v Karlíně; se stavbou této telefonické tratě započato bylo 31. července 1899 a dnem 16. srpna uvedeno spojení to v činnost. —

Z předcházející zprávy vychází na jevo, že v letošním roce pracovati se mohlo pouze na jezu hradlovém a na hořejší části plavebního kanálu ve Stromovce, kdežto se stavbou plavidel započne se teprve v roce 1900, až přiváděcí kanály k Císařskému mlýnu budou dohotoveny, protože dříve Císařské rameno nemůže býti uzavřeno.

Postup stavebních prací vykonaných v roce 1899, vyjádřený v procentech z celkového rozpočtěného množství, znázorněn jest graficky na připojené tabulce č. III., ku které se zde poukazuje.

Zdýmadlo č. II. u Klecan.

Koncem roku loňského byly stavební práce na jezu hradlovém a na plavidlech v podstatě ukončeny; za nastalé zimy, která byla ponejvíce jen mírná, bylo možno vyzkoušeti jednotlivé části jezu hradlového v příčině jejich způsobilosti a obeznámiti zároveň domácí pracovní síly s náležitou obsluhou jezu. Dne 19. února 1899 byl pak jez při stavu + 53 cm na karlínském vodočetu poprvé celý postaven, aby docílilo se plného vzduť a mohly se při tom vyzkoušeti pohybovací přístroje u plavidel, jakož i zařízení propusti vorové.

Jez hradlový osvědčil se při tom ve všech svých částech znamenitě, rovněž dobrými shledány byly přístroje pro pohyb vrat a stavidel v nich umístěných; toliko při stavidlech na kolách, jimiž uzavřeny jsou obtoky, uznaly účastněné továrny za nutné provésti k vůli docílení lehčího chodu některé menší změny.

Při tom budiž podotknuto, že při této první zkoušce s plným vzduťm zároveň proplavena byla dne 22. února jedna z největších labských lodí „Pavčina“ majitele lodí Kunze z Hamburku. Tato loď, která má 10·7 m šířky, 80 m délky a vykazuje únosnost 850 tun, proplula plavidlem komorovým směrem proti vodě a používši při severním větru s výhodou plachet, plula pak 5 km dále beze vší pomoci až do Selce.

Ne tak zcela příznivým byl výsledek zkoušek provedených v propusti vorové umístěné na pravém břehu u Klecánek; zde uznáno bylo za nutné upotřebiti na konci dna propusti již v původním projektu tam navrhovaných klapaček a zároveň prodloužiti pravý konkávní břeh pod propustí na délku as 60 m užitím kolmé stěny fošnové, která se připojila ku pravostrannému srubu.

S doplňovacími pracemi těmito počato bylo v březnu a užilo se k tomu 39 kusů trámů 13 m dlouhých o průřezu $24\frac{1}{26}$ cm, které se zavěsily na společný ocelový hřidel tím způsobem, že vždy 13 kusů trámů spojeno bylo železem U a plochými železy úhlopříčnými v jediný celek 3·5 m široký. Aby při proplavování tyto tabule vorům nevadily tím, že by zejména za vyšší vody pod jezem následkem přirozeného vztlaku vody spodním svým koncem stoupaly do výše, byly spodem uměle zatíženy železnými kolejnicemi o celkové váze 60 metr. centů, čímž klapačky přivedeny byly do labilní rovnováhy. Současně při těchto pracech zmenšena byla výška vody nad horním prahem propusti z původních 1·4 m na 1·2 m, ježto se to ukázalo býti účelným.

Avšak při úřední zkoušce proplavovací, která konala se dne 8. června, nebylo přece docíleno výsledků zcela uspokojivých a proto vyhověla komise kanalisační žádosti zájemníků voroplavby, aby se dno propusti mající spád 1 : 10 založilo ve svahu mírnějším, dále aby zmenšila se ještě více výška vody při vtoku; následkem toho přikročeno bylo k úplné přestavbě dna propusti. Výška vody nad horním prahem vzata byla toliko 1·0 m, dno propusti provedlo se v délce 41·0 m se středním spádem 1 : 24 a upravilo se v něm 6 stupňů 13 cm vysokých; oddíly dna mezi jednotlivými stupni obdržely spád 1 : 40. Hořejší část dna vorové propusti provedla se z kvádrů, dolejší toliko ze dřeva a sice z fošen 13 cm silných položených na příčné prahy, které se načepovaly na železné piloty.

Dno propusti ukončilo se opětně pohyblivými klapačkami, které sestávají ze tří tabulí po 11·5 m délky a 3·5 m šířky, zhotovených z kmenů o tloušťce 20 cm.

Současně s přestavbou dna propusti vorové provedena byla změna stružky určené pro přechod stěhovavých ryb; na místě původního k tomuto účelu založeného koryta otevřeného o šířce 1·0 m podél levé strany propusti, provedly se po návrhu úředního znalce v oboru rybářském zvláštní rybí schůdky tím způsobem, že se původní žlab rozšířil na 1·4 m, do něho se vložily ve vzdálenostech 1·6 m — 2·1 m příčky a v těch střídavě se při dně vynechaly otvory 48 cm vysoké a 40—35 cm široké.

Mezitím nastala velká voda a proto mohla se přestavba ukončiti teprve dne 3. listopadu, načež ihned postaven byl zase celý jez a dne 9. listopadu opa-

kovala se komisionelní zkouška proplavovací s několika vory, tentokráte s výsledkem příznivým. Odtud počínaje proplulo propustí vorovou až do konce měsíce listopadu, kdy veškerá plavba přestala, úplně bez závady 45 pramenů; ostatně také již i před rekonstrukcí použilo propustí vorové v době od 7. do 10. června celkem 48 pramenů.

Při této příležitosti dlužno s politováním zmíniti se o tom, že voroplavci chovají se ku pracem komise kanalisační celkem nepřátelsky a někteří z nich dopustili se během stavby buď velikou nepozorností svou, aneb skutečnou zlomyslností takových provinění, která ve dvou případech, při nichž způsobena byla značná škoda na slupicích jezu hradlového, měla za následek odsouzení za vinné uznaných plavců do vězení a sice plavce Půhona na 7 a Šubrta na 14 dní.

Vyjma dobu počátečních prací stavebních v Klecanech, bylo zdýmadlo toto celkem ušetřeno po celou stavbu od škodlivých účinků velkých vod; teprve za velké vody letošní, která dosáhla dne 13. září na vodočetu karlínském výšky $+ 4.26\text{ m}$ a současně v Klecanech výšky $+ 5.76\text{ m}$ nad stavem normálním, byly veškeré stavby zdýmadla poprvé vodou zcela zatopeny.

Škod při tom nebylo však způsobeno téměř žádných, toliko na nízkých skládkách, které přímo vysazeny byly proudem vodnímu, aneb kde voda přepadala, jako zejména na ostrově roztockém, kde nebylo ještě zúplna provedeno osetí travou a osázení vrbami, byl povrch částečně vymlet, tak že bylo nutno tyto násypy doplniti a náležitě odlážditi. Rovněž na obou stranách plavidel byly nasypané vodorovné plochy opatřeny po povodni účelně dlažbou, pod níž násyp mezitím již zúplna se byl sedl.

U bývalé olejny v Roztokách ukázala se po zasypání starého mlýnského ramene nutnost prohloubiti tovární studnu o 1.5 m , aby zajištěno bylo v ní dostatečné množství vody; dno studny leží nyní 2.7 m pod normální vodou v řece Vltavě. Pro odvedení srážkových a po případě také odpadních vod z továrny postaven byl na základě dohodnutí v té příčině docíleného nový 105 m dlouhý betonový kanál o průměru 30 cm od továrny až do Vltavy.

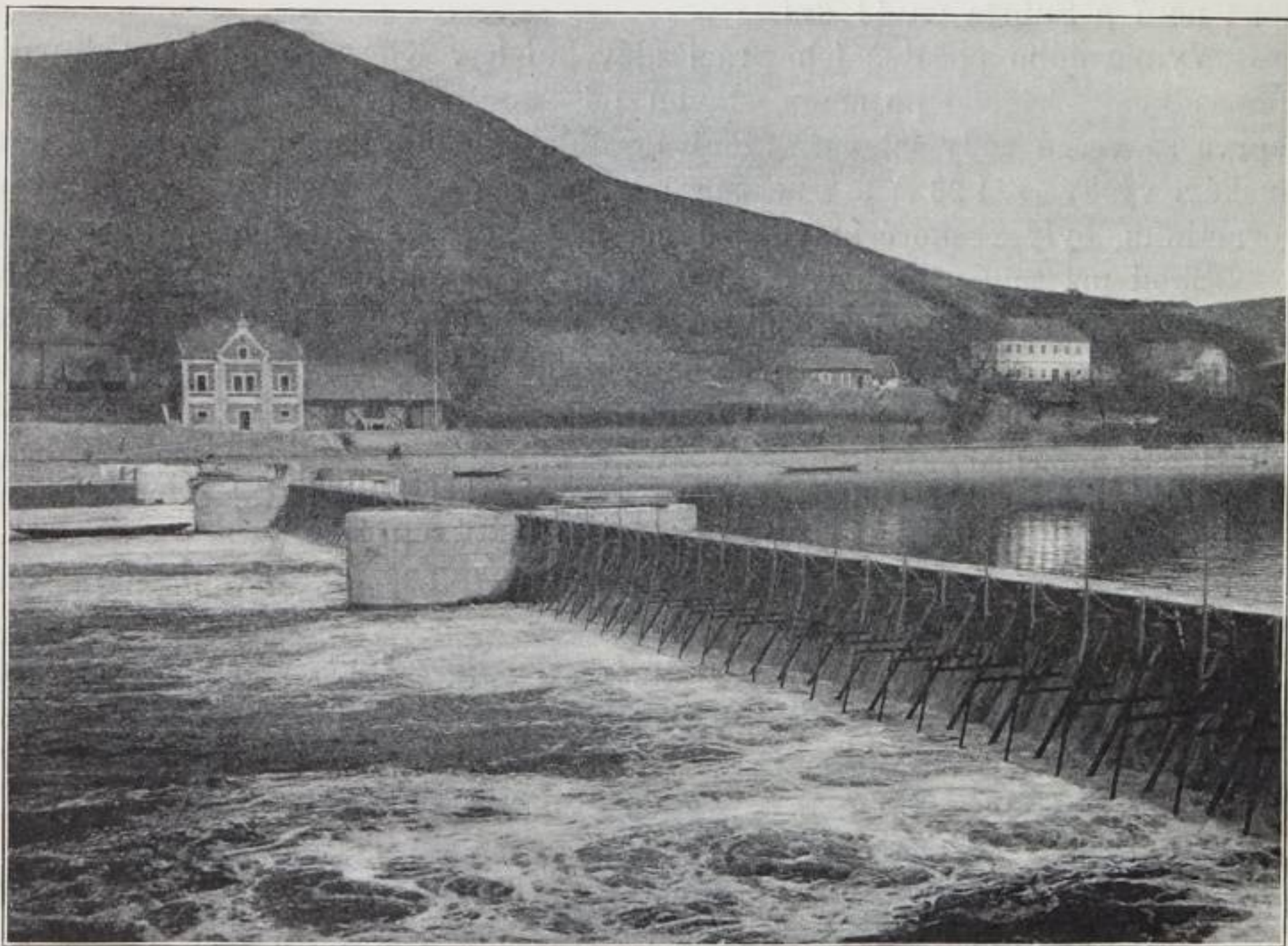
Výkladiště založené poblíž této továrny na levém břehu vltavském nad přívozem klecáneckým bylo ihned po svém provedení používáno v rozsáhlé míře Oesingerovou továrnou na barviva a sice ku vykládání amerického a australského barevného dříví, které přivezeno bylo labskými loděmi. Také výkladiště obce klecánecké ležící na pravém břehu pod klecanským přívozem bylo v podzimu hojně používáno k dopravě řepy.

Na vedlejším obrázku čís. 3. spatřiti lze postavený hradlový jez za plného vzduť a jest na něm také zřejmě patrným rozdíl mezi vzduťou vodou a stavem normálním pod jezem, který měří 2.7 m . Zároveň jest viděti, mnoho-li vody nutno jezem propustiti, aby horní vzduť hladina se udržela na stále stejné předepsané výši.

Vztýčení neb sklopení všech slupic v propustí lodní 40 m široké, vyžaduje podle nabytých zkušeností při volné práci celkem času asi 2 hodiny, avšak při oznámené povodni v měsíci září sklopeny byly slupice levého pole pouze za $\frac{1}{4}$ hodiny a rovněž beze vší závady. Tím získáno bylo zároveň

přesvědčení, že v případě hrozícího nebezpečí lze jez hradlový odstraniti s velikou rychlostí, zejména když počne se současně pracovati u všech tří otvorů, za kterýmž účelem opatřeny byly také potřebné k tomu tři zdviháky.

Zdviháky jsou přenosné, projíždějí totiž na kolečkách, a možno slupice sklápěti dvojím způsobem, buď jednotlivě, při čemž se zdvihák přenáší postupně dále a každá slupice sklopí se užitím řetězu na ní připevněného, aneb druhým způsobem, který ukázal se býti mnohem výhodnějším a který záleží v tom, že se zdvihák zakotví na pilíři jezovém a postupné sklápění slupic provede se užitím drátěného lana, které sahá přes celé pole jezové



Obr. 3. Pohled na postavený hradlový jez u Klecan.

a k němuž se slupice, jež se má sklopiti, vždycky svým řetězem připne. Aby se lano na lávce nesmýkalo, byla upravena k tomu zvláštní přenosná kladka, která se upevní vždy na předposlední slupici před tou, jež má se sklopiti.

Tento způsob sklápění slupic jest valně jednodušší, dá se snáze ovládati a jest také pro zaměstnané dělníky méně namáhavým, neboť přenáší se při tom toliko zmíněná poměrně lehká kladka, což dokáže pohodlně jediný muž, kdežto pro přenášení zdviháku při sklápění dle prvního způsobu jest zapotřebí 2—3 mužů; mimo to jest práce tato na úzké lávce jezové,

která za dešťů neb mrazů bývá hladká a kluzká, vždycky obtížnou a nebezpečnou.

Následkem přestavby dna propusti vorové, jakož i s ohledem na vysoký vodní stav, který dlouho potrval ještě po povodni v měsíci září, byl jez až do konce roku postaven pouze 10 neděl a po tu dobu byla také v činnosti plavidla, v nichž bylo proplaveno:

po vodě: 153 lodí větších, 24 menších, 42 parníky a 281 pramenů;

proti vodě: 109 lodí větších a 42 parníky.

Mimo to používalo plavidel mnoho lodí naložených kamenem firmy A. Lanna, které dopravovaly kámen z lomů u Klecánek na stavbu zdýmadla čís. I. u Troje.

Podle provedených pozorování vyžadovalo naplnění neb vyprázdnění plavidla komorového 4 minuty, plavidla komorového a vlakového dohromady 18 minut.

V podzimu roku 1899 byla stavba zdýmadla u Klecan ve všech svých částech zúplna dokončena; na základě podnikatelstvím o tom předloženého výkazu stavebních prací provedlo vrchní stavební ředitelství předběžnou kollaudaci, která svěřena byla zástupci stavebního řiditele vrchnímu inženýru V. Mayerovi a při které sestaven byl pro kollaudaci konečnou již náležitě prozkoušený podklad. Tato předběžná kollaudace započata byla dne 13. listopadu 1899 a bylo v ní následující dny pokračováno; dokončení její bylo však nutno odložit pro nastalé silné mrazy až na dobu příznivější.

K vůli zjištění vlivu zpětného vzduť jezu klecanského, byla plně vzdutá hladina dne 4. prosince 1899 při stavu — 22 cm na Karlínském vodočetu zanivelována a sice v trati od jezu v Klecanech až nad přívoz podbabský. Výsledky tohoto zjištění zobrazeny jsou na připojené tabulce II.

Ku konci budiž připojen seznam hlavních hmot a prací dle skutečného provedení a srovnání jich s projektem:

Číslo	Pojmenování	Projekt	Provedení
1.	Pohyb zemin	423.407 m ³	424.731 m ³
2.	Beton v základech	5.833 m ³	4.784 m ³
3.	Beton cementový	578 m ³	819 m ³
4.	Zdivo lomové	7.792 m ³	6.438 m ³
5.	Zdivo kvádrové	1.689 m ³	1.630 m ³
6.	Krycí desky	420 m ²	531 m ²
7.	Zához z kamene	11.526 m ³	14.134 m ³
8.	Dlažby	67.223 m ²	61.403 m ²
9.	Zřízení cest	5.900 m ²	6.515 m ²
10.	Obložení drnem	20.000 m ²	18.300 m ²
11.	Štětové stěny	657 m	596 m
12.	Železné konstrukce	266.600 kg	242.000 kg

Zdýmadlo č. III. u Libšic.

Krátký popis projektu zdýmadla u Libšic jest obsažen již ve zprávě za rok 1897, jakož i za rok minulý a proto zde budiž pominut; bude upozorněno pouze na změny, které vůči původnímu návrhu buď byly nutny anebo prospěšnými uznány.

Jak ze zmíněné zprávy minulé vysvítá, byl rok 1898 stavbě velmi přízniv, jelikož bez přestávky bylo možno pracovati téměř až do samého konce roku. Toho bylo také pokud možno plně využito, tak že celkový stav koncem prosince 1898 byl asi tento:

V plavidle dokončen výkop zemní, vybetonovány základy pravé strany veskrze a vyzděna část obtoku, čímž poněkud zabezpečen příkrý a vysoký svah odkopané zeminy. Pro levou stranu proveden z části betonový základ jen v komoře. V ohlaví středním vybetonován základ na pravé straně a zhotovena část zdiva lomového, v ohlaví spodním počalo se s betonováním rovněž při pravé straně, ale pro mráz záhy práce ukončena.

Na horním kanále počalo 23. prosince pracovat pozemní rýpadlo a vybrán částečný profil na délku as 60 m před horním ohlavím.

Spodní kanál byl částečně vybrán již s výkopem jámy plavidlové na délku as 80 m.

Na jezu hradlovém dokončeno v podstatě zdivo tělesa v délce 25 m i pilíře a slupice počtem 19 (t. j. polovice) smontovány. Vrátko s oběma sruby dohotoveno až na osazení železné konstrukce, pro níž také oba pilíře v horní části nemohly být vyzděny definitivně, nýbrž jen provisorně na sucho.

Z prací regulačních provedeny ony na levém břehu nad jezem, kde odstraněna na délku as 400 m svodná hrázka a odkopán terén za ní na výši hřbetu jezu hradlového, dále nasypán štěrkem dobytým zde nový břeh levý skorem v celé délce nad jezem, při patě odlážděn a záhozem opatřen.

Pro stavební rok 1899 ustanoven na základě právě uvedeného stavu tento program:

V plavidle začne práce 4. dubna čerpáním a povede se tak, aby střední ohlaví bylo hotovo 20. května, spodní ohlaví 25. května a horní ohlaví do 20. června.

Mohlo by se počít pak s montáží:

středních vrat	dne	1. června,
spodních	„	5. „
horních	„	1. července.

Celá stavba plavidla dohotovena byla by pak do polovice srpna.

Na jezu počne se s baggrováním pro II. stavební díl (I. díl jezu stavidlového)	dne	4. dubna
s beraněním jimky	„	24. „
s čerpáním vody	„	25. května

s osazováním kvádrů dne 2. června
s ukončením stavby „ 30. „
s odstraněním jimky „ 15. července.

Pro III. stavební díl (2. díl hradlového jezu s pilířem návodním) mělo počít beranění jimky 1. července a stavba měla být ukončena 15. září, pro IV. stavební díl (2. díl jezu stavidlového levý) počít s beraněním 1. září a ukončit stavbu 10. listopadu odstraněním jimky.

Ostatní práce měly přiměřeně pokračovati s oběma hlavními stavbami, tak že by se bylo nadíti ukončení celé stavby zdýmadla ještě v tomto stavebním roce.

Program ten sestaven za spolupůsobení podnikatelství a sdělen též se účastněnými továrnami s přesným udáním lhůt dodacích pro jednotlivé součásti železné, jakož i času, kdy s montáží jejich bude nutno započítí.

Program uvedený byl zcela přiměřený rozsahu staveb i výkonnosti podnikatelstva a byl by se dal za normálních poměrů též pravděpodobně dosáhnouti. Avšak stavební období roku 1899 nebylo daleko tak příznivo jako obou let předchozích, což platí zejména o velké vodě, která celkem třikráte práce přerušila, změnu programu vynutila a tím přivodila značné opozdění stavby. Platí to přirozeně v první řadě o stavbě jezu, která je velké vodě přímo vysazena a také jí nejvíce utrpěla. Ve druhé řadě pak přispěla k tomu i značně ostřejší zima než obě předešlé, že ani později nedalo se nahraditi to, co ztraceno.

Nicméně hledělo se i za těchto daných podmínek vykonati pokud možno nejvíce; při tom byla stavební správa ochotně podnikatelstvím podporována, jemuž bylo často bojovati s překážkami značnými. Výsledky docílené lze v krátkosti shrnouti v tento povšechný obraz stadia stavby koncem roku 1899 jak následuje:

Horní kanál je hotov od horního ohlaví až 40 m nad jez, t. j. na délku as 350 m, dělicí hráz vysypána, vyjma horní a dolní špičku nasypána a na straně návodní z větší části též drnována.

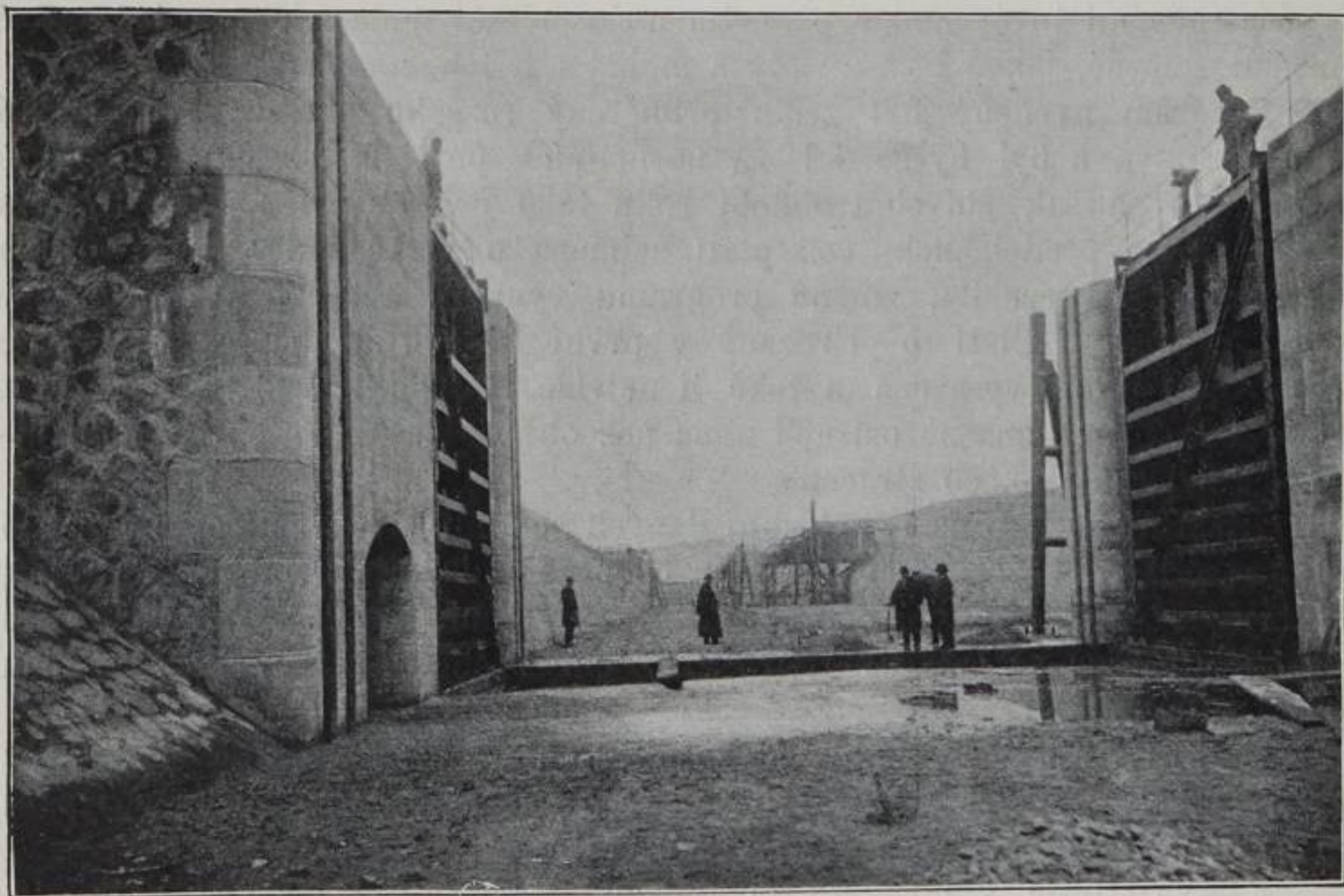
Plavidlo je v podstatě dohotoveno a zbývají jen menší práce doplňovací a ukončující. Ve vlakovém plavidle část levého svahu, kde pumpa stála, nebyla pro nastalý mráz až ke koruně vydlážděna. Pokud železných součástí se týká, jsou úplně smontována a hotova vrata středního a spodního ohlaví, jakož i svislá stavidla kolesková tamtéž, pouze příklopy jim chybí. Tyto jmenované součásti byly podrobeny ještě před ukončením prací a napuštěním plavidla vodou předběžnému prozkoumání, zejména ohledně částí ponořených, jež později nebudou přístupny. Na obraze č. 4. znázorněna jsou vrata dolního ohlaví ve stavu otevřeném. Vrata horního ohlaví jsou rovněž smontována a též obedněna, ale pro mráz nemohly kotvy a čepy dosud býti zalaty. To platí též o vodorovných stavidlech pojezdných a jich ústrojí pohybovacím v horním ohlaví.

V spodním kanálu bylo letos provedeno jen opevnění dna a svahů pod spodním ohlavím na délku 20 m; jinak zůstal prozatím ještě v tom stavu, v jakém se nalézal ku konci roku 1898.

Domek pro plavidelníka z jara dohotoven a jest používán zatím jako stavební kancelář místní stavební správy. V prosinci provedena bezzávadně jeho kolaudace a uděleno povolení k obývání jeho.

Na stavbě jezu dokončen počátkem roku první díl jezu hradlového a vrátka až na úpravu při spodním jich vyústění, jež musila se ponechat pozdějšímu rozhodnutí na základě zkušeností nabytých při zdýmadle klecanském.

Z jara započala stavba jezu stavidlového, jež po uvedených překážkách v měsíci říjnu ukončena a zároveň započala stavba druhého dílu jezu hradlového s pilířem návodním, kde vybetonován základ jezu a pro-



Obr. 4. Pohled na hotové plavidlo vlakové u Libšic ze strany dolního ohlaví.

vedeno zdivo lomové, avšak pro nastalé mrazy, později zase silnou oblevu a vstoupnuvší vodu — na pilíři kromě výkopu pro základ a část obvodní štětové stěny nic nebylo možno provésti a práce se musila zastavit.

Z prací regulačních dokončena úprava nového břehu levého nad jezem a vše vydlážděno, násyp šterkový přiléhající však neproveden do plné výše, nýbrž ponechána výška 60 cm pro deponii materiálu hlinitého, čímž získá se pozemku užitečnějšího. Pod jezem provedena úprava levého břehu zúplna až asi na 150 m pod vrátky, kterýž chybící díl souvisí se zmíněnou již úpravou vrátek samých. Břeh tento vybíhá ve dlouhou hráz oddělující tůň od řeky, kterouž nutno bylo zachovati z ohledů na rybolov a v tom smyslu změnití původní projekt, kde nový regulovaný břeh probíhal veskrze a připojil se dole na vysoký břeh starý.

Souvisící s touto úpravou prohrábka pod jezem na levém břehu rovněž skorem zúplna provedena a nedokončeným zůstává opět jen jistý pruh pod hradlovým jezem u vrátek z téhož důvodu jako svrchu již uvedeno.

Na pravém břehu provedeno nejprve rozšíření řečiště a regulace břehu, počínaje od jezu až k místu, kde do staré čáry břehu opět zabíhá i vydlážděná potahová stezka i svah.

Pro plavbu, která během stavby druhého dílu jezu hradlového a stavidlového měla se bráti přes hotový díl jezu stavidlového při pravém břehu, bylo nutno provést baggrování na hloubku 1·20 m pod normální vodou v délce 250 m nad jezem a 300 m pod jezem.

Z ostatních staveb nutno uvést rekonstrukci mostku přes potok hoštický, jež ukončena v měsíci červenci, kdežto souvisící s ní regulace pravého břehu nad přívozem libšickým pro nepříznivé poměry stavů vody nemohla býti letos ukončena.

Pro obec libšickou provedeno nákladné rozšíření a upravení bývalé obecní cesty č. p. 328/1 a ku přívozu zřízeny na obou březích pohodlné rampy příjezdné.

Konečně přikročeno též ku adaptaci budovy bývalého mlýna dolanského pro domek jezného, kteráž práce též v hlavních rysech ukončena.

Počet dělnictva zaměstnaného při pracích prováděných podnikatelstvím A. Lanny kolísal mezi 200 až 560 muži, kterýžto poslední počet vyskytl se v polovici června.

Zmínky zasluhuje též nález dvou předhistorických hrobů s popelnicemi, kostmi a bronzovými předměty, jež odkryty při výkopu horního kanálu při pravé straně pod svahem stráně asi 4 m pod povrchem v náplavu.

Po tomto stručném souhrnu vykonaných prací má v následujících řádcích pojednáno býti zevrubněji o postupu stavby jednotlivých objektů.

Dělicí hráz, horní kanál a plavidlo, spodní kanál.

Ve vzdálenosti 125 m nad jezem začíná dělicí hráz špičkou, která znenáhla stoupá a rozšiřuje se, až dosáhne výšky 6·0 m nad normální hladinou vody a šířky 4·5 m v koruně měří. Táhne se po celé délce průplavu, jehož levý břeh tvoří. Nasypána asi 1·5 m nad přirozeným terrainem, jest mezi oběma špičkami 835 m dlouhá a uprostřed dosáhne největší šířky v koruně 30 m.

Násyp hráze jest těžký, štěrkovitý materiál, který získán byl na jaře baggrováním pravého břehu pod jezem, rýpadlem pozemním a baggrováním v řece, kteréž provedeno na podzim; zemin nasypáno okrouhle 25.000 m³.

Svahy dělicí hráze jsou drnovány a na obou špičkách opevněny dlažbou z kamene.

Bývalá stezka potahová, na pravém břehu Vltavy, asi 250 m nad jezem, odkloní se od původního směru na pravo a korunu pravého břehu průplavu vytvoří.

Uzavřený průřez průplavu, jako vjezd do horního kanálu, přichází teprve ve vzdálenosti 100 m před jezem. Horní kanál, v celkové délce pokud v rostlé zemi prokopán bude, měří 500 m a na nejužším místě jest ve dně 20 m široký.

Pravý břeh sleduje osu průplavu, která na délku 200 m jest přímá a dále v mírném oblouku ($R = 1068$ m), jehož délka jest 300 m, uhybá na pravo. Břeh levý asi na 70 m jde rovnoběžně s osou, pak se odchyluje v levo, na délku 200 m, až dno kanálu 30 m šířky dostoupí. Tuto šířku podrží kanál až ku plavidlu a tvoří tím předpřístav pro lodi čekající.

Hloubka vzduté vody měří v kanále 210 cm, svahy jsou pod vodou ve sklonu 1:2 a opevněny dlažbou 32 cm silnou. Dlažba provedena 1.0 m nad hladinu vzduté vody.

Ve hladině rozšířen kanál po obou stranách lavicí (bermou) 75 cm širokou, nad níž jdou svahy ve sklonu 1:1½ a jsou opevněny drnem.

Koruna pravého břehu nad dno o 5.70 m vyvýšena jest po celé délce vodorovná.

Břeh levý před plavidlem o 1.50 m níže leží a jest proveden ve stoupání 1:1000 proti vodě.

Horní kanál byl — jak již dříve uvedeno — na vzdálenost 60 m před plavidlem vyhlouben pozemním rýpadlem již roku minulého. Na 20 m ponechána přehrada a za ní v měsíci lednu a únoru t. r. vyhrabáno 36800 m³ zemin. Výkop proveden v plném průřezu na délku 300 m a zeminy odvezeny do odhrazeného ramene řeky pod Dolánkami.

V měsíci březnu odlážděn levý břeh i s bermou na celou tuto délku a použit k tomu starý kámen z vytrhané dlažby při regulaci břehu pod jezem. Břeh pravý průběhem jara v téže délce vydlažděn novým kamenem; svahy nad vzdutou vodou drnovány ve čtvercích a osety směskou.

Abyste stavby v průplavu chráněny byly před většími vodami, odloženo úplné prokopání kanálu na dobu pozdější, tak že zůstalo ještě asi 8000 m³ zemin nevyrýpáno při vjezdu do kanálu. Tímto docíleno, že až do + 4.0 m nad normálem nemohla velká voda do průplavu náhle přetéci.

Přepážka v rostlém terrainu ponechaná nad plavidlem, o níž se dříve zmínka činí, byla po velké vodě na podzim ručně odkopána, zeminy zavezeny za levou zeď komory a úprava svahů dokončena. Jest tedy horní kanál koncem letošního roku od plavidla na délku 360 m proti vodě úplně proveden.

Zmíniti se sluší ještě o velké vodě v měsíci září, která zaplavila stavební jámu, aniž škod na stavbě způsobila. To děkovati sluší rychlému plnění jámy vodou uměle, což stalo se malým průkopem ve spodním kanále. Když voda se přes ochrannou hráz kanálem horním provalila, byla již jáma s důstatek naplněna, tak že vyrovnání hladin nastalo za krátko.

Práce na plavidle opět zahájena dnem 4. dubna t. r. čerpáním vody z jámy stavební. Za účelem vysušení jámy spuštěny dvě studny a to prvá ve spodním kanále za ohlavím a druhá v plavidle vlakovém poblíže ohlaví

středního. V chodu byla stále dvě čerpadla odstředivá o průměru potrubí 260 mm poháněná lokomobilami přiměřeně silnými.

Dle potřeby a velikosti přítoku vody do jámy pracovalo ještě čerpadlo třetí podobného zařízení, umístěné nad studnou v plavidle vlakovém.

Aby betonáž provést se dala v suchu, kladeny pod základy dřevěné drenáže, jimiž odtékala voda do hlavního svodného příkopu. Přítokem vedena ke studním a odtud jsou čerpána ve dřevěných žlabech odtékala do řeky.

Pro postup práce vodítkem bylo co nejrychlejší vyzdění všech ohlaví, aby montování vrat a stavidel koleskových stalo se v čase, kdy jáma stavební vysušena a provádění ostatních dílů plavidla montáží nepřekáží.

Jelikož základy z větší části spočívají na šedozelenavé břídle a kde tato níže leží, na ulehlém, železitým tmelem a pískem pomíseném oblázkem, není komora založena na společné betonové desce; jen ohlaví spočívají na jednotné 1.0 m mocné desce betonové.

K základům ohlaví připojeny jsou betonové základy zdí komory i plavidla vlakového. V komoře jest dno opevněno dlažbou 40 cm silnou z kamene lomového do malty hydraulické; v plavidle vlakovém jest jen částečně opevněno před každým výtokem betonovou deskou.

Beton základový z portlandského cementu a hydraulického mletého vápna (1 : 2 smíšeného), naplaveného neb říčního písku a oblázkem, míchán v poměru 1 : 2 : 6.

Písek a štěrk dobýván na staveništi buď bagrováním v řece neb kopáním ve stavební jámě plavidlové.

Při zdivu lomovém, pokud provedeno pod spodní vodou a v lících, míchána do malty z vápna hydraulického $\frac{1}{3}$ cementu.

Kámen z části brán z lomu v bezprostřední blízkosti staveniště, větším dílem ale dovážen z klecáneckých a řežských lomů.

Pro kvádry užito vesměs žuly vorlické.

Vnitřní líc šachet stavidlových, jakož i obtoky provedeny z betonu, k čemuž míchán čistý cement s pískem a drobným štěrkem v poměru 1 : 2 : 4.

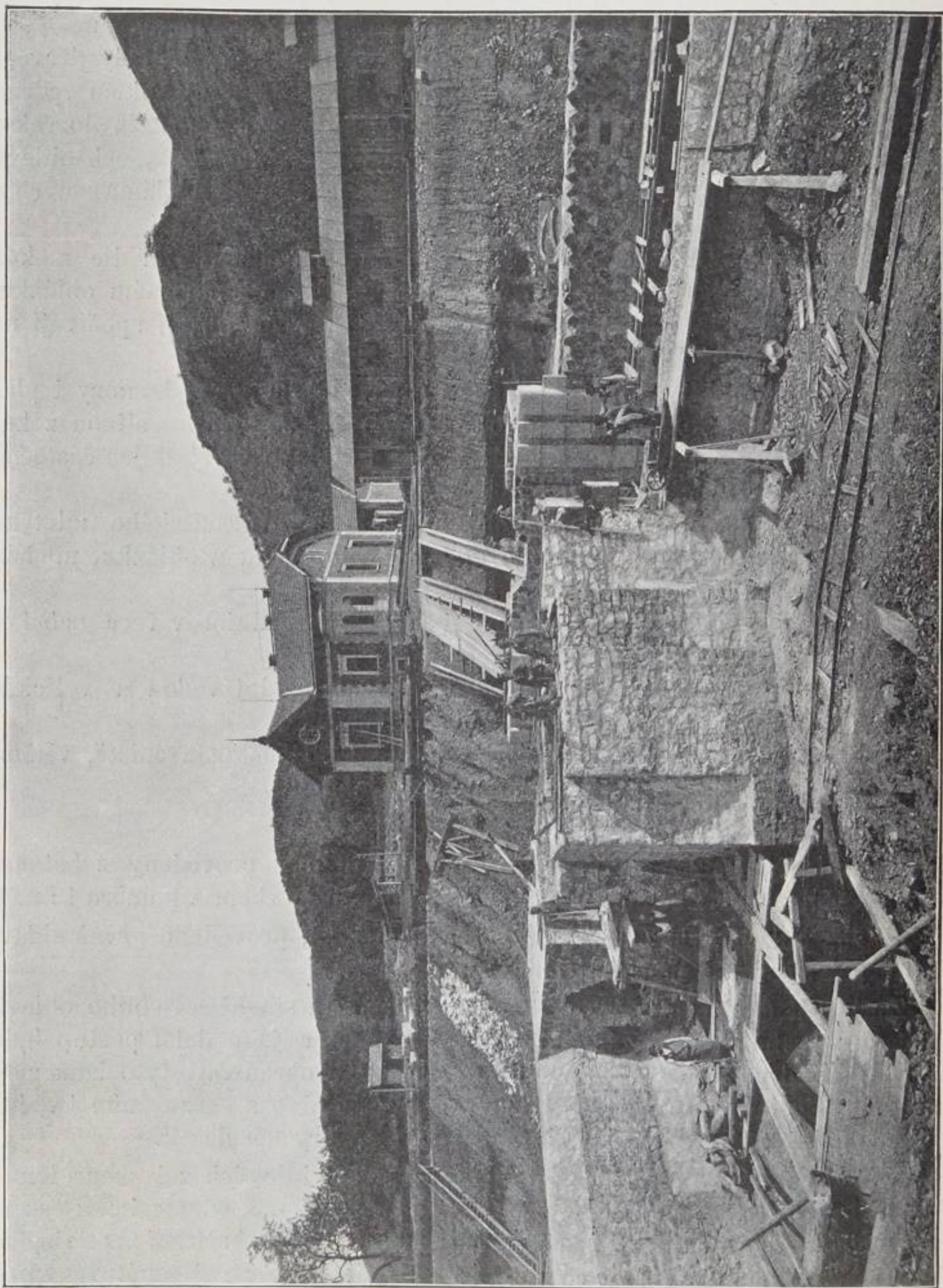
Stavba ohlaví byla obdobná a co se času týká, provedeno prvně ohlaví střední, pak spodní a naposled ohlaví horní.

Začátkem druhé polovice dubna přikročeno ku stavbě středního ohlaví. Započato s betonováním základů na levé straně a jako další postup bylo osazovati kvádry záporníku, betonovati obtoky a obezdívati tyto kamenem lomovým. Současně se zdivem lomovým postupováno s osazováním kvádrů do líce ohlaví, až vyvedena celá stavba do výše krycích desek.

Koncem června do vyzdění dutiny šachet stavidlových z kamene lomového přechováno jádro betonové a práce za měsíc dokončena. Mezi tím časem dopraveny na staveniště železné součástky vrat a po zřízení potřebného lešení montována kostra, jejíž některé díly již v továrně snýtovány, na místě samém toliko v celek sestaveny a šrouby neb nýty spojeny byly.

Připojené tři obrazce č. 5., 6. a 7. znázorňují stav stavebních prací v plavidle ze dne 28. července a začátkem srpna 1899 a sice první obydlí

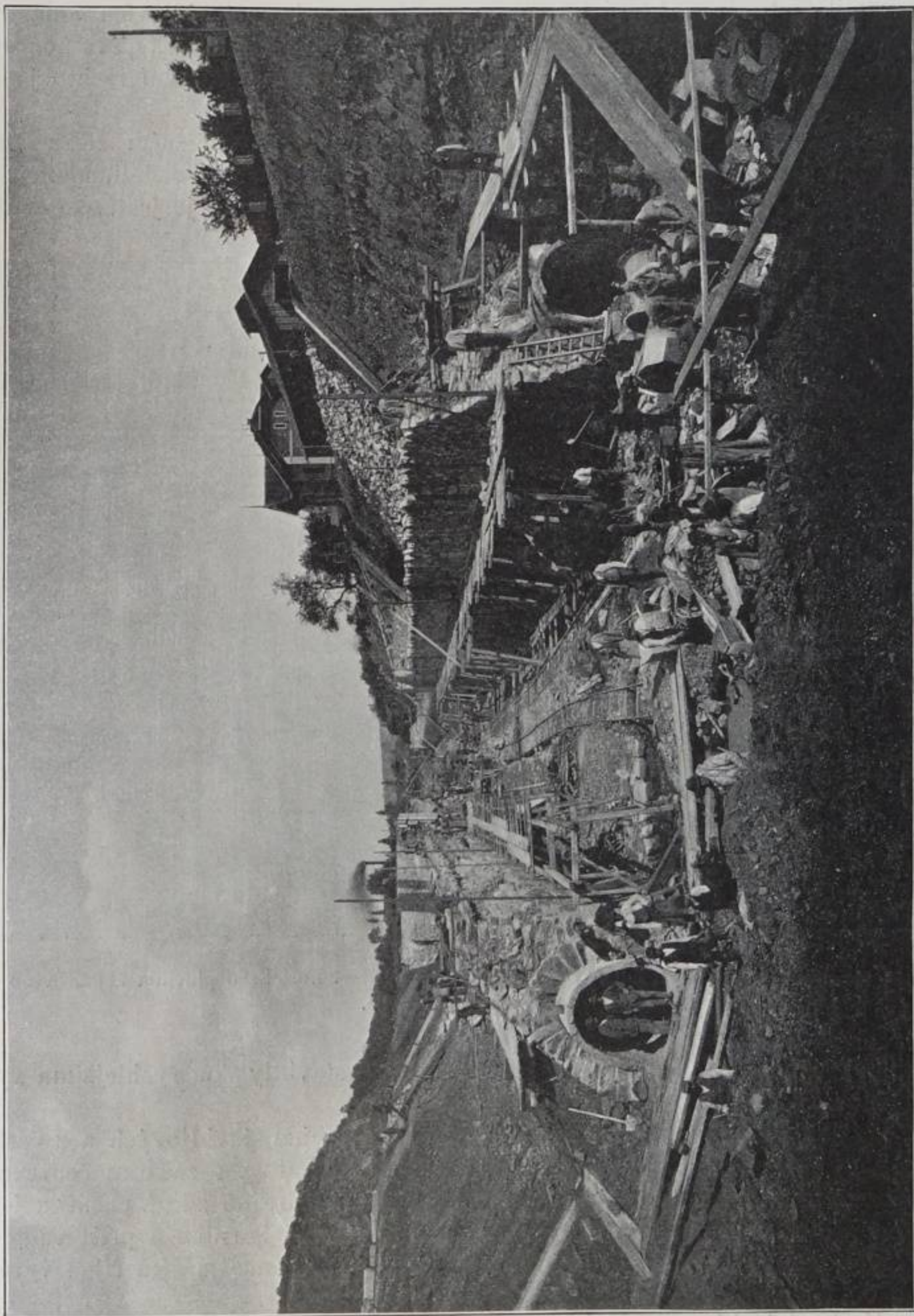
pro plavidelníka se středním ohlavím, druhý pohled do stavební jámy od horního ohlaví a třetí montování pravého křídla středních vrat.



Obr. 5. Domek plavidelníka a střední ohlaví plavidla libšického dne 28. července 1899.

Ku konci srpna obě vrátně posunuty do čepů spodních ložisek a nahoře zakotvena každá do zdiva železným táhlem a deskou ve dvou směrech. Na

to přikročeno k položení krycích desek žulových jako závěrek zdiva. V říjnu kostra vrat obložena fošnami a celá konstrukce opatřena dehtovým nátěrem.

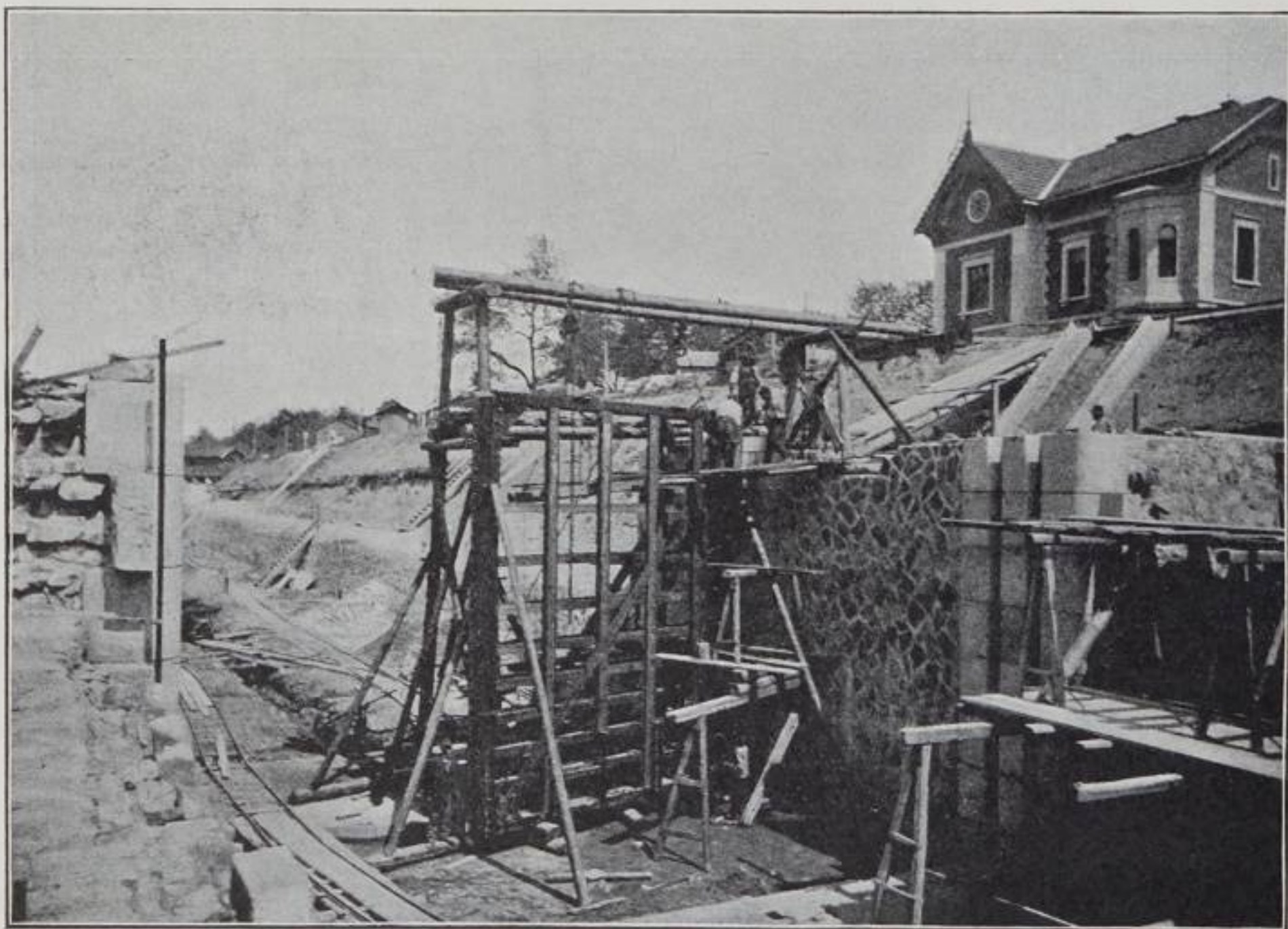


Obr. 6. Stav stavebních prací při vlakovém plavidlu zdýmádlu libšického dne 28. července 1893. Pohled od horního ohlavi.

Železná konstrukce stavidel pro obtoky dopravena na staveniště v druhé polovici měsíce září. V měsíci říjnu osazeny a zality jenom litinové rámy k těmto stavidlům.

Jelikož továrna, které tyto práce zadány, na jezu stavidlovém současně slupice montovala, opozdila se s pracemi na stavidlech tak, že teprve koncem listopadu montáž stavidel dokončena; po předběžném zkoušení těchto jáma stavební nadobro napuštěna vodou.

Podobným způsobem provedeno ohlaví spodní s veškerým zařízením, jen s tím rozdílem, že jednotlivé práce prováděny o něco později, ukončení však bylo současné jako v ohlaví středním. Zmínku zasluhuje ještě, že vrata



Obr. 7. Montování pravostranné vrátně ve středním ohlaví libšického plavidla komorového začátkem srpna 1899.

v ohlaví spodním a středním jsou opatřena stavidly ku rychlejšímu vyprázdnění komory.

Při ohlaví horním, které ve dně obtoků a šachet stavidlových a z části také ve dně komory bylo již dříve založeno, započato na začátku července s betonováním základu v části níže položené a pracováno zde z počátku jen zvolna. Teprve po měsíci přikročeno k založení dílu horního a před velkou vodou v září osazeny první kvádry záporníku. Do konce měsíce října vyvedeno ohlaví až pod krycí desky.

Veškeré kvádry osazovány byly zde bez jeřábu. V listopadu smontována

železná konstrukce stavidel k uzavření obtoků v podstatě rozdílná v ohlavi středním a spodním.

Jsou to stavidla posuvná ve směru vodorovném dle návrhu c. k. vrchního inženýra p. V. Mayera.

Hlavní výhoda jest při nich ta, že při otvírání nepřichází vlastní váha jako odpor škodlivý, nýbrž jen tření čepové. Tlak vodní působí zde o menším sloupci, jelikož pojezdne stavidlo umístěno ve výši horního záporníku; mimo to využítuje se ku pohybu postranní tlak vodní. Po snadném zahrazení obtoků jest stavidlo i při vzedmuté hladině v suchu přístupno. Ostatně teprve zkoušky při plném tlaku výhody jeho objasní.

Montování horních vrat není doposud ukončeno.

Konstrukce přivezena koncem listopadu, kostra smontována a osazena do spodních čepů; pro nastalé tuhé mrazy nebylo však možno je letos zalíti.

Zdi v komoře i v plavidle vlakovém pro svoji značnou délku, úhrnem 406 m, připouštějí sice volné rozvinutí práce pojednou, byly však přec prováděny jen po částech a sice z té příčiny, aby stálému dělnictvu reservována byla práce pro čas, v kterém by jinak zaměstnáno býti nemohlo. Započato bylo s pravou zdí v plavidle vlakovém. Na betonový základ vyzděna dvojdílná spodní část asi do výše 0.80 m, na to betonován do vnitř spodní díl obtoků vejčitých a pak na sestavené skruže profil obtoku uzavřen a obezděn. V závěrku uzavřené obtoky betonové byly překlenuj kamenem lomovým. Takovým způsobem provedeny i obě zdi v komoře do výše spodní hladiny vody a naposled levá zeď v plavidle vlakovém.

Ku konci letošního roku byl průřez zdi v komoře vyzděn se svislým lícem až pod krycí desky; v plavidle vlakovém, počínaje 1.0 m nad spodní hladinou vody, jest svah ve sklonu 1:1 $\frac{1}{5}$ opevněn 40 cm mocnou dlažbou z kamene lomového na maltu hydraulickou do 8 cm silného lože cementového betonu.

Opevnění svahů a odláždění zásypu za zděmi plavidla komorového ponecháno na jaro příštího roku, až se násyp náležitě ssedne.

V přehledu budiž zde ještě uvedeno množství práce na plavidle, provedené v jedničkách obsahových.

Výkopu ze stavební jámy plavidlové provedeno 70.000 m³; z toho bylo opět 10.000 m³ zasypáno.

Betonu základového 2195 m³, betonu cementového 751 m³, zdiva z kamene lomového 5200 m³, zdiva kvádrového i krycí desky v to počítaje 500 m³, dlažby do malty 1200 m².

Čerpání, počítáme-li jedno čerpadlo po 24 hodin v činnosti za jedničku, bylo celkem 609 dnů.

Ze spodního kanálu vybráno dosud 20.000 m³ zemin. Co se rozměrů týká, bude spodní kanál ve dně 20 m široký, leží v přímce a hloubka vody obnáší 2.10 m.

Svahy pod vodou ve sklonu 1:2 jsou opevněny záhozem v tloušťce 77 cm. Ve hladině rozšířen kanál po každé straně lavicí (bermou) 1.40 m

širokou. Nad spodní vodou svahy ve sklonu $1:1\frac{1}{2}$ opevněny jsou dlažbou až do výšky 3·0 m. — Na délku 10 m pod spodním ohlavím opevněno jest dno dlažbou 40 cm silnou do hydraulické malty a leží na betonu v tloušťce 60 cm. Dlažba chráněna jest po celé šířce dna štětovou stěnou z plošek 3·0 m dlouhých a 8 cm silných.

Za štětovnicí na 10 m délky položen srovnaný zához z kamene ve vrstvě 1·0 m mocné.

Jez s vrátky a skladištěm ve hrázi.

Celá stavba jezu (popis jeho viz v minulé zprávě výroční z r. 1898) rozvržena jest na čtvero oddílů, které postupně, jak v úvodu již zmíněno, jeden po druhém se provádí.

Rozdělení to stalo se jednak s ohledem na onu roční dobu, kdy který z těchto oddílů stavby nejvýhodněji by se provésti dal, jednak s ohledem na plavbu, jež neměla se přerušiti, konečně pak s ohledem na souvislost jednotlivých oddílů se stavbami regulačními obou břehů.

Oddíl první zaujímá vrátka s levým pobřežním pilířem a pilířem vrátkovým, pak levou část hradlového jezu v délce 25 m;

oddíl druhý obsahuje pravý pobřežní pilíř s rybí propustí a přilehlou pravou částí jezu stavidlového v délce 29 m;

oddíl třetí pak velký návodní pilíř mezi oběma otvory jezovými spolu s pravou částí jezu hradlového k němu přiléhající v délce 23·50 m, konečně

oddíl čtvrtý zahrnuje zbývající část jezu stavidlového, jež přiléhá s druhé strany k návodnímu pilíři v délce 35·78 m.

Na počátku stavebního roku 1899 byl oddíl první téměř již dohotoven. Jimka, již se tu upotřebilo, byla jednoduchá štětovnice 20 cm silná, 2 m nad normální vodu sáhající a těsnění docíleno nepromokavým, impregnovaným plátnem, zavěšeným na vnější straně a dole přitlačeným 80 cm silnou vrstvou jílu až 1·50 m pod normální vodu sáhající.

Zajimkovaná plocha obnášela okrouhle 1500 m² a normální přetlak při betonáži 2·50 m; čerpání obstarávalo odstředivé čerpadlo o průměru 260 mm ve spojení s lokomobilou v síle 35 HP umístěné blíže levého břehu nad vrátky vorovými.

Studna čerpací byla zděna z cihel mezi dvěma dřevěnými věnci spolu sešroubovanými a spouštěla se ještě před zhotovením jimky pomocí ručních čerpadel, později pak, když lokomobila byla již postavena, pomocí pulso-metru.

V první polovici ledna dokončeny zbývající práce kamenické na jezu hradlovém, jmenovitě obtížné vytesání hnízd pro nasazenou jimku, mimo to 5. ledna zality cementem ložiska smontovaných slupic, jež provedla a smontovala Českomoravská továrna na stroje v Libni. Tak 15. lednem stavba tohoto dílu jezu ukončena. Dík příznivému, trvale nízkému stavu vody, mohlo se přikročiti již po čas těchto prací dokončovacích ku rozebírání jimky, tak že i tato v tu dobu zúplna odstraněna byla. Rovněž vrátka vorová přivedena

ku konci osazením posledních kvádrů nahoře ve splavu, jimž dosud lešení pojezdného jeřábu na závalu bylo a provedením dlažby do betonu mezi prahy pod koncem splavu dne 13. ledna.

Dále se pokračovalo na výkopu a zřízení záhozů nad jezem v šířce 6 m, pod jezem v šířce 10 m — obojí na hloubku 1 m — nahoře na způsob dlažby upravených.

Práce ta, byvši v druhé polovici ledna stoupnuvší vodou přerušena, ukončena byla pak 8. února. Před tím dne 1. února přikročeno ku sklopení slupic jezu hradlového, což stalo se ručně bez zdviháku po vyjmutí krajních tří slupic, které by byly přečnívaly přes hotovou část tělesa jezového směrem do řeky. Když pak po opětném přerušení stoupnuvší vodou byla počátkem března provedena ještě krátká štětová stěna pod levým kesonem vorové propusti pro zajištění přechodu na dlážděný svah levého břehu, skončeny tím veškeré práce oddílu prvního jezu.

Obrazec č. 8. znázorňuje tento stav s pohledem z pravého břehu dle snímky ze dne 28. července 1899.

Odkopávalo se dále pak ještě občasně pod jezem i vrátky, k čemuž také ještě čerpadlo bývalo v činnosti. Toto rozebráno teprve v polovici dubna, kdy též studna zavežena byla a prostor před vrátky vorovými vydlážděn.

V měsíci březnu přikročeno ku stavbě druhého oddílu jezu, jenž, jak uvedeno, obsahuje pravý pobřežní pilíř a 29·0 m délky jezu stavidlového.

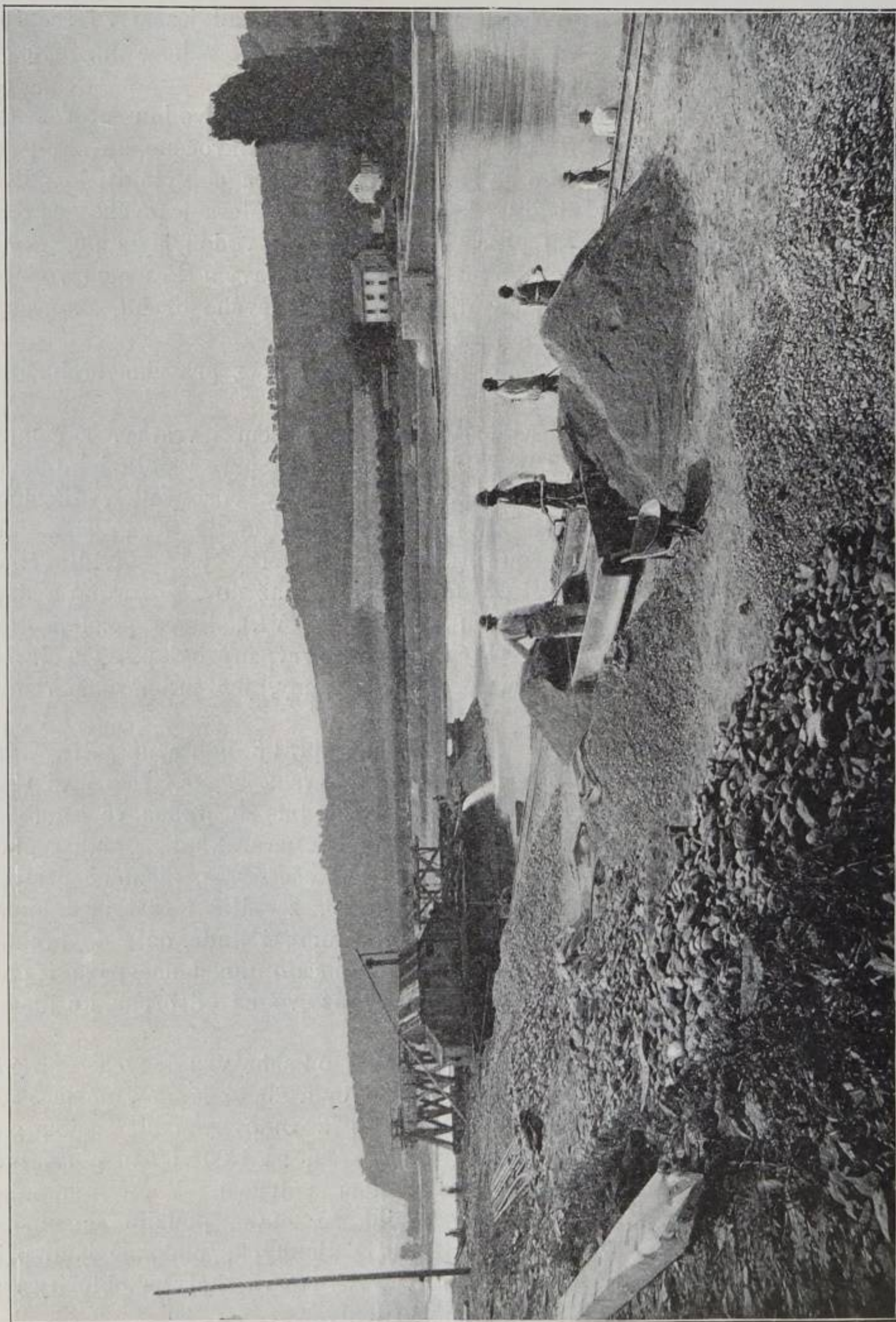
Přípravné práce vykonány ve dnech od 22. až do 25. března a dne 27. března počalo pracovati plovoucí rýpadlo (č. VI.), které později dne 10. dubna vystřídáno silnějším č. VII. Materiál vyrýpaný byl písek s drobnějšími oblázky (štěrk žádný) a četné veliké kameny, jež práci značně stěžovaly.

Dne 17. dubna přikročeno k výkopu pro pravý pobřežní pilíř, kde podnikatelství chtělo též studnu čerpací spustit. Avšak baggr, jenž mezi tím také již pokročil až ku pilíři pobřežnímu, narazil dne 20. dubna ve hloubce 3·80 m pod normální vodou na skálu, která sice na základě předběžného vrtání a sestaveného geologického průřezu se zde očekávala, nicméně přesná poloha její určení se nedala. Bylo z toho patrno, že pilíř i část jezu bude spočívati na skále té a studnu čerpací že nutno umístiti jinde, dále do břehu.

Baggrování ukončeno dne 26. dubna i započalo ihned nasypávání pomocné ochranné hrázky ze záhozu jako malá hráz svodná od břehu ku jince vedené a beranění jimky.

Tato sestávala ze dvou štětových stěn 2·0 m od sebe vzdálených. Vnitřní měla tloušťku 24 cm a štěty 8 m dlouhé, vnější byla 20 cm silná v délce 5·50 až 7·0 m. Prostor mezi oběma vyplněn jilem z Bulovky nad Trojou na hloubku 2·50 až 3·00 m pod normální vodou a asi na 1·20 m nad normální vodu těsněno zde kopaným hlinitým materiálem a drnem. V místech, kde se při beranění vedoucích pilot záhy narazilo na skálu, použilo se místo pilot dřevěných starých kolejnic 5·50 až 7·0 m dlouhých, podobně jako při oddílu prvním. Tyto vězely pak v horní zvětralé vrstvě skály a obložily se kolem prkénky, aby sousední štěty těsně přilehly.

Normální přetlak (na základu betonu) obnášel $4\cdot34\text{ m}$, hloubka jímky až na dno výkopu $6\cdot20\text{ m}$, zajímavovaná plocha měla výměry okrouhle 600 m^2 .



Obr. 8. Stav stavebních prací při jezu a při vorové propustí zdýmadla libšického dne 28. července 1899. Pohled z pravého břehu.

Studna čerpací umístěna na spodní straně jimky (po vodě) ve vzdálenosti 17 m od pravého pilíře pobřežního a pozůstávala z pažení hnaného. Odstředivé čerpadlo o průměru 310 mm, hnané lokomobílou 40 HP, obstarávalo čerpání.

Počátkem května pokročily tyto práce tak dalece, že mohlo započít parní beranidlo svou činnost, která byla však přerušena brzy na to dostavivší se velkou vodou.

Dne 6. května přšlo celý den a noc a již druhý den dostoupila voda v jezu výše + 299 cm [večer 302 (*max*)], při čemž část přední jimky stržena plujícím vorem a vržena proti spodní.

Deštivé počasí a s ním i voda potrvaly ještě několik dní, tak že práce stály a teprve dne 17. května mohlo se opět přikročiti ku beranění dalšímu, když se též porouchané a stržené části štětovnic byly odstranily. Netrvalo však dlouho a počalo dne 25. května opět trvale pršet, čímž práce znovu přerušena.

Voda dostoupila pak záhy výše + 356 cm v jezu, přepadala mohutným proudem přes hotové části jimky, které neodolaly síle vztlaku a vyplavaly dne 27. května v celých tabulích a též tak zachyceny.

Počátkem měsíce června po opadnutí vody přikročeno opět s úsilím ku práci. Pracováno z počátku do osmi hodin večer, později celou noc při elektrickém světle a jimka uzavřena dne 26. července; koncem měsíce ukončeno těsnění jílem, pokud nutně bylo potřebí a dopravena lokomobila na jez.

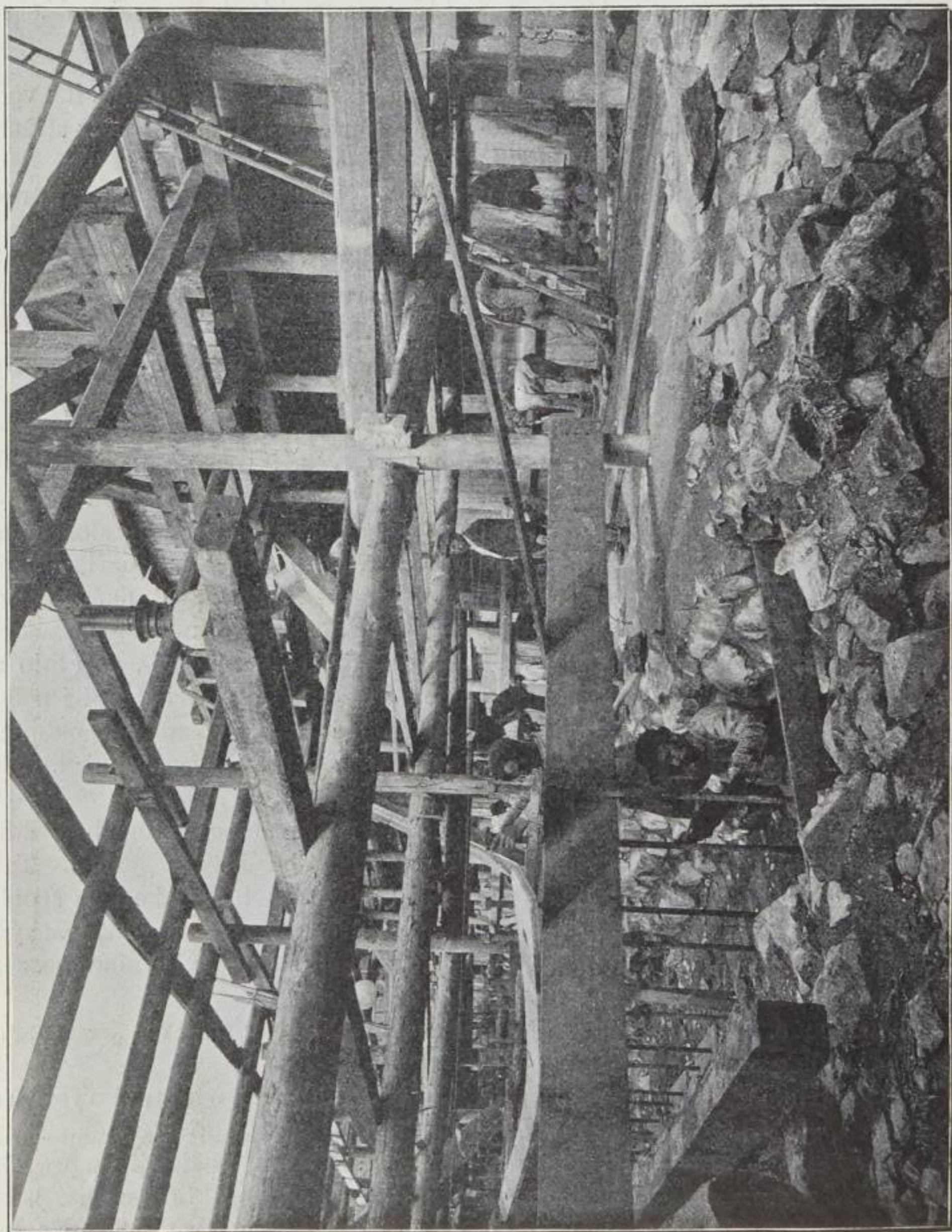
Dne 3. července počalo se čerpat, při čemž jimka postupně těsněna i stužována, 5. července jimka vysušena a počalo se s výkopem pro základ jezu. Dne 7. opět stoupla voda na + 110 a zalila jimku, což potrvalo až do 11., kdy znovu vysušena, i pokračováno dále od 12. v práci denní i noční. Dne 15. počalo betonování, brzy na to zdivo z lomového kamene postupně. Dne 26. osazeny kotevní desky a šrouby slupic a 31. července počalo osazování kvádrů pomocí jeřábu pojezdného.

Zvláštní obezřetnosti vyžadovalo obtížné osazování mohutných kvádrů záplavních (1.6 m³) na připravené již kotvy předních ložisek slupic. Tato ložiska jsou úplně zapuštěna do přední plochy kvádrů těch a kotevní šrouby jejich jdou skrze kvádry dolů ku kotevním deskám v betonu založeným. Při značné váze kvádrů těch (56 m. ctů.) bylo nutno až ku definitivnímu osazení ponechati je zavěšeny vždy na řetězech zdviháku.

Obrazec č. 9. znázorňuje tento stav stavebních prací na jezu stavidlovém ze dne 28. července 1899.

Počátkem měsíce srpna rozhodnuto též definitivně o úpravě rybí propusti, jež původně měla být vedena jako u zdýmadla klecanského skrze vrátka; avšak po úradě se znalci a interestenty určeno vložiti ji do pravého pobřežního pilíře. Ona počíná 5 m nad horním křídlem, které obíhá, jsouc třikrát lomena, pod pravým úhlem a vyústuje pod 30° do spodní vody pod pilířem. Jsou to skutečně rybí schůdky v šířce 1.50 m, kde voda zdržována je od stupně ke stupni třinácti přehradami s otvory pro ryby. Výška stupňů obnáší 30 cm, délka jednotlivých zdrží 2.00 m; vrchem je propust zaklenuta,

pokud pilířem probíhá, s osvětlovací šachtou v horním rohu 2 m do čtverce, v horním dílu mimo pilíř bude kryta žulovými deskami, jelikož po ní vede plavební stezka. Osvětlovací šachta a otevřená spodní část při vyústění kryty jsou železnými mřížemi.



Obr. 9. Stavební jáma I. dílu stavidlového jezu v Líbšicích a osazování kotevních šroubů dne 28. července 1899.

V polovici měsíce dohotoveno kvádrové zdivo jezu a počalo se též se stavbou rybí propusti. Dne 18. srpna připraveny po lodi slupice, počtem

23 kusů, dopraveny do jimky a dne 26. srpna počali montéři s jich osazováním; slupice ty, jež zhotovila továrna firmy Pražská akciová strojírna dříve Breitfeld, Daněk & Comp., jsou nýtovány, soustavy příhradové jednoduché, vesměs ze želez tvaru  a úhelníků složeny. Bližší jich popis nalézá se ve zprávě z r. 1897 i ve zprávě loňské s tím jen rozdílem, že původně navržená soustava složená zaměněna k vůli úspoře na váze za jednoduchou. Nyní váží každá 14 m. ctů., jsou 6.0 m vysoké a byly osazovány též pomocí jeřábu pojezdného jako kvádry, což ukončeno koncem měsíce srpna a nastala pak vlastní montáž jejich.

V měsíci září pokračováno ve stavbě rybí propusti, jež jest dosti složitým objektem betonovým a ukončovány kamenické práce na jezu samém. Dne 8. září nastaly deště, které přivodily opět velkou vodu. Již dne 12. nestačilo čerpadlo na jezu a spěšně již za stoupající vody zalita přední ložiska slupic a 13. čerpání zastaveno a jimka napuštěna. Voda stoupala stále i vytažen na břeh pojezdný jeřáb i lokomobila, vše vyklizeno a vztyčené slupice zajištěny. Druhý den slupice již zmizely pod vodou; voda přelila se do horního kanálu a v noci ze 14. na 15. dosáhla maximální výše v jezu + 531 cm, kdežto odpovídající stav vody na karlínském vodočtu obnášel + 426 cm. Odtud voda rychle klesala a dne 18. září mohly se již konstatovat škody způsobené na pilíři, ale v celku jen nepatrné. Ostatně nezpůsobena v jezu škoda žádná; 26. září počalo se opět čerpat a pokračováno ve všech pracích dále.

V měsíci říjnu ukončen pravý pilíř pobřežní, osazena pravostranná jalová slupice a dohotoven rybovod, jak dolejší jeho vyústění, tak i horní část v hlavních rysech. Pro spodní vyústění, jež je pod normální vodou, bylo nutno zřídit zvláštní pomocnou jimku, z níž ručně se čerpalo. Nasazená jimka na tělese jezovém, která má tvořit příčnou uzavírací stěnu budoucího oddílu čtvrtého jezu, zhotovena a utěsněna jílem. Je zavázána do podélných stěn a dvě poslední slupice jsou uvnitř její stěn. Též slupice a jich lávky, počtem 22, smontovány a natřeny, ložiska všechna zalita a připraveno vše pro jich sklopení. K tomu cíli musilo pět slupic před zmíněnou nasazenou jimkou býti vyňato.

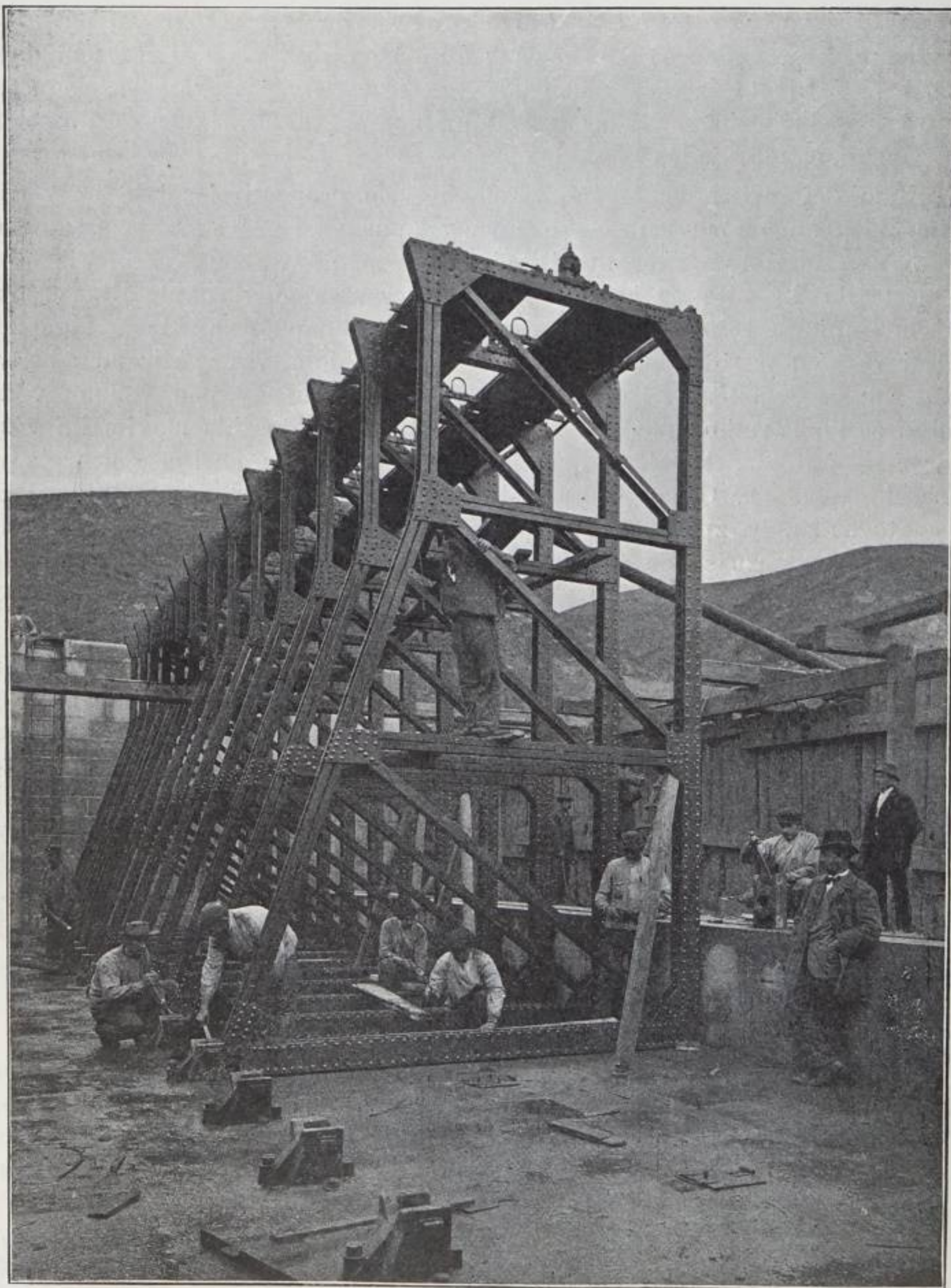
Skladiště pro stavidla v dělicí hrázi započato rovněž 2. října a vyvedeno do konce tohoto měsíce pod klenby; na straně proti vodě zajištěno štětovými stěnami.

Dne 5. října zalita zbývající ještě ložiska slupic a záplavní kvádry a tím vlastní stavba ukončena. Avšak montování lávek slupic stavidlového jezu protáhlo se až do příštího měsíce a tím i sklopení slupic a odstranění jimky tohoto dílu jezu. Mezitím počalo se již také se stavbou třetího oddílu, která tím rovněž byla zdržena.

Obrazce čís. 10., 11. a 12. ukazují stav stavebních prací na jezu stavidlovém koncem října a v polovici listopadu ještě před odstraněním jimky a sice obraz 10. znázorňuje montování železných slupic jezu stavidlového dle snímky ze dne 31. října, obraz 11. ukazuje přípravy ku sklápění těchto slupic (snímka

ze dne 27. října) a konečně na obraze 12. jest viděti celkový stav prací na jezu dne 15. listopadu.

V listopadu učiněny pokusy se sklápěním slupic, ovšem jednotlivých,



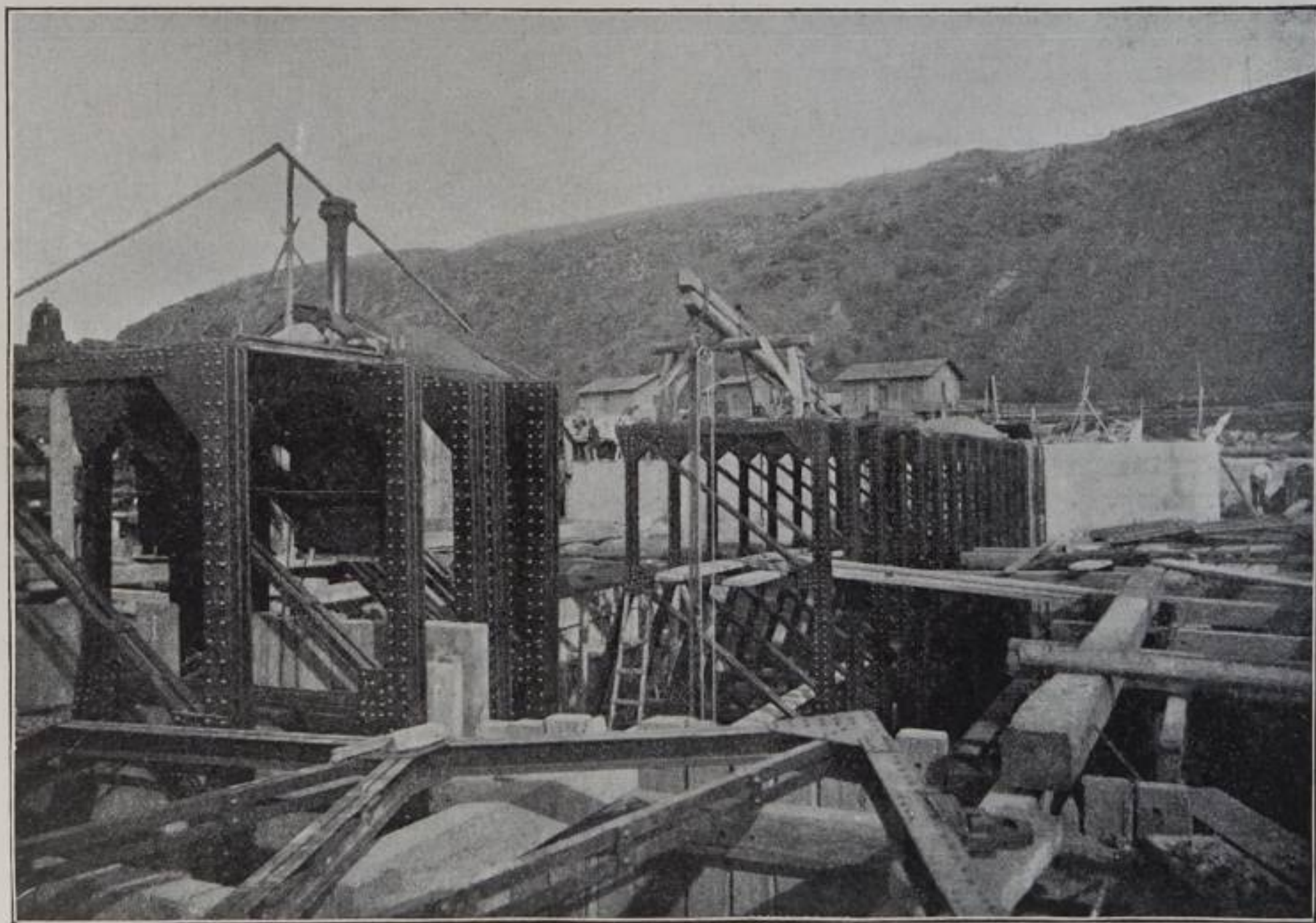
Obr. 10. Montování prvních slupic stavidlového jezu libšického dne 31. října 1899.



a dne 10. listopadu všechny sklopy a jímka napuštěna vodou. V rozebírání její, které zčásti již dříve provedeno, se rychle pokračovalo a 15. listopadu byla odstraněna. Skladiště zaklenuto a zevně ukončeno, též pilíř a prostor před skladištěm zavezen.

V prosinci dodala továrna bratří Prášilů mříže ku přikrytí spodního vyústění rybovodu, které hned vzdor tuhým mrazům ještě smontovány, osazeny a uklínovány, jelikož zalití cementem nebylo možno.

Jak podotknuto, počalo se se stavbou třetího oddílu jezu ještě po čas prací na oddílu druhém. Rýpadlo (č. IX.) počalo práci dokonce již v polovici srpna a ukončilo ji za 10 dní, avšak velká voda v září zanesla z větší části vyrypaný základ. Ve dnech 11. až 13. října znovu vyhrabáno co nutno



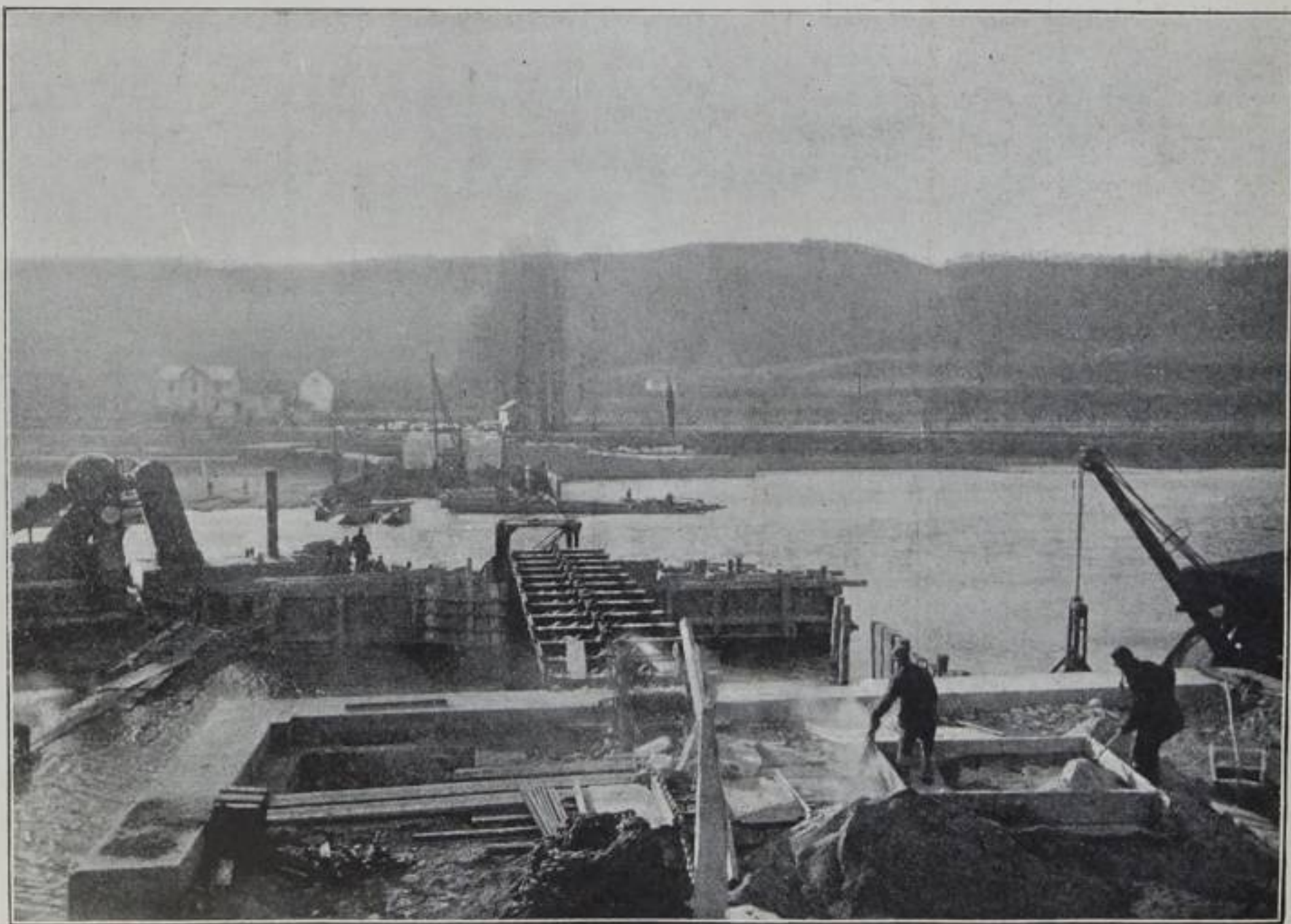
Obr. 11. Přípravy ku sklopení slupic jezu stavidlového v Libšicích. Pohled s jímky směrem ku pravému břehu. Stav ze dne 27. října 1899.

pro jímku a 22. října byla v práci již nasazená jímka na hotové části jezu hradlového. Brzy pak pokročeno též ku beranění obou podélných stěn, horní i spodní, pokud nevystupovaly dále do proudu než bývalá stará dlouhá hráz koncentrační při levém břehu t. j. asi na délku 18—20 m od hotového dílu.

Dále nemohlo se pokročit dokud nebyla zřízena ochranná hrázka svodná nad jímkou, podobná jako na břehu pravém a to nebylo zase možným z ohledu na přílišné soustředění vody a tím znemožnění plavby proti vodě dříve, dokud jímka a hrázka jezu stavidlového nebyla odstraněna, nehledě ani k nebezpečí, jež by podobným zastavením profilu vzniklo za velké vody

Ostatně během stavby samotné častěji se ukázala obava ta zcela odůvodněnou, poněvadž i vzdor učiněným opatřením stávalo se nezřídka, že plavci méně zkušení a obezřetní zajeli s loďmi proti vodě vlečenými právě v ona místa, kde pokračování jimky mělo býti a někdy dosti prudce zde narazili.

Koncem října počalo sice pracovati zde též parní beranidlo, avšak úsilnější činnost mohla se rozvinouti teprve v polovici měsíce listopadu, kdy jimka jezu stavidlového byla rozebrána. Baggr odstraňoval ihned ochrannou hrázku a tímto materiálem se zase nová na druhé straně nasypávala. Zavedena též noční práce při elektrickém světle a počátkem prosince jimka uzavřena, brzy na to též jílem utěsněna a dne 11. prosince počalo se čerpat a ručně vykopávat pro základ jezu.



Obr. 12. Stav prací na jezu libšickém dne 15. listopadu 1899. Pohled s pravého břehu.

Jimka — na rozdíl od jimky oddílu prvního — jest vesměs dvojí 2 m silná a to v části jež objímá druhý díl jezu hradlového jsou obě štětové stěny 20 cm silné, okolo pilíře pak je vnější též 20 cm, vnitřní 24 cm jako u jezu stavidlového, jelikož pilíř má základ o 1.85 m hlubší nežli jez hradlový. Od jimky jednoduché těsněné pomocí plátna impregnovaného upuštěno jednak z důvodu pokročilého období, kde bude pravděpodobně vysazena jak velké vodě tak i třenici ledu, jednak z důvodu změněného okolního terénu, jenž z větší části již odbagrován a odkopán na budoucí stav, čímž vodě přístup uvolněn, konečně pak z příčiny nevalného rozdílu cen obou druhů jimky.

Plocha zajimkovaná obnáší okrouhle 550 m^2 , normální přetlak v části jezu hradlového $2\cdot50\text{ m}$, v části pro pilíř $4\cdot34\text{ m}$. Studna čerpací z pažení hnaného jako v oddílu druhém, disponována na spodní stranu pilíře, aby se jí dalo použití též pro následující čtvrtý díl jezu.

Čerpadla a stroje použito téhož jako na oddílu druhém t. j. o průměru 310 mm se strojem 40 HP

Dne 13. prosince byl dohotoven výkop pro jez hradlový, zaberaněny obvodní štětovnice a přikročeno ku betonáži základu, v němž pokračováno jak počasí tomu dovolovalo. Koncem roku byl sice základ pro jez hradlový dohotoven, ale pro nepřetržité kruté mrazy musela stavba zastavena a stavební jáma vodou napuštěna býti.

Stavby regulační a baggrování.

Práce regulační zahrnující v sobě též různá baggrování jsou podstatou svou takovými pracemi, jež mnohem více závisí od různých okolností jmenovitě proměn stavů vodních než stavby ostatní a proto postup jich nemůže vždy vykazovati onu kontinuitu a stejnoměrný pokrok jako oněch.

Dle toho též popis jich provádění postrádá jakési souvislosti a může se omeziti pouze na označení určitějších časových období, kdy ten který oddíl prací jmenovaných započat či ukončen byl.

Práce ty možno rozvrhnouti dle obou břehů jichž se týkají nebo jimž na blízku leží, dále pak dle polohy vůči jezu, jímž jaksi přerušovány jsou.

Přehlédneme-li v krátkosti veškeré tyto stavby, můžeme asi takto je sestaviti:

Levý břeh.

1. Částečné zvýšení obecní cesty u Libšic k přívozu doznalo během stavby zdýmadla změn a pojednává se samostatně o této stavbě v odstavci posledním.

2. Regulace nad jezem zahrnuje odstranění staré soustředovací hrázky v délce as 450 m od jezu nahoru jakož i terénu za ní ležícího až k nové čáře vybíhající od levého pobřežního pilíře a to na výši hřbetu jezu hradlového. Tato úprava byla podmíněna nízkým a nepravidelným břehem levým, jenž vyžadoval zvýšení a opevnění a dále nutným zvětšením průtočného profilu velké vody, které vyžadovalo odkopu před jezem, aby potřebné množství vody jím protéci mohlo.

Nový břeh jde nad jezem skorem přímo na 500 m délky, ve výši $1\cdot10$ až $1\cdot50$ nad horní vzdutou vodou a pak mírně zakřiven na 250 m délky připojuje se ku svahu cesty z Libšic do Dolan pod skalou zvanou „Hrádek“. Svahy jsou ve sklonu $1 : 2$ dlážděny do záhozu, nahoře s korunou v nižší části $1\cdot0\text{ m}$, ve vyšší $2\cdot0\text{ m}$ širokou. Pro uvázání vorů jsou tu železné kruhy v betonových kvádrech.

3. Regulace pod jezem má podobný účel jako prvá, mimo to správnější odvádění vody proteklé jezem i vedení vorů propluvších vrátky.

Původně byla navržena čára vybíhající pod vrátky kolmo a přímo od vrátek na 100 m podle starého břehu a v mírné křivce připojovala se na starý vysoký břeh cesty Dolanské pod strážným domkem státní dráhy. Byla obmýšlena ve výši 3·80 m nad normální vodou a měla přetínati dosavadní tůň za starou hrází koncentrační, prostor za novou hrází měl pak do její výše býti vysypán. Bylo by se tím mimo jiné výhody docílilo i přímého spojení Libšic s Dolany.

Projekt ten doznal však změny již po řízení vodoprávním. Následkem odporu majitele rybolovu ve zmíněné tůni upuštěno od její zasypání a původně navržená hráz pobřežní poněkud uhnuta dále do řeky co hráz volná, tak že svým koncem spadla v jedno s dřívější svodnou hrází a snižuje se podél tůně z původní výše 3·80 m na 1·50 nad normální vodou na konci. Mimo malou úsporu, která tím vznikla, získán též malý, dosti příhodný přístav pro přezimování lodí a vyhnuto se veškerým steskům na poškozování rybolovu.

S touto úpravou břehu souvisí odstranění staré soustředovací hrázky v celé délce asi 520 m a odkopání i odbaggrování přilehlého terénu na hloubku 1 m pod normální vodu až 250 m pod jez, odtud pak k jezu hradlovému ve stoupání až na patu zápraží, jež leží asi 10 cm pod normální vodou. Mimo to podél nového břehu táhne se na oněch 250 m pod vrátky kyneta pro plavbu vorů 1 m pod normální vodou hluboká, oddělená od řeky svodnou hrázkou.

P r a v ý b ř e h.

1. Regulace a zvýšení břehu levého nad přívozem u Libšic jakož i zřízení příjezdů ku přívozu, dále zvýšení mostku přes hoštický potok na pravém břehu a zaměnění jeho za železný tvoří pro sebe zvláštní objekty, o nichž bude pojednáno v odstavci posledním.

2. Regulování pravého břehu nad jezem spadá vlastně z větší části do úpravy horního kanálu, jehož profil převádí se tu až ku skále a terasní zdi u km 218. Pokud pak zahrnuje v sobě část od špičky hráze dělicí ku jezu stavidlovému třeba poznamenati, že nový břeh jde tu v přímé čáře líce pravého pilíře pobřežního na délku 80 m, ve výši 50 cm nad horní vzdutou vodou, je dlážděn ve svahu 1 : 1½ a zajištěn dole záhozem drženým štětovnicí ze železničních kolejnic. Tyto jsou nahoře svázány silným úhelníkem a místo od místa do zadu zakotveny. Tataž úprava sahá pod jezem na vzdálenost 80 m od pilíře, jenže ve výši 3·0 m nad normální vodu a ve svahu 1 : 2.

3. Úprava pravého břehu pod jezem obsahuje rozšíření průtočného profilu a zřízení nové stezky plavební v délce 550 m.

Ustoupeno tu do břehu nejvíce o 25 m, nový teras je ve svahu 1 : 2 vydlážděn, šířka koruny 3·0 m. Od paty svahu pak řečiště odbaggrováno ve spádu 1 : 50 směrem na řeku a nahoře od koruny odkopán terén ve spádu 1 : 100 až ku patě hráze dělicí.

4. Uprava pravého břehu pod spodním kanálem a stavby pro přívoz dolanský dosud definitivně rozřešeny nebyly, jelikož se s obcí dosud o příjezd ku řece vyjednává.

5. Pro přeložení plavby ku břehu pravému po čas stavby třetího a čtvrtého oddílu jezu přes hotový prvý díl stavidlového jezu provedeno bylo baggrování nad jezem na délku 300 m, pod jezem na délku 250 m, do hloubky 1·20 m pod normálem.

Pokud se týče regulace levého břehu nad jezem, tu dokončeno v lednu odstranění zbytků starého mlýnského jezu a pracováno na odkopu terénu do výše hřbetu jezu. Práce ta prováděna veskrze ručně, doprava pomocí malých vozíků sklopných a byla častěji přerušena stoupnuvší vodou; celkový obsah odkopané zeminy tu obnášel 13.800 m³. V únoru práce ta skončena a dlážděny dále svahy nasypané. Prostor za nimi pak postupem času materiálem baggrováním a odkopáváním zavážen až do měsíce srpna.

V polovici února přikročeno ku pracím upravovacím na levém břehu pod jezem. Jelikož nízký stav vody tomu byl přízniv, počalo se s ručním odkopem, nejprve též s ručními vozíky, počátkem měsíce března však položena okružní kolej po levém břehu a podél koncentrační hráze zpět na deponii i nastala doprava vlaková pomocí 2 lokomotiv po rampě na deponii nad jezem, kde vysypáno nejprve plateau pro složení kvádrů. Mezitím vypracována a schválena změna spodního zakončení hráze u tůně, která musila být zachována, i dirigováno tamtéž říční rýpadlo pro vyzdvižení žlabu na zához nové hráze. Když tento byl vržen, počalo se hned s nasypáním hráze samé písčitým a štěrkovitým materiálem z jezu vybaggrovaným.

V dubnu přibyl též elevator a druhý baggr říční; dříve, než elevator mohl veplout do tůně, odkud měl nasypávat přímo hráz, musil se odstranit spodní konec staré svodné hrázky, jelikož otvor byl příliš úzký; to provedeno v polovici dubna. Zároveň pokročeno s ručním odkopem za stávající hrází až ku spodnímu její konci, když tu stoupnuvší voda další práci ruční překazila. Celkem tu ručně odkopáno asi 20.000 m³, ostatní pak již obstaráno říčními rýpadly a jedním Priestmannovým drapákem.

Když jádro hráze nové bylo nasypáno přímo, položeny zde koleje a elevator sypal do vlaků, jež vyprazdňovány na deponii nad jezem. Koncem dubna přibyl pak drapák (exkavator), jemuž připadlo za úkol vybrati zához odstraněné hraze soustřeďovací.

Kamene toho použito jednak na provisorní ochrannou hrázku jimky jezu stavidlového, jednak opět na zához nové hráze. Konec staré hrázky zůstal státi v délce asi 20 m a naň připojena hráz nová jenže vyšší.

V květnu baggrováno z počátku mezi oběma hrázemi — starou i novou — kde přestal odkop ruční až práce velkou vodou byla přerušena; když pak opět se počalo pracovat, mohl elevator přímo nasypávati deponii nad jezem, což se dvakráte opakovalo, načež opět pokračováno dole na hrázi pomocí vlaků.

Počátkem června rozšířen baggrováním profil plavební v jezu, jenž jimkou jezu stavidlového tak byl sůžen, že pro značné proudění plavba se

stávala nebezpečnou. Materiálem tím ukončena nasypávka za hrází levého břehu nad jezem, pokud nebyla za účelem zúrodnění vyhražena materiálu hlinitému (na 60 cm výšky). Svahy i koruna levého břehu do té doby odlážděny, osazeny betonové kvádry se železnými kruhy pro vázání vorů a zřízena i vydlážděna rampa na podbřeží před vrátky. V polovici měsíce června dohotoven násyp volné hráze u tůně pod jezem, zához srovnán a počato s dlažbou. Koruna však neodlážděna, jelikož bylo nutno ponechat tu kolej pro další nasypávání. Práce ty skončeny v červnu a příští měsíc č e r v e n e c pokračováno ještě v zasypávání mlýnské strouhy, hlavně plateau před bývalým Dolanským mlýnem, dále levého břehu pod jezem pokud úprava vrátek dosud nerozřešená tomu dovolovala.

Baggrování pod jezem skončeno též měsícem červencem, kdy též vydlážděna náplavka při sjízdné rampě levého břehu, vybíhající v místě spodního vyústění mlýnské strouhy k řece.

V s r p n u zasypáno dále mlýnské rameno materiálem vyrýpaným v jezu až do té doby, kdy počala práce na úpravě silnice libšické. Celkový odkop při levém břehu pod jezem vykonaný obnáší 40.600 m³ vyrýpané zeminy (štěrk a písek).

Velká voda v září nezpůsobila na regulačních stavbách těch žádných škod mimo malá vymletí neb nánosů dna. Koruna hráze u tůně byla vydlážděna až v prosinci.

Na pravém břehu přikročeno ku regulaci pod jezem v měsíci b ř e z n u, kdy připravena podél řeky dráha pro pozemní rýpadlo v celé délce, kde břeh měl ustoupiti na zad za účelem rozšíření průtočného profilu. Když pak v d u b n u ukončilo rýpadlo práci na horním kanále, vytrhána dlažba staré plavební cesty, rýpadlo otočeno k řece, spuštěno na připravenou dráhu a 21. dubna započato s výkopem na pravém břehu pod jezem. Materiálem svrchu hlinitým s jemným pískem, vespod šterkovitým, sypala se dělicí hráz blíže plavidla vlakového.

Počátkem k v ě t n a postoupilo rýpadlo již do třetí polohy kolejí a zbytek odkopu u řeky, kam rýpadlo nedosáhlo (pro zához), odstraněn ručně. Brzy na to byla práce dešti a vodou přerušena, což se opakovalo ještě jednou koncem měsíce. Mezitím drnovány návodní svahy nasypané dělicí hráze a zřízeny dvě rampy. V č e r v n u ukončena práce pozemním rýpadlem a toto dne 17. odvečeno do Troje. V č e r v e n c i pokračováno ručně na odkopu paty starého svahu při pravém břehu a materiál vlaky nasypával se do dělicí hráze dále nahoru ku skladišti, koncem měsíce pak započat výkop pro zához při patě nového regulovaného břehu, počátkem měsíce s r p n a proveden zához a založena dlažba. Zároveň provedeno připojení nové čáry na zbylý starý taras pod jezem v délce 150 m a přikročeno též ku odstranění terénu mezi novým břehem a dělicí hrází, kde povstala planie ve svahu 1:100 k řece. Materiálem tu odkopaným nasypávána dělicí hráz dále nahoru, a jelikož do té doby spadá též započetí regulace pravého břehu nad libšickým přívozem a spojená s ním rekonstrukce mostu, přestalo na čas nasypávání hráze dělicí, jelikož materiálu tam použito. Do konce srpna provedena větší

část dlažby svahu i koruny nové plavební stezky a v září po velké vodě dokončena práce až na připojení ku dřívějšímu břehu dole, kde ponechána rampa k vodě za účelem transportu requisit podnikatele. Později občas ještě nasypávána hráz dělicí dle toho jak materiál byl po ruce, tak na příklad v říjnu vysypána štěrkem z řeky vybaggrovaným chybící část až ku skladišti a v prosinci zřízena dlouhá rampa od jezu na hráz ve stoupání 1 : 50, upraveno plateau u skladiště a přechod na plavební stezku pod jezem a z části vydlážděna hráz dělicí na délku rampy 100 m dlouhé.

Baggrování pro přeložení plavby ku pravému břehu započato koncem srpna, protože dříve než by se bylo mohlo přikročiti ku stavbě čtvrtého oddílu jezu, musela býti bezpečná plavba přes hotový první díl stavidlového jezu zajištěna.

Jelikož se však stavba tohoto dílu pro nastalou velkou vodu a obtížné montování slupic protáhla, provedeno baggrování nad jezem jen až k provisorní ochranné hrázce zde zřízené, což za měsíc skončeno. V říjnu pak započato vybaggrování kynety pro plavbu pod jezem, což také za měsíc provedeno. Zbylý materiál před jezem odstraňován pak po vyzdvižení hrázky, jakmile jez stavidlový byl ukončen. V polovici měsíce listopadu dobýván baggrem i ručně materiál, avšak práce ta byla občas vodou i mrazem přerušována, až pro tuhé mrazy v prosinci úplně zastavena býti musela, nejsouc ještě zcela dohotovena.

Jiné menší samostatné stavby.

Jak v úvodu již krátce zmíněno, provedena letos úprava obecní cesty libšické č.kat.328/I., podle levého břehu Vltavy vedoucí, počínaje od podjezdu společnosti státní dráhy až ku přivozu libšicko-máslovickému. Tato cesta měla se dle vodoprávního výnosu c. k. místodržitelství zvýšiti o 1 m nad hladinu budoucí vzduté vody, a v náhradu za bezplatně odstoupené pozemky obecní měla se jízdní dráha této cesty na 7 m rozšířit a při straně železničního náspu zřídit rigol dlážděný 1.20 m široký. Dále nařízeno, jízdní dráhu na 5 m šířky štětovat, svah k řece a pravý banket vydlážditi, dole záhozem zabezpečiti a zábradlím opatřiti. —

Tak značným rozšířením (dosavadní šířka cesty byla pouze 4 m) posunuta však pata svahu a tím i zához kamenný valně do řeky (resp. tůně za hrází soustředovací), kde se vyskytují veliké hloubky, způsobené přepadající vodou přes spodní část hráze za vyšších stavů.

Zához ležel by tu na svahu až ve výši 3—4 m vysazen přímému nárazu proudu při velké vodě sem směřujícího a tím jevila by se ohroženou i rozšířená silnice o zához ten se opírající. Proto navrhováno obci Libšické, aby s ohledem na tyto okolnosti spokojila se s menší šířkou silnice se svahem vozovky k řece a ustoupila od provedení rigolu na straně vedle dráhy. — Po delším jednání, v němž účastnil se též i okresní výbor smíchovský, co pravděpodobný budoucí udržovatel silnice této, dosaženo shody na šířce jízdní dráhy 6 m s oboustrannou konvexitou a rigolem 1 m širokým po levé

straně. Mimo to zřídí se v náhradu za menší šířku silnice pro příjezd k vodě pohodlná dlážděná náplavka v místech dosavadních a nové rampa pro přívóz.

Koncem srpna odstraněna stará dlažba svahu a použita z části hned co zához, z části jí dole založena hned pata dlažby. Elevátorem přímo nasypáváno rozšíření, jakmile pata záhozem zabezpečena byla. Koncentrační hráz končící blíže přívózu libšického, zkrácena o 20 m, čímž umožněn jednak vstup elevátoru do zmíněné již tůně, jednak zjednáno lepší směr a pohodlnější přistávání přívózu při nižší vodě.

V září odlážděny svahy silnice již nasypané, když velká voda dne 12. t. m. stavbu přerušila, zaplavivši celou silnici. Škody však nezpůsobila a 18. září již bylo zase možno pokračovati dále v této stavbě. Nasypána a odlážděna náplavka a rampa k vodě na začátku silnice, pak podjezd pod drahou a rigoly, dále vyzděn odvodňovací kanálek pod jízdní drahou a koncem měsíce přikročeno ku štětování jízdní dráhy, s nímž současně postupovala v pravo dlažba banketu, v levo rigolu. Práce ta byla dosti obtížnou pro značnou frekvenci povozů, dovážejících právě tu dobu kvádry pro stavbu jezu a materiál pro adaptaci domku jezného, uhlí, železné součásti, dříví stavební a j. potřeb stavebních více. Nicméně počátkem října ukončen násyp elevátorem, jenž byl stále po vodě dolů postupoval, svahy, banket i rigol odlážděny, rovněž tak část jízdné dráhy, jež při velké vodě proudu nejvíce je vysazena. Mimo to provedena nová přívozní rampa 4 m široká ve spádu 1:12, v listopadu pak postaveno železné zábradlí soustavy Prášilovy, zasazené v betonových kusech, čímž stavba dokončena a silnice veřejné dopravě odevzdána býti mohla. —

Regulace pravého břehu nad přívózem libšickým podmíněna byla nízkou polohou jeho, mimo to měl se zřídit pro přívozní prám chobot a rampa příjezdná, které vyžadovaly změny čáry pobřežní. Z téhož důvodu bylo nutno zvýšit nivelletu mostku, jenž vedl přes potok hoštický. Tento byl klenutý se dvěma oblouky segmentovými do středního pilíře zapřenými.

Ačkoliv nivelleta jeho byla na žádané výši 1 m nad budoucí vzdutou vodu, byla by nicméně tato zabrala skorem celou plochu průtočnou zmíněného mostku, i bylo tudíž nutno jej odstraniti a nahraditi železnou konstrukcí o rozpjetí 10 m a šířce 4 m s nivelletou 1.25 m a spodní hranou konstrukce 60 cm nad vzdutou vodou položenou.

Dne 10. června počato s regulační prací nad přívózem a to nejprve s výkopem pro zához. To dělo se ručně v suchu a nasypáván materiálem nový svah, vržen pak zához a založena hned pata dlažby, pokud svah byl nasypán. Stejným způsobem založen i chobot pro prám, avšak pro nízký stav vody nemohlo se při velmi tážném břehu pokročiti s nasypávkou dále, jelikož nebylo možno s pontony ku břehu se dostat. Při nastalých pak vyšších stavech byly jiné akutnější práce v chodu a tak regulace tato zůstala nedokončenou. Do konce června ještě dohotovena přívozní rampa na pravém břehu a rozebrán mostek klenutý, když dříve provisorium se bylo zřídilo.

V červenci do polovice měsíce vyzděny nové piliře, zmontován a osazen železný mostek, který dodala firma br. Prášilů v Libni a opatřen betonovou vozovkou. Když pak i oboustranné připojení na hráz bylo nasypáno a vydlážděno, ukončena tím dne 25. července stavba tato. Dokončení zprvu jmenované úpravy horní ponecháno na příští rok.

Pokud se týče obou stavení obytných, zmíněno již v úvodu o domku plavidelníka, že byl dokončen z jara a v prosinci kolaudován, i nezbývá než dodání čerpadla do zřízené studny. Stavbu tu provedlo ku spokojenosti podnikatelství Dvořák a Fischer, podobně jako v Klecanech i Troji.

Práce spojené s adaptací budov bývalého mlýna Dolanského pro domek jezného zadány v první své části (t. j. vlastní obytný domek pro jezného) oprávn. mistru zednickému p. Fr. Beránkovi v Libšicích, vyjímaje práci truhlářskou, zámečnickou a kamnářskou, jež zadány zvláště. Usedlost bývalého Dolanského mlýna, jež byla vykoupěna kanalisační komisí od manželů Křtěnových v Dolanech, obsahuje tři budovy, z nichž největší, vlastní to bývalá mlýnice, byla změněna v obydlí jezného, protější přízemní budova rezervována prozatím pro další potřebu a třetí jednopatrová budova upravena bude v přízemí na hospodářské stavení a v prvním patře na obydlí pro pomocníky jezného neb plavidelníka. Vedle toho postaví se ještě nové skladiště na hradla a jiné rekvisity.

Prozatím přikročeno, jak již zmíněno, pouze ku adaptaci obydlí pro jezného.

S pracemi adaptačními započato v polovici srpna a to nejprve s demolováním. Vytrhána a vybourána stará okna i dvěře a znovu obezděna, dále vyměněny stropy a krov sesílen.

Dosavadní lepenková krytina střechy byla nahrazena břidlicí a fačády nově provedeny, tak zejména na straně k řece vyzděn risalit s ozdobným štítem, v němž umístěny hodiny.

Staré venkovské schody dřevěné na otevřenou pavlač, odkud byly přístupny byty prvního patra, byly odstraněny, rovněž i pavlač sama a zřízeny uvnitř schody kamenné do prvního patra, na půdu pak dřevěné. V přízemí i v patře upraveny nové záchody.

Rozvržení místností jest takové, že v prvním patře jest kancelář a obydlí jezného, v přízemí pak dva menší byty pro jeho pomocníky. Kancelář je přístupna přímo ze schodiště, byt o 2 pokojích, kuchyni, předsíni, špiži a záchodu má rovněž svůj zvláštní vchod ze schodiště. Oba dolejší byty jsou o slušném jednom pokoji s kuchyní, se společnou předsíní a záchodem.

Studna na dvoře opravena a novým čerpadlem opatřena, pro výkaly zřízena prostorná žumpa. Hlavní vstup do domku jest po několika stupních, jež provedeny z betonu od strany severozápadní a kryt je dřevěnou verandou. V listopadu ukončena v celku adaptace hlavní budovy, úprava ostatních dvou stavení prozatím ponechána na dobu pozdější.

Postup vlastních prací kanalizačních, jak v této zprávě zevrubně popsán byl, znázorněn jest graficky v připojené tabulce č. III., vyjádřen v procentech celkového rozpočtového množství stavebních prací.

Celkový stav na konci právě minulého roku 1899 jest v krátkosti následující: plavidlo jest celkem hotovo, zbývá jen dokončiti spodní výjezd a horní vjezd plavebního kanálu; u jezu jest polovice hradlového jezu s levým návodním i pobřežním pilířem a polovice stavidlového jezu s pravým pobřežním pilířem, rybí propustí a skladištěm pro stavidla hotova; na druhém dílu hradlového jezu s příslušným návodním pilířem se ještě pracuje a zbývá na příští rok provedení druhé části stavidlového jezu a dohotovení vorové propustí.

Z toho jest vidno, že zdýmadlo č. III. u Libšic již v krátké době bude také úplně dokončeno a veřejné dopravě odevzdáno.

VIII. Správa peněz a vedení inventáře.

Súčtování příjmů a vydejmů provádí se dle pravidel vyznačených řádem o súčtování, ve výroční zprávě za rok 1897 obsaženém, a docíleno bylo následujících výsledků:

Příjmy:

1. Aktivní saldo koncem roku 1898	zl. 1,387.273·90
2. Příjmy skutečné v roce 1899 dle připojeného celkového přehledu (II)	zl. 667.121·02
	dohromady . . zl. 2,054.394·92
s přičtením průběžných příjmů	„ 228.012·98
	<u>celkem . . zl. 2,282.407·90</u>

Vydeje:

Vydeje skutečné v roce 1899 dle připojeného celkového přehledu (II).

a) Režie	zl. 76.047·—
b) Vydeje stavební	„ 1,049.334·56
	dohromady . . zl. 1,125.381·56
s přičtením průběžných vydejmů	„ 228.012·98
	<u>celkem . . zl. 1,353.394·54</u>

Porovnají-li se příjmy s vydeji, zbývá koncem roku 1899 pokladniční hotovost a sice:

a) saldo v zemské bance	zl. 918.431·—
b) v příruční pokladně	„ 10.582·36
	<u>dohromady . . zl. 929.013·36</u>

Z příspěvku státního, na rok 1899 povoleného (III. lhůta) zl. 1.240.000.— byla splacena a dne 24. listopadu 1899 v zemské bance uložena pouze polovina částkou zl. 620.000.—. Příspěvek zemský na rok 1899 povolený (III. lhůta) zl. 620.000.— nebyl splacen vůbec.

Přičtou-li se nesplacené příspěvky státu a země zl. 1,240.000.— ku pokladniční hotovosti, jeví se peněžní stav kanalisačního fondu koncem roku 1899 celkem zl. 2,169.013·36.

Dle úmluvy se zemskou bankou království Českého byly v roce 1899 vklady kanalisační komise v zemské bance zúročeny čtyřmi ze sta, ježto oficielní zúročení rakousko-uherské banky bylo vyšším než 4‰.

Vadia a kauce podnikatelů staveb v roce 1899.

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1898	zl.	209.415.—
2. Složená vadia a kauce v roce 1899 (Přehled II)	„	199.528·51
dohromady	zl.	408.943·51

Vydeje:

1. Vracené kauce (Přehled II)	zl.	1.948·74
2. Vracená vadia	„	27.400.—
dohromady	zl.	29.348·74

Porovnají-li se příjmy s vydeji,

zbývá saldo cenných papírů zl. 379.594·77

Z toho jest uloženo:

1. v zemské bance království Českého:
 - a) 4·2‰ státních dluhopisů zl. 103.900.—
 - b) 4‰ zástavních listů české hypoteční banky „ 10.800.—
 - c) 4‰ kommunálních dluhopisů zemské banky „ 258.600.—
 - d) 4‰ zástavních listů rak. pozemkového úvěrního ústavu „ 600.—
2. v příruční pokladně:
 - a) 4·2‰ státních dluhopisů zl. 4.000.—
 - b) ve vkladních knížkách spořitelních české spořitelny, živnostenské banky pro Čechy a Moravu a Občanské záložny v Karlíně „ 1.684·77
 - c) potvrzení c. k. ředitelství pošt a telegrafů v Praze „ 10.—

Výplaty děly se buď přímo zemskou bankou království Českého, neb prostřednictvím příruční pokladny, kteréž za tím účelem poukazovány byly zálohy ze zemské banky.

Výplaty činily v roce 1899:

1. v hotovosti při zemské bance	zl.	926.603·33
při pokladně příruční	„	198.778·23
dohromady	zl.	1,125.381·56
2. v cenných papírech při zemské bance	„	—.—
při pokladně příruční:		
a) cheky na zemskou banku vystavené	zl.	906.702·49
b) stavební kauce a vadia	„	29.348·74
dohromady	zl.	936.051·23

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1899.

Příjmy:

Skutečné příjmy v roce 1897	zl.	1,265.561·30
„ „ „ 1898	„	1,740.028·24
„ „ „ 1899	„	667.121·02
dohromady	zl.	3,672.710·56
s přičtením průběžných příjmů v roce 1897	zl.	99.115·34
„ „ „ 1898 „	„	164.388·22
„ „ „ 1899 „	„	228.012·98
dohromady	zl.	491.516·54
celkem	zl.	4,164.227·10

Vydeje:

1. Režie v roce 1897	zl.	52.407·82
„ „ „ 1898	„	70.136·42
„ „ „ 1899	„	76.047·—
dohromady	zl.	198.591·24
2. Vydeje stavební v roce 1897	zl.	392.016·49 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 1898	„	1,103.754·90 $\frac{1}{2}$
„ „ „ 1899	„	1,049.334·56
dohromady	zl.	2,545.105·96
úhrnem	zl.	2,743.697·20

s přičtením průběžných vydejů

v roce 1897	zl.	99.115·34
„ 1898	„	164.388·22
„ 1899	„	228.012·98
dohromady . .		zl. 491.516·54
celkem . .		zl. 3,235.213·74

Porovnají-li se příjmy s vydeji, zbývá koncem roku 1899

pokladniční hotovost . . zl. 929.013·36

Vadia a kauce podnikatelů staveb za roky 1897 až 1899.

Příjmy:

V roce 1897	zl.	100.255·—
„ 1898	„	175.360·—
„ 1899	„	199.528·51
dohromady . .		zl. 475.143·51

Vydeje:

V roce 1897	zl.	—·—
„ 1898	„	66.200·—
„ 1899	„	29.348·74
dohromady . .		zl. 95.548·74

Porovnají-li se příjmy s vydeji, zbývá celkový stav

cenných papírů koncem roku 1899 zl. 379.594·77

Celkové přehledy příjmů a vydejů za rok 1899 (I), jakož i za roky 1897 až 1899 (II) jsou v přílohách k této zprávě vyznačeny.



CELKOVÝ
účetních výsledků kanali-

Příjem

Číslo položky	P ř e d m ě t	H o t o v ě						V cenných papírech					
		v roce				dohromady		v roce				dohromady	
		1897—1898		1899				1897—1898		1899			
		zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.
	Příjmy skutečné.												
1	Příspěvky státní	1,960.000	—	620.000	—	2,580.000	—	—	—	—	—	—	—
2	Příspěvky zemské	980.000	—	—	—	980.000	—	—	—	—	—	—	—
3	Úroky	65.139	88	42.452	22	107.592	10	—	—	—	—	—	—
4	Výtěžek z náklí	48	—	30	—	78	—	—	—	—	—	—	—
5	Nájemné a pachtovné	351	66	3.595	—	3.946	66	—	—	—	—	—	—
6	Vracené výdeje	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Různé příjmy	50	—	4	50	54	50	—	—	—	—	—	—
8	Příjmy z parníku	—	—	1.039	30	1.039	30	—	—	—	—	—	—
I		3,005.589	54	667.121	02	3,672.710	56	—	—	—	—	—	—
	Příjmy průběžné.												
9	Zálohy dané příruční pokladně ze zemské banky	253.491	82	214.255	—	467.746	82	—	—	—	—	—	—
10	Nahrazené zálohy	50	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—
11	Cizí peníze	8 090	62	12.005	11	20.095	73	—	—	—	—	—	—
12	Odvody: zemská banka přijala od příruční pokladny	210	02	265	75	475	77	—	—	—	—	—	—
13	Srážky z platů úřednictva	1.661	10	1.487	12	3.148	22	—	—	—	—	—	—
14	Vystavené cheky	—	—	—	—	—	—	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15
	II	263.503	56	228.012	98	491.516	54	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15
	Dohromady . .	3,269.093	10	895.184	—	4,164.227	10	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15
	Vadía a kauce.												
15	Firma: Podnikatelství staveb A. Lanna v Praze	—	—	—	—	—	—	228.700	—	152.600	—	381.300	—
16	" Bratři Prašilové a spol. v Libni	—	—	—	—	—	—	2.200	—	600	—	2.800	—
17	" Podnikatelství staveb A. Dvořák a K. Fischer	—	—	—	—	—	—	2.705	—	3.050	—	5.755	—
18	" Akciová strojirna dříve Breitfeld, Daněk a spol.	—	—	—	—	—	—	22.800	—	—	—	22.800	—
19	Pražská akciová strojirna společně s firmou E. Škoda v Plzni	—	—	—	—	—	—	—	—	14.000	—	14.000	—
20	Různé kauce	—	—	—	—	—	—	—	—	1.878	51	1.878	51
21	Různá vadía	—	—	—	—	—	—	19.200	—	27.400	—	46.600	—
22	Vlastní kauce uložená u c. k. pošt. a telegr. řídít. v Praze	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—
	III	—	—	—	—	—	—	275.615	—	199.528	51	475.143	51
		—	—	—	—	4,164.227	10	—	—	—	—	2,626.791	66

*) Ciferní rozdíly jeví se oproti výroční zprávě za rok minulý

PŘEHLED
sačního fondu za léta 1897—1899.

Výdej

vydej

Číslo položky	P ř e d m ě t	H o t o v ě						V cenných papírech						
		v roce				dohromady		v roce				dohromady		
		1897—1898		1899				1897—1898		1899				
		zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	
	Vydeje skutečné.													
1	Osobní příjmy	92.623	63	59.734	15	152.357	78	—	—	—	—	—	—	—
2	Vydeje kancelářské a cestovní*) . . .	25.211	10 1/2	10.682	22	35.893	32 1/2	—	—	—	—	—	—	—
3	Vydeje na výstavy	4.504	88	4.632	11	9.136	99	—	—	—	—	—	—	—
4	Různá režijní vydání*)	204	62 1/2	998	52	1.203	14 1/2	—	—	—	—	—	—	—
		122.544	24	76.047	—	198.591	24	—	—	—	—	—	—	—
	Vydeje stavební.													
5	Technické práce přípravné*)	11.663	86 1/2	6.606	35	18.270	21 1/2	—	—	—	—	—	—	—
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	88.217	31 1/2	145.503	73	233.721	04 1/2	—	—	—	—	—	—	—
7	Výkup budov, vodních sil, stromů a p., jakož i různé náhrady . . .	370.884	65	5.262	59	376.147	24	—	—	—	—	—	—	—
8	Stavební vydeje zdýmadel:													
	a) čís. I. u Troje	—	—	255.926	12	255.926	12	—	—	—	—	—	—	—
	b) čís. II. u Klecan	878.658	57	153.800	54	1,032.459	11	—	—	—	—	—	—	—
	c) čís. III. u Libšic	146.347	—	453.680	16	600.027	16	—	—	—	—	—	—	—
9	Telefon. spojení kanceláře se zdýmadel	—	—	344	30	344	30	—	—	—	—	—	—	—
10	Vydeje na parník	—	—	28.169	56	28.169	56	—	—	—	—	—	—	—
11	Různá stavební vydání	—	—	41	21	41	21	—	—	—	—	—	—	—
		1,495.771	40	1,049.334	56	2,545.105	96	—	—	—	—	—	—	—
	I	1,618.315	64	1,125.381	56	2,743.697	20	—	—	—	—	—	—	—
	Vydeje průběžné.													
12	Zálohy zemské banky dané příruční pokladně	253.491	82	214.255	—	467.746	82	—	—	—	—	—	—	—
13	Zálohy na náhradu	50	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Cizí peníze	8.090	62	12.005	11	20.095	73	—	—	—	—	—	—	—
15	Odvody: příruční pokladna odvedla zemské bance	210	02	265	75	475	77	—	—	—	—	—	—	—
16	Srážky úřednictvu c. k. hl. zemské pokladně	1.661	10	1.487	12	3.148	22	—	—	—	—	—	—	—
17	Vydané cheky	—	—	—	—	—	—	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15	—
	II	263.503	56	228.012	98	491.516	54	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15	—
	Dohromady	1,881.819	20	1,353.394	54	3,235.213	74	1,244.945	66	906.702	49	2,151.648	15	—
	Vadía a kauce.													
18	Vracené kauce	—	—	—	—	—	—	—	—	1.948	74	1.948	74	—
19	Vracená vadía	—	—	—	—	—	—	66.200	—	27.400	—	63.600	—	—
	III	—	—	—	—	—	—	66.200	—	29.348	74	95.548	74	—
20	K tomu koncem prosince 1898 zbývajících aktivní saldo:					3,235.213	74					2,247.196	89	—
	V hotovosti:													
	a) v zemské bance . zl. 918.431—					929.013	36	—	—	—	—	—	—	—
	b) v příruční pokladně „ 10.582.36 }	—	—	—	—									
	a saldo cenných papírů:													
	a) v zemské bance . zl. 373.900—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	379.594	77	—
	b) v příruční pokladně „ 5.694.77 }													
		—	—	—	—	4,164.227	10	—	—	—	—	2,626.791	66	—

tykají se účetních provedení při účetní závěrce.

Předpis ku vedení inventárních účtů a výkazů spotřebních.

§ 1.

Plavidelníci a jezní jsou povinni vésti staniční rejstříky o zásobách a staniční inventární účty o veškerých předmětech, jež převzali a ve správě své mají, jako jsou věci ku provozování sloužící, rekvisity a předměty spotřebné, jakož i všechny věci inventární a výstrojné.

§ 2.

Rejstřík o zásobách má se založiti ročně, ve příjmu a výdeji chronologicky vésti a na konci roku uzavřítí tím způsobem, že zůstatky, zbudou-li jaké, přenesou se do rejstříku příštího roku. Rejstřík předloží se po ukončení roku prostřednictvím inženýra, jemuž je svěřen dozor, ku prozkoumání vrchní stavební správě.

Do tohoto rejstříku mají se pojeti všechny předměty spotřebné a ku provozování sloužící nebo zásoby (olej, karbolín, dehet a pod.), rekvisity (kartáče, košťata atd.) ihned, jakmile byly bez výtky převzaty, přijímací pak stvrzenku o tom, opatřenou běžným číslem rejstříku jest zaslati v předepsané služební cestě vrchní stavební správě.

Kdykoli se vydávají věci ku provozování sloužící, musí se vybraná část zanéstí do rejstříku a tak vésti v evidenci.

Že bylo vydání takové nutno, musí stvrditi od případu k případu v rejstříku samotném představený inženýr.

§ 3.

Rovněž mají plavidelníci a jezní veškery věci inventární a výstrojné hned, jakmile dojdou a bez výtky byly převzaty, zapsati do staničního inventáře a přijímací stvrzenku opatřenou inventárními značkami poslati v předepsané služební cestě vrchní stavební správě.

Zpozorují-li se snad při předávání předmětů inventárních nějaké vady, mají se ihned oznámiti představenému inženýru.

§ 4.

Zápisy staničních inventárních a staničních rejstříkových účtů o zásobách musí jak dle předmětů, tak i dle značek (čís. běžné) souhlasiti s ústředními inventárními a rejstříkovými účty o zásobách, jež se vedou u účetního oddělení kanalisační komise.

§ 5.

V zimních měsících, dříve nežli nastane plavba lodí a vorů, mají plavidelníci a jezní za přítomnosti představeného inženýra za tím účelem, aby se mohla zjistiti bezvadnost zásob, provésti úplnou, tak zvanou hlavní inventuru veškerých předmětů, jež slouží ku výstroji plavidel a jezů, a najdou-li

nějaké vady, ihned je musí v čas odstraniti a podati o tom nejdéle do konce února každého roku oznámení vrchní stavební správě.

O vadách značnějšího rozměru, které potřebují větší opravy, má se ihned učiniti oznámení a hleděti, aby podobné závady co nejdříve byly odstraněny.

Vrchní stavební správě přísluší právo dáti provésti mimo hlavní inventuru od případu k případu nepředvídané nebo ohlášené inventární kontrolní prohlídky představeným inženýrem s příbráním účetního úředníka a za přítomnosti plavidelníka a jezného.

Nález o prohlídce má se oznámiti vrchní stavební správě.

§ 6.

Je-li plavidelník nebo jezný přeložen na novou stanici, zařídí vrchní stavební správa zároveň předání všech inventárních a výstrojných předmětů, jakož i zásob provozovacích na jeho nástupce.

Jakmile je předání provedeno a ve staničním inventáři poznamenáno, má se oznámiti vrchní stavební správě, která předání toto dá zaznamenati též v ústředním inventáři.

Jsou-li posílány nebo předávány inventární předměty z jedné stanice na druhou, mají se předávané předměty v inventáři dřívější stanice odepsati a zároveň seznam těchto předmětů zaslati vrchní stavební správě, která pak dá provésti tuto změnu jednak v ústředním inventáři, jednak zpraví o těchto předmětech na nové stanoviště předaných inženýra, který má dohled, aby je dal zapsati do inventáře dotyčné přejímací stanice.

Stalo-li by se, že by plavidelník nebo jezný byl pensionován, nebo že by dobrovolně vystoupil ze služby, nebo byl propuštěn anebo zemřel, přejme dohlízející inženýr inventární a výstrojné předměty, jakož i provozovací zásoby, rekvisity atd., zapíše předací nález do inventáře a oznámí to vrchní stavební správě, aby další zařídila a záznam dala provésti i v ústředním inventáři.

§ 7.

Vypuknou-li nakažlivé nemoci mezi zřízenci jezu nebo plavidla, je šetřiti předpisů, jež byly zdravotní policií vydány, a byla-li by nutna desinfekce, budiž potřebné opatření učiněno.

§ 8.

Vypukne-li požár, jsou plavidelníci a jezní, jakož i jich pomocníci povinni podniknouti vše možné, aby oheň byl omezen a uhašen.

O inventárních předmětech, jež byly ohněm zničeny, sepíše se protokol, který se předloží vrchní stavební správě, aby další zařídila.

Tato pak uváživši okolnosti, zařídí, aby zničené předměty v inventáři buďto byly odepsány, aneb aby vinník je nahradil.

§ 9.

Kdyby některý inventární nebo výstrojný předmět se ztratil nebo se stal nepotřebným, aneb jeví-li se potřeba větších oprav, mají plavidelníci a jezní dáti o tom zprávu představenému inženýru.

Jsou-li tyto opravy takového rázu, že se nemohou provést ve stanici samé, učiní inženýr další opatření, dohodnuv se o tom s vrchní stavební správou.

Plavidelník a jezný má v takových případech ztrátu, jakož i zásilku opravy vyžadujících výstrojných předmětů na dotyčnou dílnu (strojírnu) zaznamenati do výkazů k tomu určených a přijímací stvrzenku uložiti jako doklad inventáře.

Ztracené nebo zcela opotřebené inventární a výstrojné předměty mají se, jakmile dojde schválení vrchní stavební správy, v ústředních a staničních inventárních účtech odepsati.

S předměty, jež se staly nepotřebnými, má se na rozkaz vrchní stavební správy přikročiti k prodeji.

Docílený výtěžek budiž ihned odveden s dražebním protokolem do pokladny úřadovny komise.

§ 10.

Zaviní-li ztrátu nebo předčasnou nepotřebnost inventárního nebo výstrojného předmětu služební personál nebo třetí osoby, má vinník nahraditi povstalou škodu.

Aby pak této náhrady se docílilo, zařídí vrchní stavební správa příslušné jednání na základě protokolu, jež plavidelníci a jezní o tom, co se stalo, ve služební cestě předloží.

§ 11.

Všechny plavidelníkům a jezným vydané předměty inventární, částky výstrojné a zásoby zůstanou, pokud nebudou předány státní správě, v majetku a správě komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe.

§ 12.

Vrchní stavební správa, dorozumívajíc se s administrativním oddělením, má vrchní dohled a kontrolu nade všemi ústředními a staničními inventárními účty; jim přísluší též právo přesvědčovati se, zdali jsou zachovávány předpisy a povinnosti, jež byly výkonným služebním orgánům na základě těchto instrukcí uloženy, a shledají-li se vady, mají jich odstranění naříditi.

IX. Záležitosti osobní.

Také v roce minulém nastalo v stavu úřednictva přiděleného bureau kanalisační komise pouze několik změn.

Technické oddělení.

Soukromý inženýr Břetislav Tolman, kterýž ve službách komise již se nacházel, vřaděn byl vynesemím Jeho Excellence pana předsedy ministerstva, co správce c. k. ministerstva vnitra, ze dne 28. února 1899 č. 1537 v státní stavební službu pro Čechy co stavební adjunkt s ponecháním v dosavadní jeho službě.

Dekretem komise ze dne 20. ledna 1899 č. 23 do služby komise přijatému soukromému inženýru Edvardu Schwarzerovi dostalo se vynesemím Jeho Excellence pana předsedy ministerstva, co správce c. k. ministerstva vnitra, ze dne 17. února 1899 č. 3383 místa stavebního adjunkta při státní stavební službě v Čechách.

Ode dne 26. října 1899 zaměstnán jest při komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe provisorně c. k. stavební adjunkt Jan Záhorský.

Místní správa stavby u zdýmadla č. I. u Troje byla svěřena c. k. inženýru Antonínu Klírovi, a tomuto byl přidělen k ruce c. k. inženýr Bohumil Štěpán.

Stav technického oddělení kanceláře komise koncem roku 1899 jest následující:

Ředitel stavby, c. k. stavební rada v ministerstvu vnitra Jan Mrasick,

c. k. vrchní inženýr Viktor Mayer,

„ „ „ „ Václav Rubín,

c. k. inženýr Arnošt Sallač,

„ „ „ „ Antonín Klír,

„ „ „ „ Bohuslav Müller,

„ „ „ „ Hugo Schwab,

„ „ „ „ Alois Drahorád,

„ „ „ „ Bohumil Štěpán,

inženýr Josef Langer,

stavební adjunkt Josef Kindl,

c. k. stav. adjunkt Břetislav Tolman,

„ „ „ „ Edvard Schwarzer,

„ „ „ „ Jan Záhorský.

Mimo ty zaměstnán jest při komisi technický úředník Josef Sumr, kterému dekretem ze dne 10. října 1899 č. 767 přiznány byly příjmy stavebního adjunkta.

Administrativní oddělení.

Správce tohoto oddělení, c. k. místodržitelský tajemník, Konrád svobodný pán Braun, jmenován byl vynesemím Jeho Excellence pana předsedy ministerstva, co správce ministerstva vnitra, ze dne 2. října 1899 č. 6150 okresním hejtmanem.

Dekretem komise ze dne 14. března 1899 č. 187 přidělen byl tomuto oddělení c. k. okresní komisař při místodržitelství Leopold Průša.

Jako v roce minulém zaměstnán jest i nyní při komisi adjunkt c. k. finanční prokuratury JUDr. Max Weis, dále c. k. evidenční vrchní geometr Ignác Meder.

Účtyvedoucím c. k. místodržitelskému účetnímu revidentu Františku Havlíkovi přidělen byl vynesemím Jeho Excellence pana místodržitele ze dne 30. května 1899 č. 9605 c. k. místodržitelský účetní asistent Václav Bradáč.

Manipulační službu obstarává jako minule tak i nyní c. k. místodržitelský kancelista Karel Pražák.

Revisi účtů a pokladny obstarává c. k. místodržitelský účetní rada Jan Tichý.

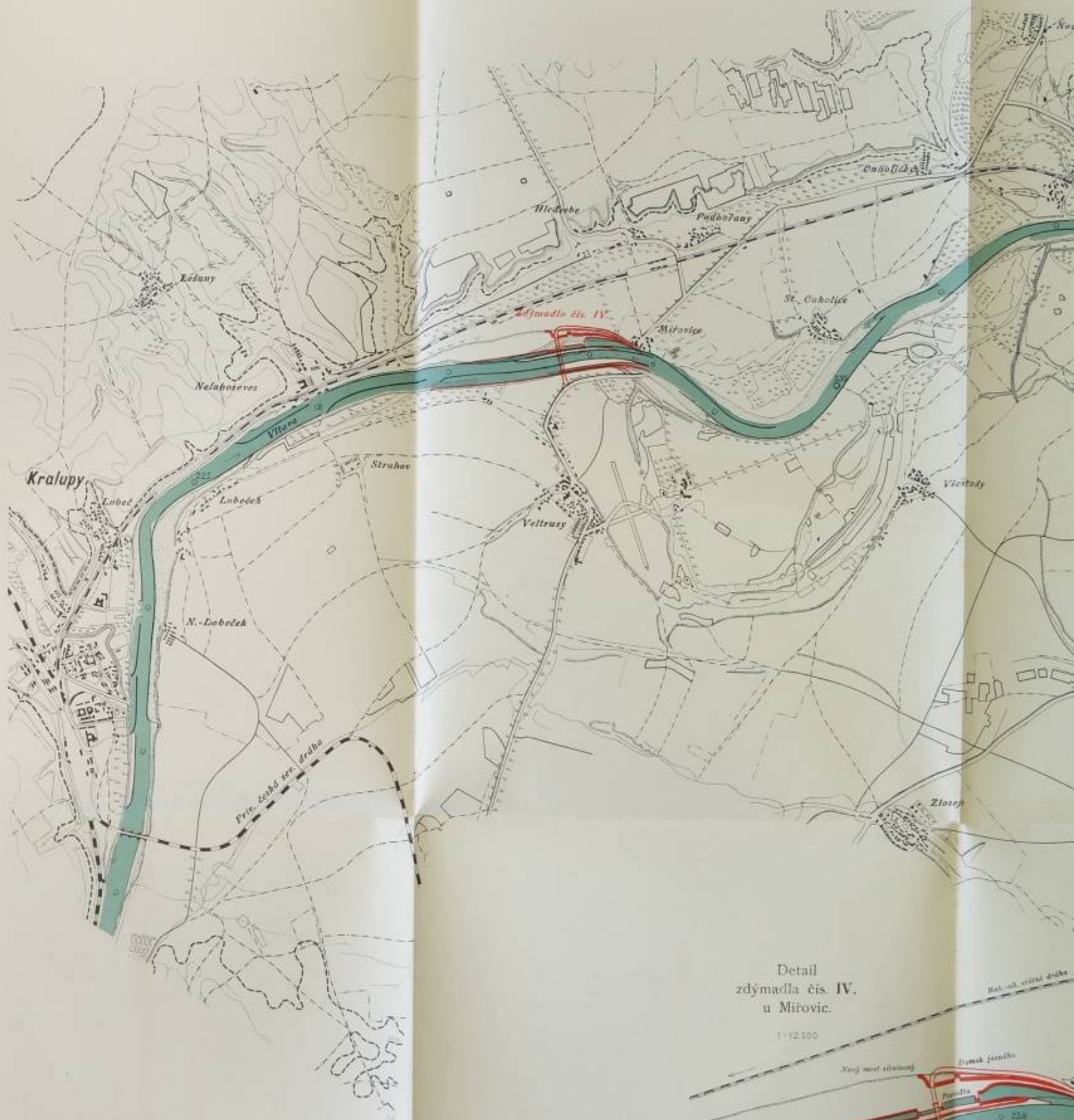
X. Závěrek.

V této zprávě vylíčena jest činnost komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách a její úřadů za třetí rok správní 1899 a předkládá se zpráva tato vysokým úřadům a rozhodujícím kruhům jakož i veřejnosti ku vědomosti.

Při této příležitosti budiž poznamenáno, že vícero stavebních úřadů vodními stavbami se zabývajících v Německu zvláštní ochotou ponechaly technickému oddělení komise kanalisační velevzácné spisy a výkresy o prováděných stavbách průplavu Dortmund-Emského, za něž zejména p. t. pánům: tajnému vrchnímu radovi Dreselovi v ministerstvu pro stavby veřejné v Berlíně, vládnímu a stavebnímu radovi Hermannovi co přednostu královské správy pro zřízení jmenovaného průplavu v Münstru a vládnímu a stavebnímu radovi z Pelser-Berensbergu v Trieru, jenž dříve císařskému německému poslaectví ve Vídni byl přidělen, na tomto místě budiž nejvřelejší dík vysloven.

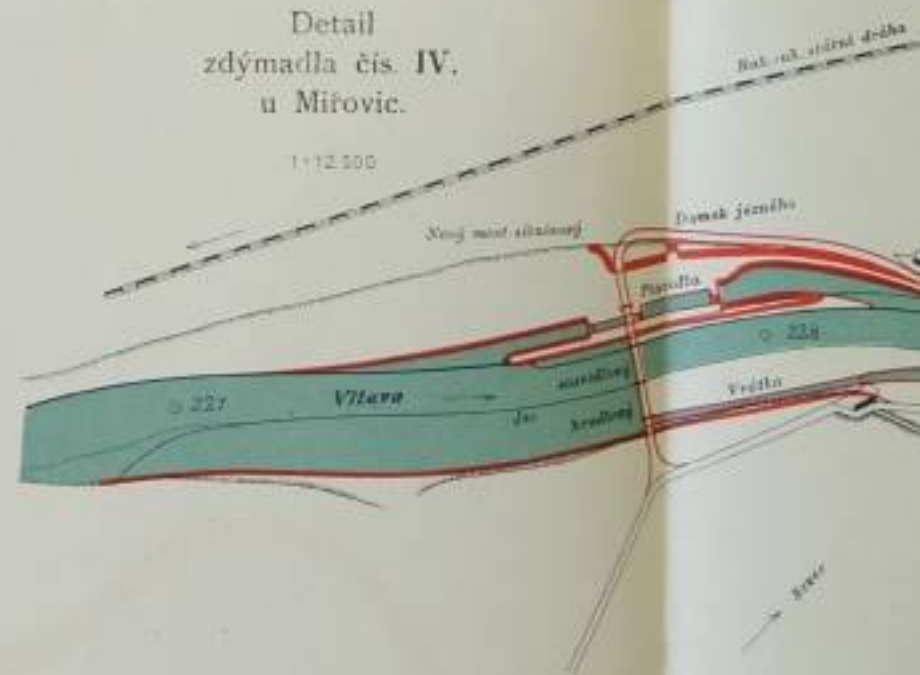
V Praze, v lednu 1900.



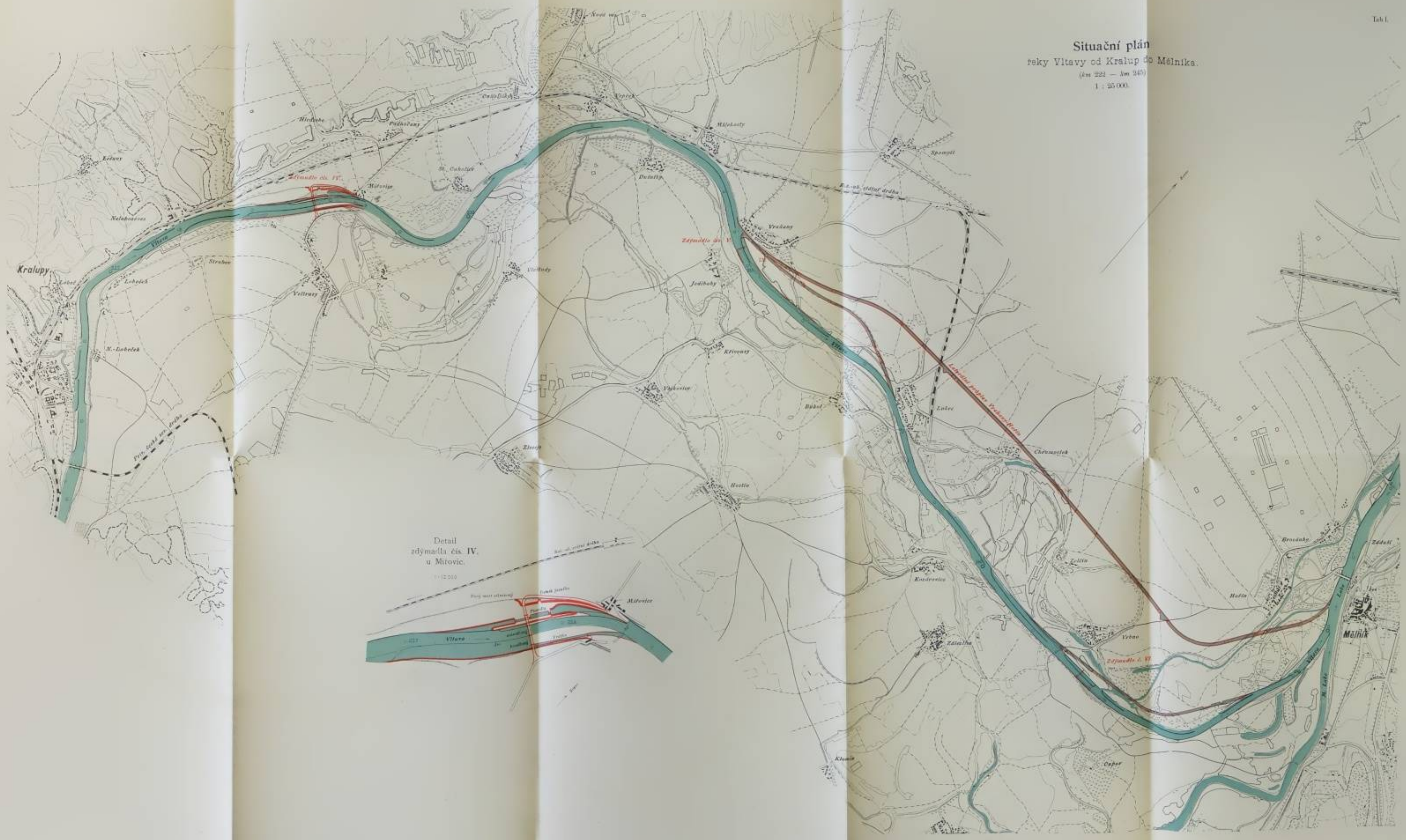


Detail
zdymadla č. IV.
u Mírovic.

1:12 500



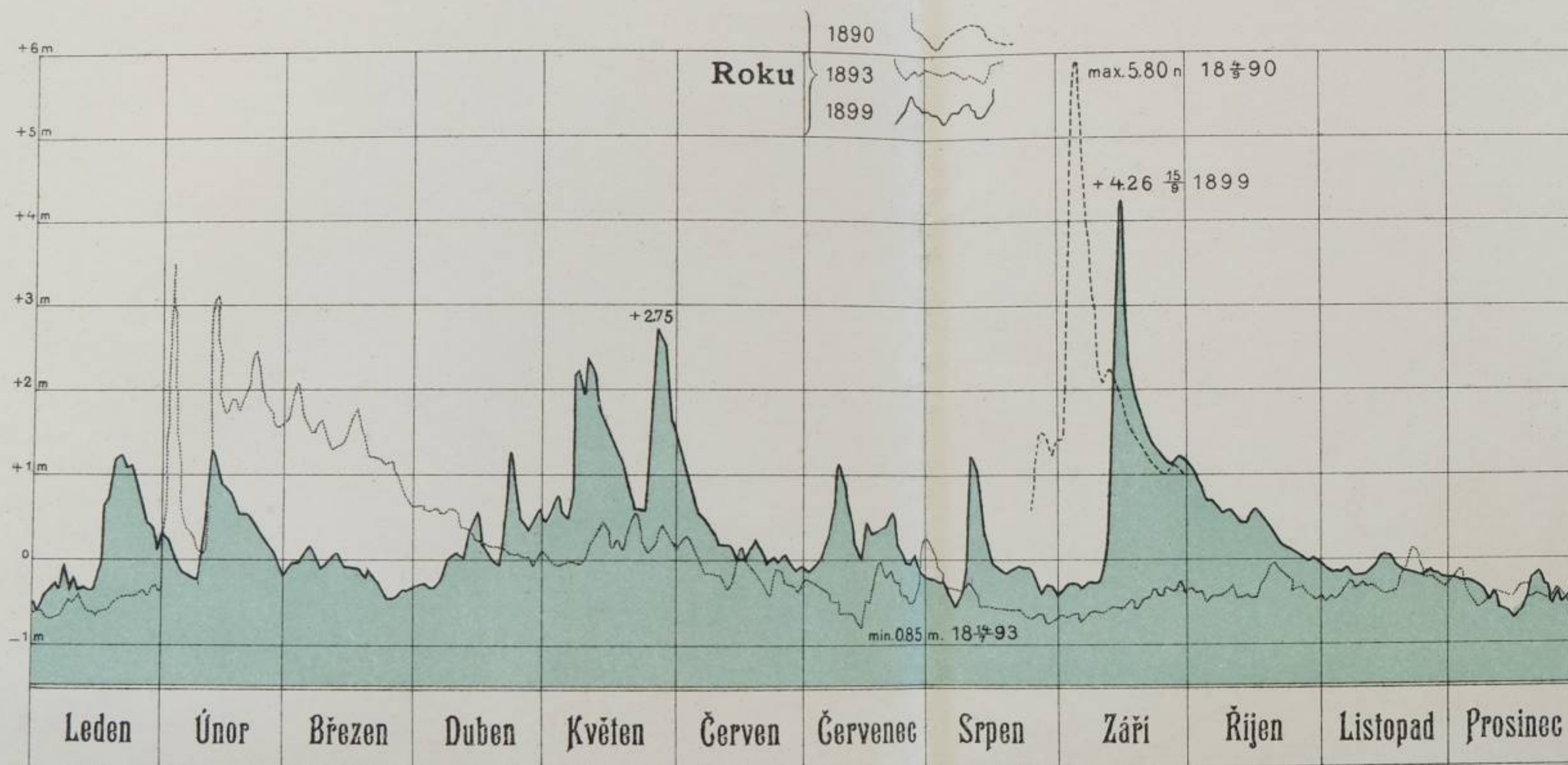
Situační plán
řeky Vltavy od Kralupy do Mělníka.
(km 222 — km 245)
1 : 25 000.



Detail
zdymadla č. IV.
u Mělníka.

1 : 12 500

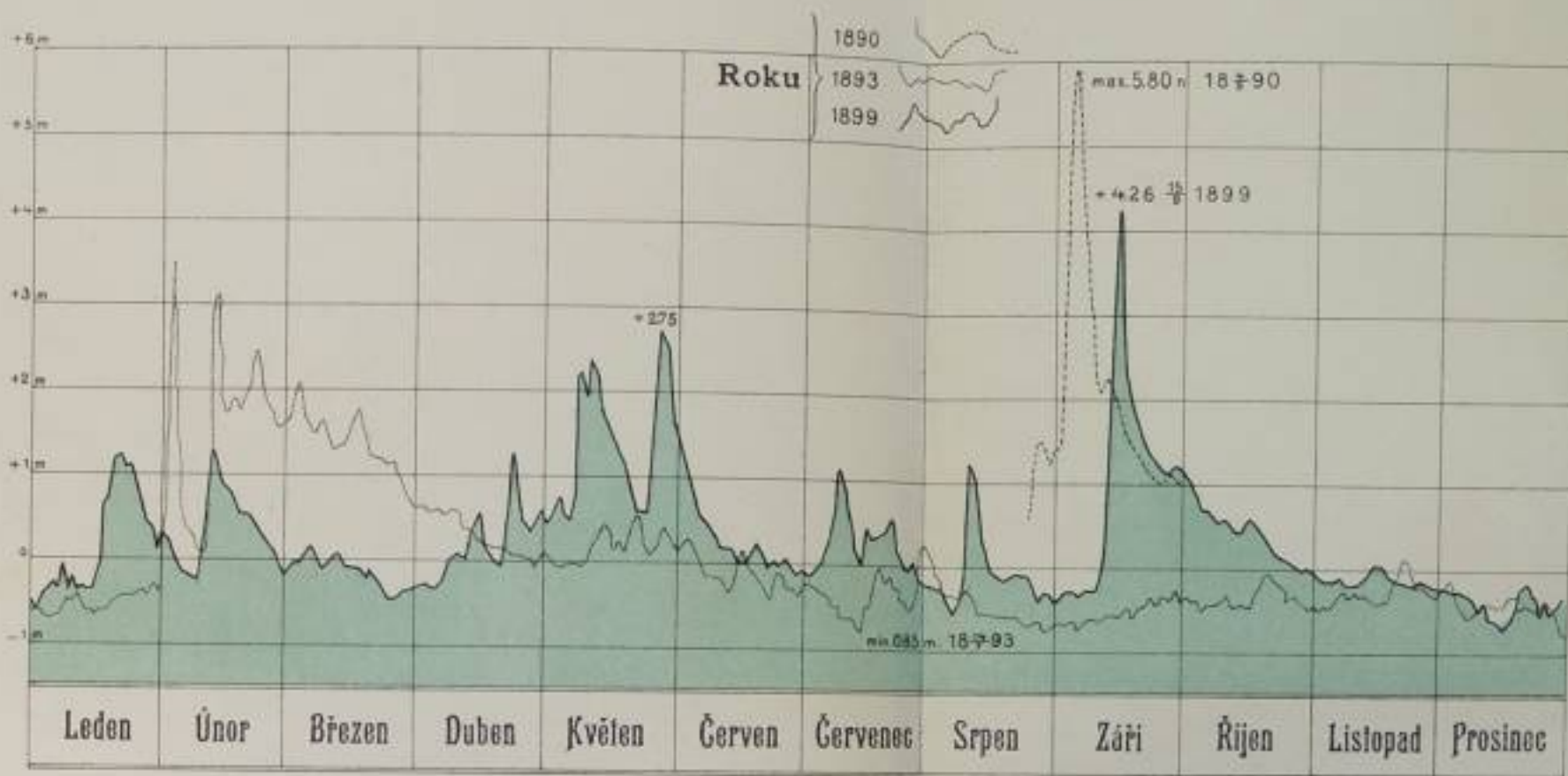
Výška vody na vodočetu karlínském.



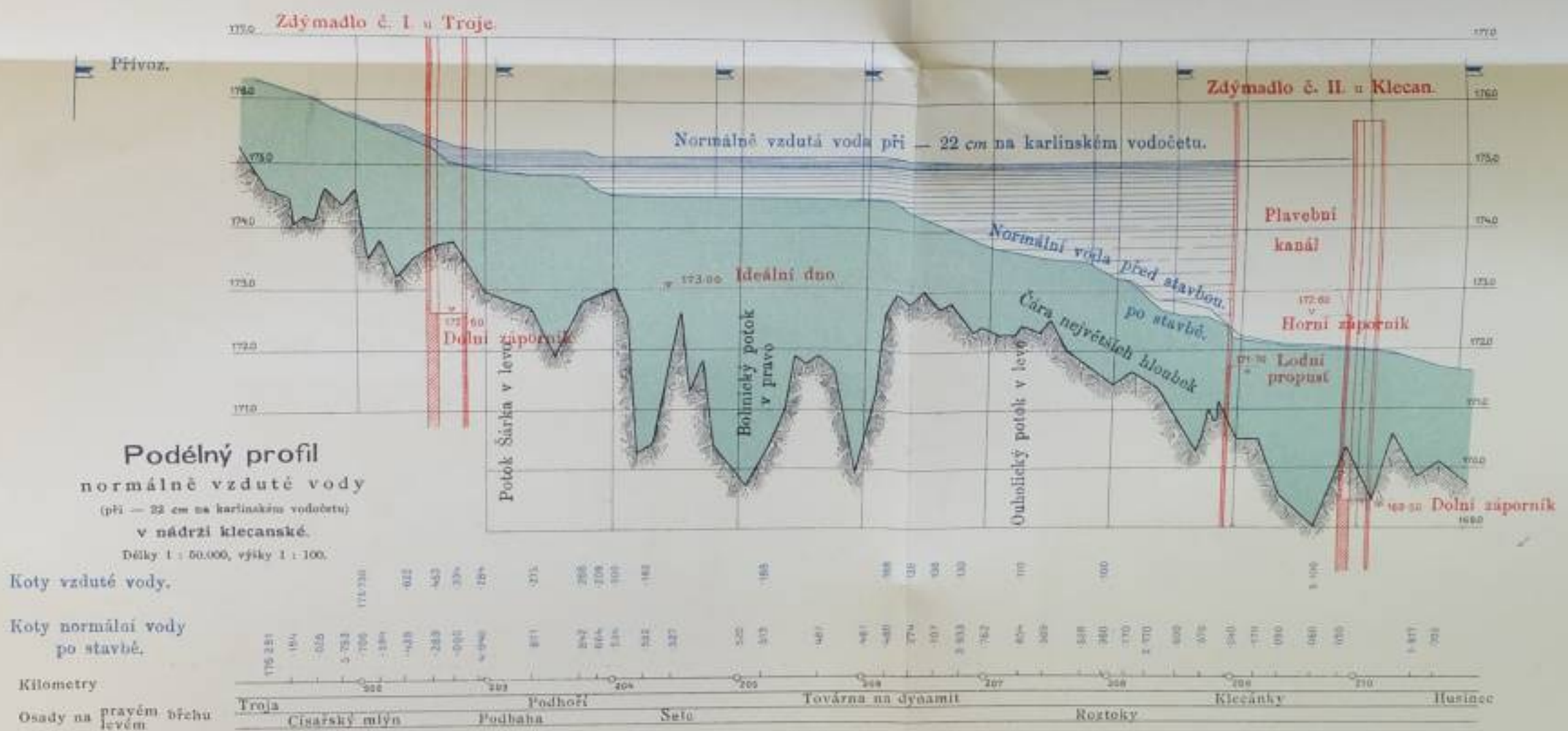
Měřítko: Pro úsečky 1 mm = 2 dny; pro pořadnice $\frac{1}{100}$ skutečných výšek.

Výška vody na vodočetu karlínském.

Tab. II.



Měřítko: Pro úsečky 1 mm = 2 dny; pro pořadnice $\frac{1}{100}$ skutečných výšek.



Celkový přehled pokroku stavby
zdýmadla č. I. u Troje na konci roku 1899.

Druh práce	Dosud provedeno	Měsíčně provedeno v % celého množství 1 mm = 1 procentu.	Úhrnné výměry jednotlivých prací dle návrhu.
Výkop zemin	140250 m ³	IVV IX VII VIII X XI XII	711.096 m ³
Zdivo betonové	1401 m ³	IX X XI XII	3.324 m ³
Cement. beton	1483 m ³	VII VIII IX X XI XII	2.471 m ³
Zdivo z kamene lámaného	1505 m ³	XII IX X XI	18.522 m ³
Zdivo z kamene kvádrového	540 m ³	IX X XI	1.916 m ³
Kamenný zához	1603 m ³	IX X XI	38.521 m ³
Dlažba z kamene lámaného	1.124 m ²	IX X XI XII	122.571 m ²
Drnování	4400 m ²	X XI	7.414 m ²
Štětové stěny	273 m	VIII IX X XI	664 m
Železné části	63388 kg		315.617 kg.

Římské číslice značí měsíce.

Celkový přehled pokroku stavby
zdýmadla č. III. u Libšic na konci roku 1899.

Druh práce	Dosud provedeno	Měsíčně provedeno v % celého množství 1 mm = 1 procentu.	Úhrnné výměry jednotlivých prací dle návrhu.
Výkop zemin	254880 m ³	VII X XII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	307.832 m ³
Zdivo betonové	3732 m ³	V X XI XII IV VI VII VIII IX X XII	6.720 m ³
Cement. beton	844 m ³	XI XII IV V VI VII	500 m ³
Zdivo z kamene lámaného	6.773 m ³	X XI XII IV V VI VII VIII IX X XI	9.034 m ³
Zdivo z kamene kvádrového	1180 m ³	VII XI XII IV V VI VIII IX X XI	2.289 m ³
Kamenný zához	4701 m ³	X XI I II III VI VII X XI	14488 m ³
Dlažba z kamene lámaného	32428 m ²	IX X XII IV V VI VII VIII IX X XI XII	93437 m ²
Drnování	3690 m ²	X XI XII VII XII V VI XI	28.000 m ²
Štětové stěny	340 m	XI X XI III VII VIII X	674 m
Železné části	241800 kg	1898 1899	405752 kg

Římské číslice značí měsíce.