

PÁTÁ

VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY

A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1901.

V PRAZE 1902.

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

PÁTÁ
VÝROČNÍ ZPRÁVA

KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY
A LABE V ČECHÁCH

O ČINNOSTI JEJÍ ZA ROK

1901.

V PRAZE 1902.

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

O B S A H.

	Strana
I. Úvod	5
II. Přehled chronologický o činnosti komise a její úřadu	6
III. Technické přípravné práce	33
IV. Vypracování projektův a zadání prací	38
V. Úřední rozhodnutí	47
VI. Výkupy pozemků, vodních práv užívacích atd., evidence	49
VII. Provádění a postup stavby	50
VIII. Správa peněz	100
IX. Záležitosti osobní	112
X. Závěrek	114
Tabulky	I—III

I. Ú v o d.

Odevzdávajíc tuto výroční zprávu veřejnosti, vzpomíná komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách s povinnými díky **přítomnosti Jeho cís. a král. Apoštolského Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I.** na staveništi zdýmadla č. I. u Troje, jenž dne 15. června 1901 toto zdýmadlo právě stavěné navštívil a Svoji spokojenost a uznání opětovně ráčil vysloviti.

Slova uznání Jeho Veličenstvem projeveného jsou komisi další pobídkou, aby plníc úkol na ni vznesený pokračovala po nastoupené dráze a aby kanalisační práce bez ohledu na vyskytující se obtíže podle možnosti uspíšila a účelným způsobem provedla.

Dosud odevzdala kanalisační komise veřejné dopravě zdýmadla dvě, u Klecan a Libšic, stavba zdýmadla č. I. u Troje pokročila tak, že je bude lze v první polovici roku 1902 kollaudovati a plavbě odevzdati, stavba zdýmadla č. IV. u Měrovic, které jest spojeno s říšským silnicovým mostem, nalezá se — jak z této zprávy seznati lze — v plném chodu; poněvadž pak předběžné práce pro stavbu jezu u Vraňan, pro zřízení pobočného průplavu mezi Vraňany a Hořinem, jakož i pro stavbu plavidla u Hořina byly již zahájeny, bude lze počátkem jara 1902 započítati práce na těchto stavbách, po jichž dokončení bude Vltava od Karlína až k jejímu ústí do Labe u Mělníka kanalisována a velké plavbě přístupna.

Tím pak kanalisační komise přispěla ve skromných mezích své působnosti svým dílem k vybudování části veledůležitých vodních drah, o které jest postaráno zákonem o vodních drahách ze dne 11. června 1901, a dojde u vědomí, že spolupůsobila k bezpečnému rozkvětu obchodu a dopravy v Rakousku, nejkrásnější odměny své činnosti.

Činíc konečně o tom zmínku, že na místo do výslužby vstoupivšího c. k. dvorního rady Karla šlech. Scheinera jmenován byl členem komise c. k. vrchní stavební rada a přednosta technického odboru c. k. místodržitelství Antonín Rytíř a c. k. stavební rada Vilém Ritter z Rittershainu jeho náhradníkem, a že pan dvorní rada šlechtic Scheiner byl v uznání a ocenění svého úspěšného působení v komisi ustanoven její stálým technickým znalcem, odevzdává komise tuto pátou výroční zprávu veřejnosti k blahovlnnému posouzení.

V PRAZE, v prosinci 1901.

II. Přehled chronologický o činnosti komise a její úřadu.

Dne 14. ledna 1901 dopoledne odbývalo se jednání mezi zástupci města Prahy a kanalisační komise na levém břehu Vltavy u Holešovic, aby na místě samém ustanoveno bylo místo pro druhý přívoz přes Vltavu u Holešovic a byl sjednán způsob zřízení přivozní rampy a náplavky.

Dne 28. ledna 1901 komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách odbývala za předsednictví J. Exc. pana místodržitele hraběte Coudenhovea v zasedacím sále c. k. místodržitelství 13té plenární sezení.

Po schválení protokolu z 12ho plenárního sezení ze dne 4. prosince 1900 a přijetí praesidiálního sdělení, oznámen komisi výnos c. k. ministeria vnitra ze dne 8. prosince 1900, č. 41.220, dle kteréhož toto ministerium ve srozumění se zemským výborem král. Českého ustanovilo ve smyslu § 1. statutu komise, rozsah působnosti této komise rozšířiti také na uplavnění Vltavy v obvodu města Prahy, jakož i na vystrojení holešovického přístavu na přístav obchodní s příslušnými překladišti a komunikačními zařízeními s připojením, že kompetence komise a její působnost obmezuje se především pouze na přípravná opatření, t. j. na předsevzetí studií a vypracování návrhů, jakož i na ta řízení, čelící k uskutečnění zmíněných projektů.

Kanalisační komise uvažovala důkladně a zevrubně o tomto sdělení a po živé debatě se usnesla, podjati se jí příkázaných prací, při čemž předpokládá, že jí taktéž provedení projektů svého času přenecháno bude v rozsahu statutu komise. Při tomto usnesení bylo především přání komise kanalisační směrodatným, aby se totiž zmíněná akce, jejíž význam pro národohospodářství, obchod a dopravu vůbec všestranně uznává podporovala a urychlovala.

Pak též usnesla se komise dále, aby se vypracování projektů resp. doplnění již předloženého projektu ohledně uplavnění Vltavy v trati „Na Františku—Karlín“ předsevzalo a po vypracování tohoto projektu o jeho schválení ucházelo.

Dříve než tato první, nejdůležitější úloha nebude rozřešena, nelze předem na další kroky pomýšleti a provedou se proto jen ona opatření a jednání, která se studii a pracemi ku zhotovení projektu souvisí.

V uvážení těchto okolností komise usnesla se dále, aby při Vltavské sekci, která kanalisační práce v trati Karlín—Mělník řídí, zvláštní oddělení zřízeno bylo a opatřilo se potřebnými silami pracovními již od 1. února 1901, aby se ihned započalo se žádoucími přípravnými pracemi a studii, na základě kterých ku vyhotovení projektu se přikročiti má.

Dalším předmětem porady tohoto plenárního sezení tvořila zpráva, podaná c. k. vrchním stavebním radou Rytířem o interní kollaudaci zdýmadla č. II. u Klecan, jakož i od vrchní stavební správy kanalisační komise vypracovaný stavební program na rok 1901, kterýž předložen byl stavebním ředitelem Mrasickem. S ohledem na to, že jednotlivá zdýmadla jsou téměř samocena, daleko mimo obce položena a mohou z nenadání nastati případy,

kde pomocníci jezného ihned po ruce býti musí, bylo dále v úvahu vzato zřízení domků pro pomocníky v blízkosti zdýmadla, neb pořízení takových domků dle potřeby.

O výsledku shora jmenované kollaudace zdýmadla č. II. u Klecan bylo již v loňské výroční zprávě referováno. (Kapitola VII. Provádění staveb a pokrok staveb.)

Když po té vzaty byly na vědomí referáty pana c. k. účetního rady Havlíka o správě peněz až do konce roku 1900 a pana stavebního ředitele Mrasicka, že výstavka předmětů, vystavených na světové výstavě pařížské v roce 1900, v budově technologického průmyslového musea v Praze již tak dalece upravena jest, že její otevření jest co nejdříve možné a páni členové komise k její návštěvě pozváni byli, bylo sezení panem předsedajícím o 1 hod. 30 min. odpoledne ukončeno.

Týž den večer přednášel král. stavební přednosta pan Faber na schůzi pořádané polytechnickým spolkem v Mnichově a sekci mnichovskou spolku pro povznešení plavby na řekách a průplavech v Bavořích „o zřízení plavební dráhy pro velkoplavbu v údolí Mohanu mezi Bambergem a Aschaffenburgem“ u připojení na nový Dunajsko-Mohanský kanál, o kteréžto přednášce proto se tu zmínka činí, poněvadž v ní na prováděcí systém tuzemské kanalisace říční poukázáno a podotknuto bylo, že při užití stejného systému — kanalisace a poboční kanály — pro svrchu uvedenou bavorskou hlavní plavební dráhu, nebude potřebí vystavěti ani polovici plavidel potřebných při pouhé kanalisaci říční.

Dne 29. ledna 1901 vykonala se úřední kollaudace domků pro jezného a plavidelníka při zdýmadle č. I. u Troje.

Dne 31. ledna 1901 konala se v kanceláři vrchní stavební správy kanalisační komise porada s pány zástupci c. k. priv. rak.-uher. společnosti státních drah, priv. buštěhradské dráhy a c. k. priv. české severní dráhy za tím účelem, aby mezi kanalisační komisí a drahami, které na Vltavě u Kralup mají zařízení ku čerpání vody, stala se shoda, na jaký způsob by se tyto vodní stanice vzhledem na zřízení zdýmadla č. IV. u Miřovic co nejúčelněji rekonstruovati mohly, aby pro účely drah žádoucí množství vody z Vltavy pro každý případ, ať jez postaven či sklopen, zajištěno bylo, kterýžto požadavek u příležitosti vodoprávního jednání o svrchu uvedeném zdýmadle, hlavně však též od zástupce c. k. ministeria železnic postaven byl.

Dne 1. února 1901 ve 2 hod. 30 min. odpol. byla J. Exc. panem místodržitelem hrab. Coudenhovem otevřena výstavka kanalisační komise v technologickém průmyslovém museu, pořádaná z předmětů náležejících kanalisační komisi a svého času vystavených na světové výstavě pařížské roku 1900.

Téhož dne sestavilo se v základě usnesení kanalisační komise ze dne 28. ledna 1901 při vrchním stavebním ředitelství kanalisační komise bureau ku vypracování projektu pro splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy. Toto bureau jest přiděleno Vltavské sekci „Praha—Mělník“ pod vedením sekčního stavebního správce, c. k. vrchního inženýra V. Rubína

a byli témuž oddělení, za speciálního vedení c. k. inženýra Al. Kohouta, přidělení c. k. stavební adjunkti: Gust. Walta, Max Bílý a Vítězslav Pavlousek, kteří současně postoupeni byli kanalisační komisi od c. k. místodržitelství.

Dne 3. a 4. února 1901 byl přezkoušen navržený projekt na stavidlový jez kombinovaný s aerárním, silničním mostem při zdýmadle č. IV. u Miřovic panem c. k. stavebním radou z ministeria vnitra K. Haberkaltem, kterýž k témuž cíli zvláště vyslán byl.

Dne 8. února 1901 na pozvání stavebního ředitele Mrasicka navštívil místní výstavku kanalisační komise J. Jasnost, pan nejvyšší zemský maršálek, kníže Jiří z Lobkowitz, který si tuto za intervence zmíněného stavebního ředitele zevrubně prohlédl.

Dne 9. února 1901 zástupcové kanalisační komiseúčastnili se ku pozvání pana starosty král. hlavního města Prahy jednání, o vystrojení holešovického přístavu, konaného v městské radnici, při kterémž obec pražská s ohledem na rozhodnutí komise ze dne 28. ledna 1901 od další akce v této záležitosti upustila a usnesla se, akt o této záležitosti, který jí c. k. ministerstvem železnic zaslán byl, kanalisační komisi předati, aby tato další žádoucí kroky zavést mohla.

Dne 18. února 1901 technické komité kanalisační komise sešlo se v kanceláři vrchního stavebního ředitelství jmenované komise ku poradě o následujících předmětech:

1. O generálním projektu pro kanalisování Labe v trati „Mělník—Ústí“ na základě nového zaměření vrchním stavebním ředitelstvím vyhotoveném;
2. o uplavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy na základě předložených náčrtků vrchní stavební správou.

Poradě o předmětu ad 1 sloužilo za základ vedle projektu rozsáhlé dobrozdání experta v odboru pro vodní stavby, pana c. k. stavebního rady Ant. Fiegerta.

Hlavní zásady, na kterých samotný projekt se založil, byly následující:

1. zřízení sdružených plavidel,
2. provedení hradlových jezů jednotného systému,
3. určení hloubky pevného hřbetu jezového v lodních propustích na 1·40 m pod normální vodou dle mělnického vodočtu,
4. maximální délka hradel v lodních propustích o 4·60 m,
5. zachování navržených poloh pro jezy dle původního generálního projektu firmy A. Lanna při zdýmadlech u Roudnice a Litoměřic, s ohledem na možnost kanalisace obou jmenovaných měst.

Zřízení sdružených plavidel t. j. plavidlové komory vedle vlakového plavidla stalo se s ohledem na možnost nerušené plavby parníků pro dopravu osob neb rychlozboží; provedení hradlových jezů bylo z toho důvodu doporučováno, poněvadž dají se tyto vždy nejsnáze ovládati; hloubka jezového hřbetu v lodní propusti o 1·40 m pod normální hladinou dle mělnického vodočtu byla považována dostatečnou a vyhovující, jelikož při průměrném nízkém stavu vody o 60 cm pod nullou vždy ještě vodní hloubka 80 cm

zachová, která pro provozování plavby s ohledem na stávající poměry hloubek na Labi při sklopených jezích úplně postačí.

Ježto však stavební rada p. Ant. Fiegert ve svém dobrozdání navrhoval vodní hloubku 1·70 m nad pevným hřbetem jezu v lodních propustích při normálním stavu vody a vyslovil se pro zřizování stavidlových jezů v lodních propustích, k čemuž hlavně směrodatným bylo nepřetržité provozování plavby po čas stavby, tož usneslo se technické komité, aby se vyčkalo zkušeností se stavidlovým jezem při zdýmadle Libšickém, aby věc tato dále se studovala a aby vhodné návrhy v jednom nejbližším sezení technického komité se přednesly

Přecházejíc ku předmětu pod 2. byly vzaty na vědomí náčrtky projektu na uplavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy od karlínského přístavu až ku Císařské louce, respektive až ku zřízenému již vorovému přístavu, který také později význam rozsáhlého překladiště nabýti má, bylo usneseno, žádoucí šetření a místní zaměření provést a předběžné projekty tak dalece vypracovati, aby na základě těchže v první řadě jednání s interestovanými městskými obcemi, mezi kterými vedle Prahy též Smíchov a Karlín dotčeny jsou, mohla se zavést.

Dne 4. března účastnili se zástupci obou oddělení kanceláře komisionálního předávání pozemkových ploch Stromovky v Bubenči, které cis. král. dvorním aerárem přenechány byly městské obci Pražské ku zřízení silnice podél plavebního kanálu při zdýmadle č. I. u Troje, a převzali zástupcové této od městské obce Pražské pro komisi kanalisační z uvedených ploch ony dílce, jichž bylo třeba ke zřízení ramp k mostu, vedoucímu přes plavební kanál.

Dne 7. března 1901 byla vykonána se strany c. k. místodržitelství v Praze jako vodoprávního úřadu kollaudace všech za příčinou zřízení zdýmadla č. I. u Troje provedených staveb vodní přiváděcích a odváděcích, v nejbližší blízkosti Císařského mlýna situovaných, k jichž postavení dotčení interestenti také přiměřené příspěvky přislíbili.

Dne 9. března 1901 konalo se otevření nabídek týkajících se zadání dodávky železných konstrukcí pro hradlový jez a plavidla při zdýmadle č. IV. u Miřovic.

Dne 12. března 1901 o 9. hodině dopolední odbývalo se místní jednání k vybídnutí Pražské obce stran zřízení příjezdné rampy druhého holešovického přivozu.

Dne 13. března 1901 zavedeno bylo z nařízení c. k. místodržitelství v Praze blíže jezu zdýmadla Trojského vodoprávní jednání stran zřízení dřevěného mostu přes Vltavu podnikatelstvím A. Lanna, pro dopravu zemin a stavebních hmot, kteréžto jednání však na pozdější dobu odloženo bylo, až předložen bude nový projekt, poněvadž při tomto mostě navrhovaný největší otvor o světlém rozpnutí 15 m pro proplutí lodí a vorů jmenovitě po čas vyšších vod nebyl uznán přípustným.

Dne 16. března 1901 odbývalo se místní jednání v příčině zřízení 20·00 m široké silnice, již obec Pražská zamýšlí provést podél plavidlového kanálu zdýmadla č. I. u Troje.

Dne 18. března 1901 sestoupila se ku pozvání kanalisační komise anketa v zasedací síni c. k. místodržitelství za spoluúčasti zástupců c. k. ministeria železnic, zemského výboru království Českého, zemského železničního úřadu, c. k. ředitelství státních drah v Praze a přednostů technického a železničního oddělení při místodržitelství a obou kancelářích kanalisační komise za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta Jiřího Dörfla, za tím účelem, ventilovati a prozkoušeti otázku vystrojení holešovického přístavu a jeho spojení s nejbližšími železnými drahami a na základě těchto výsledků šetření předložiti návrhy užšímu komité kanalisační komisi v sezení dne 28. ledna 1901 zvolenému a sestávajícímu z pánů poslanců civ. inž. Kaftana, Dr. Russa a pana c. k. místodržitelského rady Filipa, co by se po stránce technicko-železniční doporučovalo zaříditi, aby kanalisační komisi od vlády ve srozumění se zemským výborem král. Českého svěřená úloha vystrojení stávajícího holešovického přístavu na dopravní a obchodní přístav, v nejkratším čase k uskutečnění dospěla.

Dne 19. března 1901 konala se za vedení pana c. k. místodržitelského vicepresidenta pochůzka všech navržených tratí pro spojení holešovického přístavu s nejbližší položenou tratí rak.-uher. společnosti státní dráhy;

dne 20. března 1901 shromáždili se páni experti železničního odboru v kancelářských místnostech c. k. ředitelství státních drah v Praze ku sezení, aby na základě zavedených šetření a učiněných pozorování sepsali dobrozdání, načež

dne 21. března 1901 konalo se závěrečné sezení ankety, v kterém na základě tohoto shora uvedeného dobrozdání byly stanoveny návrhy, které užšímu komité kanalisační komise k další úvaze a projednání předloženy býti mají.

Dne 20. března 1901 bylo výnosem kanalisační komise č. 267 zadáno dodání železných konstrukcí pro hradlový jez a plavidla zdýmadla č. IV. u Miřovic firmě Fr. Ringhoffer na Smíchově.

Dne 25. března 1901 přednášel stavební ředitel, stavební rada Mrasick, jsa pozván spolkem „Elbe-Verein“ v Ústí, při jeho 25. valné schůzi, kterouž současně 25leté jubileum tohoto spolku bylo slaveno, „O kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, jejím nynějším stavu a budoucím vývoji“.

Dne 31. března 1901 byla uzavřena místní výstavka kanalisační komise.

Výstavka byla navštívena mnohými říšskými a zemskými poslanci, úředníky technickými c. k. místodržitelství, zemského výboru a zemědělské rady pro království České, různých stavebních úřadů pražských, posluchači obou vysokých, technických škol, interestenty plavby lodí a vorů atd.; počet návštěvníků obnášel v čase od 1. února až do 31. března 1901. dohromady 3456.

Dne 1. dubna 1901 stanoven byl stavební program pro nastávající stavební období pro zdýmadlo č. IV. u Miřovic, kombinované s aerárním,

silničním mostem mezi zástupci státní silniční správy, vrchním stavebním ředitelstvím kanalisační komise a podnikatelstvím A. Lanna v Praze.

Dne 3. dubna 1901 technické komité sešlo se v kanceláři vrchního stavebního ředitelství ku poradě.

Prvním předmětem porady byla otázka o poskytnutí příspěvku podnikatelství A. Lanna na zřízení dřevěného mostu ku dopravě zemin a stavebních materiálů poblíž jezu při zdýmadle Trojském z toho důvodu, jelikož se strany úřadu říčních staveb z ohledu na plavbu lodí a vorů požadována byla pro otvor, určený ku proplutí lodí a vorů, světlost rozpnutí 20 00 m a světlá výška 6 00 m nad normální vodou, kterýmžto požadavkem vznikne větší náklad asi o 11.000 K proti původnímu projektu. Vrchní stavební ředitelství navrholo, aby se v přítomném případě povolil podnikatelství příspěvek ve výši 10.000 K na stavbu tohoto mostu, poněvadž jen v tom případě, když se most tento bez prodlení zřídí lze očekávat, že provedou se odkopávky na pravém břehu Vltavy ještě v letošním roce, čímž zabrání se dalšímu odplavování materiálu při velkých vodách a při odchodu ledu v příštím jarním období a umožní se tímto způsobem, aby zdýmadlo Trojské ještě v tomto roce mohlo býti ukončeno.

O tomto předmětu rozvinula se delší debata, při kteréž vzat byl zřetel na tu okolnost, že dle schváleného stavebního programu zbývalo by podnikatelství na rok 1902 ještě 105 pracovních dní, a že musí se tudíž vše vynaložiti, aby se zřetelem na předvedené důvody, odkopávky pokud možno ještě v letošním roce ukončeny byly.

Bylo tudíž s výhradou, že se tím pro budoucí případy žádné prejudice nestanoví, usneseno doporučiti kanalisační komisi schválení příspěvku ve výši 10.000 K za vyslovné však podmínky, že podnikatelství vše vynaloží, aby zdýmadlo v jeho celém rozsahu v letošním roce ještě ukončilo.

Druhým předmětem porady bylo rozhodnutí o výškách hřbetů jezových v lodních propustích při jednotlivých zdýmadlech na Labi.

Vrchní stavební ředitelství podalo o tomto předmětu zprávu, v které jest blíže uvedeno, že hloubka pevného hřbetu jezu v lodních propustích o 1 40 m pod nulou mělnického vodočetu úplně postačí pro správné udržování plavby lodí po čas stavby zdýmadel jakož i při později sklopených jezech.

Na kanalisovaných řekách cizozemských, na Seině, Yonně a Marně, na Odře a Mohanu, leží tyto hřbety jezů průměrně pouze 60 cm, 70 cm až 80 cm pod nejnižší hladinou vodní; postačí tudíž na Labi o 1 40 m pod normální vodou, ježto dle pozorování posledních 20 let od r. 1881—1900 průměrně nejnižší vodní stav — 52 cm na mělnickém vodočetu byl, a při tomto stavu vody jevila by se hloubka vody nad hřbetem jezu ještě 88 cm, kterážto hloubka stává na mnohých místech v řečišti labském při nízkém stavu vody v trati od Mělníka až k Ústí.

Byla tudíž vodní hloubka s 1 40 m na vodočetu mělnickém nad pevným hřbetem jezu v propusti lodní jako postačující nalezena.

Rovněž stavba sdružených plavidel byla jako účelná seznána a co se dotýče položení řetězu komorami a vlakovými plavidly ustanovilo se dožádati

kompetentního odborníka c. k. inspektora pro vnitrozemní plavbu, dvorního radu Schromma v c. k. ministeriu obchodu, o písemné vyjádření.

K poslednímu předmětu této porady ve příčině studií o uplavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy, byl jednohlasně schválen návrh, aby definitivní rozhodnutí v této záležitosti ještě k oné době se ponechalo, až by generellní projekty ještě pokračujícími studiemi a hydrotechnickými výpočty, které se mají ještě provést, konkrétní formy na se vzaly. Za této výhrady byl však přece onen návrh jako nejúčelnější shledán, dle kteréhož stávající 4 zdrže pražské pouze dvěma mají býti nahrazeny.

Dne 4. dubna 1901 započato šetření ohledně zjištění výšky hladiny labské v trati Mělník—Roudnice dvěma pracovními sekcemi při 1·80 m výšky na mělnickém vodočtu; táž šetření skončena dne 6. dubna 1901.

Dne 10. dubna 1901 konalo se sezení užšího komitě za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta, Jiřího Dörfla, v příčině vystrojení holešovického přístavu na obchodní přístav. Témuž sezení byli přítomni vedle členů ankety ze dne 18. března 1901 též ti členové kanalisační komise, kteří užšímu komitě náležejí, páni poslanci civ. inženýr Kaftan a Dr. Russ a pan c. k. místodržitelský rada Filip.

Když předneseny byly návrhy, na kterých se anketa byla usnesla, a po zevrubné debatě o tomto předmětu bylo seznáno, že jest nutno konati ještě další studie, sjednotilo se užší komitě kanalisační komise na následujícím rozhodnutí:

K doplnění předložených plánů jest třeba, aby se dala vypracovati studie za účelem spojení projektovaného překladiště u přístavu v Holešovicích se sousedními drahami a aby se vyšetřilo, kterým nejúčelnějším způsobem bylo by možné a prospěšné zříditi přímé spojení přístavních kolejí jednak se severozápadní drahou v Libni, jednak přímo se stávajícím viaduktem rak.-uhér. společnosti státní dráhy v Bubnech a s běžnou kolejí této společnosti v trati Bubna—Bubenč.

Doporučuje se, aby studie o spojení se společností státní dráhy svěřena byla firmě „Reiter a Štěpán“. studie o spojení se severozápadní drahou firmě „Khodl a Hamer“ a to na základě přiměřeného ujednání a s ustanovením tří- až čtyřnedělní lhůty ku vypracování; tyto firmy měly by ku generellnímu projektu předložiti současně také předběžné rozpočty.

Pan Dr. Russ upozornil po tomto usnesení na svoje na počátku porady přednesené námitky v příčině nedostatku podkladu pro posouzení tarifní stránky předmětu a vyslovuje přání, aby do nejbližší schůze komitětu, jež by se měla svolati po dodání doplněných projektů, pozváni byli také zástupcové z kruhův interestentů, kteří by měli podati dobré zdání o komerciálním využitkování holešovického překladiště a to převším zástupcové drah (státních a soukromých drah), plavby, speditérů jakož i inspektor pro plavbu vnitrozemní. Podnikatelstva drah a plavby bylo by požádati, aby své zástupce zmocnila k závazným prohlášením.

Vyplnění těchto přání bylo panem předsedajícím přislíbeno, načež sezení se skončilo.

Dne 13. dubna 1901 odbývalo se místní jednání se strany c. k. místodržitelství jakožto vodoprávního úřadu ohledně určení a stanovení Pražskou obcí projektované pobřežní regulační čáry pro zřízení nábreží u Holešovic mezi vjezdem holešovického přístavu a domkem jezného při zdýmadle Trojském.

Téhož dne odpoledne zahájeno bylo po rozumu vodoprávního povolení c. k. místodržitelství v Praze ze dne 7. dubna 1898 č. 36.877 o projektu zdýmadla č. III. u Libšic jednání směřující k vykoupení oněch pobřežních pozemků v kat. obci Letecké, které normální vzdutou vodou jsou zatopeny pokud pozemky ty nejsou majetkem c. k. navigačního eráru.

Pozemky tyto třeba bylo vykoupiti trvale k účelu dosažení rozšíření normálního řečiště.

Dne 15. a 16. dubna 1901 konala se parníkem „Marie Valerie“ komisielní projížďka mezi Prahou a Roztoky za tím účelem, aby od pražské vltavsko-labské paroplavební společnosti pro eventuelní plavbu osobními parničky vyhlédnutá přístaviště na místě samém prohlédnuta a určitě stanovena byla.

Dne 16. dubna 1901 začalo se s vytyčením směru a polohy projektovaných ochranných hrází ve vltavské trati Vraňany—Mělník.

Dne 19. dubna 1901 nařídilo c. k. místodržitelství místní ohledání a odhad pozemků, zvaných „na blaňkách“, ležících na pravém břehu vltavském u Veltrus a dotčených zdýmadlem miřovickým.

Dne 22. dubna 1901 přednášel sekční stavební správce, pan c. k. vrchní inženýr Václav Rubín ve spolku inženýrském v Brně o kanalisačních pracích, jež právě se provádějí.

Dne 25. dubna 1901 konalo se mezi zástupci státní silniční správy a vrchní stavební správou kanalisační komise místní šetření, jaký způsob zakládání třeba užiti při levostranném pobřežním piliři u Miřovic.

Týž den byly vytyčovací práce ochranných hrází v trati Vraňany—Mělník ukončeny,

Dne 29. dubna 1901 započalo se s prováděním vyměřovacích prací na Vltavě v obvodu král. hlavního města Prahy za příčinou sdělání jednotného projektu na kanalisování Vltavy v trati od Císařské louky až k vyústění karlínského přístavu.

Týž den o 6. hod. ranní započalo se s postavením jezu zdýmadla v Klecanech a byla doba tohoto postavení použita ku provedení pokusu s postavením stavidlového jezu zdýmadla u Libšic.

Dne 1. května 1901 dopoledne provedlo se prvé proplavení vlakovým plavidlem zdýmadla u Libšic a sice proplaven byl parník „Marie Valerie“ s vlekem dvou labských lodí firmy Petschek v Ústí a rakousko-severozápadní paroplavební společnosti.

Týž den odpoledne zařídilo se též prvé proplavení tří združených vorů propustí vorovou zdýmadla v Libšicích za přímnosti zástupců c. k. místodržitelství a zájemníků voroplavby a poněvadž tento pokus nesetkal se s uspokojivým výsledkem, bylo uznáno nutným doplniti vorovou propust

zřízením oboustranných svodidel v délce 150 m pod splavem vorové propusti a za tou příčinou nařízeno, aby jez zdýmadla libšického sklopen byl až do úplného provedení doplňovacích prací na vorové propusti, a aby lodě i vory projížděly propustí lodní.

Dne 2. května 1901 zavedena předběžná jednání s interessenty ohledně zřízení ochranných hrází v říční trati „Vraňany—Mělník“.

Dne 13. května 1901 zahájeno vodoprávní řízení ohledně kanalisační komisi projektovaného laterálního kanálu na levém břehu Vltavy od Vraňan až k Mělníku. Týž den a následující dny až do 16. května 1901 konala se komisionelní pochůzka trati tohoto kanálu, dne 17. května 1901 bylo provedeno protokolární prohlášení zájemníkův a sice nejprve v Mělníce a dne 18. května 1901 v Lužci.

Dne 18. května 1901 pan professor Krist. Petrlík prohlédl si s posluchači své učební stolice pro vodní stavby na c. k. české vysoké škole technické v Praze stavby zdýmadla u Troje.

Dne 22. května 1901 účastnili se zástupci obou oddělení kanceláře jednání, ustanoveného vynesemím c. k. místodržitelství v Praze ze dne 30. dubna 1901 č. 64.174 ve příčině zřízení ochranné hráze na levém břehu vltavském od obce Miřovické k obci Staro-Ouholické.

Téhož dne odpoledne převzat byl přívoz, dříve patřivší k svěřenskému panství Jeníněvesskému, kterýž přívoz kanalisační komisi byl vykoupen, do provozování komisi a předán za účelem tím pachtýři přívozu.

Dne 28. května 1901 zavedeno vodoprávní řízení v příčině zřízení ochranných hrází ve vltavské trati „Vraňany—Mělník“. Týž den a následující až včetně 30. května konala se komisionelní pochůzka na obou březích Vltavy.

Dne 29. května 1901 prohlédl si pan professor Kresnik s posluchači své učební stolice pro vodní stavby na c. k. německé vysoké škole technické v Brně, stavbu zdýmadla u Troje a v užívání se již nalézající zdýmadlo v Klecanech.

Dne 1. června 1901 c. k. inženýr Jan Paul od státní stavební služby korutanské vstoupil do služeb kanalisační komise, kterýž se schválením vysokého c. k. ministeria vnitra ze dne 11. března 1901 č. 1893 do služeb u kanalisační komise přijat byl.

Dne 3. června 1901 bylo pokračováno ve vodoprávním řízení již dne 28. května zavedeném ohledně ochranných hrází na vltavské trati „Vraňany—Mělník“ a skončeno dne 4. června 1901.

Dne 15. června 1901 o 9. hodině ráčilo Jeho Veličenstvo císař a král František Josef I. za příležitostného Nejvyššího několikadenního pobytu v Praze co nejmilostivěji prohlédnouti též stavbu plavidel zdýmadla v Troji.

Jeho Excellence pan ministrpresident Dr. šl. Körber, Jeho Excellence pan místodržitel a pan nejvyšší zemský maršálek, páni sekční radové Dr. Sieghardt a Bleyleben dostavili se již dříve, aby Jeho Veličenstvo očekávali. Jeho Veličenstvo přijelo povelozem od Dejvic, doprovázeno jsouc panem generálním adjutantem hr. Paarem, po té následovali páni ministři Dr. rytíř Hartel a Dr. Rezek a páni sekční radové baron Villany a Ferch.

Jeho Veličenstvo vyptávalo se zevrubně po stavu prací, oslovilo nejmilostivěji jednotlivé zástupce stavby vedoucích firem a předložilo několik hospodářských otázek. S poslanci Dr. Russem a inž. Kaftanem promluvil mocnář o hospodářském významu regulačních prací; Jeho Veličenstvo oslovilo nejmilostivěji velký počet přítomných.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách nechala k Nejvyšší návštěvě staveniště slavnostně vyzdobiti. U domku plavidelníka v Podbabě byla příjezdná cesta odbočující od okresní silnice přeložena ku horním vratům komorového plavidla; tato cesta sama, jakož i zřízená pěšina podél levostranné zdi komorového plavidla, pak plavidlový kanál po celé délce a zvláště celá stavba zdýmadla ozdobeny byly mohutnými prapory v říšských a zemských barvách, stožáry ovinutými přebohatě chvojím a květinovými guirlandami.

Zvláště pavillon zřízený v čele sdružených plavidel, komorového a vlakového, bohatě a vkusně se presentoval. Pavillon, trojdílná, uzavřená stavba dřevěná, byl jak z venčí tak uvnitř bordeaux-červeným sametem a těžkým atlasovým satinem pokryt; střední trakt zdobil mocný říšský orel, štít, vlající korouhve v říšských a zemských barvách, chvojím ozdobené stožáry, které kolem pavillonu postaveny a mezi sebou chvojí a květinovými guirlandami spojeny byly, doplňovaly ladně zevní výzdobu.

Uvnitř pavillonu umístěny v rozích vkusně aranžované květinové skupinky, stěny pokryty výkresy, plány a fotografiemi, rovněž takové ležely na stolech připravené ku prohlédnutí. V pavilloně vystavovaly se rovněž některé modely, jako model sdružených plavidel, komorového a vlakového, zdýmadla č. I. u Troje, model středního ohlavi zdýmadla č. III. u Libšic, model horizontálního stavidla v horním ohlavi libšického plavidla a j. více. Stůl se starobyloou, vzácnou garniturou psací a několik fauteuilů doplňovaly vnitřní zařízení pavillonu.

Poblíž pavillonu stáli ku nejponíženějšímu přijetí Jeho Veličenstva císaře vedle jeho Exc. pana místodržitele jakožto předsedy komise a Jeho Jasn. pana nejvyššího zemského maršálka knížete Jiřího z Lobkowicz, členové komise, její úředníci a zástupci při stavbách účastněných firem.

Mimo jiné byli přítomni: zástupce předsedy komise pan místodržitelský vicepresident Jiří Dörfl, členové komise pan dvorní rada na odpočinku Karel šlechtic Scheiner, pan místodržitelský rada Jan Filip, pan vrchní stavební rada a přednosta oddělení pro vodní stavby Ant. Rytíř, pan okresní hejtman Ottokar Janota; členové zemské kurie: pan poslanec JUDr. Viktor Russ, pan říšský a zemský poslanec inž. Jan Kaftan, pan přisedící zemského výboru Dr. Vojt. Werunsky, pan zemský vrchní stavební rada Jindřich svobodný pán Spens-Booden, pan přisedící zemského výboru Dr. Jan Kiemann, pan zemský stavební rada Jan Jirsík; dále stavební ředitel pan stavební rada Jan Mrasick s vrchními inženýry pány Vikt. Mayerem a Václ. Rubínem, s místním správcem stavby panem inž. Klírem, místní správě stavební přidělenými inž. Štěpánem a Tolmanem a s ostatními technickými úředníky; dále administrativní správce okresní hejtman baron Braun se sekretářem finanční prokuratury Dr. Weissem, místodržitelským účetním radou Frant.

Havlíkem a s ostatními úředníky administrativního oddělení; dále zástupci účastnících firem na kanalizačních pracích: pan Vojtěch rytíř Lanna, člen panské směnovny, jakožto chef podnikatelství staveb A. Lanna, Praha, pan Frant. svobodný pán Ringhoffer, člen panské směnovny, jakožto chef firmy Frant. Ringhoffer, Smíchov, pan ředitel Kamil Ludvík, jakožto zástupce pražské akciové společnosti pro stavbu strojů, pan generální ředitel Walter Trappen, jakožto zástupce Škodových továren, akciové společnosti v Plzni, pan technický ředitel Vikt. Schönbach, jakožto zástupce strojní akciové společnosti dříve Breitfeld, Daněk a spol., pan vrchní ředitel Bohusl. Mařík, jako zástupce první česko-moravské továrny na stroje, pan chef-inženýr Frant. Prášil, jakožto zástupce firmy Bratři Prášilové a spol. a jiných více.

Jeho Veličenstvo bylo u domku plavidelníkovy Jeho Exc. panem místodržitelem jménem kanalizační komise nejponíženěji pozdraveno a uvítáno a ku pavillonu doprovázeno, kde Jeho Veličenstvo přijalo nejponíženější představení, načež ráčilo za hodna uznání prohlédnouti si v pavillonu vystavené předměty.

K nejponíženější prosbě kanalizační komise ráčilo Jeho Veličenstvo císař a král Své Nejvyšší jméno napsati na pamětní list sepsaný v latinské řeči a doleji uvedený k upomínce na památnou nejvyšší návštěvu této stavby.

O b r a z e c 1. znázorňuje pavillon právě v okamžiku, kdy Jeho Veličenstvo ho opustilo, aby se účastnilo zasazení pamětního spisu do závěrečného kamene horního záporníku, kdežto o b r a z e c 2. znázorňuje zmenšenou reprodukci původní listiny v jazyku latinském.

V českém překladu zní tento pamětní spis takto:

Pamětní listina.

Jeho císařské a královské Apoštolské Veličenstvo František Josef I., císař rakouský, král český atd. atd., Apoštolský král uherský, ráčil za svého pobytu vkrálovském hlavním městě Praze v červnu 1901 také stavbu plavidel zdýmadla č. I. u Troje počtiti svou Nejvyšší návštěvou a stavební práce si prohlédnouti.

K trvalé upomínce na oblažující pobyt Jeho Veličenstva byla tato listina napsána a k nejponíženější prosbě komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, již jest provedení kanalizačních prací svěřeno, Jeho c. a k. Apoštolským Veličenstvím Jeho Nejvyšším jménem podepsána.

S Nejvyšším svolením byla tato listina pamětní v přítomnosti Jeho c. a k. Veličenstva v závěrečném kamenu při horních vratech komorového plavidla zazděna.

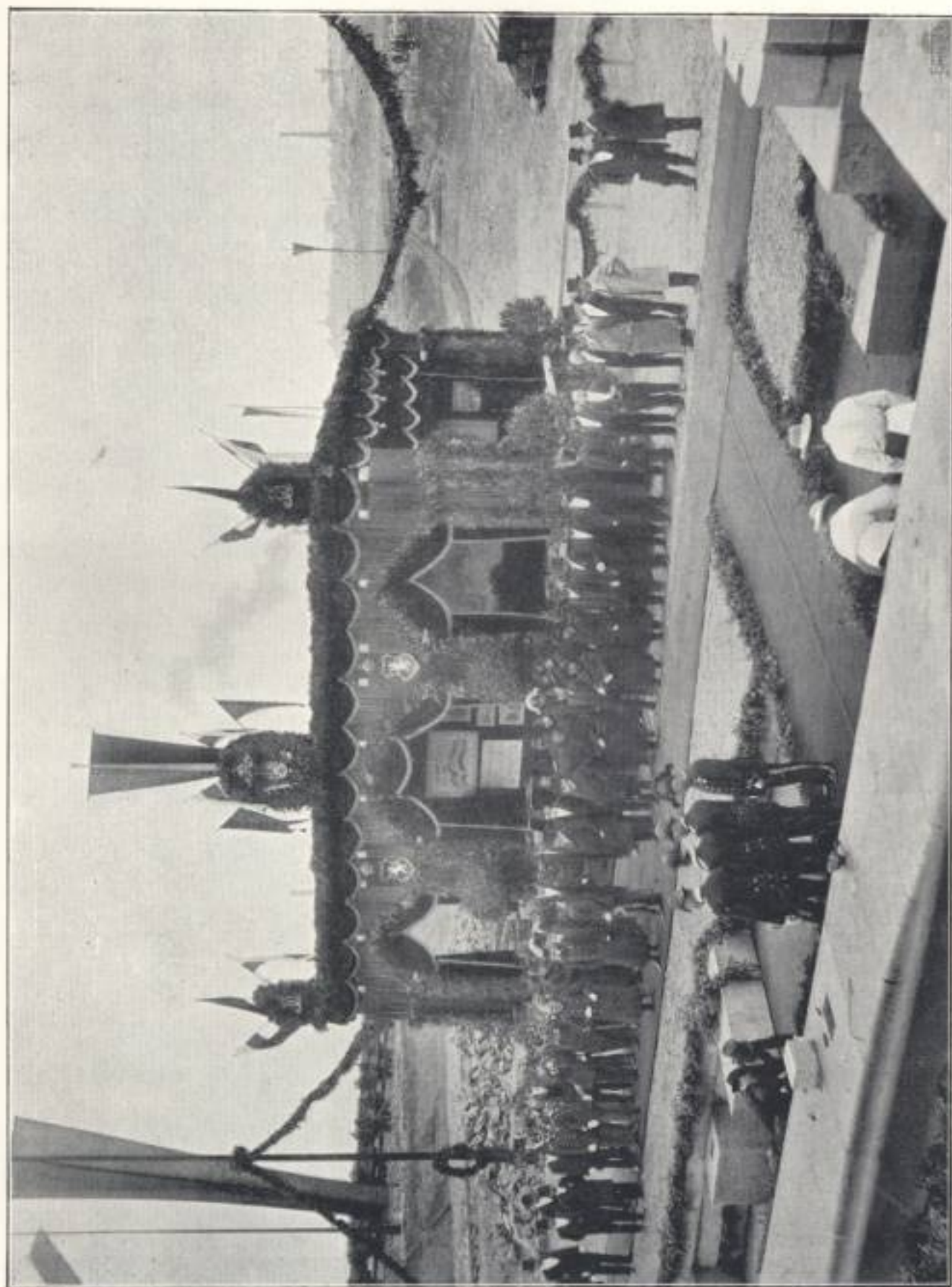
V Dejvicích-Podbabě, dne 15. června roku tisícího devítistého prvního.

K nejvyššímu rozkazu:

místodržící v království Českém, předseda komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.

* * *

S Nejvyšším přivolením a schválením byly též některé peníze spolu se zmíněnou listinou pamětní v závěrečném kamenu záporníku horního ohlavi komorového plavidla uloženy.

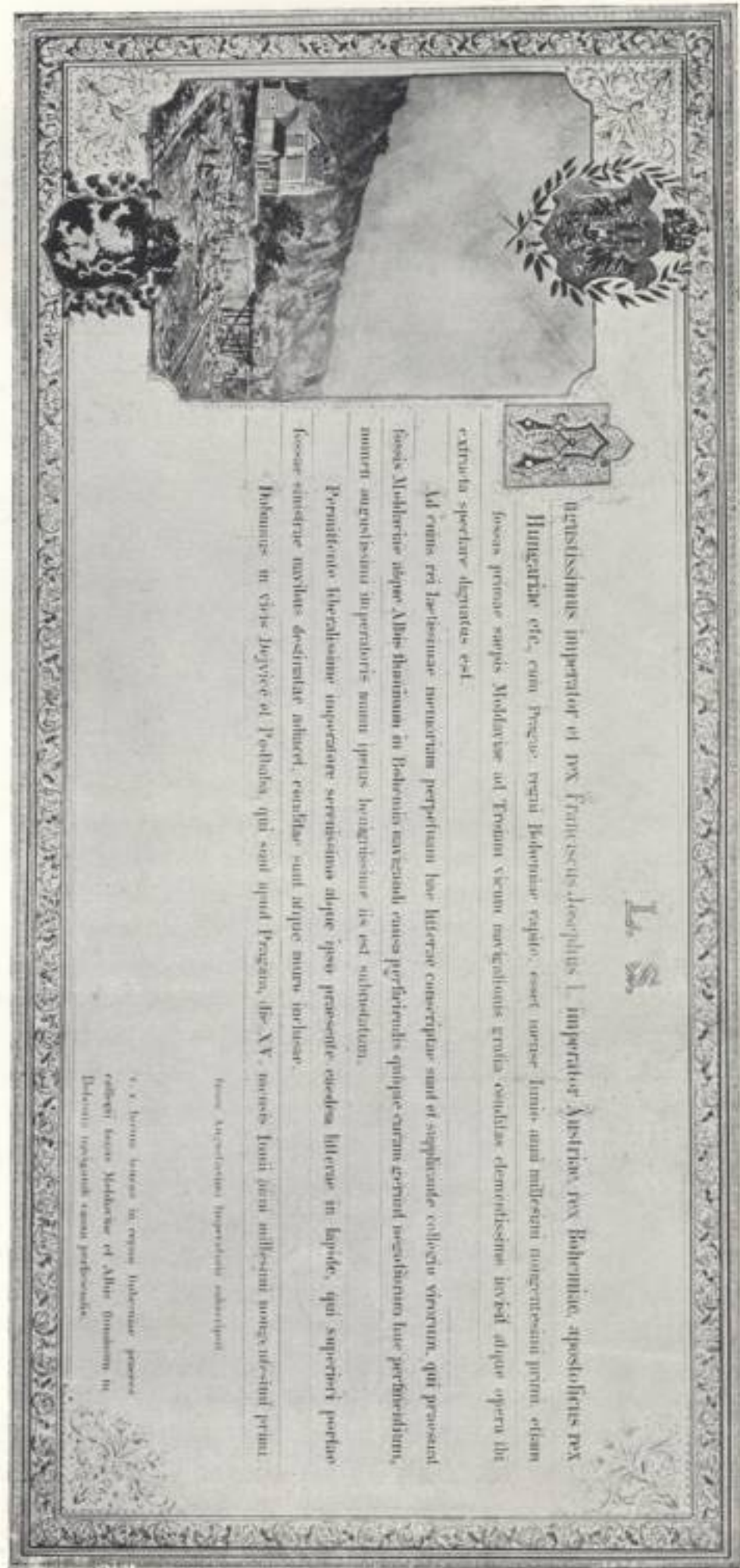


Obr. 1. Návštěva Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I. při stavbě plavidla zdýmadla Trojského.

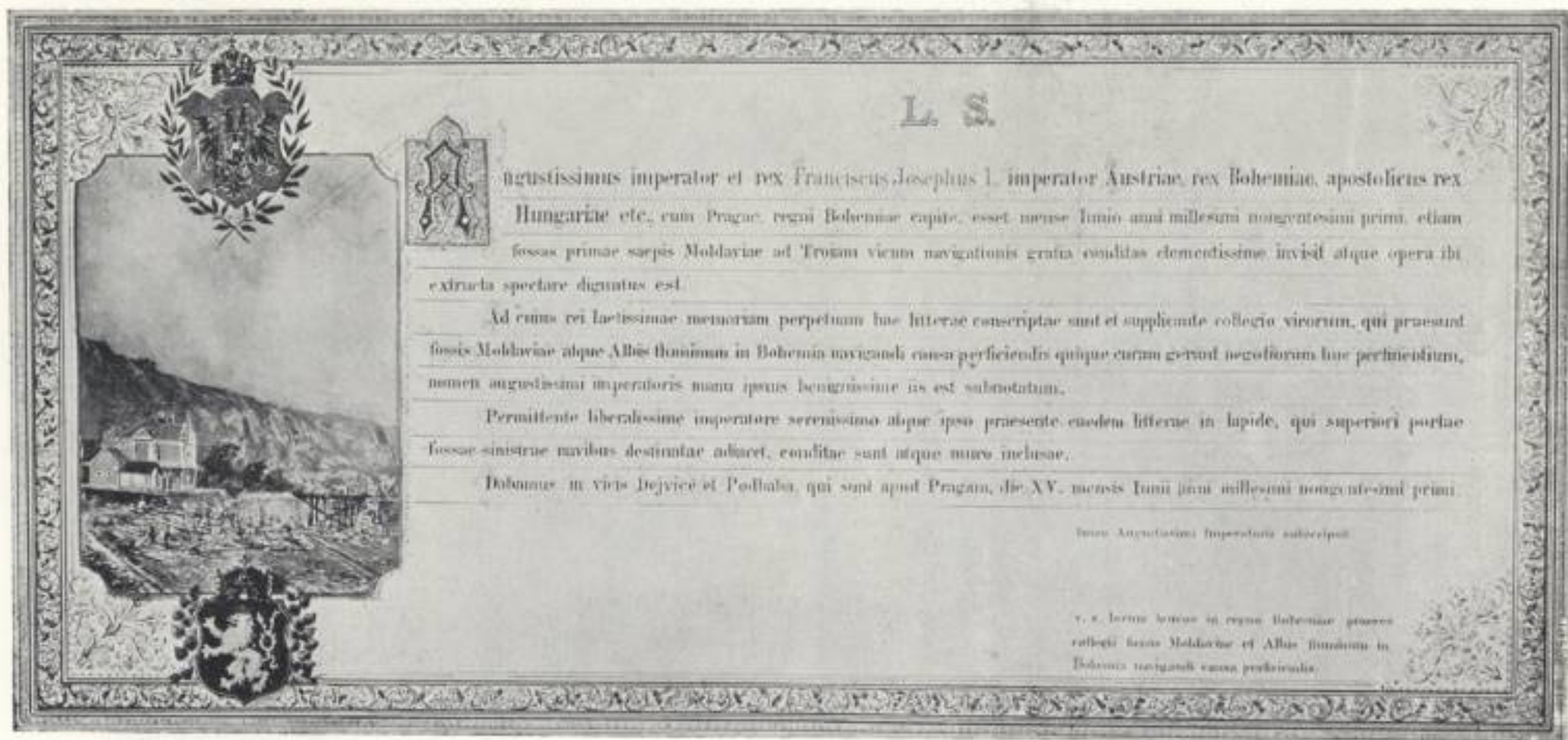
Potom Jeho Veličenstvo císař a král. vystoupil na vyvýšené místo skýtající daleký rozhled na celé staveniště zdýmadla, a milostivě přijal



Obr. 1. Návštěva Jeho Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I. při stavbě plavidla zdýmadla Trojského.



Obr. 2. Snímka pamätnej listiny vložené do záverečného kamene horného záporníku.



Obr. 2. Snímka pamätnej listiny vložené do záverečného kamene horného záporníku.

vysvětlení podrobností podané stavebním ředitelem komise, panem c. k. stavebním radou Mrasickem.

Po prohlédnutí stavby plavidel vedeno Jeho Veličenstvo podél levostranné pobřežní zdi komorového plavidla až ku druhé křižovatce cesty odbočné, kde Jeho Veličenstvo loučíc se s přítomnými, ráčilo vysloviti Svoje Nejvyšší uznání všemu, co spatřilo a po té, vstoupíc do vozu, za bouřlivého, radostného volání a nadšených ovací navracelo se k 10. hod. dopol. zpět do dvorního hradu.

Na druhé straně za pavillonem stáli na pobřežním svahu dělníci zaměstnaní při stavbách ve svátečním oděvu a pozdravovali mocnáře jak při příchodu tak i odchodu bouřlivým „Sláva“ a „Hoch“ voláním. Za dělníky stály dlouhé řady vlaků s materiálem, jichž malé „lowries“ (vozíky) kamením byly naloženy a jejichž lokomotivy chvojím a praporky zdobeny byly.

Dne 17. června 1901 ráčil Jeho Veličenstvo císař a král František Josef I. použití parníku kanalisační komise „Marie Valerie“ ku příležitostné jízdě po Labi od Litoměřic do Ústí.

Vedle Nejvyšší družiny a Jejich Excellencí pana ministrpresidenta Dr. šl. Kōrbra s pány ministry Dr. rytířem Hartlem a Dr. Rezkem a Jeho Excellence pana místopředsedu království Českého hraběte Coudenhovea účastnili se této plavby na parníku „Marie Valerie“ pan místopředsedský rada a okresní hejtman litoměřický Dr. Czerny, pan poslanec a starosta města Litoměřic Dr. Funke a představenstvo Ústeckého labského spolku (Aussiger Elbe-Verein), sestávající z pana poslance Dr. Russa a pana Struppe z Ústí; stavebnímu řediteli, stavebnímu radovi Mrasickovi, svěřeno vedení parníku.

Jakožto uznání za bezvadnou jízdu byly kapitánu parníku „Marie Valerie“ Proksch-ovi z Pišťan zlaté, říšským orlem zdobené kapesní hodinky a ostatnímu mužstvu parníku dary v dukátech darovány.

Panu poslanci Funke-ovi, zástupcům ústeckého labského spolku a stavebnímu řediteli Mrasickovi dostalo se vysoké pocty tím, že Jeho Veličenstvu o plavbě lodí, poměrech říčních, jakož i o speciálních, místních poměrech dotyčných krajín polabských žádoucí vysvětlivky podávali a za tím účelem byli shora jmenovaní páni často opakujícím, Nejvyšším oslovením vyznamenáni.

Týž den bylo nařízeno výnosem pražského c. k. místopředsedství ze dne 8. června 1901 č. 106.242 zastavení plavby lodí i vorů na Vltavě v trati Praha—Libšice za příčinou možnosti postavení a vyzkoušení jednotlivých částí jezu při zdýmadle č. III. u Libšic.

Dne 18. června 1901 o 5. hod. večer dosáhlo se plného vzduší následkem postavení jezu při zdýmadle libšickém za vodního stavu + 15 cm na vodočetu karlínském,

Dne 19. června 1901 konalo se na staveništi jezu zdýmadla č. I. u Troje vodoprávní řízení stran přeložení vodní dráhy, určené pro plavbu lodí a vorů, 20·0 m širokým otvorem dřevěného mostu zřízeného ku dopravě zemin z pravého břehu vltavského na levý břeh.

Dne 20. června 1901 bylo předsevzato c. k. místodržitelstvím úřední vyzkoušení vorové propusti při zdýmadle libšickém pomocí 7 kusů sdružených vorů propůjčených zájemníky pro voroplavbu. Proplavení vykonalo se bezvadně a mělo jak pro užívání vorové propusti samé tak také ohledně upotřebení tu provedené mechanické uzavírky „systém Prášilův“ bezvadný výsledek.

Dne 24. června 1901 byly kanalisační stavby na Vltavě v trati Praha-Libšice prohlédnuty 40 členy ústeckého labského spolku (Aussiger Elbe-Verein) za vedení svého představenstva a místopředsedy spolku, pana poslance Schäppe z Ústí n. L. Účastníci, mezi kterýmiž byli zástupci železnic účastněných na dopravě labské, hornické společnosti „Mostecko-duchcovský uhelný spolek“ (Brüx-Duxer Kohlenverein), rozličných peněžných ústavů, mimo to starostové měst Lovosic a Ústí atd. atd. a ku kterým připojili se v zastoupení Ústředního spolku pro povznesení plavby na německých řekách a průplavech v Berlíně, pan major Hilken a v zastoupení Ústředního spolku pro říční a průplavovou plavbu v Rakousku, dříve „Dunajský spolek“ („Donau-Verein“) ve Vídni, pan inženýr Klunzinger, použili s přivolením Jeho Excellence pana místodržitele jakožto předsedy komise parníku „Marie Valerie“ náležejícího kanalisační komisi, za vedení stavebního ředitele pana stavebního rady Mrasicka; v plavbě pokračovalo se také ještě v nekanalisované vltavské trati od Libšic dolů až do Mělníka, kde se páni účastníci exkurse po společném obědě různými směry k domovu rozjeli.

Dne 27. června 1901 odpo. ve 2 hod. shromáždili se členové rozpočtové komise zemského sněmu a někteří přisedící zemského výboru s Jeho Jasností panem nejvyšším zemským maršálkem knížetem Jiřím z Lobkowitz v čele u domku plavidelníkova v Podbabě, aby si ku pozvání Jeho Excellence pana místodržitele postupně prohlédli kanalisační stavby u Troje, Klecan a Libšic.

Prohlídka vykonala se použitím parníku kanalisační komise „Marie Valerie“, kterýž účastníky této jízdy k jednotlivým stavbám dovážel a napotom hosty až do Dolních Beřkovic dopravil, odkud nastoupila se jízda po dráze zpět do Prahy.

Dne 28. června 1901 přijelo 40 členů spolku českých inženýrů v markrabství Moravském ku prohlídce kanalisačních staveb na Vltavě, která se vykonala parníkem „Marie-Valerie“.

Téhož dne dostavili se do Prahy P. T. páni ministeriální ředitel a tajný rada Dr. Ritterstädt, tajní finanční radové šl. Mayer a Kohlschütter z král. saského finančního ministerstva, se stavebním ředitelem pro Labe (Elbestrom-Baudirektor), panem tajným stavebním radou Weber-em a jeho zástupcem, panem vrchním stavebním radou Göbel-em a s panem generálním ředitelem německé labské plavební společnosti „Kette“, Dr. Ing. Bellingrathem z Drážďan a nastoupili dne 29. června 1901 ráno za příčinou zevrubné prohlídky kanalisačních staveb ve vltavské trati od Prahy dolů projížďku parníkem „Marie Valerie“, v které rovněž pokračovalo se až do Mělníka.

Dne 1. července 1901 v 9 hod. dopol. konalo se v místodržitelské zasedací síni sezení užšího komitétu kanalisační komise za předsednictví pana c. k. místodržitelského vicepresidenta Jiřího Dörfla ohledně vystrojení holešovického přístavu.

Tomuto sezení byli přítomni ze strany komité a úřadů titíž členové a zástupci jako dne 10. dubna 1901, pouze pan Dr. Russ byl omluven a místo pana c. k. vrchního stavebního rady Višaty v zastoupení c. k. ministerstva železnic dostavil se pan vrchní inženýr Emil Stumpf. Z pozvaných korporací byly zastoupeny: král. hlavní město Praha náměstkem starosty panem inženýrem Neubertem, pražská obchodní a živnostenská komora panem komorním radou Bohumilem Bondym, dále ředitelství c. k. státních drah, rak.-uher. společnosti státních drah, rak. severo západ. dráhy, rak. severo-záp. paroplavební společnosti a pražského spolku zasílatelů zboží též svými vyslanými delegáty.

Po objasnění celé věci a vysvětlení všeho toho, co s ohledem na předmět, o němž se právě jedná, totiž vystrojení holešovického přístavu na dopravní a obchodní přístav, až do této chvíle se stalo, dává předsedající svému náhledu výraz v ten smysl, že v dnešní schůzi běžeti bude zvláště o 3 otázky:

1. o otázku, který z předložených projektů o spojení holešovického přístavu s nejbližší drahou se uznává za nejprůhodnější, jakým způsobem tudíž přístav spojití se má s drahou;

2. o otázku tarifů; zařízení skladišť a budov k ukládání zboží,

3. o otázku ohledně zařízení pro vyclení a celní manipulace vůbec.

Po vývodech pana předsedajícího byly veškery až doposud o tomto předmětu sepsané protokoly přečteny a po podaném vysvětlení návrhů ředitelem stavby, panem stavebním radou Mrasickem, a když skoro všichni na poradě účastnění zástupci výše jmenovaných korporací a sborů slova byli se uchopili, své náhledy byli projevíli a jmenovitě též zástupci interesovaných drah ku kombinovanému projektu rak. železničního dopravního ústavu a c. k. priv. rak.-uher. společnosti státních drah ohledně vedení trati vlečných kolejí z nádraží Bubna ku holešovickému přístavu v ten smysl byli se vyslovili, že proti provedení kombinovaného projektu také z jejich stanoviska žádné závady nestává, byla celá záležitost po skončení debaty se strany užšího komité ještě jednou projednána a usneseno, kanalisační komisi do její nejbližší schůze předložiti následující návrhy:

1. Komise račiž schváliti ku provedení kombinovaný projekt c. k. priv. rak.-uher. společnosti státních drah a rak. železničního dopravního ústavu (österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt), čímž však nemá býti předbíbáno otázce nutnosti spojení holešovického přístavu s některou jinou dráhou v pozdější době.

2. Komise račiž se usnésti, aby se na základě provedené již revise trati ihned přikročilo k vypracování detailního projektu a aby zadání této práce obstaráno bylo ještě během měsíce července s ustanovením nepřekročitelné lhůty dvou měsíců k dodání úplného detailního projektu.

3. Komise račíž vzíti v úvahu zadání vypracování detailního projektu některé technické kanceláři, při čemž se navrhuje kancelář firmy Reiter a Štěpán v Praze, která již v těchto projektech pracovala.

4. Po obdržení detailního projektu jest počátkem měsíce října t. r. žádati o provedení politické pochůzky a o vydání stavebního povolení, pokud možná do konce roku 1901. Současně jest také otázku uhrazení vyšetřeného nákladu uvést na paměť c. k. vládě a zemskému výboru království Českého.

5. Komise račíž se usnésti, aby se stavbou začalo se v jarním stavebním období roku 1902.

6. Komise račíž se usnésti, aby se na základě výnosu c. k. ministerstva železnic ze dne 14. června 1901 č. 26.104 zakoupil za cenu vlastního nákladu projekt ústavu „österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt“.

7. Komise račíž schváliti zálohu vyplacenou firmě Reiter a Štěpán, kterouž účtovala za vypracování doplňovacího projektu o spojení přístavu s dráhou rak.-uhér. společnosti státních drah, jakož i vyrovnání účtu firmy Kodl a Hammer za doplňovací projekt o spojení přístavu s rak. severozápadní dráhou.

Dne 3. července 1901 konala se opětně projížďka po říční trati Praha—Libšice na parníku „Marie Valerie“, již účastnilo se 48 pánů zemských poslanců ku pozvání Jeho Excellence pana místodržitele jakožto předsedy kanalisační komise za příčinou prohlídky ve stavbě stávajících neb již dohotovených kanalisačních staveb ve shora jmenované říční trati.

Dne 6. července 1901 zavedeno měření terrainu na Labi u Třeboutic za účelem zdělání detailního projektu zdýmadla, které obmýšlí se v těchto místech řeky provést.

Dne 8. července 1901 v 9 hod. dopol. konala se v zasedacím sále c. k. místodržitelství 14. plenární schůze komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za předsednictví Jeho Excellence pana místodržitele hrab. Coudenhovea.

Na denním pořádku bylo podání praesidiálních sdělení, zpráva o pokroku stavby zdýmadla č. I. u Troje, podání zprávy o projektu se silničním mostem kombinovaného zdýmadla č. IV. u Miřovic, dále referát o stavu záležitosti splavnění Vltavy v obvodu města Prahy a sice o pokrocích sdělení generelního projektu a jeho dispoic, o stavu vykoupení vodních sil v trati „František—Karlín“ stávajících mlýnů, dále zpráva komité komise o průběhu jednání ohledně vystrojení holešovického přístavu a konečně o zaujatí stanoviska kanalisační komise oproti přáním obchodníků s dřívím, průmyslníků s dřívím, majitelů voroplavy v království Českém.

Praesidiální sdělení, jakož i zpráva pana předsedajícího, že pan dvorní rada šlechtic ze Scheinerů s kanalisační komisí se loučí a že na jeho místo pan c. k. vrchní stavební rada Antonín Rytíř za člena komise a pan c. k. vrchní inženýr Vilém Ritter z Rittershainů za náhradníka téhož byli zvoleni, byla vzata na vědomí a komise jmenovala k návrhu Jeho Excellence, pana místodržitele a předsedy komise, od něhož zvláštní zásluhy pana dvorního rady ze Scheinerů o státní stavební službu v Čechách vůbec a o práce ka-

nalisační zvlášť v uznávajících slovech byly vytčeny, jmenovaného pana dvorního radu za stálého poradního člena kanalisační komise a usneseno, aby pan dvorní rada ze Scheinerů ku všem schůzím komise byl zván. Rovněž bylo schváleno navržené přibrání zkušených, technických expertů a sice po jednom expertu z každé kurie, kteří by v zaneprázdnění členů komise a jejich náhradníků při kollaudacích a jiných podobných technických šetření intervenovali a Jeho Excellence byla zmocněna, experta za vládní kurii jmenovati a ohledně jmenování experta za zemskou kurii obrátiti se na zemský výbor království Českého.

Komise vzala na vědomí a schválila dále podané zprávy a dala své schválení celkovému projektu zdýmadla č. IV. u Mířovic, souhlasila na základě odbytých offertních jednání se zadáním železných konstrukcí pro hradlový jez a obě plavidla mířovického zdýmadla firmě Frant. Ringhoffer na Smíchově a usnesla se dle podaných návrhů užším komité kanalisační komise v sezení dne 1. července 1901 na kombinaci dvou projektů a sice onoho rak.-uher. společnosti státní dráhy a rak. železničního dopravního ústavu s ohledem na účelné spojení drah holešovického přístavu s drahou jmenované společnosti.

V tomto sezení byla dána též zástupcům jmenovaného spolku obchodníků s dřívím, jakož i zástupcům českého lesnického spolku příležitost, aby se vyslovili o vzájemném poměru kanalisování Vltavy a Labe ku voroplavbě a lesnímu hospodářství a aby svým přáním dali vřelý výraz, na něž kanalisační komise zajisté dle možnosti v každém případě vezme patřičný ohled, pokud sáhati budou v obor její působnosti.

Dne 11. července 1901 byla předsevzata se strany c. k. místodržitelství v Praze vodoprávní kollaudace zdýmadla č. II. u Klecan.

Týž den byly pozvány k usnešení komise ze dne 8. července firmy: Köhler a Comp., Kodl a Hammer, Štěpán a Reiter, aby podali nabídku o vypracování detailního projektu na vystrojení holešovického přístavu na přístav dopravní, zvlášť pak na zřízení příjezdných kolejí z nádraží v Bubnech rak.-uher. společnosti státních drah i s příslušnými kolejemi ku sestavování vozidel.

Dne 16. července 1901 bylo započato s měřením terrainu a s hydrotechnickým zaměřováním za účelem vypracování detailního projektu pro zdýmadlo lovosické na Labi.

Dne 25. července 1901 odpoł. bylo nařizeno sklopení jezů klecanského i libšického, ježto na den 26. července od hydrotechnického oddělení následkem silných srážek v povodí vltavském stav vody na Vltavě byl předpověděn na + 120 cm a více.

Dne 26. července 1901 o 10 hod. dopol. byly lodní propusti v jezech klecanském a libšickém uvolněny ku plavbě vorů i lodí.

Dne 27. července 1901 o 10 hod. dopol. konala se v kanceláři vrchního stavebního ředitelství kanalisační komise porada se zástupci c. k. místodržitelství, zemského železničního úřadu, c. k. ředitelství státních drah v Praze stran zadání prací ku zdělání detailního projektu o zřízení přístavní dráhy ku holešovickému přístavu,

Dne 29. července 1901 konalo se komisionální šetření o stavu mlýna u Vepřku dotčeného vzdutím miřovického zdýmadla.

Dne 30. července 1901 konala se v kanceláři vrchního stavebního ředitelství porada se zástupci města Prahy, Smichova a Karlína v záležitosti předběžného projektu o uplavnění Vltavy v obvodu města Prahy a sice od karlínského přístavu vzhůru až ku Císařské louce.

Týž den odpoledne navštívili páni důstojníci v Praze ubytovaného zákopnického praporu za vedení pana c. k. general-majora Cvitkoviče staveniště u Troje, aby prohlédli si tu stavby jezu a plavidel tohoto zdýmadla.

Dne 2. srpna 1901 bylo nařízeno sklopení veškerých slupic též v otvorech jezních vedle propustí lodních jak při jezu klecanském tak libšickém, ježto se strany c. k. hydrografického zemského oddělení oznámena prognosa na den 3. srpna 1901 ráno nejméně na $+ 150\text{ cm}$ nad nullu při vodočetu karlínském.

Dne 3. srpna 1901 o 8. hod. ranní odečten na karlínském vodočetu vodní stav $+ 162\text{ cm}$, kterýž o 2. hod. odp. dostoupil největší výše $+ 185\text{ cm}$ a již odp. o 5. hod. opět na $+ 176\text{ cm}$ klesl.

Dne 6. srpna 1901 předsevzata předběžná kollaudace vyslancem kanalisační komise, panem c. k. vrchním inženýrem Ritterem z Rittershainu u přítomnosti zástupců vrchního stavebního ředitelství, sekční a místní správy stavební, jakož i strojnické akciové společnosti dříve Ruston a Comp. a podnikatelství staveb A. Lanna, a sice železných vzpěrných vrat a všech obtokových kanálů plavidlové komory a vlakového plavidla při zdýmadle trojském.

Dne 7. srpna 1901 ráno bylo započato s postavením jezů v Klecanech a v Libšicích při vodním stavu $+ 55\text{ cm}$ na karlínském vodočetu.

Dne 12. srpna 1901 nastoupili c. k. stavební adjunkti, přidělení ku vrchnímu stavebnímu ředitelství kanalisační komise, Gustav Walta a Vítězslav Pavlousek, studijní cestu do Německa, aby prohlédli si nejdůležitější kanalisační stavby, zvláště nejnovější na kanále Dortmund-Emžském a na kanále Labsko-Travenském.

Dne 13. srpna 1901 o 9 hod. dopol. konala se v kanceláři vrchního stavebního ředitelství další porada o uplavnění Vltavy v obvodu města Prahy se zástupci stavebního úřadu králov. hlavního města Prahy.

Dne 14. srpna 1901 pokračovalo se v komisionálním šetření dne 29. července 1901 zavedeném o stavu mlýna u Vepřku.

Dne 26. srpna 1901 podniklo komité pro kanalisování středního Labe projíždku ve Vltavské trati Praha—Libšice za spoluúčasti četných interesentův a odborníkův počtem 20 osob, aby si provedené kanalisační stavby prohlédli.

Dne 29. srpna 1901 ve 3 hod. dopol. konala se úřední stavební komise za příčinou zřízení domku pro pomocníky plavidelníkovy při zdýmadle č. II. u Klecan.

Týž den konalo se za intervence pana c. k. vrchního stavebního rady Antonína Rytíře komisielní šetření stran způsobu zakládání pro piliře č. V.

a VI. silničního mostu kombinovaného se zdýmádem u Miřovic se zástupci říšské silniční správy a vrchního stavebního ředitelství kanalizační komise.

Dne 31. srpna 1901 zavedeno v přítomnosti zástupců vrchního stavebního ředitelství a zástupců firmy akciové strojirny dříve Breitfeld, Daněk a Spol. prohlédání stavidel ve vratech a vrátní ve středním ohlavi plavidel při zdýmádle klecanském pomocí potápěcího přístroje; tyto potápěcí, vyšetřující zkoušky ukončeny dne 2. září 1901.

Dne 1. září 1901 odebrali se pp členové komise, poslanec říšský a zemský inž. Jan Kaftan a c. k. vrchní stav. rada Antonín Rytíř, pak řídící adm. správy, c. k. okresní hejtman svobodný pán Braun do Vratislavi, aby se tam účastnili sjezdu německo-rakousko-uherského pro plavbu vnitrozemskou, kterýž zasedal ve dnech od 1. do 5. září 1901.

Dne 6. září 1901 přijeli do Prahy od „Deutsch-öster.-ungar.-Binnenschiffverkehrsverbandstag“ z Vratislavi páni: stavební ředitel Euting, přednosta král. ministerského oddělení pro silniční a vodní stavby ve Stuttgartě a vrchní stavební rada Schaal téhož oddělení ve Stuttgartě, aby rovněž prohlédli si kanalizační práce na Vltavě. Za tím účelem podnikli dotyční páni za vedení pana c. k. vrchního inženýra Mayera projížďku po Vltavě až do Libšic a podrobili již v činnosti stávající stavby u Klecan a Libšic a jich jednotlivá zařízení zevrubné prohlídce.

Dne 11. září 1901 odbývalo se jednání komisionelní v předmětu zřízení přivozu mezi Libní a Holešovicemi, kteréhož se účastnili zástupcové kanceláře kanalizační komise.

Dne 12. září 1901 byly ukončeny vyměřovací práce a detailní měření na Labi u Lovosic.

Téhož dne uzavřeny byly po častých v administrativním oddělení vedených jednáních, smlouvy o výkupu vodních sil ke mlýnům č. p. 1221/II. a č. p. 1302/II. v Praze patřivších, na jichž vykoupení komise kanalizační ve svém plném sezení dne 8. července 1901 odbývaném se byla usnesla.

Dne 14. září 1901 prohlížel chéf král. uher. komise pro regulaci Moravy, pan Armin Just, král. techn. rada z Prešpurku, kanalizační stavby na Vltavě.

Dne 17. září 1901 konala se technická porada v místnostech kancelářských vrchní stavební správy, kteréž účastnili se vedle technických pánů členů kanalizační komise a jejich náhradníků též páni experti, vrchní inženýři Stupecký a Engelbert, a c. k. poříční správce pan vrchní inženýr Machulka a kteréžto poradě byl předložen projekt o splavnění Vltavy v obvodu král. hlav. města Prahy za účelem posouzení a stanovení konečného návrhu na komisi.

Po zevrubném vysvětlení všech podrobností byl projekt technickým komitétem komise jako účelu svému vyhovující a uspokojivý shledán a uznán jako způsobilý ku předložení kanalizační komisi, když dříve nutné, opodstatněné doplňky a změny na základě častých a dřívějších porad v něm byly provedeny.

Dne 18. září 1901 vysláni od král. uhersk. ministeria obchodu páni stavební rada Ernst Iszoky a inženýři Ludvík Sándor a Ernst Macher do

Prahy a prohlédli již provedené a dosud ve stavbě stávající objekty na Vltavě v trati Praha—Miřovice.

Dne 19. září 1901 přesvědčila se Jeho Excellence, pan místodržitel hr. Coudenhove jakožto předseda kanalisační komise u přítomnosti více členů komise a spoluúčasti stavbu vedoucích inženýrův o pokrocích stavby zdýmadla v Troji na místě samém a podnikl pak na parníku „Marie-Valerie“ pojižďku z Troje až do Miřovic, aby taktéž započaté stavby mostních pilířův a plavidlové komory na místě samém si prohlédl.

Dne 21. září 1901 konal středočeský cukrovarnický spolek svou výroční valnou hromadu v Roztokách nad Vlt., aby poskytl svým členům příležitost provedenou kanalisací Vltavy mezi Podbabou a Libšicemi si prohlédnouti. Této exkurse účastnilo se 80 členů spolku, mnozí hosté, mezi nimiž i zástupci tisku.

Účastníci exkurse jeli státní drahou z Prahy do Podbab, prohlédli si stavbu plavidel u Troje a dopraveni dvěma parníky: parníkem kanalisační komise „Marie-Valerie“ a parníkem podnikatelství staveb „A. Lanna 4“ do Libšic, odkud zpáteční jízda opět do Roztok byla nastoupena, kde pak shora jmenovaná valná hromada po odbytém obědě se konala.

Dne 24. září 1901 technické komité kanalisační komise podniklo ku pozvání vrchního stavebního ředitelství kanalisační komise pojižďku od Mělníka dolů, aby předsevzalo místní prohlídku a dohodnutí na základě vypracovaných, předběžných projektů pro prvá tři zdýmadla na Labi u Křivenic, Štětí a Roudnice. Pojižďka tato počala o 9. hodině ranní v Liběchově na vládním parníku k témuž cíli poručeném přednostou c. k. místodržitelského technického oddělení, panem vrchním stavebním radou Ant. Rytířem a skončila se též den odpoledne v Roudnici. Jak známo, jevil se úmysl, aby také kanalisační práce na Labi od Mělníka dolů se uspíšily, definitivně platné, schválené projekty prvních tří zdýmadel na Labi vodoprávnímu jednání předložily a umožniti, aby nejen se stavbou těchto tří zdýmadel ještě během roku 1902 se započalo, ale aby se také se stavbou těchto tří zdýmadel co možná současně započalo. Tyto tři předběžné projekty jsou tak dalece v úzké spojitosti, že musí býti v celku uvažována tato dvě meziležící zdýmadla u Křivenic a pod Štětím, jednak následkem projektovaného posledního plavidla na Vltavě u Hořína, jednak následkem zdýmadla nezbytně a nutně u Roudnice navrženého.

Technické komité kanalisační komise zkoušelo za intervence zástupců státní říční a stavební správy a navrhovatele generelního projektu, firmy A. Lanny, kteří na základě novějších šetření nově vypracované projekty, které se od původního generelního projektu jen neznatelně uchylují, přece však již více v detailu jsou propracovány, tyto povšechně jako příznivé a účelně uspořádané našlo a uvažovalo hlavně také jednotlivé otázky, které důležité jsou po stránce prováděcí.

Zajímavým jest projekt třetího zdýmadla u Roudnice, poněvadž zde město i okres roudnický žádají zřízení silničního mostu přes Labe a spojení

jezu s mostem mohlo by býti provedeno při společném použití mostních pilířů.

Z tohoto důvodu byli pozváni z usnešení komitétu zástupci města a okresu roudnického ku místnímu šetření. Tiž dostavili se také za vedení pánů říšského poslance a starosty města Špindlera a okresního starosty. Tito projevíli svoji spokojenost s předloženými návrhy vrchního stavebního ředitelství, kteréž byly přizpůsobeny pokud možná návrhu zemského výboru tím způsobem, že nejvřelejšími slovy pánů říšských poslanců Kaftana a Špindlera vyslovili přání, aby toto dílo pro město a celý okres tak požehnané, v nejkratším čase mohlo se uskutečnit.

Dne 1. října 1901 konala se opětně technická porada v kancelářských místnostech vrchního stavebního ředitelství.

Předmět této porady tvořilo dle rozhodnutí komise ze dne 8. července 1901 technické přezkoušení detailních projektův a jednotlivých rozpočtů, týkajících se provedení stavby se silničním mostem kombinovaného zdýmadla č. IV. u Miřovic, jakož i všech v obvodu zdrže tohoto zdýmadla ku provedení navržených staveb regulačních, jichž zřízení ukázalo se nutným v průběhu vodoprávního řízení.

Porady, vedle pánů technických členů komise, jich náhradníkův a expertů, účastnil se též v zastoupení říšské silniční správy, c. k. stavební rada technického oddělení c. k. místodržitelství, pan Vilém Weingärtner.

Po zevrubné prohlídce všech detailních plánů a rozpočtů technické komité je schválilo, když předtím již častokráte mělo příležitost tyto plány si prohlédnouti a o jednotlivých podrobnostech návrhu se poraditi a usneslo se, jak pro udržování plavby lodí a vorů po čas stavby, tak i pro nepředvídané výlohy vložené položky komisi ku schválení doporučiti.

Po prozkoumání projektu byla učiněna následující usnešení:

1. Pro všechny regulační práce, které se nejeví jako nutný následek stavby toho kterého zdýmadla, kteréž však během vodoprávního řízení ku provedení za nutné uznány byly a na které se následkem toho v původním schváleném projektu kanalisačním nepomýšlelo, mělo by účetní oddělení vésti zvláštní účet, aby takto vzešlé výlohy mohly se později ministeriu vnitra odůvodniti a dokázati. Podobně mělo by se státi již u provedených zdýmadel.

2. Zřízení železné konstrukce zdvihací lávky přes vorovou propust zdýmadla u Miřovic dle detailního návrhu, vypracovaného panem vrchním inženýrem firmy „Bratři Prášilové a spol.“ Fr. Prášilem, budiž zadáno této firmě v cestě dohodnutí.

3. Zadání železných konstrukcí silničního mostu kombinovaného se zdýmadlem u Miřovic mělo by se státi v souhlasu s výnosem c. k. ministeria vnitra ze dne 10. srpna 1899, č. 23.994, tomu odpovídající provedení celé stavby mostu bylo předáno kanalisační komisi, ovšem se souhlasem říšské silniční správy.

Dne 2. října 1901 vyšla ve všech denních listech pražských následující zpráva o rybích propustích provedených a v činnosti stávajících zdýmadel u Klecan a Libšic:

„O zdejším domácím chovu lososů sděluje se nám z kompetentní strany potěšitelné faktum, že letošního roku vzdor nízkému stavu vody osvědčila se zařízení na vltavských zdýmadlech takovým způsobem, že poměrně značné množství lososů do Otavy a Malše přitáhlo.“

Dne 10. října 1901 hlášeno c. k. hydrografickým oddělením zemským stoupání vody na Vltavě, prognosa zněla na + 135 cm v příští den dle vodočetu karlínského; dne 11. října 1901 dopoledne dostoupil vodní stav na jmenovaném vodočetu výše + 126 cm a ježto další stoupání vody pro příští den se očekávalo, tož bylo nařízeno k žádosti paroplavební společnosti položení jezů v Klecanech a Libšicích, kteréžto společnosti hlavně na tom záleželo, aby jejími širokými kolovými parníky některé lodě až do Prahy se dovlékly a aby v Praze nahromaděné zboží při vyšším stavu vodním mohlo se dopravit dolů po vodě na místo jeho určení. — Prognosa zněla pro příští den na + 160 cm; dne 12. října 1901 byl nejvyšší stav + 150 cm. na karlínském vodočetu.

Dne 14. října 1901 konalo se v zasedacím sále c. k. místodržitelství za předsednictví Jeho Excellence, pana místodržitele hrab. Coudenhovea 13. sezení komitétu komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.

Tomuto sezení byl přítomen vedle pánů členů komitétu a jich náhradníků též člen komise, pan Dr. Viktor Russ.

Sezení zahájeno již o 9. hod. dopol. Jeho Excellencí; předmět jednání tvořila předběžná porada o záležitostech připravených do programu plenární schůze ze dne 21. října 1901, jakož i rozhodnutí a stanovení návrhů, které mají býti předloženy tomuto plenárnímu sezení ku schválení.

Tyto návrhy vztahovaly se následkem usnesení v technických poradách dne 17., 24. září a 1. října 1901

1. na zadání železné konstrukce pro silniční most spojený se zdýmadlem u Mířovic,

2. na projekty splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy a o vystrojení holešovického přístavu na obchodní a dopravní přístav a konečně

3. na předběžné návrhy prvních tří zdýmadel labských v trati od Mělníka dolů.

Tyto návrhy byly formulovány po zevrubném vysvětlení všech toho se týkajících otázek a bude o nich později mluveno.

Dne 16. října 1901 bylo pokračováno dle nařízení c. k. místodržitelství v Praze ze dne 8. října 1901, č. 190.286, ve vodoprávním řízení o provedení laterálního kanálu v trati: „Vraňany-Hořín“ v souvislosti se zřízením zdýmadla č. V. u Vraňan a skončeno dne 17. října 1901.

Vyjádření technického znalce, za jakéhož pan zemský stavební rada Jan Jirsík byl povolán c. k. místodržitelstvím, jakož i vyjádření c. k. poříční správy a zástupců kanalisační komise oznámena přítomným zájemníkům

první den na Mělnice, následující den v Lužci, načež pak zájemníkům ještě jednou dána příležitost, svoje souhlasné či zamítavé prohlášení protokolovati.

Dne 18. října 1901 vyhořely a sice v noci na sobotu dne 19. října 1901 na helmovském mlýnském jezu v Praze nalézající se mlýny, Stárkův č. p. 1221 a Zikmundovské č. p. 1302, jichž vodní síly kanalisační komise právě byla vykoupila.

Dne 21. října 1901 o 9. hod. dopol. konalo se za předsednictví Jeho Excellence, pana c. k. místodržitele hrab. Coudenhovea 15. plenární sezení komise v zasedacím sále c. k. místodržitelství.

Přítomni byli veškerí členové komise a jich náhradníci.

Stavební ředitel a administrativní správce komise zasedali jako zpravodajové.

Po schválení protokolu posledního plenárního sezení a po přijetí presidiálních sdělení podával stavební ředitel obšírnou zprávu o pokroku stavebním při zdýmadle č. I. u Troje, kteráž schválena a na vědomí vzata.

Další referát tvořil stavební postup se silničním mostem kombinovaného zdýmadla č. IV. u Miřovic.

Také tento referát, dle něhož, odpovídajíc usnešení komise v sezení ze dne 8. července 1901, projekt zdýmadla u Miřovic kombinovaného se silničním mostem i s rozpočtem byl prozkoušen technickým komitétem a byl vzat komisi na vědomí po důkladném uvážení a poněvadž proti němu nestávalo žádných námitek, byl projekt schválen.

O rozdělení stavebního nákladu per 2,645.689 K má se jednati se správou říšských silnic.

Dále usnáší se komise, aby

1. zadání železné konstrukce mostu a stavidlového jezu s ohledem na výnos c. k. ministeria vnitra ze dne 10. srpna 1899 č. 23.994, kterým se komisi provedení celé stavby ukládá a hledíc k výnosu téhož ministerstva ze dne 11. října 1901 ad č. 27.226, dle kteréhož ingerence na zadání železné konstrukce byla udělena c. k. místodržitelství, bylo předsevzato po provedeném dorozumění s c. k. místodržitelstvím a aby

2. zřízení a dodání železné konstrukce zvedací lávky přes vorovou propust navrženým obnosem 8190 K 32 h zadalo se přímo firmě bratří Prášilové a spol. jakožto projektantu této konstrukce zvedací lávky.

O výsledku docíleného sjednání se silničním erárem budiž kanalisační komise uvědoměna.

Pro králov. hlavní město Prahu zvlášť důležitým předmětem porady byl projekt vypracovaný vrchním stavebním ředitelstvím komise, splavnění Vltavy uvnitř města Prahy. Tento projekt byl již v četných sezeních technického komitétu předběžně zkoušen a probírán; k těmto předběžným poradám zvali se též zástupci Prahy, města Smíchova a Karlína a veškeré síly technické se snažily, aby projekt co možná příznivě a účelně vypracovaly.

V sezení komise účastnil se též porady o proplavovacím projektu jako zástupce Prahy, náměstek starostův, pan inženýr Neubert.

Na základě jednohlasného prohlášení odborníků, že předložený projekt v každém směru všem zájmům, na které sluší bráti zřetel, vyhovuje, neváhala komise, též v principu schváliti a ku provedení doporučiti. Komise se usnesla projekt c. k. ministeriu vnitra předložiti s prosbou, aby ku provedení projektu poskytlo žádoucích prostředků potřebných a aby k tomu cíli zahájilo se jednání se zemským zastupitelstvem.

Neméně důležitým byl další bod programu, který pojednával o vystrojení holešovického přístavu na obchodní přístav a jeho spojení s nejbližší drahou.

Také tato otázka zaměstnávala již delší čas zvláště k tomu účelu sestavené užší komité, na jehož popud komise nechala vypracovati na základě již předem zavedeného offertního jednání s firmou: Reiter a Štěpán detailní projekt, který má sloužiti za základ dalším jednáním. Poněvadž tento projekt byl se strany komise za účelný uznán, usnesla se komise, též c. k. ministeriu železnic ku přezkoušení a předsevzetí politické pochůzky předložiti, kteráž měla by se ještě v tomto roce odbývati.

Rovněž ohledně úhrady stavebního nákladu spojeného se shora zmíněným projektem, komise učinila podrobná rozhodnutí, jichž realizování zůstane vyhrazeno c. k. vládě a zemskému sněmu království Českého.

Pan stavební ředitel sděloval po té vypracování předběžného návrhu ku prvním třem zdýmadlům na Labi mezi Mělníkem a Roudnicí, kteréžto návrhy již také v technickém komitétu a na místě samém zkoušeny byly.

Projekt zdýmadla u Roudnice jest zvláště vynikajícím, jehož jez má býti kombinován se železným, silničním mostem zamýšleným jak okresem, tak městem Roudnicí, kterážto kombinace již delší čas tvoří vroucí přání celého roudnického okolí a ode všech interesovaných činitelů co nejdůrazněji se požaduje. Komise ohledně prvních tří zdýmadel dosud zahájená jednání a předběžné práce schválila a na vědomí vzala a usnesla se požadovanou kombinaci zdýmadla u Roudnice se silničním mostem v ocenění nezbytného provedení pevné komunikační cesty v trati mezi Mělníkem a Litoměřicemi podporovati, jestliže zájemníci v tamější krajině při provádění kanalisačních prací rovnou ochotu projevovati budou.

Posledním bodem porady byl příspěvek ku pořízení telefonní linie státní správou již započaté mezi Berounem a Prahou, jakož i oné linie z kanceláře technického místodržitelského oddělení ku domku jezného u zdýmadla v Troji, ku kterémuž předmětu komise se zřetlem k obzvláštní důležitosti tohoto telefonního spojení rozhodla, mimo již dříve ku zřízení telefonního spojení z Budějovic do Prahy stanovený obnos per 36.000 K ještě další příspěvek ve výši okrouhle 5000 K schváliti.

Poněvadž o tyto zde uvedené příspěvky v praeliminárii komise není postaráno a též jiné s vlastním kanalisováním v bezprostřední souvislosti nestojící vícepráce již byly provedeny, potažmo ku provedení určeny jsou, byl další návrh komitétu komise schválen, aby pro takové vícepráce, které

v praelimináři nejsou uvedeny a které nesouvisí bezprostředně s kanalisacími pracemi, byl veden zvláštní účet.

Dne 22. října 1901 byly opět postaveny jezy zdýmadel u Klecan a Libšic.

Manipulace při stavění jezu zdýmadla libšického účastnili se páni stavební radové Jan Jirsík a Vilém Ritter z Rittershainů, kteří dle nařízení Jeho Excellence pana předsedy komise ddto. Praha, 7. října 1901 č. 1099 prováděním kollaudace hotových stavebních objektů zdýmadla libšického byli pověřeni. Touto akcí započala zmíněná kollaudace a pokračovalo se v ní následující dny.

Dne 24. října 1901 na zvláštní popud náměstka starostova králov. hlavn. města Prahy, pana inženýra Neuberta, opětně více zástupců jmenovaných dříve obcí, mezi nimi pánové vrchní stavební rada Gröger, přednosta technické městské pražské kanceláře, stavební rada Václavek a architekt Balšánek a Sakař prohlíželi plány projektu splavnění Vltavy v obvodu král. hlavn. města Prahy.

Týž den započaly zkoušky navrtáváním a vyšetřováním půdy pro zdýmadlo, se silničním mostem spojené, na Labi u Roudnice.

Dne 25. října 1901 započal z rozkazu c. k. inspektorátu pro vnitrozemní plavbu ve Vídni pan c. k. komisař inženýr Ebner se zkouškami vlečení vorů parníky v kanalisované trati vltavské „Podbaba-Libšice“. K těmto zkouškám použily se kolové parníky „Marie Valerie“ a „Lanna 4“.

V těchto zkouškách pokračovalo se dle toho, jak možno bylo vory od zájemníků voroplavby získati, ve dnech 28. a 30. října a ukončeny byly dne 4. listopadu 1901.

Dne 30. října 1901 stala se dohoda v kanceláři přednostově místodržitelského technického oddělení v Praze mezi zástupci jmenovaného oddělení a kanalisační komise o postupu při vypsání offert pro železné konstrukce erárního silničního mostu a stavidlového jezu a jednáno současně také o podmínkách pro toto offertní jednání.

Dne 6. listopadu 1901 odbývalo se za řízení zástupce c. k. místodržitelství v Praze komisionální jednání o opatření Stromovky ohrazení zdi proti silnici, kterouž městská obec Pražská podél plavebního kanálu zdýmadla č. I. u Troje projektuje.

Dne 9. listopadu 1901 odbývalo c. k. místodržitelství v Praze komisionální jednání o projektu firmy Piettovy v Podbabě na zřízení odváděcího kanálu pro vody odpadové do spodního plavebního kanálu zdýmadla trojského, kteréhož jednání se zástupcové komise účastnili.

Dne 14. listopadu 1901 zahájeno jednání o vykoupení pozemků, potřebných ku stavbě laterálního kanálu „Vraňany-Hořín“; v jednání bylo pokračováno dne 15., 18. a 19. listopadu 1901 a zůstalo prozatím bezvýsledným, poněvadž zájemníci a majitelé pozemků příliš vysoké požadavky kladli a sjednání ve smírné cestě nemohlo býti dosaženo.

Dne 23. listopadu 1901 došla kanalisační komisi dvě důležitá rozhodnutí:

1. Vodoprávní rozhodnutí c. k. místodržitelství v Praze ze dne 12. listopadu 1901, č. 207.388 týkající se zřízení zdýmadla mířovického a

2. intimat c. k. místodržitelství v Praze ze dne 28. října 1901, č. 164.956 týkající se rozhodnutí c. k. ministeria orby ze dne 15. srpna 1901, č. 3111 o více od zájemníků podaných rekursech proti stavbě zdýmadla trojského.

Dne 29. listopadu 1901 přednášel poslanec, pan Hrázký, professor české vysoké školy technické v Praze, v Pardubicích o kanalisování středního Labe mezi Mělníkem a Pardubicemi, při kteréž příležitosti přednášející užil se svolením Jeho Excellence pana místodržitele, předsedy komise modellů, plánů a fotografií komisi náležejících a promluvil též o kanalisačních stavbách na Vltavě pod Prahou a jich provádění.

Dne 30. listopadu 1901 předložili stavební úředníci: inženýr Walta a stavební adjunkt Pavlousek, kteří přiděleni jsou kanceláři pro vypracování projektu splavnění Vltavy v Praze, cestovní zprávu o své, v srpnu tohoto roku podniknuté studijní cestě v Německu.

Dne 2. prosince 1901 přednášel pan Rippl, professor německé vysoké techn. školy v Praze, ve velkém sále této školy o vodních cestách a průplavech a uvedl v přednášce této též kanalisační stavby na Vltavě pod Prahou, při čemž užil částí modellův a plánů komise, které na světové výstavě v Paříži byly vystaveny.

Dne 10. a 11. prosince 1901 bylo pokračováno v jednání zahájeném v listopadu t. r. o vykoupení pozemků pro stavbu laterálního kanálu „Vraňany-Hořín“, a bylo částečně ukončeno.

Dne 11. prosince 1901 ráno v 7 hod. bylo za stoupajícího stavu vody a poněvadž i další stoupání vody přes + 110 cm na karlínském vodočetu bylo předpověděno, nařízeno sklápění jezů v Klecanech i Libšicích. K večeru téhož dne proplul lodní vlak rak. sev. záp. paroplavební společnosti lodními propustmi obou jezův a dospěl až do Podbaby.

Dne 16. prosince 1901 konalo se v Bubenči vodoprávní jednání týkající se kalojemů projektovaných pražskou obcí na Císařském ostrově vedle plavidlového kanálu pro čisticí stanici městské kanalisace.

Dne 17. prosince 1901 pokračovalo se ve výkupu pozemků pro stavbu laterálního kanálu Vraňany-Hořín v Lužci a

dne 19. prosince 1901 v Mělníku. V následující dny až do konce roku bylo pokračováno dále v těchto jednáních v kanceláři kanalisační komise a podařilo se až do té doby z největší části potřebných pozemků ku stavbě laterálního kanálu na smírné cestě získati s výhradou schválení kanalisační komise, jakož i docíliti shody stran přiměřené náhrady na odškodnění za znehodnocení pozemkův a stížení hospodářských poměrů.

III. Technické přípravné práce.

Technické přípravné práce byly provedeny ve správním roce:

1. Ve vltavské trati pod Prahou, jak dalece tytéž byly žádoucí s ohledem na laterální kanál z Vraňan do Hořína a s ohledem na projektované ochranné hráze v posléze jmenované říční trati;

2. v labské trati od Mělníka po vodě až do Ústí;

3. ve vltavské trati v oblasti král. hlavního města Prahy a

4. v obvodu městské čtvrti Holešovic a v okresech hraničících s králov. hlavním městem Prahou, v jejichž oblasti má se umožnit spojení holešovického přístavu s drahami ústíci v Praze.

ad 1. Zaměřovací práce v oblasti ku provedení projektovaného laterálního kanálu byly provedeny v různých intervalech časových dle potřeby, jak to rozličná jednání se sousedy a zájemníky o výkupu pozemků, aneb také vypracování jednotlivých detailů projektu vyžadovala.

V čase od 1. až do 8. května 1901 byla revidována trať varianty B mnohými zájemníky požadovaná a výšky jednotlivých stavebních objektů byly stanoveny pro vodoprávní řízení;

od 9. až 11. května 1901 byla vyznačena výška, která normálním vzduším vraňanského zdýmadla se očekává, na obou březích zdrže tohoto zdýmadla až ku nejbližšímu proti vodě ležícímu zdýmadlu u Miřovic pro objasnění pobřežních sousedů.

Ve dnech 10. až 28. června 1901 byl stanoven terrain nivellováním, aby zjistil se eventuální vliv vzduté vody na pobřežní pozemky ležící ve vraňanské zdrži v obcích: Starých Ouholicích, Veltrusích, Dušníkách, Vepřku, Mlčehostech a Všestudech; rovněž byly stanoveny při této příležitosti výškové poměry vraňanského mlýna položeného v bezprostřední blízkosti laterálního kanálu.

Dne 6. a 13. srpna 1901 konalo se místní šetření ohledně navrženého zřízení potahové stezky nad Dušníky a ohledně provedení malého překlaďště u obce Vepřku a Mlčehost; dne 14. a 15. srpna stanovena skládka vykopávky u Zelčina hlavně s ohledem na její přípustnou plošnou rozlohu na místě samém.

Dne 22. až 31. října a dne 2. a 4. listopadu následovalo přesné zaměření osy kanálu a pozemků kanálem zabraných za účelem v následujících dnech na to zavedení jich vykoupení, dále bylo provedeno přesné vyšetření základové půdy pro základy hořínského plavidla.

Poslednější konalo se ze strany sekční stavební správy za přispění paedologa české zemědělské rady, pana inženýra Kopeckého a zástupce podnikatelství staveb, pana vrchního inženýra Smrčka.

Také zamýšlené provedení ochranných hrází v říční trati mezi Vraňany a Hořínem vyžadovalo ještě detailního zaměření terrainu, zjištění směru a výšky ochranných hrází, aby tento projekt ochranných hrází mohl být objasněn

na místě samém zájemníkům při komisionelní pochůzce odbývané ve dnech 28. až 30. května 1901.

Následkem tohoto komisionálního řízení, v kterém se pokračovalo ve dnech 3. a 4. června 1901, další zaměření terrainu ukázala se nutnými a to mezi Želčínem a Vrbnem u Lužce a konečně na pravém břehu Vltavy u Bukolu, kterážto zaměření rovněž opět byla provedena v různých intervalech časových a sice od 16. až do 30. srpna, od 5. až 7. a od 18. až 22. listopadu, konečně od 9. až 14. prosince 1901.

ad 2. Když technické přípravné práce v labské trati Mělník—Ústí pro prvá 3 projektovaná zdýmadla u Křivenic, Štětí a Roudnice byly provedeny již v roce 1900, byla nařízena v r. 1901 místní detailní zaměření pro další po vodě ležící zdýmadla u Třeboutic a Lovosic; prováděním těchto měření zaměstnávaly se dvě pracovní sekce, sestávající vždy ze 2 inženýrův a potřebného pracovního personálu v čase od 6. vztážmo od 16. července až do 12. září 1901.

Ačkoliv povětrnost byla ještě velice přízniva v následujících na to časech téhož roku 1901 pro měření v širém poli, bylo přece odročeno další zaměření na Labi pro zdýmadlo pod Lovosicemi a posunuto totéž až ku vhodnějšímu počasí v roce 1902, poněvadž poloha zdýmadla u Praskovic s oním u Lovosic jest v bezprostřední souvislosti, následkem čehož muselo se vyčkati definitivního rozřešení polohy zdýmadla u Lovosic.

V porůčí u Třeboutic obsahovala triangulace a vyměřování příčných profilů trať labskou od *km* 38·6 až *km* 44·0 nad litoměřickým mostem. V horní části tohoto říčního intervalu až ku *km* 40·0 byly vzaty říční profily průměrně 400 *m* dlouhé ve vzdálenostech po 200 *m*, od *km* 40·0 až *km* 41·2 ve vzdálenostech as 50 *m* a délky asi 600 *m*, od *km* 41·2 až *km* 41·6, na kterémž místě má se provésti jez zdýmadla, provedla se zaměření příčných profilů ve vzdálenostech as 20 *m*.

Až ku *km* 43·0 provedla se opět zaměření příčných profilů ve vzdálenostech as 50 *m* a dále 200 *m*.

Jednotlivé body basí na obou březích a kde toho poměry vyžadovaly, ve třech rovnoběžných směrech podél řeky ve vzdálenostech asi 200 *m* byly stanoveny, zaměřeny a zanivellovány a po té veškerý přivozy a objekty kanalisováním dotčené opět tachymetricky zaměřeny.

Zaměřená délka basí, jakož délka provedeného praccísniho nivellementu obnášela 14·8 *km*, zaměřená plocha terrainu měřila 244 *ha*; počet příčných profilů činil na levém břehu labském 87, na pravém břehu 88; ve vlastním řečišti vzaty hloubky ve vzdálenostech 5 *m*.

Z místních, tachymetricky zaměřených situací budiž uvedeno: Mlýnský potok v Křešicích až ku mlýnu, přivoz v Křešicích, potok Luh v Třebouticích až ku mlýnu, níže položené dílce od Počápel a přivoz počápelско-тřeboutický.

Strhané říční rameno u Biskupského ostrova, jakož i mlýnské rameno mezi Střeleckým ostrovem a městem Litoměřicemi byla pojata do povšechného říčního zaměření.

V labské říční trati u Lovosic a nad nimi pozůstávaly zaměřovací práce hlavně z triangulace a rozdělení příčných profilů ve vlastním řečišti a přes oboustranně přilehlé pobřeží.

Příčné profily byly kladeny v říční trati od *km* 47.8 až *km* 48.0 ve vzdálenostech po 100 *m*, od *km* 48.0 až *km* 51.3 po 50 *m* a dále ve směru po vodě opět ve vzdálenostech po 100 *m*. Body basí na obou březích byly stanoveny a zanivelovány, příčné profily řečiště byly prosondovány ve vzdálenostech 5 *m*.

Zvláštního zaměření vyžadovalo uzavřené rameno tak zvané „Gallosch“ na levém břehu Labe nad Lovosicemi, za kterýmž účelem zvláštní příčné profily byly vytýčeny ve vzdálenostech po 50 *m* a hloubky ramene tachymetricky určeny, ježto dno ramene bylo bahnité, vesměs hustě vodními rostlinami zarostlé, jeho břehy hustým rákosím a vrbovím pokryté a následkem čehož bylo úplně nemožným napínání měřického drátu.

Podobně muselo se též tachymetrováním stanoviti bez ohledu na zaměřené příčné profily: terrain podél mostu dráhy teplicko-liberecké, terrain po obou stranách přivozu a konečně terrain podél potoka „Modla“ a v celé plošné rozloze mezi lovosickým zámkem a starým, opuštěným přístavem.

Profilů v řečišti Labe bylo 75, v rameni „Gallosch“ 27, tudíž dohromady 102; terrainních profilů bylo v prvním případě na obou březích rovněž po 75, dohromady tudíž $2 \times 75 + 27 = 177$.

Délky basí obnášely v této zaměřené trati na levém břehu 4291 *m*, na pravém břehu 5516 *m*, po obou březích ramene „Gallosch“ 2765 *m* a podél potoka „Modla“, jakož i podél starého přístavu 1955 *m*, tudíž dohromady 14.527 *m*.

Zaměřená terrainní plocha čítá 244 *ha*; práce této sekce souhlasí tudíž úplně s ohledem na říční délku a plošnou rozlohu s oněmi pracemi, které prováděla první sekce u Třeboutic.

Původně předsevzalo se zaměření této trati říční pouze ku *km* 51.00, později však nařízeno další zaměření až ke Lhotce *km* 51.9, aby mohla se uvažovati při navrhování zdýmadla u Lovosic také otázka zřízení, vlastně znovu otevření a nového vystrojení přístavu ve spojení s překladištěm u Lhotky.

Dne 27. července 1901 vystoupila voda v Labi až na + 130 *cm* nad normál následkem náhle vystoupivší vody na Ohři. Tohoto okamžiku použilo se, aby bylo zjištěno nivellováním též opadávání (spád, průběh) vody při této výšce v trati, která se právě zaměřovala.

Když kanalisační komise v plenární schůzi dne 21. října 1901 projevila svůj souhlas s projektem kombinace zdýmadla u Roudnice se silničním mostem od obce i okresu roudnického požadovaným, byla zavedena vrchní stavební správou již 24. října 1901 vyšetřování půdy pro základy mostních pilířův a plavidla roudnického, aby získalo se i v tomto směru určitého podkladu pro projektování této stavby.

Vzhledem k zmíněné kombinaci zdýmadla se silničním mostem musel již na počátku býti vzat zřetel na tu okolnost, že piliře jezové budou vyšší, že mimo to budou zatíženy železnou konstrukcí mostní a že následkem toho také způsob zakládání piliřů těmito poměry musel by se přizpůsobiti.

Vrtání provedlo se v řečišti v mostní, respektive v jezové ose na 4 místech, 5. vrtaná sonda byla již na pravém břehu. Navrtávané sondy měly průměr 40 mm.

Při všech sondách byla nalezena ve spodku skála, ale ve hloubkách velmi různých od 6·20 m až do 9·90 m pod nulovým bodem vodočetu v Roudnici. Tato skála jest opuka, nad kterou leží v různé mohutnosti vrstva jílu, štěrku a písku, písek ve svrchních vrstvách jest hrubší a také značně ulehlejší, nežli ve vrstvách spodních. Výsledky těchto zkoušek půdy nebyly zvláště příznivy pro zakládání mostních piliřů, poněvadž nosná vrstva nalézá se v dosti značné hloubce pod vodou. Pro zakládání vlakového plavidla v bývalém mlýnském rameni u Roudnice podávají vrtání příznivější výsledek, tak že zdi tohoto stavebního objektu budou se moci direktně na skálu založiti; nevýhodou jest ta okolnost, že skála vykazuje směrem od horního ku dolnímu ohlavi v délce vlakového plavidla spád téměř 2·00 m a při dolním ohlavi jmenovaného plavidla již ve hloubce 1·40 m pod záporníkem leží. Na tomto místě zjištěná skála jest křídový pískovec, nad nímž leží písek promíšený s ulehlým štěrkem. Mimo to jest v mlýnském rameni, v budoucím to spodním plavidlovém kanále veskrz skála, která místy tvoří dno mlýnského ramene. Skála (opuka na tomto místě) leží průměrně na kotě 146·00; s ohledem na budoucí normální vzdutí dalšího zdýmadla u Třeboutic bude se museti dno ve spodním průplavu vybrati ve skále na průměrnou hloubku 1·50 m. Skála sama jest tak tvrdá, že při pokusném beranění železné tyče 42 mm v průměru po deseti ranách se železným, 400 kg těžkým beranem obyčejně jen 3—5 cm hluboko vnikly.

Toto pokusné protloukání provedlo se na místech budoucího plavidlového kanálu v 10 profilech ve vzdálenostech as 50 m; rovněž takové pokusné protloukání provedeno v desíti příčných profilech v levostranném, paralelní hrází odděleném rameni vlastního labského řečiště, v trati od starého mlýnského jezu až na konec ostrova roudnického a konstatován tu v horní části pod mlýnským jezem měkký, štěrkovitý materiál, aniž by se na skálu bylo narazilo, naproti tomu v dolní části, jmenovitě na místě, kde toto říční rameno s mlýnským ramenem se spojuje, ve směru po vodě ostře zapadající skála byla shledána.

Ačkoliv přítomnost skály v roudnickém mlýnském rameni, kteréhož za plavidlový kanál má býti použito, bude pro zakládání projektovaného, dvojitého plavidla a jeho budoucí stav podobně jako u Troje na velikou výhodu, přece okolnost, že ve spodním kanále plavidla a v samotném řečišti Labe, kde kanál vyústuje, veskrze skála se objevila, značně zvýší výlohy stavby, ale naproti tomu musí se zase vytknouti přednost, že při použití mlýnského ramene pro stavbu plavidel a nad a pod těmitéž situovaných průplavních kanálů výlohy na výkop zvláště nad vodou značně se zmenší.

Vrtací zkoušky a pokusné protloukání provedlo podnikatelství staveb A. Lanna. Největší hloubka sondy obnášela 9.90 m pod nulovým bodem vodočetu roudnického. Pokusné beranění, které pro zjištění skály na různých říčních místech bylo předsevzato, zabralo dobu od 29. listopadu až do 9. prosince 1901, v posledních dnech měsíce prosince pracovalo se ještě na vrtání posledního otvoru pro piliř hradlového jezu poblíže pravého břehu.

ad 3. S technickými předběžnými pracemi pro projekt na splavnění Vltavy uvnitř Prahy bylo započato počátkem měsíce února 1901, když techničtí úředníci k tomu ustanovení c. k. místodržitelstvím byli přiděleni ke službě u vrchní stavební správy kanalisační komise.

Jelikož říční poměry Vltavy v obvodu města Prahy od roku 1883, v kterémžto roce provedeno bylo první zaměření technickým oddělením c. k. místodržitelství, doznaly značných změn, které částečně regulací břehův a stavbou nábreží, částečně také různými povodněmi, jmenovitě však onou v roce 1890 byly vyvolány, tu bylo nutno, hydrotechnická zaměření pochodící z roku 1883 a 1890 doplniti a za účelem vypracování projektu úplně správné říční mapy vypracovati.

Aby se ušetřilo času, byl požádán starosta králov. hlavn. města Prahy, aby propůjčil vrchní stavební správě plány pobřežních a mostních staveb od roku 1890 v Praze provedených, kteréžto žádosti bylo co nejochotněji vyhověno. S místním zaměřením ohledně zjištění všech změn povstalých následkem zářijové velké vody v roce 1890 v řečišti Vltavy, mohlo se počítati teprve po odchodu ledu a velkých jarních vod a provedeny byly zaměřovací práce v čase od 29. dubna až do 18. května 1901.

Přesné zaměření břehové čáry, které provedlo se pomocí trigonometrické sítě, připojené na dříve stanovené body basí, obmezilo se hlavně na dolní část Vltavy od Františku až k vyústění karlínského přístavu, poněvadž v horní části říční nestaly se žádné další změny kromě prodloužení nábreží u Rudolfiny a nově zřízené silnice pod Letnou na levém břehu vltavském a tyto poslednější stavby mohly býti vzaty z detailních plánů Pražské obce.

Změny vltavského řečiště uvnitř celé uvažované říční trati od mostu Palackého až ku vyústění karlínského přístavu byly zjištěny kladením příčných profilů; tyto byly od sebe 50 m až 100 m položeny a bylo jich celkem 128 nutno, aby změny na nejvýznačnějších a nejdůležitějších říčních místech byly stanoveny. Toto zaměření příčných profilů bylo velice zdlouhavé a obtížné, jelikož řeka vykazuje místy značnou šířku až 280 m a práce často přerušována byla plavbou vorů, ku které se ještě nad šitkovským jezem přidružila čilá plavba osobních parníků.

Při zaměření příčných profilů v říční trati od helmovského mlýnského jezu až k vyústění karlínského přístavu použito fixních bodů, které se zaniVELOVALY a od kterých pak při nastavší normální vodě výška hladiny vodní v každém příčném profilu byla zjištěna. Toto přesné odečtení vodní hladiny stalo se dne 8. června 1901, v kterýž den byla výška vody při vodočetu karlínském o 1. hod. poled. + 1 cm a ve 3 hod. 45 min. odpol. 0:0, tedy stav přesně normální.

Ve zdržích pražských mlýnských jezů byly postaveny zvláštní vodočety ku zjištění výšky vodní, na kterých se vodní stav odečítal v dvouhodinových intervalech.

Jelikož pro hydrotechnické výpočty bylo žádoucí znáti mimo velkou vodu z roku 1890 též průběh středních vysokých vod, byl průběh těchto vod nivellováním a odečítáním na vodočetech zjištěn ve dnech od 5. do 12. března 1901, v kteréžto dny ukazoval vodočet karlínský na Vltavě $+ 236 \text{ cm}$, pokud se týče $+ 190 \text{ cm}$ nad normálem.

Veškeré tu uvedené zaměřovací práce byly provedeny 4 technickými úředníky v 19 pracovních dnech.

Současně s těmito předběžnými pracemi byla prostudována po ruce jsoucí dobrozdání, která jednala o uplavení Vltavy od Františku dolů a v letech 1890 až 1895 při úředních jednáních od osvědčených odborníků byla podána, z nichž vyňata byla data, která sloužit mohla za podklad při sdělání projektu a jichž znovuzjištění tím bylo uspořádáno.

ad 4. Předběžné práce nutné pro sdělání projektu o spojení holešovického přístavu se stávajícími v Praze sousedními drahami byly zadány soukromým firmám, z nichž firmou Khodl a Hammer provedeny byly technické přípravné práce a zaměření terrainu pro eventuelní spojení holešovického přístavu s pražským a libeňským nádražím rak. severo-západní dráhy, kdežto firma Reiter a Štěpán provedla zaměření pro připojení přístavního nádraží na trať rak.-uhér. společnosti státních drah ve dvou směrech a sice k Bubnům a k Bubenči.

Této firmě předalo se cestou offertní též vypracování podrobného návrhu a provedení k tomu žádoucích předběžných prací o direktním spojení přístavu s nádražím v Bubnech.

Kromě těchto, v předcházející stati blíže označených a od technických úředníků vrchní stavební správy provedených předběžných prací účastnili se jednotliví stavební úředníci ve správním roce 1901 55 politickými neb autonomními úřady nařízených místních jednání, při čemž v zastoupení kanalisační komise podaná technická vyjádření byla protokolována.

IV. Vypracování projektův a zadání prací.

Zdymadlo č. IV. u Miřovic.

Jak již ve výroční zprávě minulého roku bylo uvedeno, schválilo ministerstvo vnitra výnosem ze dne 23. srpna 1900 č. 23366 detailní projekt spodní stavby silničního mostu kombinovaného s jezem a vyhradilo si jenom ještě konečné rozhodnutí o dimensování návodních pilířů č. III. a IV. až do doby, kdy také detailní projekt železná vrchní stavby a konstrukce jezu stavidlového se předloží.

Detailní projekt železné konstrukce silničního mostu, 265 m dlouhého, byl vypracován pod vedením přednosty mostní kanceláře, pana c. k. stavebního rady Vil. Weingärtnera v silničním oddělení c. k. místodržitelství v Praze a bylo ohledně kombinované stavby v lodní propusti mezi uvedeným oddělením a vrchní stavební správou kanal. komise ujednáno, aby do výpočtu váhy a rozpočtů na železný most všechny součásti byly pojaty, které se železnou konstrukcí mostu pevně spojeny jsou, naproti tomu aby všechny visící částky jezové konstrukce považovány byly za patřící k jezu stavidlovému.

Detailní projekt jezu tohoto zdýmadla byl vypracován při vrchní stavební správě kanalisační komise pod speciálním vedením zástupce stavebního ředitele, pana c. k. vrchního inženýra Vikt. Mayera, kterýžto napsal detailní technickou zprávu, kterou s ohledem na zvlášť zajímavou konstrukci zprávu o celé stavbě mostu a zdýmadla vůbec hodlá doplniti a s připojením potřebných plánů v případné době uveřejniti. Velice zajímavé byly též pokusy provedené u firmy bratří Prášilů a spol. k objasnění konstruktivních pevností železných stavidel u jezu použitých, které z jednotlivých puklovek provedeny býti mají; pokusy ty měly hlavně za účel zjistiti odpory v pohybu, které pod značným tlakem vodním povstanou, o jichž příznivém výsledku ve svrchu uvedené technické zprávě též bude promluveno. Nemůže býti úkolem této výroční zprávy podati zevrubné technické objasnění stavby tohoto stavidlového jezu kombinovaného se silničním mostem, tím méně, když popis celé stavby již zprávou minulého roku byl uveřejněn.

Mimo detailní plány vlastní stavby zdýmadla byly ještě jiné návrhy vypracovány a sice o stavebních pracích, které v obvodu zdrže mířovického zdýmadla musely býti provedeny, ačkoliv v původním schváleném projektu generelním nebyly předpokládány. Nutnost těchto staveb objevila se většinou teprve při konané pochůzce za příčinou vodoprávního řízení říční trati dotčené zdýmadlem mířovickým.

K těmto stavebním pracím patří:

1. Zvýšení potahové stezky a s tímto zvýšením spojená regulace pravého břehu Vltavy u Lobečku,
2. zvýšení stávajícího přístaviště na levém břehu Vltavy naproti obci Lobečku,
3. rekonstrukce kralupského překladiště a
4. rekonstrukce vodní stanice pro nádraží v Kralupech.

Detailní projekty byly dohotoveny ve druhé polovici měsíce června 1901 a pokud se týkaly silničního mostu a stavidlového jezu se zprávou c. k. místodržitelství ze dne 8. července 1901 č. 129.815 u c. k. ministerstva vnitra předloženy, které již výnosem ze dne 29. července 1901 č. 27.226 c. k. místodržitelství v Praze vyrozumělo, že i proti provedení piliřů mostních č. III. a IV., o kterých si ministerstvo konečné schválení vyhradilo, dle předloženého projektu nestává žádných závad.

Předložení detailních projektů železné konstrukce mostu a stavidlového jezu nezdrželo nikterak provádění spodní stavby, která již v minulém roce byla započata, poněvadž nejenom na plavidle, ale též na oboustranných pobřežních pilířích mostních bylo pracováno a u příležitosti stavby vlakového plavidla nalézajícího se na levém břehu Vltavy též betonové základy a další vyzdění pilíře mostního č. II. ve zdivu lomovém bylo provedeno.

Stavba sama bude v kapitole VII. této zprávy blíže popsána a poukazuje se tudíž v tom ohledu na tuto kapitolu.

Výnosem c. k. ministeria vnitra ze dne 11. října 1901 ku č. 27.226 byl též schválen projekt železné konstrukce mostu s podotknutím, aby místodržitelství v dorozumění s komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách provedlo ofertní řízení s největším možným urychlením.

Detailní projekt mírovického zdýmadla byl též předmětem porady a usnesení v 15. plenární schůzi kanalisační komise, dne 21. října 1901 odbyvané, v které tento projekt na základě učiněných návrhů technickým komitétem v celkovém rozpočtu 2,645.689 K byl definitivně schválen ku provedení a bylo usnešeno ohledně rozdělení stavebního nákladu, pokud tento připadá na most a jez, s říšskou silniční správou vyjednávat. Mimo to usnesla se komise na direktním zadání provedení a dodání železné konstrukce zdvižné lávky přes vorovou propust firmě „Bratři Prášilové a spol.“, jakožto projektantu této lávky.

Větší pracovní výkony při tomto silničním mostu, kombinovaném se zdýmadlem, spolu s pohybem zemin a upravení břehů provedené podnikatelstvím A. Lanny jsou uvedeny již ve zprávě z minulého roku a zbývá jenom ještě uvést, že sub 1. až 4. označené práce a rekonstrukce vyžadovaly nákladu kolem 116.000 K.

Zadání železných konstrukcí pro plavidlo a hradlový jez bylo na základě usnešení kanalisační komise ze dne 28. ledna 1901 již dříve nařízeno a uskutečnilo se na základě offertního řízení ze dne 9. března 1901 výnosem komise ze dne 20. března 1901 č. 267, dle kterého dodání a zřízení železných konstrukcí firmě Frant. Ringhoffer na Smíchově za obnos dohromady 149.497.51 K bylo svěřeno. Toto zadání bylo schváleno rovněž komisí v jejím sezení ze dne 8. července 1901.

Ohledně železné konstrukce erárního silničního mostu kombinovaného se stavidlovým jezem v lodní propusti provedlo se jich zadání po nastalém dohodnutí mezi zástupci říšské silniční správy a kanalisační komise c. k. místodržitelstvím, od kteréhož kromě českých, též moravské firmy a mostárny k podání nabídek byly pozvány.

Dne 13. prosince 1901 byla nabídka podaná firmou: Pražská akciová strojírna dříve Ruston společně s firmami: Pražská mostárna, filiálka první českomoravské továrny na stroje v Praze, Škodovy továrny akciová společnost v Plzni a Bratři Prášilové a spol. v Praze s celkovým obnosem 761.568 K 71 h jako nejpriznivější od c. k. místodržitelství a kanalisační komise přijata a bylo přijato též od spolčených firem navržené rozdělení prací za neztenčeného v podmínkách uvedeného solidárního ručení všech firem za všechny práce,

při čemž se stanoviska kanalisační komise budiž podotknuto, že dle rozdělení prací navrženého firmami, železná konstrukce silničního mostu s jezem stavidlovým vedoucí přes lodní propust od první českomoravské továrny na stroje v Praze bude provedena.

Železná konstrukce zdvižné lávky přes vorovou propust byla výnosem komise ze dne 21. listopadu 1901 č. 1321 firmě: Bratři Prášilové a spol. za obnos 8087 K 31 h ku provedení zadána.

Zdymadlo č. V. u Vraňan s laterálním kanálem Vraňany-Hořín a ochranné hráze v dolním toku Vltavy.

Na základě informačního řízení bylo již ku konci roku 1900 na projektu laterálního průplavu pracováno, který ku předsevzetí ediktálního řízení měl býti předložen.

K tomu cíli byly vypracovány 2 varianty a sice varianta A, která původnímu projektu se rovnala a v které bylo vyhověno jenom přáním a požadavkům zájemníků, pokud se zdály býti oprávněnými; ve variantě B odbočila trať laterálního kanálu již před obcí Lužcem od původního směru, odtud byla vedena pod obec Chramostek a připojila se zase pod obcí Zelčínem na první trať. Obě varianty byly detailně vypracovány a předloženy c. k. místodržitelství k zahájení vodoprávního řízení.

Za účelem snadnějšího srovnání byly sestaveny též detailní rozpočty pro obě varianty.

Při místním šetření, kterému projekty obou variant sloužily za podklad, splnomocnění zástupci kanalisační komise došli ku přesvědčení, že varianta A v každém ohledu, zvláště co se týče jejího účelného provedení, budoucího udržování a též ohledně požadavků zájemníky přednesených, jest výhodnější a žádali ještě na místě samém o úřední schválení varianty A. Současně bylo pracováno též na projektu ochranných hrází v dolním toku Vltavy nad jejím vyústěním do Labe, poněvadž též následkem přednesených obav a přání při informačním jednání od majitelů pozemků musely býti předsevzaty na tomto projektu z části změny, z části doplňky. Projekt o ochranných hrázích byl dohotoven dne 30. března 1901 a po ukončení pochozí komise bylo též přikročeno ku vyhotovení nepatrných změn a doplňků projektu laterálního průplavu, jichž provedení ukázalo se nutným již i při místních jednáních.

Dne 16. a 17. října bylo ukončeno vodoprávní řízení projektu laterálního průplavu. Poněvadž se teď během vodoprávního řízení ukázalo, že proti projektu laterálního kanálu, v hořejším smyslu pozměněnému nestává již žádných odůvodněných námitek, bylo započato též s předběžnými pracemi, jichž provedení bylo zapotřebí ku vypracování úplně správných a spolehlivých plánů na vykoupení pozemků.

Dále bylo mezitím pracováno na detailních plánech sdruženého plavidla u Hořína, jezu u Vraňan, na rozličných mostech a rampách, jakož i na rozdělení vykopaného materiálu z kanálu a jeho účelném deponování.

Dne 14. listopadu 1901 započalo se již s jednáním o výkupu pozemků. Za účelem správného vyřešení otázky projektovaných ochranných hrází, s jejichž zřízením místní zájemníci vždycky nesouhlasili, byly zhotoveny na základě místních šetření a měření detailní, vrstevnicové plány, z kterých měly být rozpoznány obzvláště směr a rozloha postranních proudů, zvláště na pravém břehu, při velkých vodách se vyskytujících a role hubíci. Tyto poslední práce zaměstnávaly ku konci roku dvě technické síly a dospěly již tou měrou ku konci, že jest se nadíti, že tyto výsledky šetření mohou být předloženy v nejbližší době c. k. místodržitelství a docílí se též brzkého ukončení vodoprávního řízení o záležitosti ochranných hrází.

Mimo tyto hlavní práce v říční trati Vltavy z Vraňan do Hořína, bylo pracováno též na menších projektech, které v nejhlavnějších rysech měly za předmět zřízení menších přístavišť u obcí Vepřku, Dušník a Mlčehost, spojení opevnění břehův a rovnoběžných staveb (hrází), jichž koruna má zároveň sloužiti za stezku potahovou, jakož i zřízení hrází ku ochraně níže položených částí obce Lužce a Vrbna.

Kanalisování Labe od Mělníka dolů.

V roce 1900 provedená zaměření pro první 3 zdýmadel na Labi u Křivenic, Štětí a Roudnice byla vynesena během zimy a jara r. 1901 a při použití nových výsledků šetření a dle nově zhotovených situačních plánů přikročeno ku vypracování detailních projektů pro jednotlivá zdýmadel pod speciálním vedením c. k. inženýra Ant. Klíra, když zásady pro kanalisování Labe, zvláště ohledně výškové polohy pevných jezových hřbetů v lodních propustích, ohledně způsobu konstrukce hradlových jezův i plavidel byly zjištěny v různých poradách technického komitétu.

O těchto detailních projektech byly odbývány porady nejprve v kanceláři vrchní stavební správy; dne 24. září 1901 konala se ze strany pánů členův technického komitétu kanalisační komise pojižďka labské trati od Liběchova do Roudnice, která měla za účel prohlídku dotýčných stavebních míst svrchu uvedených tří zdýmadel a poskytla odborníkům příležitosti studovati detailní projekty s ohledem na stávající poměry u každého zdýmadel.

Projekt druhého zdýmadel na Labi u Štětí nezadal podnětu k žádným poznámkám; u prvního zdýmadel u Křivenic byl s ohledem na pobřežní, vzdutou vodou dotčené pozemky, zvláště na pravém břehu Labe u Liběchova, doporučen projekt dalšímu, zevrubnému studiu, a ohledně třetího zdýmadel u Roudnice budiž jenom poznamenáno, že ačkoliv tento projekt nalézal souhlasu jak ze strany technických pánů členů komise a její expertů, tak ze strany zástupců městské obce Roudnice, okresu roudnického a kruhů zájemníků, přece byla uznána nutnost, potřebné zkoušky vrtací a prozkoumání půdy předem započítati, nežli o zřízení zdýmadel se silničním mostem kombinovaného může býti definitivní návrh učiněn.

Tyto vrtací pokusy byly také ihned dne 24. října 1901 zahájeny a do konce tohoto roku skončeny; zevrubný popis těchto prací odsazen jest v odstavci III. této zprávy.

Po odbyté výše uvedené pojižďce byly projekty na první zdýmadla na Labi opět vzaty do práce; z těchto projektů nejvíce času vyžaduje ovšem onen pro zdýmadlo č. 3. u Roudnice, kdežto ony pro první dvě zdýmadla jsou již tak dalece vypracovány, že počátkem příštího roku předloženy budou technickému komitétu ku poradě a na to v nejkratší době podrobeny budou vodoprávnímu řízení.

Další, v tomto roce vykonaná zaměření na Labi pro zdýmadla u Třeboutic a Lovosic byla většinou již vynesena a bude tato práce v nejbližší době dokončena.

Splavnění Vltavy uvnitř Prahy.

Úloha vypracovati projekt na splavnění Vltavy uvnitř Prahy, odpovídající požadavkům, které se kladou na moderně zařízenou vodní dráhu, stává se obtížnou a komplikovanou tím, že místní poměry nepřipouštějí návrhů, kterých by za jiných okolností s prospěchem se dalo použiti.

Stávající pobřežní a mostní stavby, které jsou založeny na základě nynější hladiny vodní a jsou tudíž s touto v konstruktivní souvislosti, dále hladina spodních vod přiléhajících městských čtvrtí, jakož i nynější imponující vodní plocha, která se zelení ostrovů nemálo přispívá ku kráse celého města, vše to jsou momenty, s nimiž při řešení projektu nutno počítati.

Těmto podmínkám vyhověti a řešiti splavnění Vltavy v Praze jednoduše tím, že by do každého ze čtyř starých jezů se vestavělo plavidlo, nelze, poněvadž by splavná trať Vltavy uvnitř Prahy neodpovídala jednomu z hlavních požadavků, které se na moderně zařízenou vodní cestu kladou. Tento požadavek záleží ve zrychlené dopravě odstraněním překážek, které plavbě jsou v cestě.

Poněvadž proplavení lodi plavidlem vždy jisté doby vyžaduje a doba tato pro výkonnost vodní cesty jest směrodatnou, následuje z toho, že každý jez jest plavbě na překážku, byť i pro proplavení lodi plavidlo v něm bylo zřízeno.

V zájmu výkonnosti každé vodní cesty jest tudíž, aby počet zdrží na minimum byl zredukován a požadavek tento v Praze tím více jest nutným, poněvadž jest délka zdrží pražských jezů velmi malá; obnášíť délka zdrže jezu staroměstského 0·95 km, novoměstského 1·70 km a helmovského pouze 0·40 km, kdežto zdrže kanalisované Vltavy pod Prahou vykazují délku 7·0 až 10·0 km. Z těchto, jakož i z jiných ještě důvodů muselo býti při spracování projektu snahou, nahraditi nynější 4 zdrže pražské pouze dvěma zdržemi. Tato proměna dá se provésti buď odstraněním neb zvýšením některých stávajících jezů a to následujícím způsobem:

1. zrušením staroměstského jezu a tudíž snížením normální hladiny staroměstské nádrže a zvýšením helmovského jezu na výšku jezu novomlýnského a tudíž zvýšením hladiny vodní v nádrže jezu helmovského;

2. zvýšením staroměstského jezu na výšku jezu šitkovského a zvýšením jezu helmovského na výšku jezu novomlýnského;

3. zvýšením jezu staroměstského na výšku jezu šitkovského a odstraněním jezu novomlýnského a tudíž snížením hladiny vodní v nádržce tohoto jezu na výšku jezu helmovského.

Jiné případy tohoto řešení jako na př. odstranění šitkovského a helmovského jezu, jakož i odstranění staroměstského a novomlýnského jezu vylučují se samy sebou, poněvadž by v prvním případě hloubky nad jezem šitkovským se zmenšily a potom plavbě naprosto nedostačovaly a pod jezem novomlýnským, tudíž ještě v obvodu města Prahy, vystoupily by skalní hřbety na povrch; v druhém případě dosáhlo by baggrování nad jezem staroměstským velkých rozměrů a vytvořené hloubky sotva by se udržely.

Zvýšením jezu staroměstského na výšku jezu šitkovského pomocí pevné konstrukce mělo by za následek větší a dřívější záplavu Starého a Nového města a dalo by se proto provést jen jezem pohyblivým. Zřízení pohyblivé části jezu staroměstského bylo by pro Nové město velmi výhodno, poněvadž by sklopením pohyblivé části jezu získal se větší průtočný profil pro velké vody a nebezpečí zátopy se zmírnilo.

Uváží-li se však, že břehové pražské stavby se nacházejí v konstruktivní souvislosti s nynější hladinou vodních nádrží a že by základy těchto staveb větší rychlostí vody, která by sklopením jezu povstala, mohly býti podemlety a v zimě se obnažily a dále, že by nový vorový přístav na Císařské louce, který také jako přístav ochranný lodím sloužiti má, za téže okolnosti skoro se vysušil, nelze rovněž ani tohoto způsobu řešení se přidržeti.

Odstranění jezu novomlýnského a zvýšení jezu helmovského na výšku jezu novomlýnského lze s ohledem na stávající pobřežní a mostové stavby rovněž provést jen konstrukcí pevnou.

Odstraněním jezu novomlýnského a nahrazením jeho jezem pohyblivým, který by se postavil na pevný hřbet jezu helmovského, ohrožen by byl jmenovitě most Karlův a nábreží Rudolfovo, neboť jest známo, že protržení jezu novomlýnského velkou vodou r. 1784 mělo za následek zřícení středního pilíře tohoto mostu a že r. 1890 zvětšením spádu u tohoto mostu následkem vzduť, které způsobeno bylo zatarasením tří oblouků vory, dva pilíře se zřítily a nábreží Rudolfovo značně bylo podemleto.

Tyto okolnosti bylo třeba mítí na zřeteli při vypracování návrhů situací zdýmadel a plavidel komorových. Celkem vypracováno bylo šest různých návrhů pro trať od Palackého mostu až na František a rovněž tolik pro trať od Františku až k ústí přístavu karlínského, jimiž propracovány všechny možné varianty, jichž výhody a vady bedlivě byly uváženy.

Na základě těchto studií vypracován byl generelní projekt, který v plenární schůzi komise dne 21. října 1901 v zásadě byl schválen.

Dle tohoto projektu navrhuje se na místě nynějšího jezu šitkovského, velmi nepříznivě založeného, nový jez kolmo na směr proudu, který soustředí v sobě spád nynějšího jezu šitkovského a jezu staroměstského, který se zruší, tak že celkový spád tohoto jezu obnášeti bude $1.26 + 0.94 = 2.20$ m. V tomto novém jezu zřídí se na pravém břehu u ostrova Žofínského jednoduché pla-

vidlo pro osobní parníky a ve vltavském rameni mezi ostrovem Židovským a nábřežím Ferdinandovým podvojně plavidlo pro lodí nákladní

Zřízení zvláštního plavidla pro osobní parníky jest nezbytně nutné pro velmi čilou osobní dopravu, kterou lze uvnitř Prahy očekávati a kterou by doprava lodí nákladních byla zdržována, poněvadž by se osobní paroplavbě musela dáti přednost před dopravou lodí nákladních.

Užitečná délka tohoto plavidla obnáší 55·0 m, šířka 11·0 m; rozměry tyto byly vyšetřeny na základě dimensí nyní používaných osobních parníků, jakož i z ohledu na to, aby po případě mohly býti proplaveny na dolejší Vltavě používané lodí nákladní, jichž délka obnáší až 54·0 m.

Aby ušetřilo se na čase při proplavování šroubových parníků, opatřeno bude plavidlo středními vraty, tak že užitečná délka kratšího plavidla obnášeti bude 25·0 m.

Vlakové plavidlo záleží ze dvou komorových plavidel za sebou ležících, tak že dolní vrata horního plavidla tvoří zároveň horní vrata dolního plavidla.

Rozměry každého komorového plavidla odpovídají rozměrům plavidla komorového na kanalisované Vltavě pod Prahou a obnáší tudíž délka $2 \times 78\cdot0 = 156\cdot0$ m a šířka 11·0 m.

Při volbě polohy plavidla pro osobní parníky a lodí nákladní byl vzat především ohled na bezvadné přistání parníků poblíž Františkova nábřeží, na zamezení křížení voroplavby s plavbou parolodí a konečně na vhodný a snadný vjezd a výjezd lodí nákladních, které nemají daleko takovou pohyblivost jako parolodě.

Vorová propust zřízena bude uprostřed nového jezu šitkovského, čímž se docílí, že voroplavba nebude ani dopravě parních, ani nákladních lodí na obtíž.

Bylo by sice pro voroplavbu samu výhodnější, kdyby byla vorová propust položena ku břehu, avšak projektovaná poloha, která dána je polohou obou plavidel, voroplavbě úplně vyhoví a to tím více, poněvadž plaviti vory v Praze možno jen do 65 cm nad normálem, kterýžto stav odpovídá 140 až 150 cm na vodočetu karlinském, při kterém již koncentrační stavby jsou zatopeny a voroplavbě nebezpečny a při kterémžto stavu rychlost vody v nádržích jezů pražských asi 50 cm obnáší, tak že vjezd vorů do vrátek, za jinak normálních okolností, žádných obtíží nebude poskytovat.

Aby horní kanál vlakového plavidla byl chráněn před zácpou ledu a velkou vodou, zřídí se u vjezdu do něho uzavírka, tak že bude možno používatí tohoto kanálu v zimě a při velké vodě též jako ochranného přístavu.

Ku přivádění vody na mlýny staroměstské zřídí se přiváděcí kanál, v němž se bude regulovati stav vody zřízením uzavírky při mlýnech šitkovských a jimž mimo zásobování mlýnů vodou se dosáhne, že spodní vody na Novém a Starém městě od šitkovských až k staroměstským mlýnům nebudou po odstranění jezu dotčeny a zeď nábřeží Františkova ohrožena. K napájení Čertovky, jež se má zachovati, projektuje se přiváděcí kanál podél Ferdinandova nábřeží, který současně sloužiti bude k ochraně nábřežní zdi, jejíž základy jsou velmi mělce založeny.

V dolejší trati od Františku až k ústí přístavu v Karlíně projektuje se odstranění jezu novomlýnského, zvýšení jezu helmovského a zřízení združeného plavidla na pravém břehu ostrova Velkých Benátek.

Při volbě polohy plavidel vzat byl zřetel na využitkování projektovaného překladiště ve čtvrti sv. petrské, na průtočný profil viaduktu rak.-uher. spol. státní dráhy, jakož i na chráněnou polohu nejen plavidel, ale i dělicího tělesa spodního kanálu, které pro omezený průtočný profil musí býti vytvořeno zdí.

Spád těchto plavidel, jichž rozměry jsou tytéž jako v jezu šitkovském a z nichž jednoduché plavidlo rovněž určeno jest pro osobní parníky, obnáší 4·40 m. Lodi zde proplavené dostanou se spodním kanálem, který se vytvoří jednak ostrovem Velkými Benátky a jednak dělicí zdí, 0·60 m nad nejvyšší plavební vodu vyvýšenou, až k jižní špičce jmenovaného ostrova, kam až sáhá také vzdutá voda zdýmadla u Troje.

Aby vjezd do plavidel byl i při vyšších stavech zcela bezpečný, zřídí se od horního ohlavi směrem proti vodě 120 m dlouhá dělicí zeď, na hořejším konci 0·60 m nad nejvyšší plavební stav vysoká a k hornímu ohlavi mírně stoupající.

Při levém břehu v hlavním ramenu zřídí se vorová propust; na pravém břehu téhož ramene odlehčující propust 12·0 m šířky.

Pravý břeh od mostu císaře Františka Josefa až k projektovanému mostu přes Štvanici upraví se pro výkladiště zboží tím, že se zřídí podbřeží 2·0 m nad normální vodu vysoké, nejméně 16·0 m široké a spojí rampami s horním nábřežím jakož i zvláštní rampou s nákladním nádražím dráhy severo-západní.

Dokud nebude zregulován ostrov Velké Benátky, jehož nasypání nad velké vody jest vodoprávně povoleno, zřídí se od západní špičky tohoto ostrova až ku združeným plavidlům ochranná hráz, aby nebyl ostrov jednak zaplavován dříve než je tomu za nynějších poměrů, jednak aby zamezen byl šikmý proud velkých vod z vedlejšího ramene do ramene hlavního.

Vystrojení přístavu holešovického.

Opatření, která komise kanalisační vykonala, aby úkol na ni vznesený v brzkú byl uskutečněn, uvedena jsou již v odstavci II. této zprávy a zbývá jen ještě podotknouti, že dříve než přikročeno bylo k vypracování definitivního projektu na vystrojení přístavu potřebným zařízením ku překládání zboží a spojení jeho s dráhou na základě projektů již stávajících a to projektu společnosti rak.-uher. státní dráhy a rak. ústavu pro železniční dopravu, studována byla také otázka spojení přístavu s jmenovanou dráhou pomocí odbočky vycházející od viaduktu této dráhy, dále odbočkou v kurentní trati Holešovice—Bubeneč, jakož i použitím odbočky vedoucí do elektrické centrály obce Pražské, s kterýmižto studiemi a dodáním příslušných generelních projektů pověřena byla firma Reiter a Štěpán v Praze.

Kromě těchto studií provedeny ještě další a sice ohledně spojení přístavu s dráhou severo-západní a to nejen s hlavním nádražím pražským, ale i s nádražím této dráhy v Libni, kteréžto studie a dodání generelního projektu tohoto spojení zadány byly firmě Kodl a Hammer na Smíchově.

Tyto studie ukázaly, že jest nejvýhodnější spojení přístav holešovický s nádražím společnosti státní dráhy v Holešovicích a sice ve smyslu dobrého zdání znalců železniectví, sepsaného při anketě dne 21. března 1901, dle kterého se doporučuje podržeti v celku projekt rak. ústavu pro dopravu železniční a doplniti jej v trati od křižovatky obou ulic Jeronýmovy a Štítného až do nádraží bubenečského projektem společnosti státní dráhy.

Jednotný projekt, jehož vypracování pro pochozí komisi zadáno bylo firmě Reiter a Štěpán, byl v plenární schůzi kanalisační komise dne 21. října 1901 schválen a dne 26. října 1901 c. k. ministerstvu železných drah ku technickému prozkoumání a zrevidování rozpočtěného nákladu předložen.

Poněvadž byl projekt jmenovaným ministerstvem již prozkoumán a výnosem ze dne 21. prosince 1901 č. 49.472 nařízeno provést o něm pochozí komisi, lze se nadíti, že s vystrojením přístavu souvisící práce záhy budou zahájeny a naléhavá potřeba spojení přístavu s dráhou dojde brzkého zakončení.

V. Úřední rozhodnutí.

Na tomto místě budtež z četných úředních rozhodnutí a sdělení, jež komisi došly v roce 1901, uvedena toliko některá důležitější a to:

Zemský výbor království českého sdělil přípisem ze dne 8. února 1901 č. 1124, že byla první polovice zemského příspěvku pro účely kanalisování Vltavy a Labe v trati Praha—Ústí na rok 1900 částkou 620.000 K poukázána k výplatě.

Dle přípisu c. k. místodržitelství v Praze ze dne 4. dubna 1901 č. 59.179 byla k účelům splavnění Vltavy v obvodu král. hlav. města Prahy poukázána z příslušné státní dotace částka 30.000 K.

Přípisem ze dne 27. června 1901 č. 30.761 přislíbil zemský výbor království českého, že zařadí do zemského rozpočtu na rok 1901 částku 181.000 K k účelům splavnění Vltavy v Praze.

Praesidium c. k. místodržitelství sdělilo přípisem ze dne 3. července 1901 č. 10.580, že kapitánu parníku „Marie Valerie“ a lodnímu mužstvu byly za příčinou Nejvyšší jízdy Jeho c. a k. Apoštolského Veličenstva z Litoměřic do Ústí povoleny Nejvyšší dary.

Z podnětu, jež dala kanalisační komise k ústavní změně § 48. zákona vodního pro království české ze dne 28. srpna 1870 č. 71 zem. zák., vyžádalo si c. k. ministerstvo vnitra vynesemím ze dne 10. čer.

vence 1901 č. 25.071 další zprávu o praktických zkušenostech, které byly učiněny s citovaným paragrafem.

Zemský výbor království českého poukázal dne 7. září 1901 pod č. 56.387 k výplatě druhou polovici zemského příspěvku na rok 1900 částkou 620.000 K.

C. k. místodržitelství sdělilo přípisem ze dne 5. října 1901 č. 189.108, že byla povolena výplata druhé polovice státního příspěvku na rok 1900 vypadajícího částkou 1,240.000 K.

C. k. ministerstvo vnitra vzalo dle vynesení ze dne 21. srpna 1901 č. 28.517 na vědomí, že se kanalisační komise usnesla přibrati po jednom stálém technickém znalci z každé z obou kurií komise.

Dle vynesení místodržitelství ze dne 3. října 1901 č. 180.209 ustanovilo c. k. ministerstvo vnitra podrobnější předpisy pro jmenování pomocníků při jezech a plavidlech.

C. k. místodržitelství sdělilo přípisem ze dne 4. října 1901 č. 188.494, že byla do státního rozpočtu na rok 1902 zařaděna jakožto 6. lhůta státního příspěvku pro kanalisování Vltavy a Labe v trati Praha—Ústí částka 1,250.000 K.

Přípisem c. k. místodržitelství ze dne 28. října 1901 č. 164.956 bylo intimováno rozhodnutí c. k. ministerstva orby o stížnostech, jež více interestů podalo proti vodoprávnímu schválení projektu zdýmadla u Troje; v tomto rozhodnutí vyslovilo jmenované c. k. ministerstvo právní názor, že kanalisační stavby nepotřebují dle § 42. vodního zákona formálního schválení a že se má rozhodnutí úřadu vodoprávního omezovati pouze na stanovení a upravení práv a povinností jednotlivých interestů naproti stavbě kanalisační.

Přípisem ze dne 12. listopadu 1901 č. 207.388 sdělilo c. k. místodržitelství, že se výsledek vodoprávního řízení o projektu zdýmadla u Miřovic podle § 42. vodního zákona bere k vědomostem a že není proti provedení tohoto projektu v ohledu veřejném žádné závady; současně bylo též rozhodnuto o námitkách, nárocích a podmínkách jednotlivými interesty kladených.

Vynesením ze dne 26. listopadu 1901 č. 33.867 vzalo c. k. ministerstvo vnitra příspěvek 5000 K, který kanalisační komise na zřízení telefonického vedení v trati Praha—Beroun a Praha—místodržitelství—zdýmadlo u Troje přislíbila, se schválením na vědomí.

Rozhodnutím ze dne 21. prosince 1901 č. 205.861 uznalo c. k. místodržitelství, že proti provedení projektu pro jez u Vraňan a levostranný kanál mezi Vraňany a Hořínem není vzhledem na předpis § 42. vodního zákona v ohledu veřejném žádné závady; současně rozhodlo místodržitelství též o námitkách a nárocích jednotlivými interesty proti projektům přednesených.

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

Výkup pozemků.

V roce 1901 bylo ještě pouze tu a tam několik pozemků vykoupeno pro zdymadla, na kterých se právě stavělo; tyto výkupy netřeba však podrobně uváděti, poněvadž na ně byl vzat zřetel již ve výroční zprávě podané za rok 1900. Ani odškodné za pozemky, které snad budou trváním zdymadla u Miřovic, po případě vzdutou vodou dotčeny, nebylo v tomto roce placeno, poněvadž byla tato záležitost z vodoprávního rozhodnutí o projektu pro zdymadlo u Miřovic, jež bylo již vydáno, prozatím vyloučena a ustanoveno, aby se vyřídila zvlášť.

Podobně stalo se co do náhrady za eventuelní úbytek vodní síly při mlýně ležícím na zakolanském potoce u Kralup; o tomto předmětu stala se zmínka ve výroční zprávě za rok 1900 při vyličení výkupu pozemků pro zdymadlo č. IV. u Miřovic.

Naproti tomu bylo v tomto roce zahájeno jednání o výkupu pozemků pro stavbu zdymadla č. V. u Vraňan a laterální kanál na levém břehu vltavském mezi Vraňany a Hořínem potřebných a podařilo se s částí majitelů pozemků docílití smírného dohodnutí.

Pro tyto projekty je třeba vykoupiti asi 251 strychů (= 200.800 čtverečních sáhů) pozemků; již z tohoto údaje samotného lze posouditi, že výkup pozemků v tomto případě vyžaduje značného času i nákladů; ježto vyjednávání tato v čas uzavření této výroční zprávy nejsou ještě skončena, dlužno další zprávu odložit až na rok příští.

Výkup vodních sil.

Jak již v předešlé výroční zprávě bylo řečeno, byla působnost komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách rozšířena na splavnění Vltavy v obvodu města Prahy a na vystrojení pražského vltavského přístavu u Holešovic na přístav obchodní přiměřeným překladištěm a komunikacemi opatřený; následkem toho bylo nejprřednějším úkolem komise, předsevzítí studie a projekční práce jakož i provéstí vyjednávání, jež by uskutečnění těchto projektů umožňovala. Poněvadž pak komise uznala výkup vodních sil některých mlýnů v obvodu Prahy ležících za nezbytný ku zdárnému a účelnému rozřešení prací splavňovacích, stalo se usnesení, aby se vyjednávání v tom směru již zahájena c. k. místodržitelstvím v Praze obnovila a skončila.

Vzhledem na to, že se naskytla příznivá příležitost k vykoupení vodních sil prozatím dvou mlýnů a to mlýnů č. p. 1221 a 1302 v Praze, usnesla se komise navrhnouti c. k. ministerstvu vnitra po opatření souhlasu zemského výboru království českého, aby se především vykoupily vodní síly těchto mlýnů; po dosažení schválení byl pak výkup ten proveden smlouvami ze dne 12. září 1901 a smlouvami těmi koupeno právo používání vody na Vltavě

jak k pohonu mlýnských kol tak i celého vnitřního zařízení mlýnů č. p. 1221 a 1302. Tato koupě vodních sil byla také v pozemkové knize provedena a v ní poznamenáno, že „mlýny“ ty přestaly býti mlýny a nyní na dále trvají jako „domy“.

Evidence pozemků.

V roce 1901 proveden byl pořádek v knihách pozemkových i v katastru v příčině celého zdýmadla č. II. u Klecan tím, že byl zapsán nejnovější stav řeky Vltavy, jezu i plavidlového kanálu s veškerým příslušenstvím. Dále bylo předsevzato ohrazení a vymezení pozemků, jež náležejí kanalisačnímu fondu na obou březích vltavských při zdýmadle č. III. u Libšic, jakož i zaměření stavby tohoto zdýmadla a plošný výpočet parcel stavbou tohoto zdýmadla změněných a vypracovány situační plány a mapy celého zdýmadla pro evidenci katastru daně pozemkové ve Slaném a pro c. k. okresní soud ve Velvarech.

Mimo to provedl c. k. vřehní evidenční geometr kanalisační komisi přidělený ještě následující práce:

vytýčení a zaměření silnice projektované od mostu zřízeného přes plavební kanál u zdýmadla č. I. k přivozu u Troje;

zakreslení změřené stavby zdýmadla č. III. do evidenčních map a indikačních nástinů při c. k. evidenci katastru daně pozemkové ve Slaném;

změření pozemků zabraných pro stavbu zdýmadla č. IV. u Miřovic;

přeměření a vypočítání ploch pozemků v obci Vraňanech při reambulaci nesprávně změřených a opravení evidenčních map;

vypočítání ploch pozemků potřebných k stavbě laterálního kanálu v trati od Vraňan k Hořínu;

pořízení 62 dílčích plánů pro účely evidence a provedení knihovního pořádku;

adjustování nových litografovaných otisků evidenčních map 18 obcí.

VII. Provádění a postup stavby.

Zdýmadlo č. I. u Troje.

Stavební období roku 1901 bylo zdárnému postupu stavby velmi příznivo, a zejména padá na váhu, že bylo možno pokračovati již od polovice měsíce března v pracích stavebních, které až do konce prosince téměř bez přerušování postupovaly. Program stavební zněl krátce: dokončiti veškeré práce alespoň tak dalece, aby se z jara roku 1902, jakmile voda klesne, mohlo zdýmadlo trojské uvést v činnost, čímž bude pak trať Vltavská od Kralup až do Karlína v délce 25 km kanalisována. Podotýkáme hned předem,

že v podstatě se podařilo veliký úkol ten provést, a že v prvních dnech měsíce června roku příštího bude zdýmadlo trojské odevzdáno veřejné dopravě.

Aby bylo lze alespoň přibližně posouditi rozsah prací za stavební období roku 1901 vykonaných, budiž vytčeno, že celkový pohyb zemní dosáhl přes 300 000 m³, v čemž není zahrnuto 4000 m³ skály ze základů pro plavidlo, dále spracovalo se 2400 m³ betonu a zhotovilo se více než 10.700 m³ zdiva lomového, při čemž osadilo se přes 720 m³ kvádrů. Ochrana břehů za rok 1901 vykazuje provedení 8800 m³ kameného záhozu z nového, a 1200 m³ ze starého kamene, dále okrouhle 55.000 m² dlažby z lomového kamene na dnu a 10.300 m² téže dlažby s použitím kamene získaného na stavbě. Přimyslíme-li si k tomu všechny ostatní práce vedlejší, jako postavení jimek, zřízení provisorního mostu přes Vltavu k dopravě materialu z pravého břehu na levý, provedení různých menších staveb podružných a mimo to zmontování všech železných konstrukcí v plavidlech a dokončení montáže slupic v posledním dílu jezovém, uznáme zajisté, že tento ve zběžných rysech načrtnutý celkový výkon za uplynulé stavební období jest toho nejlepším dokladem, že pracováno bylo se vši možnou energií. Počet denně zaměstnaných dělníků vzrostl v letních a podzimních měsících na 800 mužů.

Celkový stav prací zdýmadla trojského, jaký jeví se býti na konci roku 1901, vyplývá z následujícího zevrubnějšího pojednání o postupu ve stavbě jednotlivých hlavních objektů.

1. Jez a propust vorová.

Postavení poslední zbývající části jezu, která obsahovala as 10 m dlouhý kus propusti lodní a levostranný piliř pobřežní s rybovodem, bylo v úzké souvislosti se stavbou zatímného dřevěného mostu, který sloužil pro přepravu as 150.000 m³ výkopu získaného na pravém břehu nad a pod jezem do deponií na břehu levém. Po četných studiích, kam by se most ten nejlépe dal umístiti, aby nevadil ani provádění staveb kanalizačních, ani valně plavbě, dospělo podnikatelství firmy A. Lanna v souhlasu se stavební správou k tomu, že jest nejlépe položit most pokud možno blízko k jezu. Při stavbě posledního dílu jezového bylo totiž nezbytno vésti plavbu přes sklopené slupice hotové části lodní propusti, a ježto jímku provedenou nutně řečiště muselo se značně súziti, použilo se této okolnosti k tomu, že se v mostu předepsaný navigačním úřadem otvor pro plavbu o šířce 20 m a volné podjezdné výšce 6,5 m položil těsně nad hotový díl propusti lodní, tak že obtíže plavební soustředěny byly pro most i pro jímku do jediného místa. Úřední jednání předcházející stavbě mostu již v březnu zahájené se prodloužilo tím, že zástupci plavby lodí a vorů žádali vyjma uvedených rozměrů světých šířky a výšky plavebního otvoru také postavení dlouhých svodných hrází, jimiž bezpečné vjíždění lodí a vorů mělo býti zajištěno, zejména však měla se opatřeními těmi zmenšiti vlna, která za nižší vody se vytvořila nad hřbetem hotové části propusti lodní, kudy se plavba měla ubírat, a která velmi znesnadňovala plavbu proti vodě.

Konečně i v té příčině sjednáno bylo dohodnutí, když komise kanalisační v uvážení veliké důležitosti, kterou měla stavba mostu na včasné provedení velikých odkopávek na pravém břehu, aby totiž získal se ještě čas nové břehové čáry před nastalou zimou dlažbou upevniti, se odhodlala přispěti přiměřeným obnosem ku stavbě mostu a ku předepsaným při tom opatřením ochranným pro plavbu.

Výnosem c. k. místodržitelství ze dne 18. dubna 1901 byla stavba mostu povolena a podnikatelství ihned přikročilo k práci. Otvor plavební přepažen byl vేశadlem, ostatní pole obdržely roštové nosiče, jak znázorněno jest ve fotogr. pohledu čís. 3 na stránce 53.

Zatěžkáci zkouška provedena byla dne 12. července s uspokojivým výsledkem, a od toho dne začalo se pracovati pozemním rýpadlem na ostrově holešovickém na pravém břehu pod jezem. Když pak dne 24. července dokončena byla instalace elektrického osvětlení staveniště, zůstalo rýpadlo v činnosti dnem i nocí.

Material získaný sypal se téměř výhradně do deponií na levém břehu pod jezem a do ramene cís. mlýna v části jeho od křížení se s průplavem směrem k řece, kterážto partie ramene nezbytně musela se zasypati.

Mezitím, co provádělo se bagrování na ostrově holešovickém, přikročilo se po dokončení svodných hrází předepsaných nad a pod otvorem plavebním u mostu k vyrýpání jámy stavební pro poslední díl jezový, a jakmile práce tato byla hotova, počalo se se stavbou jimky. Zarážení štětových stěn bylo obtížné, poněvadž spodek řečiště sestával v těch místech z hrubých valounů.

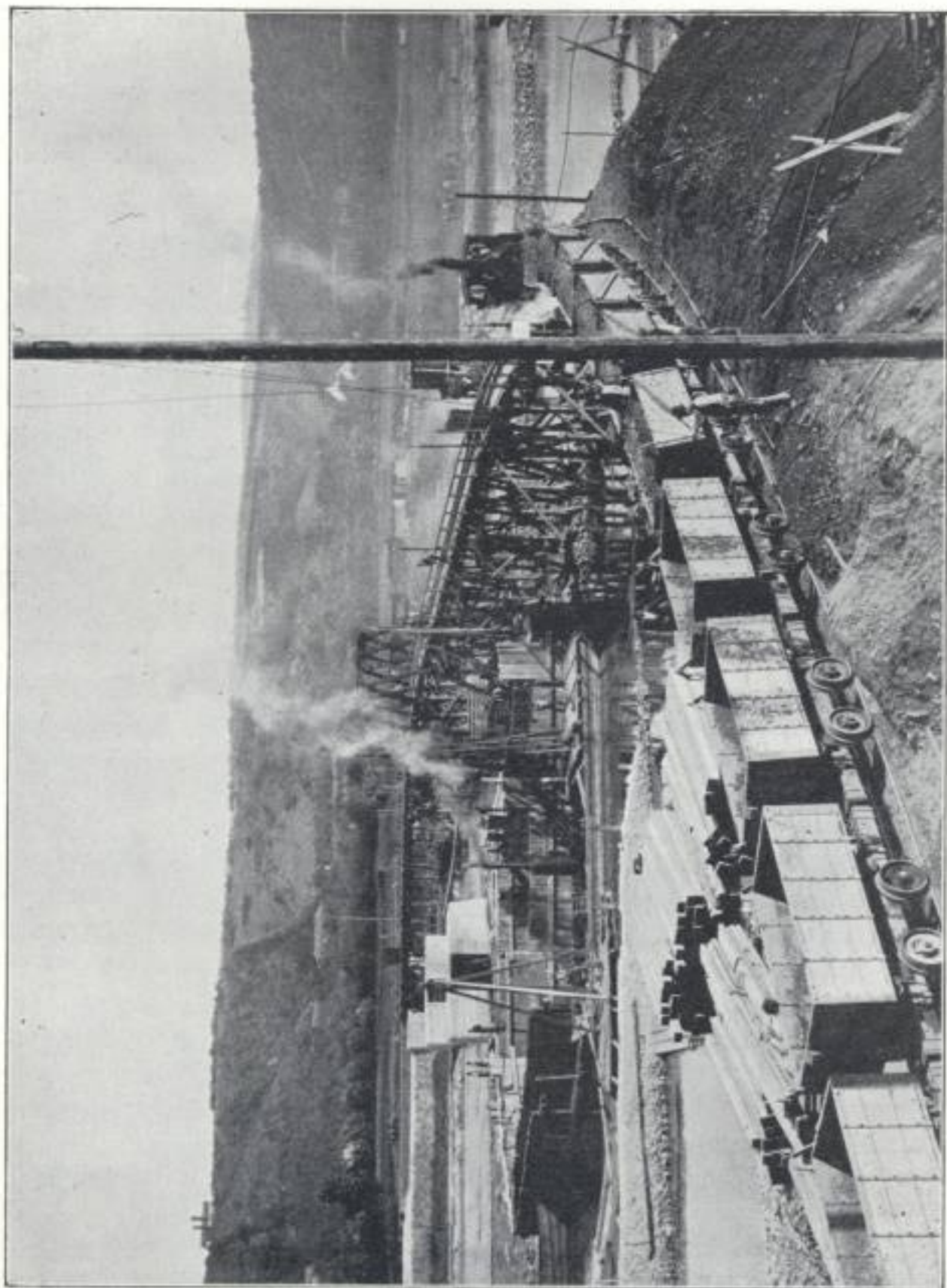
Jimka musela se zhotoviti vesměs ze dvojitých stěn štětových, protože byla kolem obklopena vodou, a připojila se na nasazenou jimku, která na podzim roku 1900 na hotové těleso lodní propusti se postavila po dokončení druhého dílu jezového.

Tato nasazená jimka byla loni zajištěna jednak větším záhozem na straně proti vodě proti podemletí, jednak byl svršek její zatížen kamenem, aby nebyla poškozena neb dokonce odnesena za odchodu ledu. Provedená opatření dobře se osvědčila, jimka vzdorovala všem nehodám, a mohlo se jí po provedení nepatrných jen oprav dobře upotřebiti při stavbě dílu třetího.

Dne 12. září počala firma v jimce jezové čerpati vodu, aby se mohly vyhloubiti základy až na spodek betonu, a již dne 26. září přikročilo se k betonování, když dříve před tím byla se zarazila vnitřní třetí pomocná stěna štětová. Ačkoli dne 10. října se čerpání v jezu muselo zastaviti pro nastalý vysoký vodní stav, přece nedoznala tím stavba valného zdržení, neboť již 28. října počalo se s montáží posledních slupic, a dne 9. listopadu mohlo se s čerpáním již přestati, protože zbývalo dokončiti jen některé menší práce nad vodou a sice na rybovodu vedeném kolem levostranného, v jimce zhotoveného piliře.

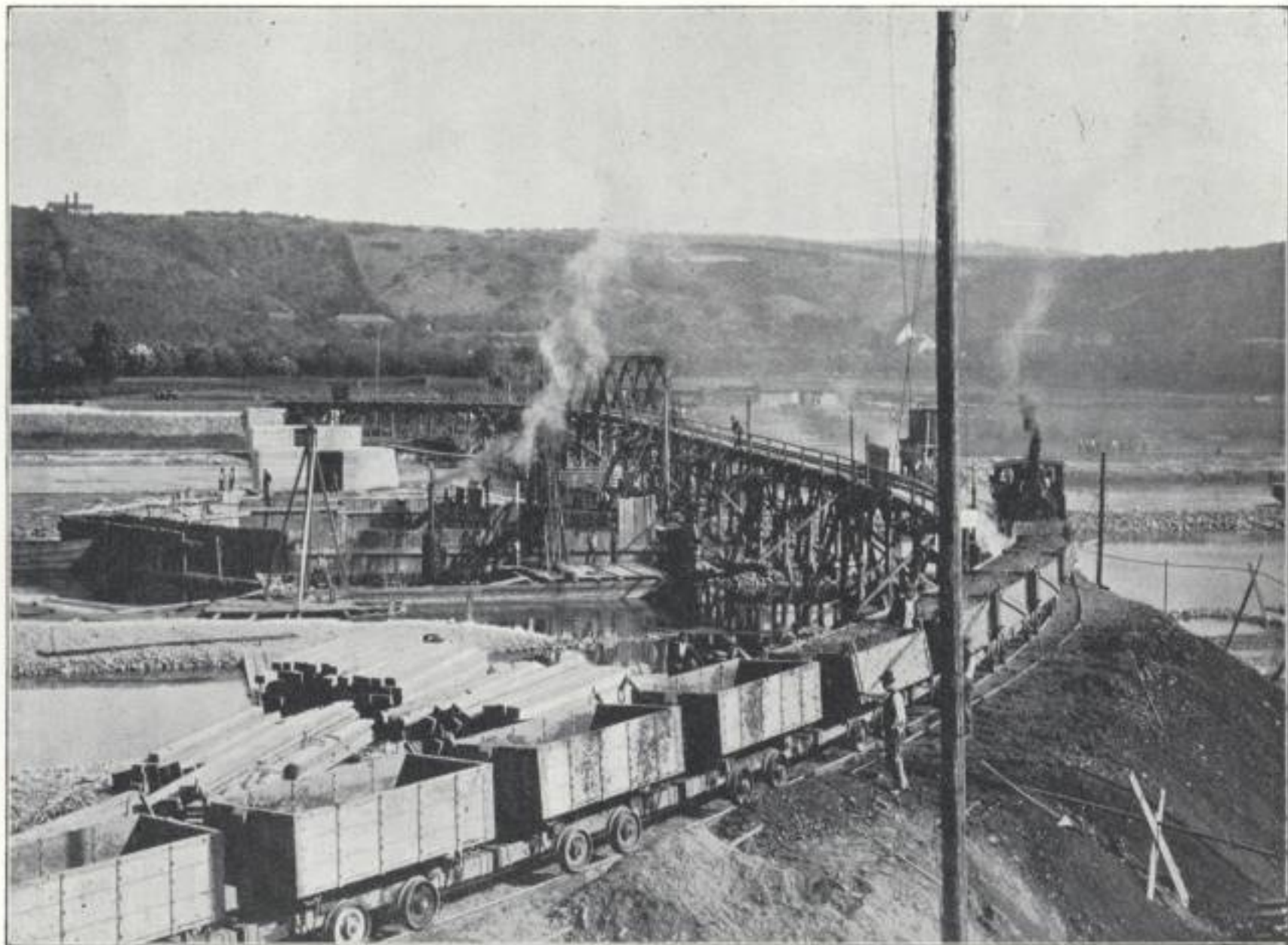
Stavba jezu trojského jest tedy úplně dokončena, také větší část hradel byla již na staveniště dodána, hotovy jsou také jeřábky pro sklápění a vztyčování slupic, tak že v celku vzato, jest jez ku postavení připraven.

Ze staveb k jezu patřících není dosud zřízeno skladiště na hradla, které má býti postaveno na levém břehu do spičky ochranné hráze podél průplavu. Ke stavbě nemohlo se roku 1901 přikročiti, protože místo, kde



Obr. 3. Most pro dopravu hmot přes Vltavu při stavbě hradlového jezu Trojského. Stav dne 28. srpna 1901.

skladiště bude státi, teprve v téže stavební sezoně bylo nasypáno a tvořilo původně řečiště. Bylo tudíž záhodno, aby se násyp ten nechal přes zimu náležitě usednouti. Ostatně lze stavbu skladiště provésti velmi dobře i po



Obr. 3. Most pro dopravu hmot přes Vltavu při stavbě hradlového jezu Trojského. Stav dne 28. srpna 1901.

vztýčení jezu, alespoň usnadnil by se dovoz potřebného staviva. Hradla budou zatím uložena v zatímném přístřešku na dvoře domku pro jezného.

Pokud se týče vlastního provádění stavby jezu, nevyskytly se žádné zvláštní obtíže, jimka vyhloubila se opět až na — 3·8 m pod normální vodu, a osvědčila se býti dosti těsnou, neboť k vyčerpání postačila jediná odstředivá pumpa se ssací rourou o průměru 300 mm.

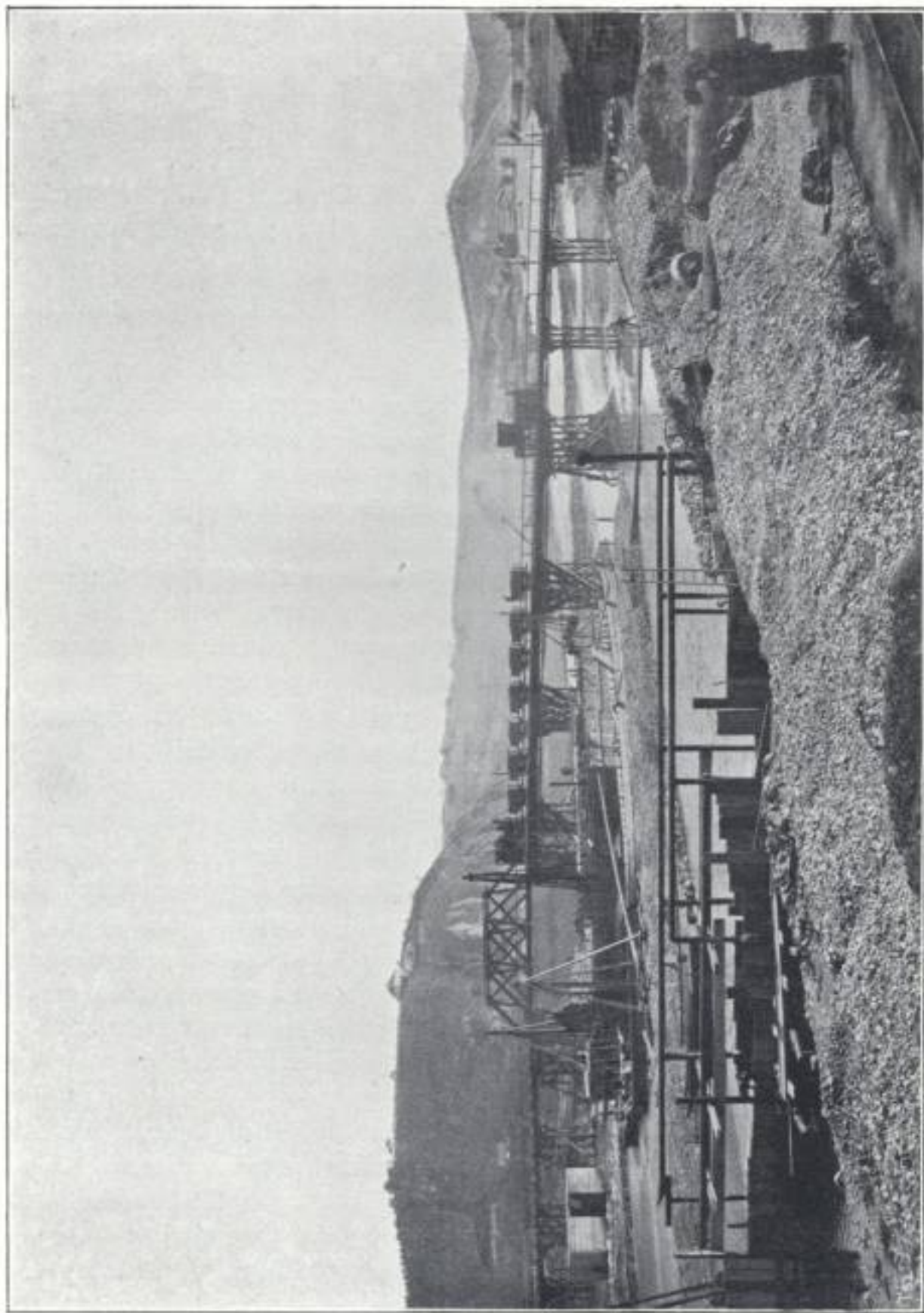
Na obr. čís. 3 znázorněn jest stav prací stavebních u jezu dne 28. srpna. V prostředku obrázku viděti jest parní beranidlo zaměstnané zarážením štět pro jimku III. dílu jezového. Hotové tři piliře jezové označují polohu osy jezu. V prostředku na pravé straně spatřiti lze hráz kamennou, která sloužila za vedení vody do plavebního otvoru mostu, jehož přemostění na obrázku rovněž jest patrným.

Obr. čís. 4 znázorňuje pozdější stav prací dne 4. září, kdy jimka blížila se již svému dokončení. Zároveň podává obraz ten názorně konstrukci zmíněného zatímného mostu přes Vltavu. Plavební dráha vedena jest mezi piliřem na obraze patrným a mezi jímkou nasazenou, a zcela dobře viděti jest i vlnu, která se nad sklopenými slupicemi zde vytvořila. Jednoduchá jimka v popředí obrázku sloužila pro položení výpusti městské kanalisace Pražské pode dnem průplavu, jehož poloha na obraze na pravo od hotové jimky jezové jest vyznačena oboustranným záhozem, který byl proveden pro patu budoucí dlažby svahů. Výpust městská vytvořena jest jako shybka z rour železných o světlém průměru 1·2 m, které leží svrškem 1·0 m pode dnem průplavu; rourovod ten prochází hrází, která dělí průplav pod jezem od řeky a vyústuje do hlavního toku řeky Vltavy. Práce musela se provésti současně se stavbou posledního dílu jezového, protože v budoucím stavebním období bude jez trojský již v činnosti, a mohlo by se tudíž pracovati pouze v zimě, když jest jez sklopen.

V jímce posledního dílu jezového provedl se také zmíněný již rybovod, který se skádá z 9 komor ve stupních po 30 cm výšky za sebou upravených. K těmto druží se nahoře i dole po jedné komoře se dnem vodorovným a ve stejné výši s komorou přiléhající. Jednotlivé komory odděleny jsou od sebe betonovými příčkami, v nichž při dně ponechán byl otvor as 40/40 cm veliký, kterým mohou ryby proplouti postupně z jedné komory proti vodě do druhé. Celkem jest úprava rybovodu táž, jaká jest na jezu libšickém.

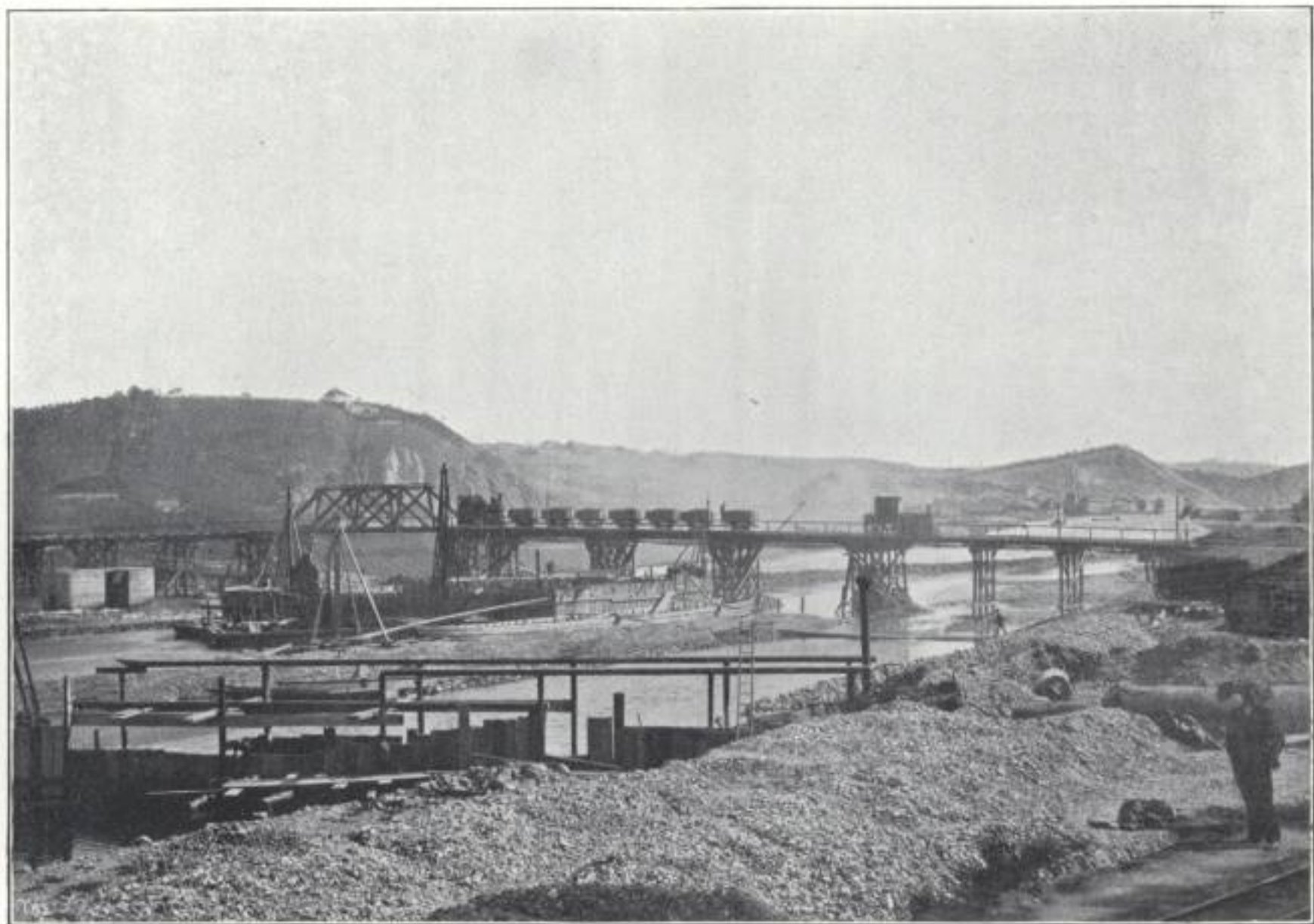
Samostatně a od stavby jezu nezávisle prováděla se stavba vorové propusti. Pokud rýpadlo zemní pracovalo na odkopávce pod jezem, nemohlo se na vorové propusti pokračovati, protože pruhu zemního, který zaujímá propust vorová, použilo se ku položení potřebných kolejí a výhybek pro vlaky od rýpadla. Jakmile bylo bagrování pod jezem hotovo, přikročilo se i ve vorové propusti ihned k další práci. Práce ta však nepostupovala žádoucím tempem; rychlejší provedení výkopu citelně bylo zdržováno tím, že vlaky od pozemního rýpadla pracujícího nad jezem téměř nepřetržitě přejížděly přes most, tak že vlaky naložené ručně v propusti vorové mnohdy několik hodin musely čekati, než přejezd přes most a do deponií se uvolnil.

Teprve po ukončení prací rýpadlem také propust vorová postoupila rychleji ve stavbě. Do 11. prosince, kdy zdění v propusti se muselo na čas přerušiti,



Obr. 4. Stavba hradlového jezu a lodního průplavu zdýmadla Trojského. Stav dne 4. září 1901.

ježto nastal tak vysoký vodní stav, že nebylo lze vyčerpati stavební jámu, v níž pro základy postranních zdí hloubilo se až skoro na 2·0 m pod normální vodu, zbývalo jen velmi nepatrnou část zdí dodělati. Koncem roku 1900



Obr. 4. Stavba hradlového jezu a lodního průplavu zdýmadla Trojského. Stav dne 4. září 1901.

bylo z vorové propusti celkové délky 409 m provedeno pouze 95 m. Za rok 1901 zřídila se úplně zbývající část až ke klapáčkám na délku 130 m a postavilo se postranní zdivo klapáček na délku 24 m. Také oboustranné opěrné zdi koryta propusti vorové pod klapáčkami, které mají délky 160 m, provedly se v posledních dnech měsíce prosince na celou délku, ačkoli se muselo pracovati částečně i za mrazu. Rovněž vykopávka koryta vorové propusti pod klapáčkami na hloubku 1.10 m a na konci propusti na hloubku 1.25 m pod normální vodu jest z valné části hotova, a zdržela se práce také tou okolností, že se ve spodku přišlo na břidličnatou skálu. Ze stavební jámy, uzavřené pouze zemní jímkou, čerpala se voda malou odstředivou pumpou se 150 mm ssací rourou.

2. Plavební kanál.

Z důležitějších prací provedených na plavebním kanále za rok 1901 sluší především vytknouti zřízení dělicí hráze mezi průplavem a řekou nad jezem. Nasypávka dělicí hráze pozůstává výhradně z těžkého štěrku, který se získal při rýpání v řece nad jezem, a nasypával se elevátorem. S prací mohlo počítati se až v pozdním podzimu, protože po čas čilejší plavby nebylo možno elevator na řece umístiti, ježto by byl vadil plavbě. Konečně nezbylo však nic jiného, než-li vymoci si úřední povolení ku zastavení plavby vorů počátkem listopadu na týden, a v době té bylo hlavní těleso dělicí hráze nasypáno. K vůli ochraně špičky této hráze za odchodu ledu, zarazilo se v těch místech 60 šín průměrně 2.4 m dlouhých. nasypaný svah hráze mezi šínami se nejdřív vybetonoval, načež se špička vydláždila na maltu. Také ostatní díl dělicí hráze podařilo se ještě před zimou opatřiti na patě příslušným záhozem a svahy i korunu náležitě odlážditi.

Od jezu až ke vstupu na území bývalé Stromovky má průplav oba břehy teprve letos nasypané z výkopu z ostrova holešovického. I zde bylo nutno násyp ač jinak ještě neúplně usazený odlážditi, aby lépe vzdoroval za odchodu ledu a za jarní velké vody. Také nižší nasypávka pod jezem byla v celé délce až ku připojení na starou hráz soustřednou nad přívozem trojským na levém břehu opatřena záhozem, svah návodní byl odlážděn a svršek nasypávky zabezpečen před odplavením čtyřmi dlážděnými traversami v koruně 1.5 m širokými, do násypu zapuštěnými, které položily se as do vzdáleností po 90 m.

V dalším průběhu plavebního kanálu od počátku bývalé zdi kolem Stromovky se letos dodláždila 3.0 m široká koruna potahové stesky až k Cís. mlýnu. Odtud dále po vodě scházela na počátku roku 1901 veškerá nasypávka na levém břehu, kterou bylo především nutno provésti, což se až na malou as 60 m dlouhou část na počátku zahrady firmy P. Piette úplně podařilo. Levý břeh průplavu byl od Cís. mlýna až k zatímnému mostu firmy A. Lanna přes průplav pro příjezd k ohradě a dílnám také v celé šířce svahů odlážděn, a pata zajištěna záhozem. Pravý břeh jest úplně hotov až k plavidlům vyjímaje malé partie v těch místech, kde přes průplav dosud zůstaly hráze, z nichž hořejší slouží za přejezd na spojovací cestě přes ostrov Císařský

z Bubenče do Troje, a na druhé hrázi u Cís. mlýna jest položena kolej podnikatelství pro spojení překladiště kamene u Podbaby s jezem. Ochranná hráz po pravé straně průplavu jest úplně hotova od počátku Stromovky až k Cís. mlýnu, v dalším pokračování jest hráz po většině nasypána na plnou výšku, vyjma krátkou část bezprostředně nad vrchním ohlavím plavidel. Ochrana svahu státi se má ponejvíce drnováním na plocho, a ponechalo se tudíž provedení této práce až na přesrok z jara.

3. Most přes průplav ve Stromovce.

Se stavebními pracemi na průplavu jest v úzké souvislosti dokončení stavby mostu. Pilíře a kostra železné konstrukce hotovy byly již roku minulého. Zbývalo dokončiti oboustranné opěrné zdi a křídla u pilířů mostních, nasypati rampy na obou březích, zabezpečiti jejich svahy a zříditi na hotovém násypu ramp a na mostu jízdní dráhu a zábradlí.

Výkop pro založení křídel mostu zahájen byl již dnem 18. března, a byla to vlastně první práce, kterou se zahájila činnost stavební za rok 1901.

Veškeré svrchu vytčené práce na mostě byly úplně dokončeny. Zkoušku zatěžovací provedl dne 18. prosince pan stav. rada V. Weingärtner od techn. odboru c. k. místodržitelství, a sice docíleno bylo zatížení záhozovým kamenem tak vyrovnaným, aby zatížení na 1 m² plochy mostu obnášelo 400 kg. Váha 1 m³ vyrovnaného kamene byla před zkouškou přímým vážením zjištěna.

Pro rozpnutí mostu 23.0 m podávalo se elastické prohnutí v prostředku 5 mm, které úplně dobře souhlasilo s výpočtem, tak že není závary, aby most odevzdán byl veřejné dopravě. Příjezdnou cestu na pravém břehu průplavu od mostu až ke přivozu v Troji zavázala se sice provésti obec a velkostatek Troja, avšak do konce roku vzdor opětným upomínkám úředním se stavbou silnice nebylo započato, nýbrž slíbeno, že postavena bude v zimě, kdy síly pracovní jsou levnější.

Pro snazší přechod pěších přes most upraveny byly na obou stranách mostu do svahů ramp účelné schody. Potřebné zábradlí dodala a postavila firma Bratři Prášilové a spol. v Libni. Mostovou konstrukci opatřila Pražská akciová strojírna, dříve Ruston a spol.

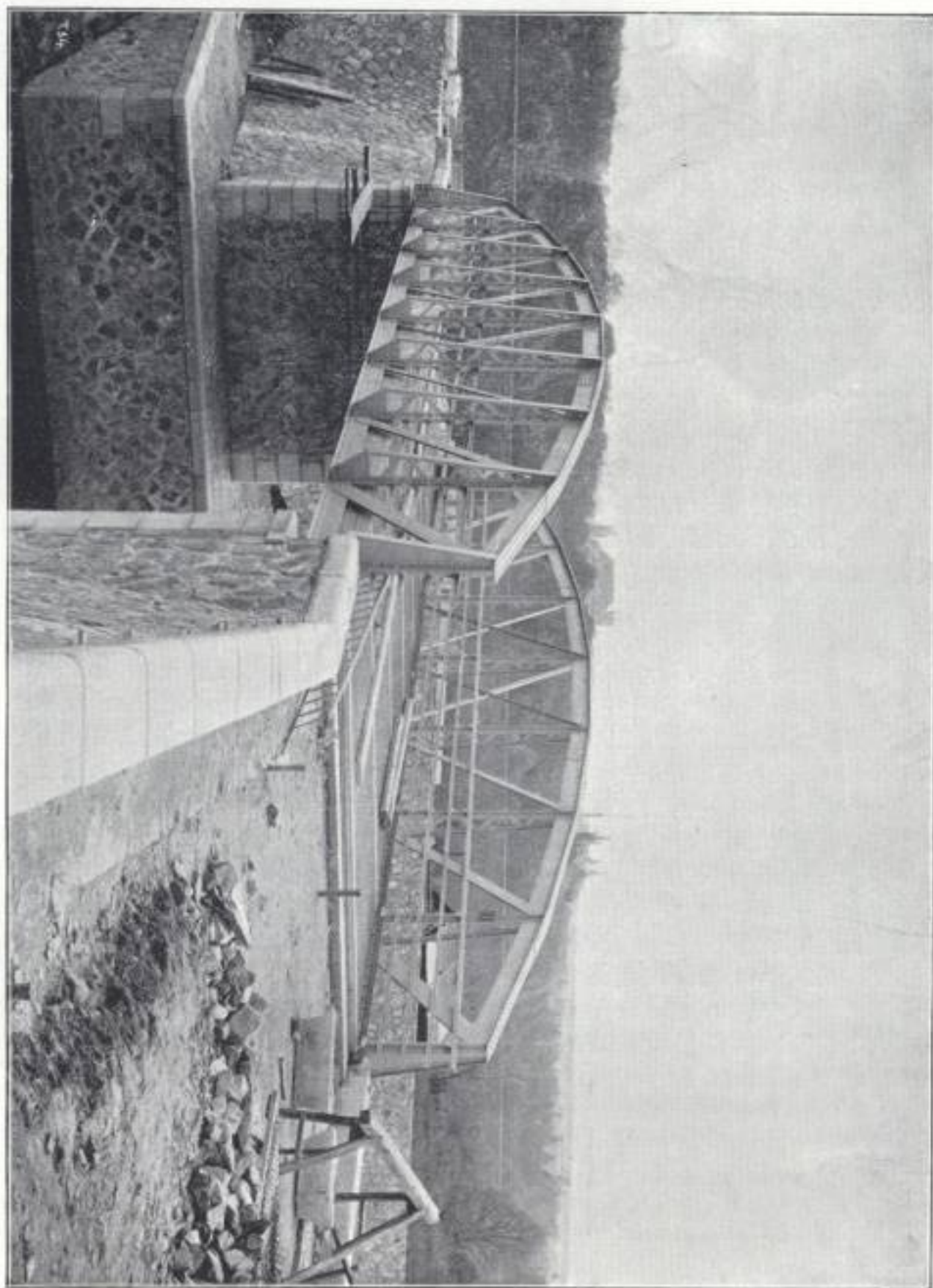
Na obr. čís. 5 viděti jest hotovou konstrukci před nasypáním mostovky ze štěrku. Zároveň jest patrným způsob, jakým převedla se potahová stezka průběžně pod mostem kolem levostranného pilíře. Bližší data o mostu sdělena byla již ve výroční zprávě za rok minulý.

4. Plavidla.

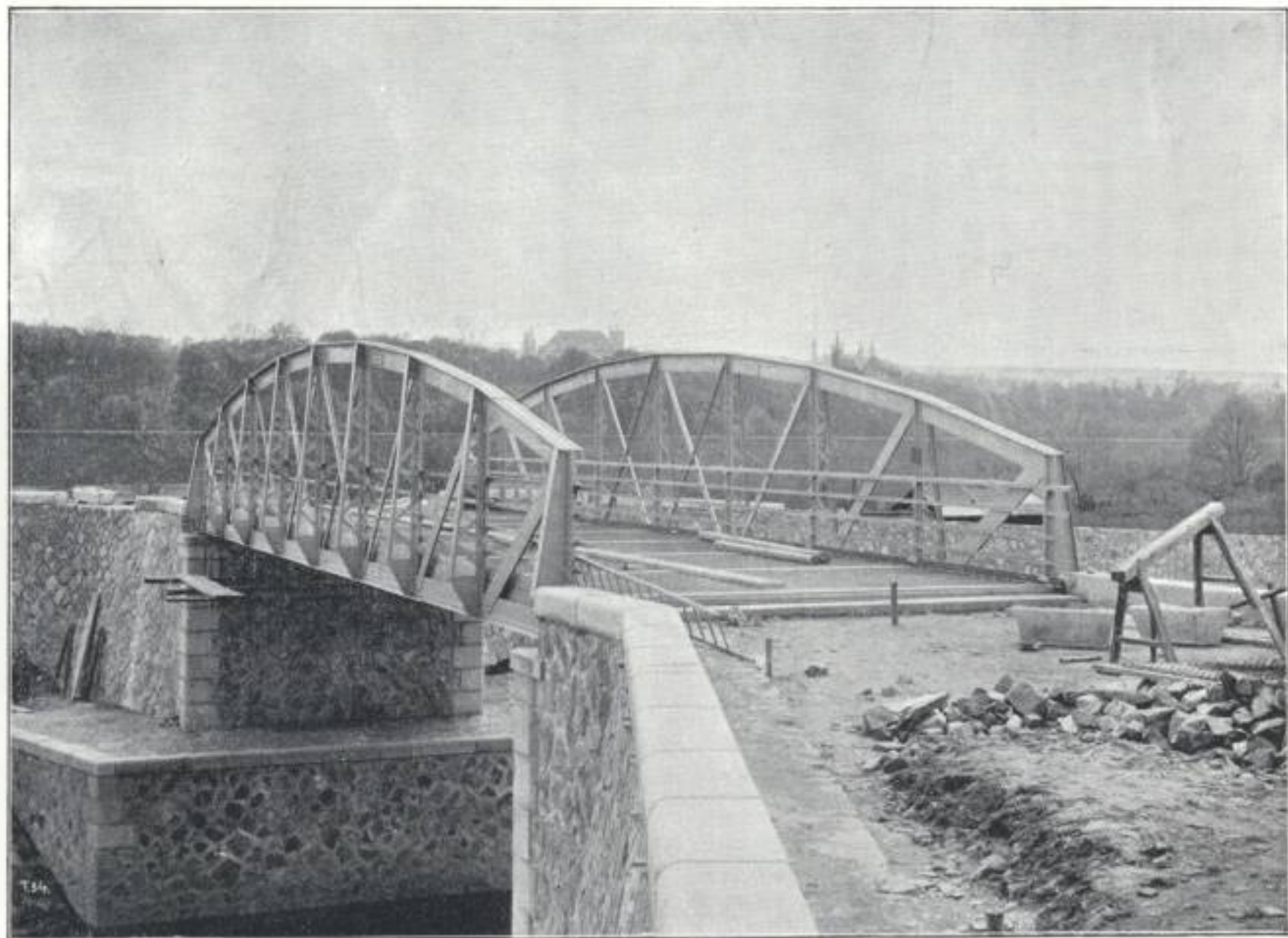
Práce stavební zahájeny byly v plavidlech dne 18. března tím, že počalo se s vyčerpáním stavební jámy, které do 22. března pokročilo tak, že se mohlo započítati s dalším výkopem. Avšak ještě týž den znovu počala voda ve Vltavě stoupati následkem nově napadlého a roztávajícího sněhu, tak že se muselo přestati pracovati. Teprve dnem 27. března počalo se opět čerpati, a dne 5. dubna přikročeno již ku zdění na pravostranné zdi plavidla vlako-

vého, která byla za stavebního období minulého založena v celé délce až k hornímu ohlavi.

Obr. 5. Most silniční přes průplav nad plavidlem Trojským, stav dne 11. května 1901.



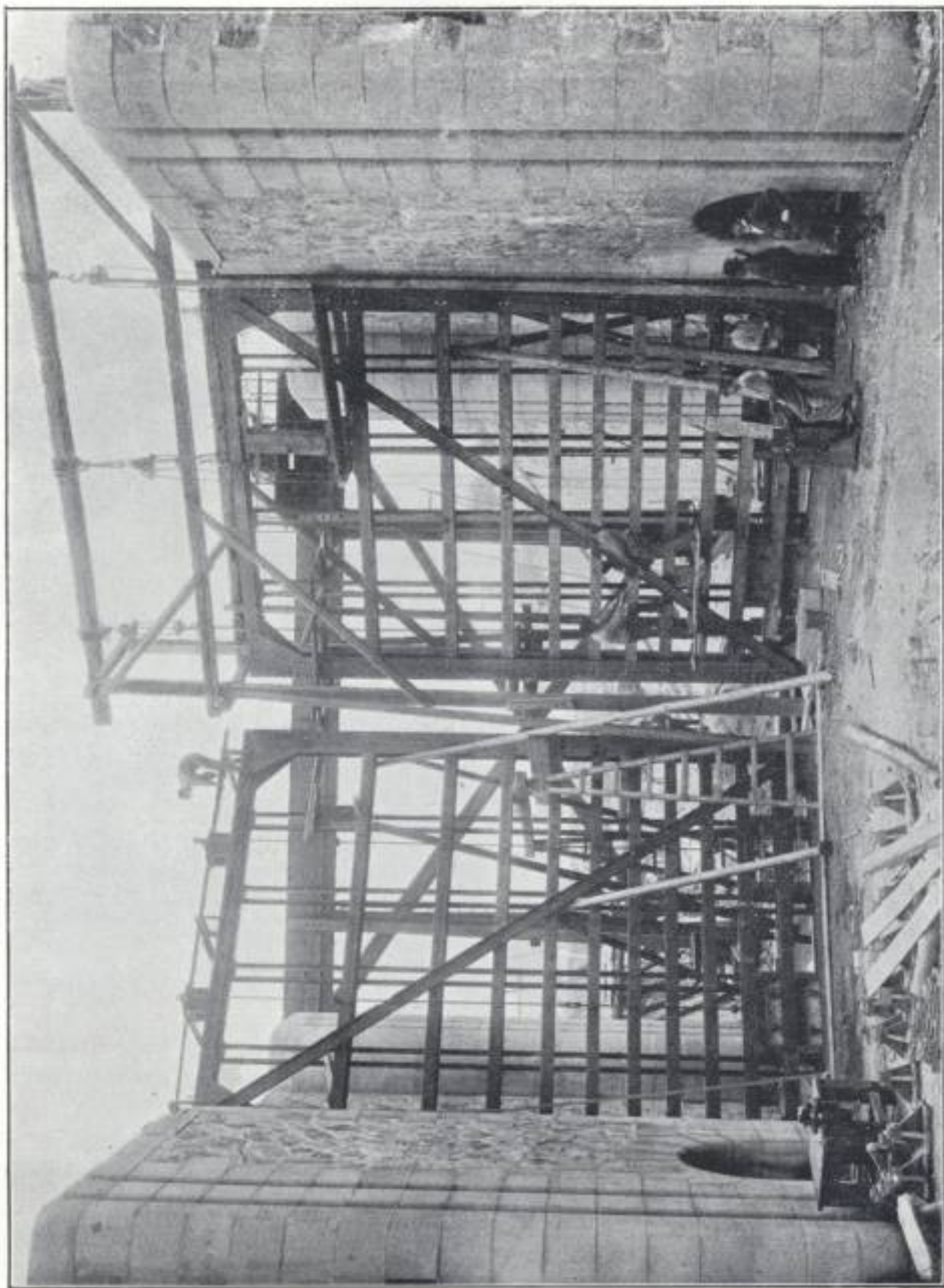
Od té doby postupně rostl počet zaměstnaných zedníků, který v květnu, červnu a červenci kolísal mezi 45 až 60 muži.



Obr. 5. Most silniční přes průplav nad plavidlem Trojským, stav dne 11. května 1901.

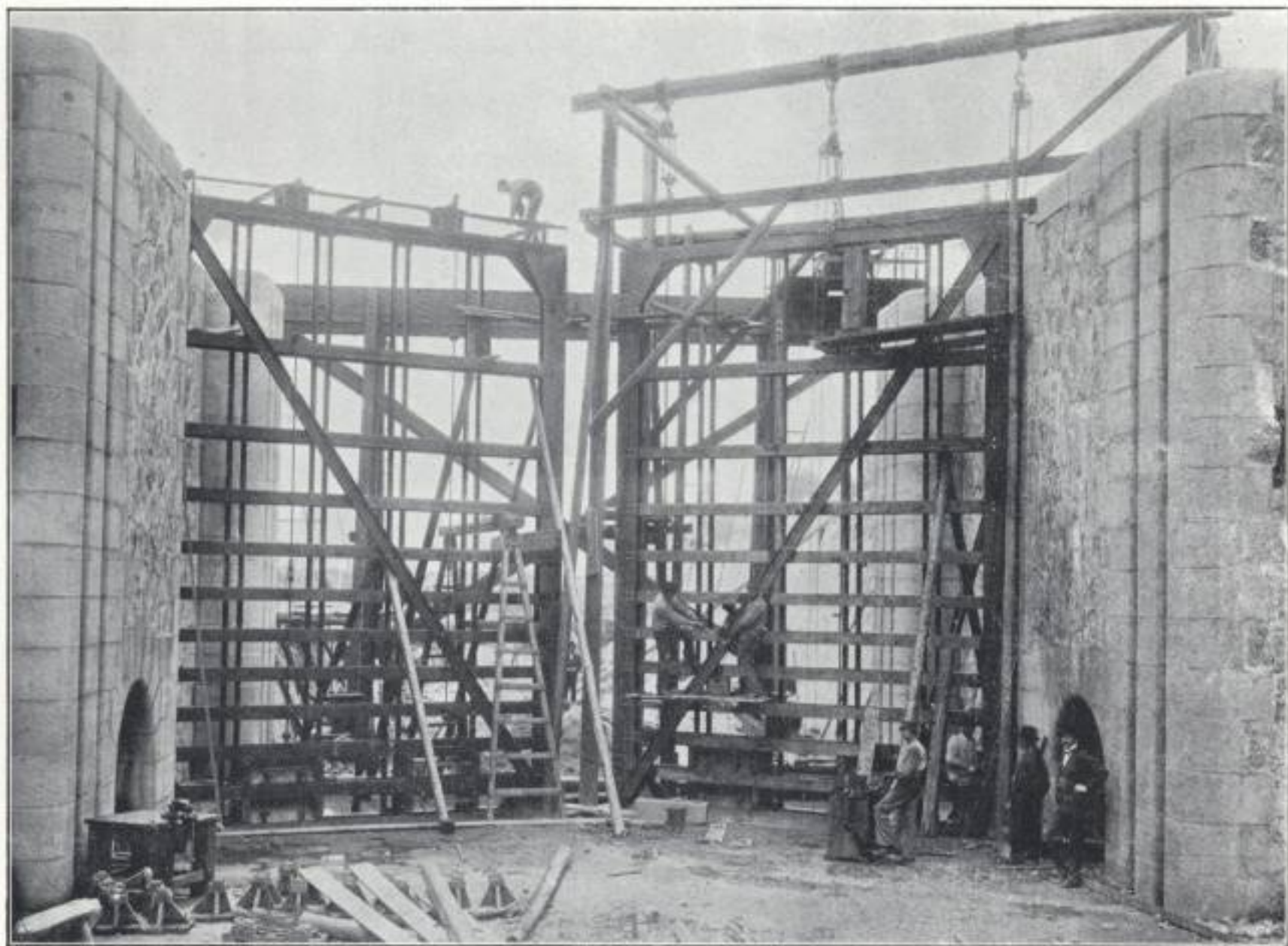
Profily zdí rostly vůčihledě do výše, ježto byla přes zimu v lomech opatřena dostatečná zásoba kamene.

Současně se zděním prováděla pražská akciová strojírna dříve Ruston



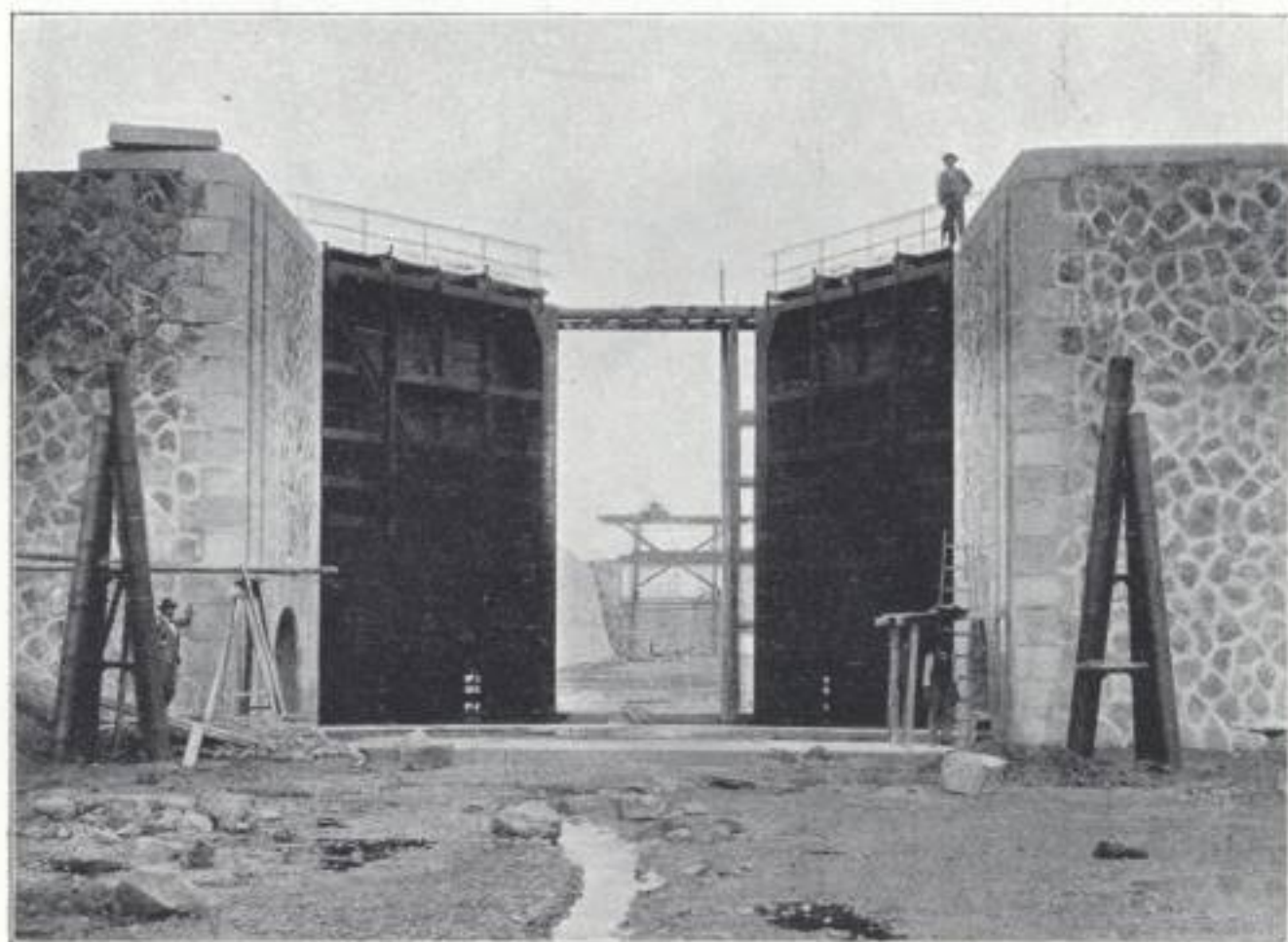
Obr. 6. Montování vzpěrných vrat v dolním ohlavi plavidla Trojského dne 11 května 1901.

a spol. montování železných konstrukcí, a sice počato bylo dnem 15. dubna se spodními vraty plavidla komorového; dolní ohlavi tohoto plavidla bylo totiž již roku minulého vyzděno až pod krycí desky.



Obr. 6. Montování vzpěrných vrat v dolním ohlavi plavidla Trojského dne 11 května 1901.

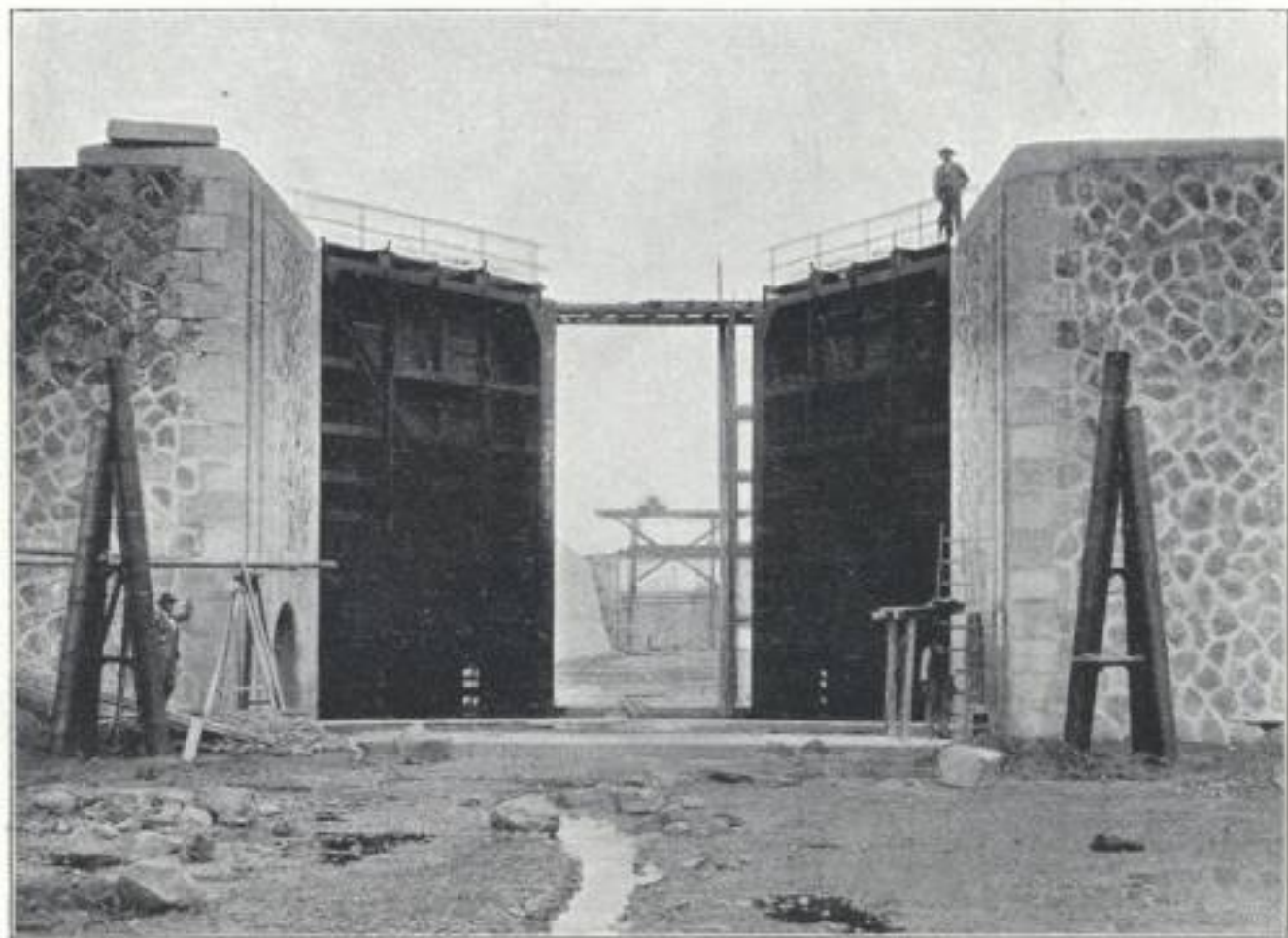
Na obr. čís. 6 znázorněna jest mohutná železná kostra těchto vrat, která mají výšky 8,5 m a vzdorovati musí přetlaku vody 5,4 m; každé křídlo vrat je 6,0 m široké a váží jeho kostra železná 163 metr. centů. Obraz podává stav montáže spodních vrat plavidla komorového dne 11. května, kdy celá kostra byla již snýtována, a připojovala se toliko diagonála. Po obou stranách ve zdivu patrně jest vyústění obtokových kanálů plavidla pod vraty do spodní vody; otvory těmi vypouští se voda z plavidla. Témuž účelu slouží v každé polovici vrat dvě dvojité záklopy, otáčivé kol osy vodorovné, jichž pohyb obstarávají pomocníci plavidelníkoví tím, že překlopí páku nahore na lávce vrat umístěnou o 180°. Od páky běží dolů k záklopkám táhlo, kterým se pak obě záklopy nad sebou stojící současně pohybují. Na



Obr. 7. Pohled na vlakové plavidlo v Troji proti ohlavi hornímu;
stav dne 8. srpna 1901.

obr. čís. 7, kterým zachycena jest dokončená montáž spodních vrat plavidla vlakového dne 8. srpna, lze v obou vrátních spatřiti vždycky jednu skupinu záklopek otevřenou a druhou uzavřenou.

Bednění vrat tvoří měkké fošny tloušťky 10 cm vodorovně položené. Aby se zamezilo pronikání vody na styku dvou fošen, byly oběma fošnám na straně proti vodě sejmuty hrany, do trojúhelníkového žlábků zatlačil se dehtovaný konopný provazec, načež se vrchem celá spára přikryla 4 cm širokým a 2 mm tlustým proužkem váleného železa, který se na fošny přibíl střídavě skobkami. Také na spodní straně vrat byla spára mezi fošnami



Obr. 7. Pohled na vlakové plavidlo v Troji proti ohlavi hornímu;
stav dne 8. srpna 1901.

kryta podobným plochým železem. Fošny nekladly se těsně na sebe, nýbrž s mezerami 2—3 mm, aby při nabotnění vodou nenastalo škodlivé namáhání železné kostry vrat, ku které fošny jsou přišroubovány. Každá vrátnice spotřebovala 5·0 m³ dřeva měkkého a přes 2·7 m³ dřeva dubového, jehož použito bylo k utěsnění vrat na záporníku a ve vrátnici na zdivo, mimo to na trám přívorný, kterým docíluje se nepropustnosti v prostředku mezi oběma křídly uzavřených vrat.

Pohyb vrat děje se přímočarou ozubnicí, a ačkoli váha každé hotové vrátnice i s bedněním přesahuje 230 metr. centů, obstará otevření pohodlně jeden muž, čehož docíleno bylo hlavně tím, že se mezi hořejší čep vratový a obojek, kterým vrata přitažena jsou nahoře k zakotvení, vložil věnec 12ti válečků s osami svislými. Při otáčení vrat nastává tedy mezi čepem a obojkem tření toliko valivé jako obdobně u ložisek velocipedu, čímž pohyb se valně usnadnil.

Dne 14. května navštívil stavbu plavidel u Podbaby J. E. pan místodržitel Karel hrabě Coudenhove a sdělil orgánům stavební správy, že není vyloučena možnost, že by Jeho Veličenstvo při obmyšlené návštěvě království Českého také stavbu zdýmadla u Troje vyznamenati mohlo Svou Nejvyšší návštěvou. Za tím účelem hleděla se stavba plavidel zařídit tak, aby za ten měsíc, který ještě zbýval, poskytovala pokud možno v hlavních rysech celkový obraz tohoto význačného objektu. Především přikročilo se k vykopávce a pak ihned k založení horního ohlaví plavidla komorového. Současně pracovalo se na dostavění levé zdi téhož plavidla na plnou výšku, aby se po zasypání prostoru za zdi mohla upravit pohodlnější cesta podél plavidel před domkem plavidelníkovým.

Střední zeď oběma plavidlům společná založila se na rychlo v celé délce i s příslušnou k ní šířkou horního ohlaví. V plavidle komorovém vyzdila se zeď pod záporníkem a osadily se svrchní záporníkové kameny.

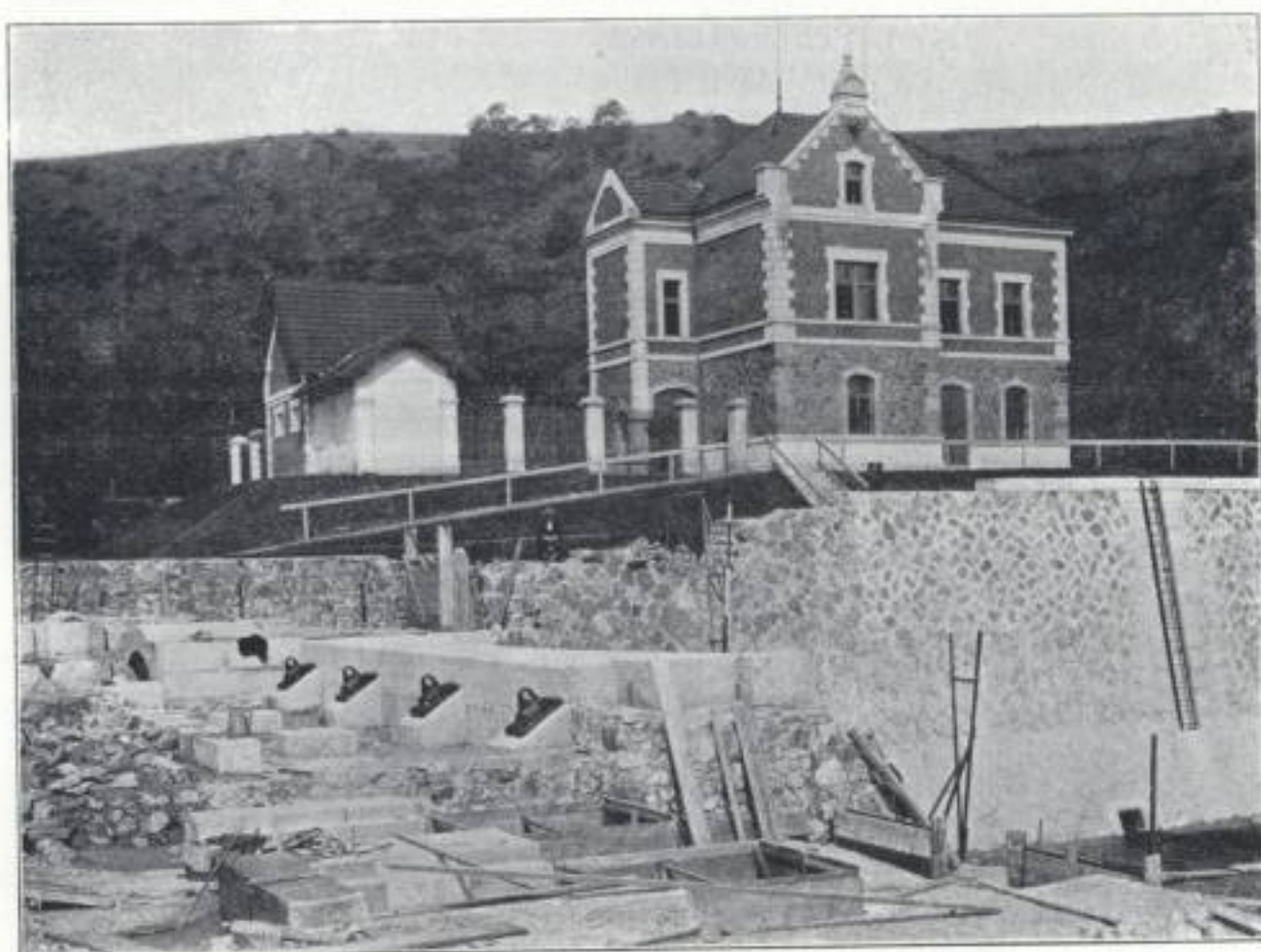
Návštěva Jeho Veličenstva na staveništi zdýmadla u Troje vykonána byla dne 15. června, při čemž prohlédnuta byla nejen stavba plavidel u Podbaby, nýbrž také spodní průplav, ve kterém seřaděny byly parníky, rýpadla, elevator a ostatní lodi podnikatelství stavby A. Lanna.

Stav prací toho dne při horním ohlaví plavidla komorového podává obr. čís. 8. Záporníkové kameny jsou osazeny, rovněž tak uložila se zatímne ložiska sklopných vrat. V popředí viděti jest zašalované dva otvory, do nichž pak vložila se vodorovná stavidla pro uzavření obou obtoků ve střední zdi vedle sebe ležících. Na hotové zdi postranní vyznačeny jsou čarami výšky spodní a horní vody v plavidle.

Stav prací na střední zdi mezi plavidly v den návštěvy Jeho Veličenstva podává obr. č. 9 ze dne 19. června. Zde jest zcela názorně viděti jednotlivá období stavby této zdi. V předu položeny jsou bubny, které sloužily za vnitřní vyšalování při betonáži kleneb obtokových kanálů. Klenba hotovila se z cementového betonu 1:6 a měla tloušťky 15 cm, na hotovou klenbu vyzdila se klenba nová z lomového kamene na cement o tloušťce 50 cm, a teprve ostatní vyzdívka provedla se jakožto zdivo nevrstvené, cyklopické. Na obraze

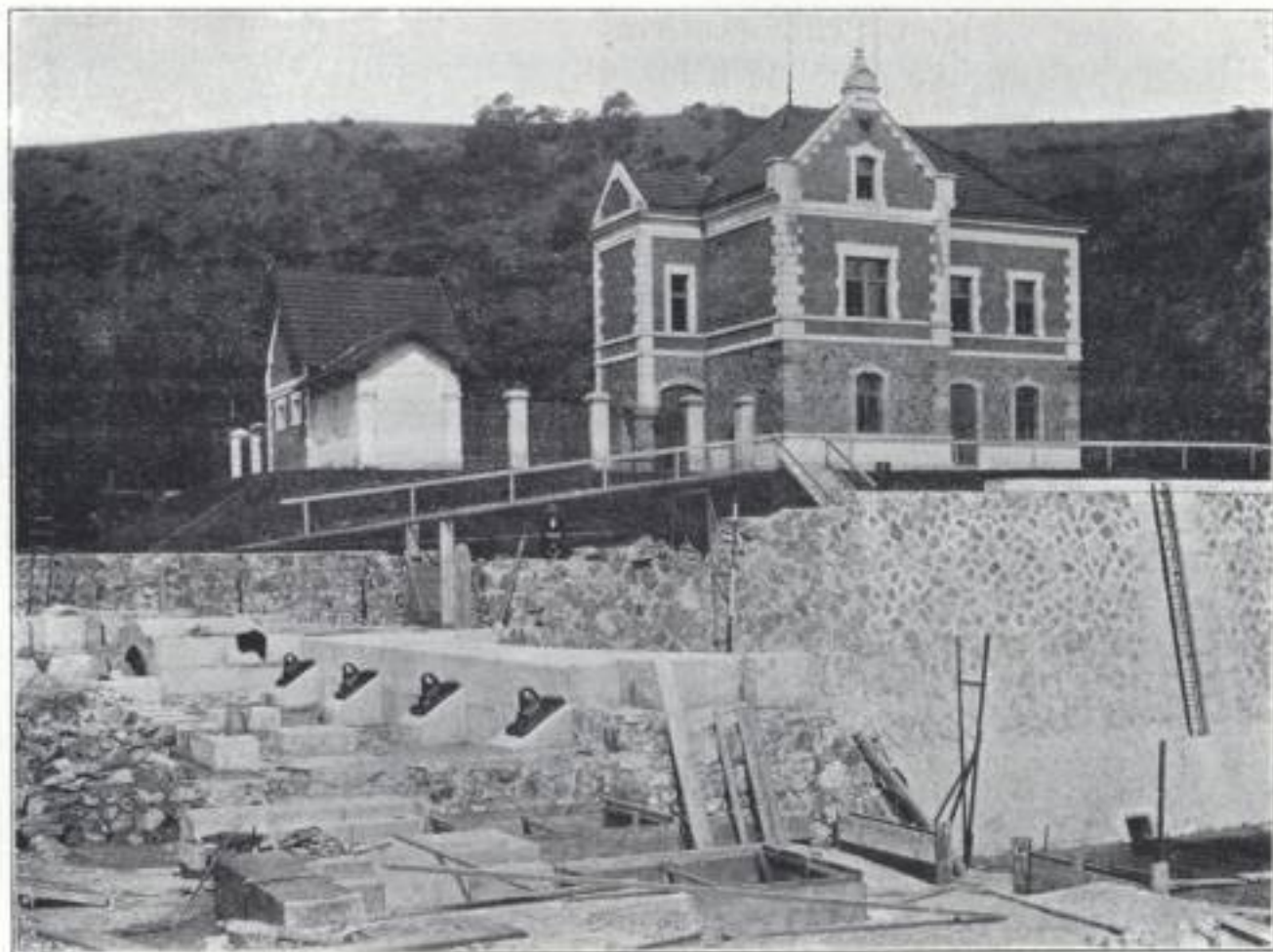
jest dále zřejmo, že levá zeď plavidla vlakového od spodního ohlaví plavidla komorového dolů byla hotova a i krycí desky na ní jsou částečně položeny.

Také spodní ohlaví plavidla vlakového bylo úplně ukončeno, dodělávala se montáž kostry příslušných vrat, a zároveň montáž stavidel vertikálních pro uzavření obtoků v dolních ohlavích. Pokud se týče užití konstrukce pro uzavírku obtoků, budiž poukázáno k tomu, že v principu jest totožnou s uzavírkou obtoků v Libšicích. S ohledem na větší rozdíl hladin bylo přihlíženo k tomu, aby pokud možno obsluha stavidel se usnadnila. Celkem působí na stavidlo uzavřené vodní tlak 16.900 kg a při otevření zdihá se také vlastní váha stavidla.



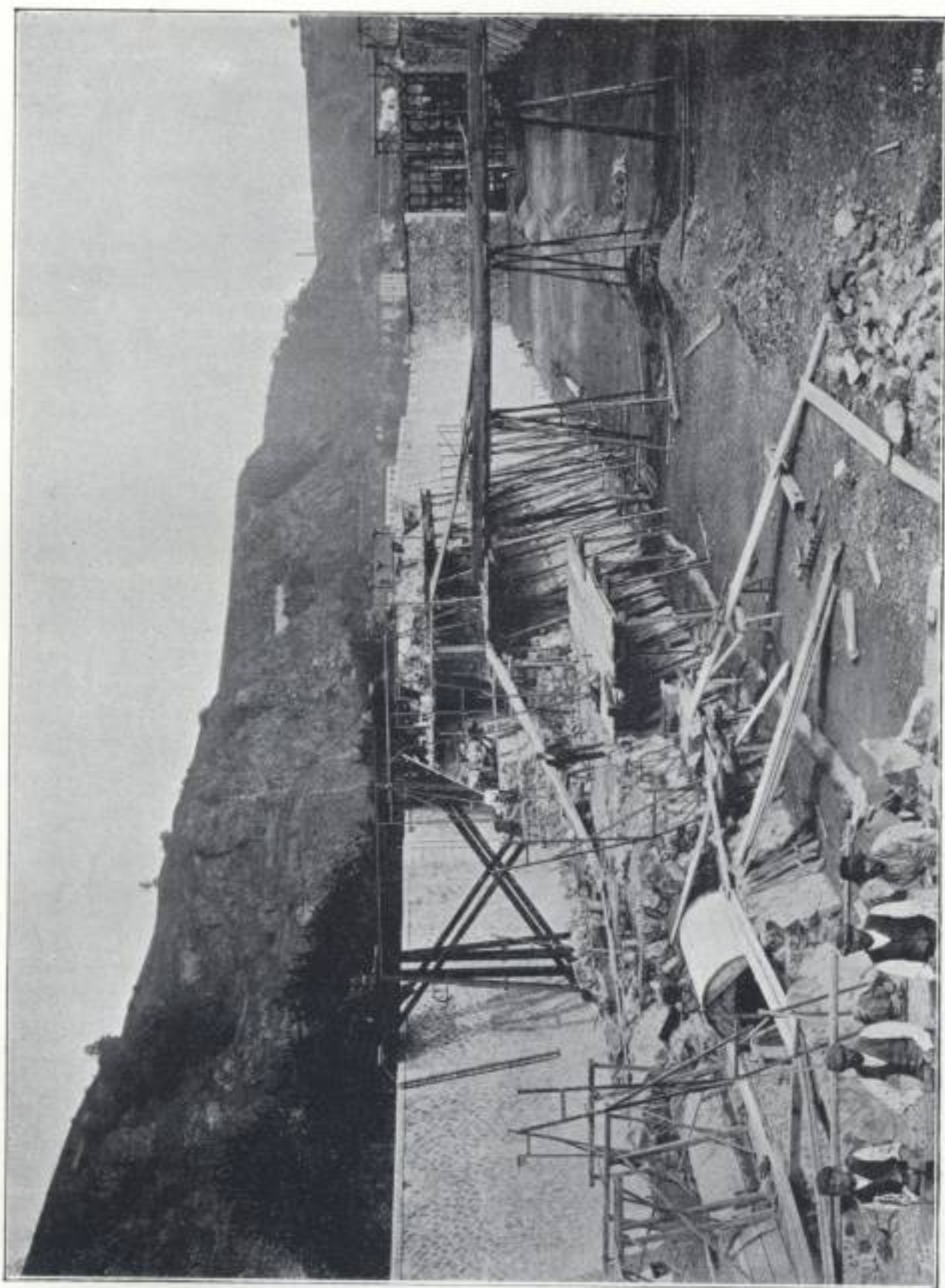
Obr. 8. Osazení ložisek hřídele pro sklopná vrata v horním ohlaví komorového plavidla v Troji; stav ze dne 19. června 1901.

Při tom bylo nezbytným voliti ku přemožení značných odporů při zdvihu 2 m konstrukci, aby stavidlo, plně zatížené tlakem vodním, pohodlně v době asi jedné minuty zdvihnul jeden muž. Docílilo se toho tím, že tlak vodní na stavidlo působící přenáší se na tři podložené válce o průměru 400 mm, s osou vodorovnou, které při pohybu valí se po svislých kolejnicích uložených na zdivu v šachtách stavidel. Tím tedy vyskytuje se při pohybu pouze tření valivé, k němuž ovšem přistupují odpory v mechanismu pohybovém. Utěsnění stavidla na obvodu obtoků docílilo se po stranách dřevem s klínovitým sešíkmením a sice tak, že tlak vodní stavidlo od dotykové plochy odtlačuje, tak že možnost tření smykavého jest vyloučena. Váha válců, které



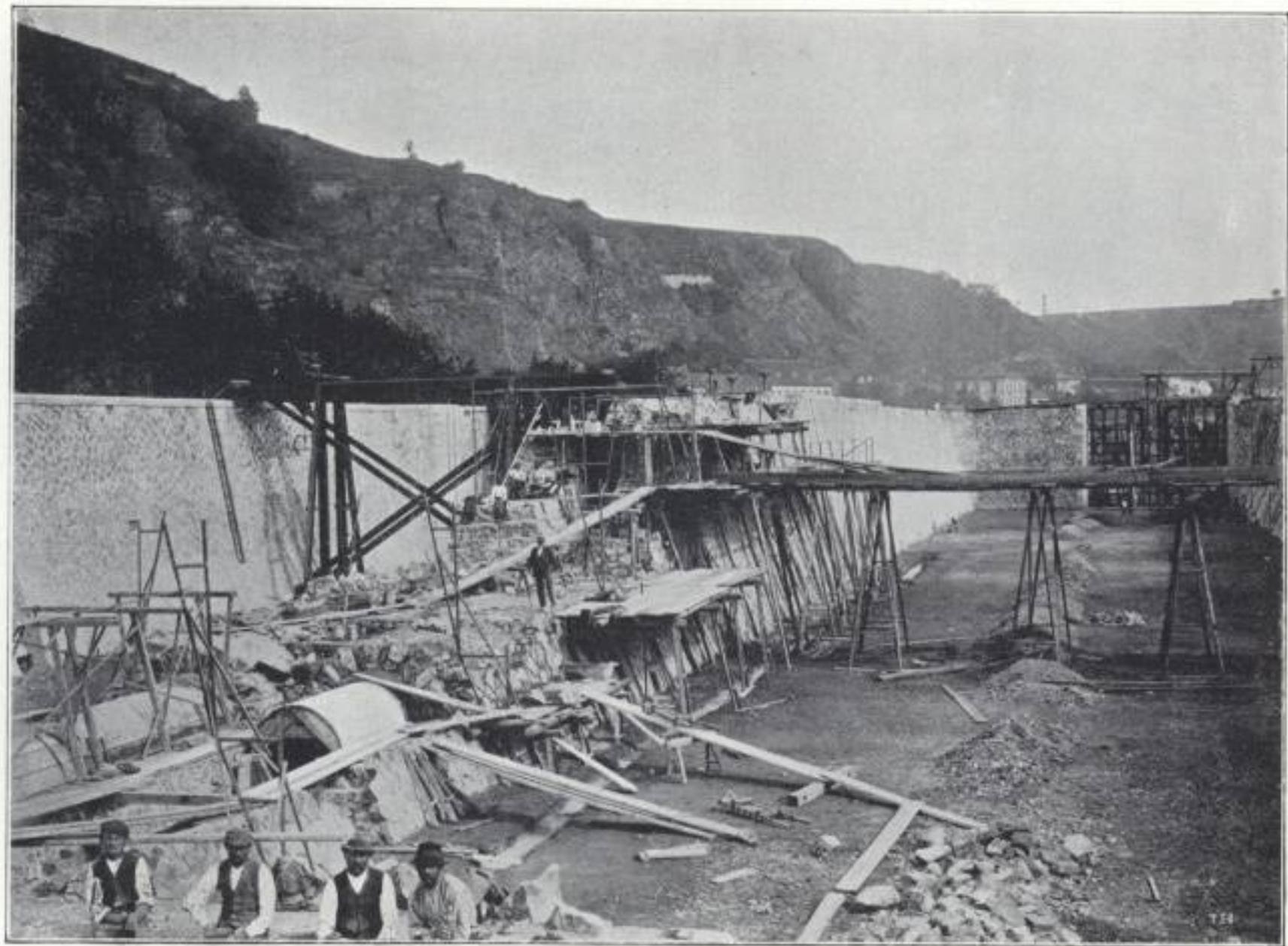
Obr. 8. Osazení ložisek hřídele pro sklopná vrata v horním ohlavi komorového plavidla v Troji; stav ze dne 19. června 1901.

drženy jsou ve vzájemné správné poloze zvláštním společným rámem, a při zdvihu stavidla vykonávají poloviční dráhu, jest zavěšením rámu dvěma řetězy na stavidle společně i se stavidlem protizávažím úplně vyrovnána. Volený



Obr. 9. Stavba vlakového plavidla v Troji; stav dne 19. června 1901.

způsob uzavření obtoků osvědčil se v Libšicích velmi dobře, a jest tedy oprávněnou naděje, že i v plavidlech trojských svému účelu dokonale vyhoví.

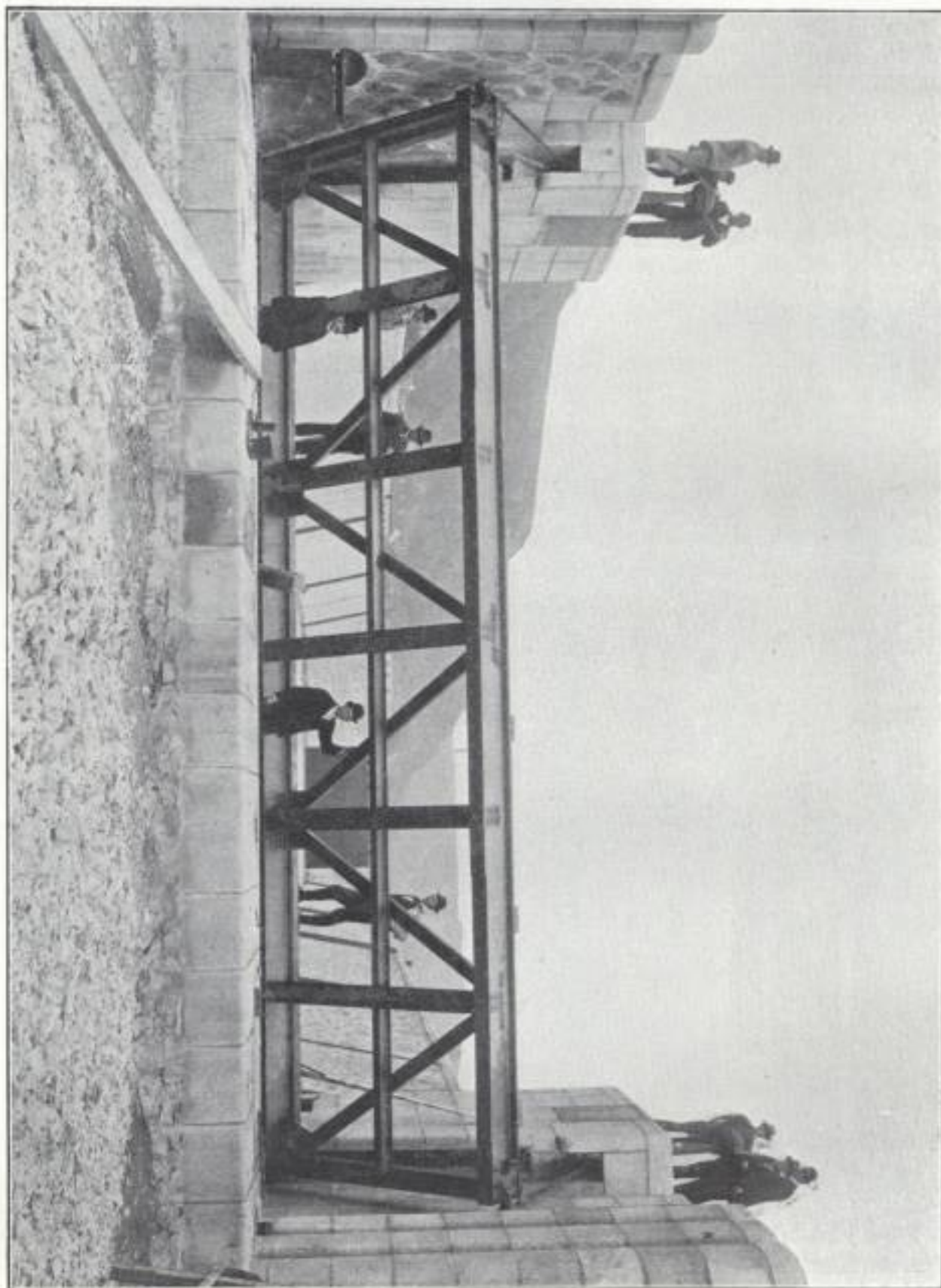


Obr. 9. Stavba vlakového plavidla v Troji; stav dne 19. června 1901.

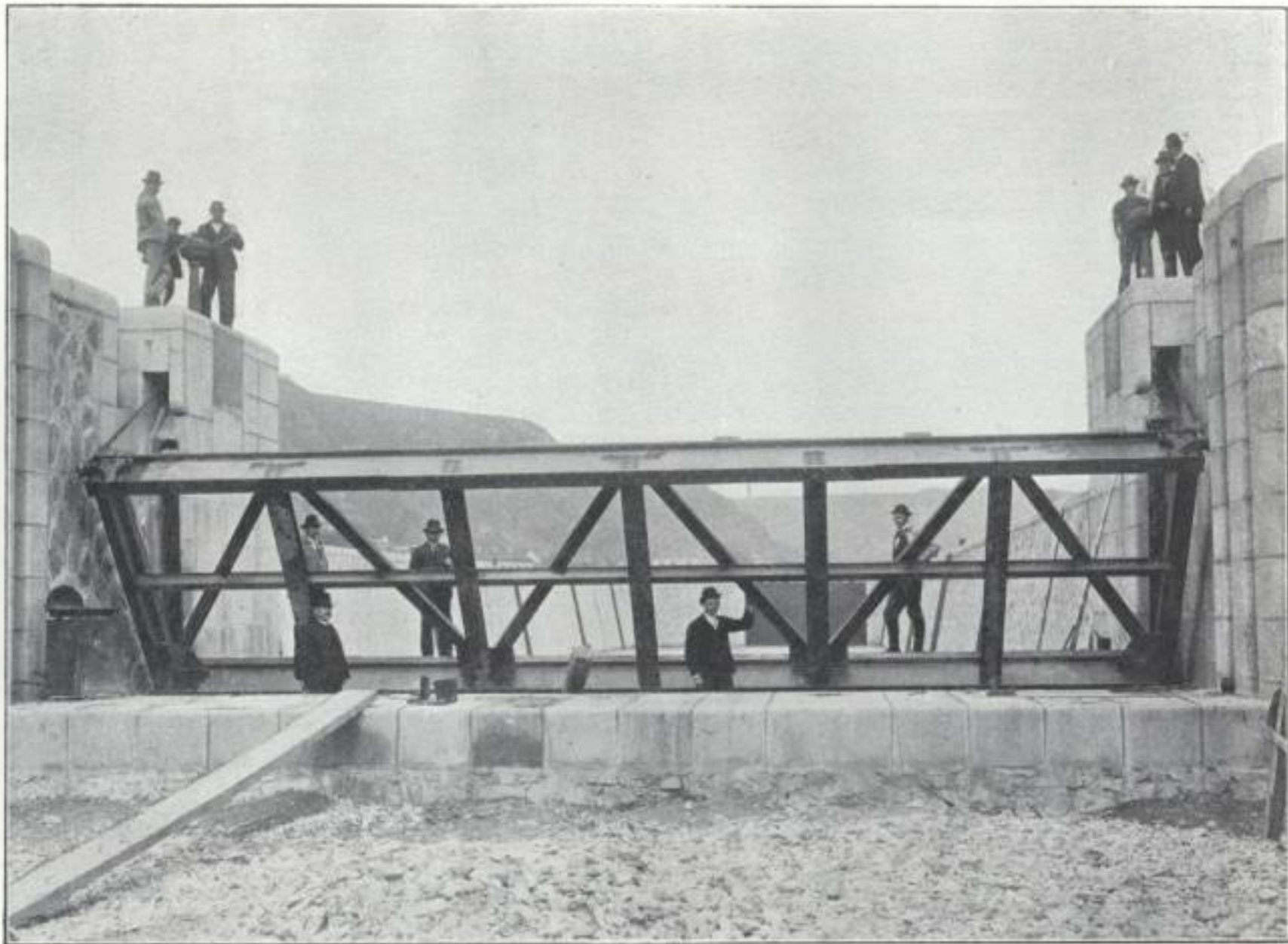
Přikročíme nyní k tomu, abychom stručně naznačili konstrukci horního ohlavi plavidel v Troji, položených sdruženě vedle sebe.

Pro hořejší uzavření plavidla nebylo zde použito obvyklých dvojkřídlových vrat opěrných, nýbrž jest 11·0 m široké horní ohlavi uzavřeno vraty jedno-

Obr. 10. Montování sklápňových vrat v horním ohlavi Trojského plavidla. Stav dne 23. října 1901.



křídlovými, poklopovými, která otáčejí se kolem osy vodorovné umístěné pod vodou na záporníku, a po vyrovnání hladin klopí se směrem proti vodě tak,



Obr. 10. Montování sklopných vrat v horním ohlavi Trojského plavidla. Stav dne 23. října 1901.

že loď při vjíždění do plavidla jede nad sklopenými vraty. Na obr. č. 10 ze dne 23. října znázorněna jest železná kostra sklopných vrat v okamžiku, kdy vrata částečně jsou již nakloněna. Za účelem pohybu zavěšena jsou vrata na obou koncích na řetězech, na obraze patrných, které jdou k pohybovým mechanismům, a dále pak k protizávažím.

Jelikož síla pro pohyb vrat není po čas celého pohybu stejná, nýbrž největší, když vrata leží ve vodorovné poloze na dně ohlaví a nejmenší, když vrata dolehnou při postavení na oboustranné výstupky zdiva, nakloněné proti vodě v poměru 1 : 10, muselo se i protizávaží upravit tak, aby pojíždělo po zakřivené ploše, aby tedy jeho tažná síla, kterou vyvozuje, stejným způsobem se měnila, jako síla v řetězech ku zdvihání vrat. Pohyb vrat se valně usnadní, až bude se dít ve vodě, protože nejen železná konstrukce váhy as 8.000 kg, nýbrž zejména dřevěné bednění ztratí ve vodě na váze, tak že celkem odlehčí se vrata o více než 2.300 kg. Po vyrovnání hladin začnou se vrata klopiti sama, vlastní váhou, ježto jsou nakloněna 1 : 10 proti vodě, a svislice od těžiště leží mimo osu otáčecí.

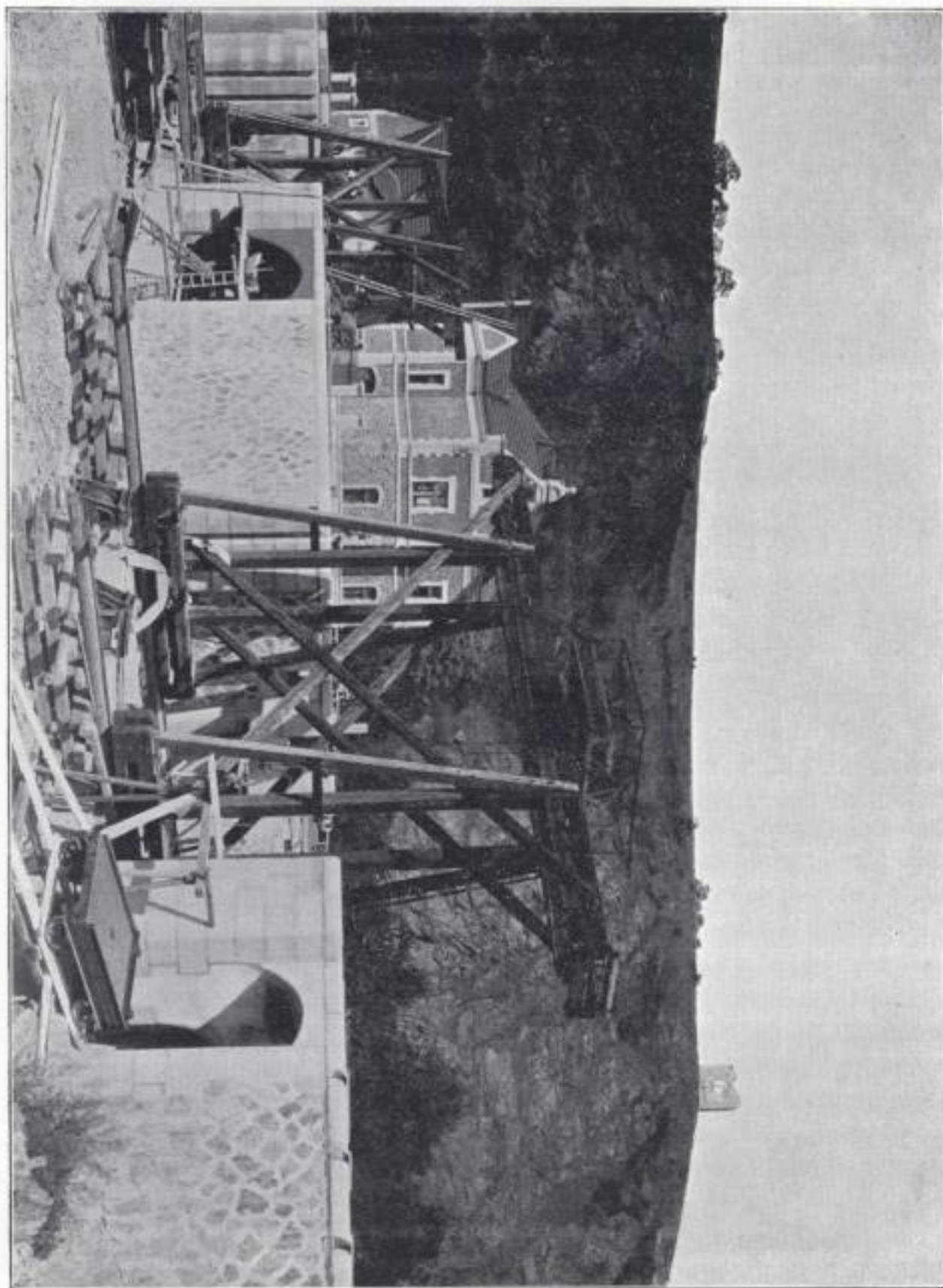
Konstrukce sklopných vrat dle uvedeného popisu jest použita na plavidlech v Troji poprvé, a bude jistě zajímavě seznati, jak se osvědčí, až bude lze postavit jez a uvésti plavidla v činnost.

S volenou uzavírkou plavidel vraty sklopnými souvisí zároveň další vytvoření zdiva horního ohlaví. Především uvádíme, že přítok vody pro plnění plavidel děje se z čela ohlaví, jak ukazuje obr. č. 11, který znázorňuje stav prací na horním ohlaví dne 28. srpna.

Na obraze viděti jest při pravé straně vtokový otvor, před nímž na lešení připraveno jest vodorovné stavidlo, kterým obtok v horním ohlaví jest uzavřen. Stavidlo jest v podstatě vozík na 4 kolách, který pojíždí po vodorovných kolejnicích v šachtě stavidlové, a pohyb docílí se užitím dvou po krajích stavidla upravených ozubnic, do nichž zabírají ozubená kola naklínovaná na společném hřídeli, aby pohybem se stavidlo nepříčilo. Utěsnění docílí se v předu čelným trámecem, po stranách dřevěnými klíny, které dolehají na sešikmené litinové obložení na stěnách šachty stavidlové. K vůli usnadnění pohybu využítkoval se také vodní tlak působící na úzký proužek čelného trámu; při otvírání jede stavidlo směrem po vodě a zasouvá se do zvláštního výklenku ve zdi, který patrným jest na obr. č. 8 na levo od ložisek sklopných vrat. Tato původní konstrukce uzavírky obtokové poprvé v Libšicích provedená se osvědčila co nejlépe, síla k pohybu potřebná, ačkoli vodní tlak dosahuje přes 10.500 kg a vlastní váha vozíku není vyrovnána protizávažím, jest celkem velmi nepatrná, obsluhu vykoná pohodlně jeden muž.

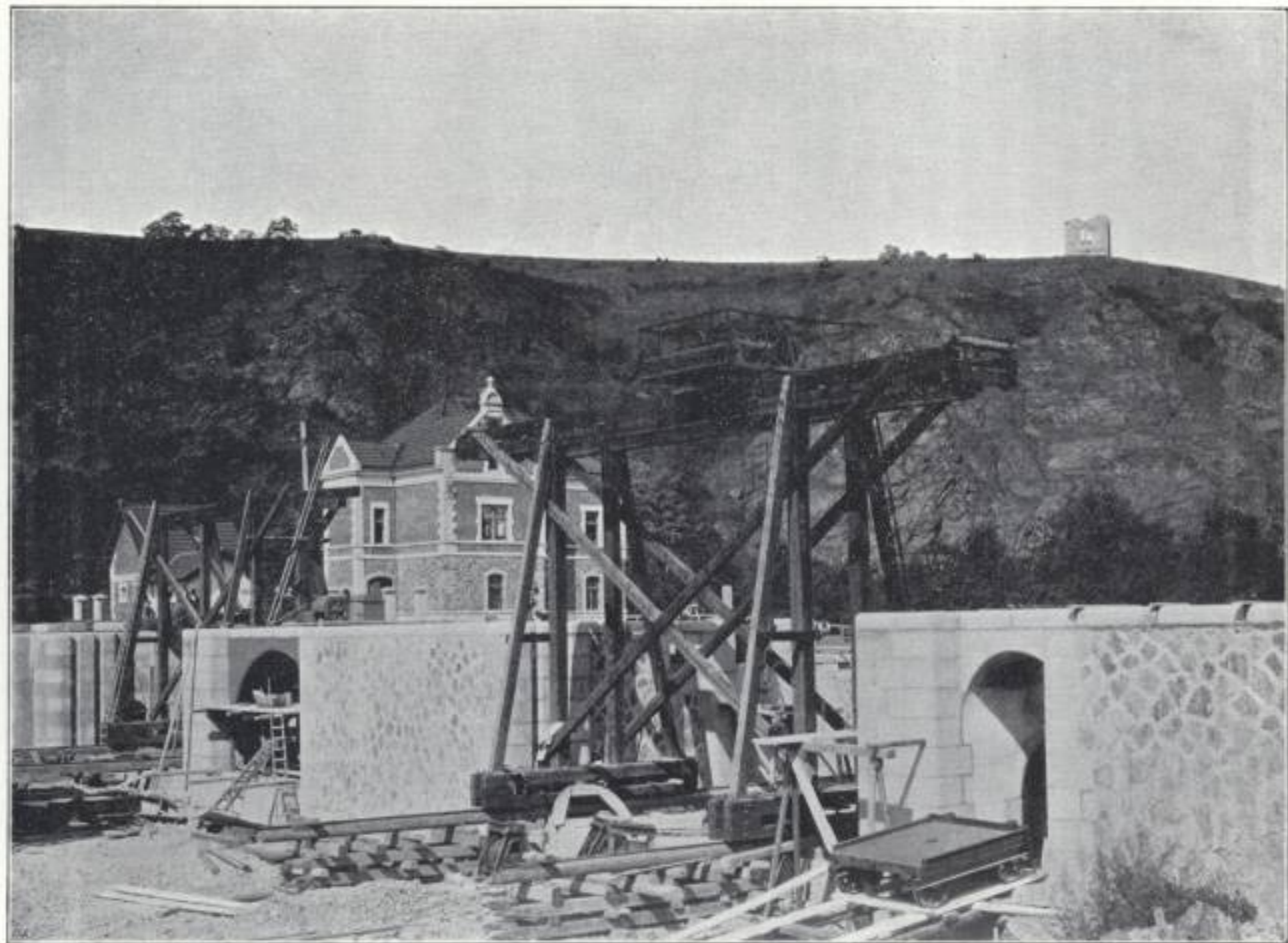
Oba obtoky ve střední zdi mezi plavidly mají v čele ohlaví společný 5.85 m široký vtok, který zaklenut betonovou klenbou. Pro případ oprav uzavrou se vtokové otvory, které vesměs jsou opatřeny mřížemi, hradly, jako se to děje u jezů. Mimo tyto vtoky čelné jest z komory sklopných vrat upraven menší pouze 1.3 m široký otvor, kterým může voda rovněž přitékati k otevřenému horizontálnímu stavidlu.

Během stavby horního ohlavi se však již nečerpalo, neboť čerpání v plavidlech bylo zastaveno dne 12. srpna. Před tím, a sice dne 6. srpna předse-
vzata byla úřední kollaudace obtoků plavidlových, která měla příznivý vý-



Obř. 11. Stavba horního ohlavi plavidla komorového a vlnkového v Troji. Stav dne 28. srpna 1901.

sledek, načež přikročilo se k postupnému zabetonování drenáží, jimiž po čas stavby sváděla se voda ke společné čerpací studni. Zejména pečlivě uzavřeny



Obr. 11. Stavba horních ohlaví plavidla komorového a vlakového v Troji. Stav dne 28. srpna 1901.

byly drenáže, které podcházely zeď plavidla oběma komorám společnou, a pak zeď dělicí vlakové plavidlo od spodního průplavu.

Prostor mezi zdmi plavidla komorového a vlakového, jakož i prostory mezi obvodovými zdmi horního a dolního ohlaví byly vyplněny dusanou hlínou až do výšky 1.0 m pod svršek krycích desk, načež upotřebilo se k vyplnění hrubého stěrku. Vrchem bude provedena lomová dlažba na hydr. maltu ve stejné výšce jako mají krycí desky, avšak provedení této práce bylo odloženo až na rok příští, až material pro vyplnění prostor upotřebený se náležitě ulehne. Nicméně okolnost tato nikterak nevádí, aby se plavidla, která jsou i s příslušným vystrojením úplně hotova, nemohla odevzdati veřejné dopravě.

Před vztýčením jezu bude však nutno dodělati ještě příčnou ochrannou hráz, která jde od horního ohlaví plavidel po levé straně průplavu přímým směrem na budovy tovární firmy P. Piette, a která spolu s ochrannou hrází podél průplavu zabraňuje, aby při vyšších vodách až do stavu + 4.9 m na vodočetu karlínském nenastal v průplavu žádný proud. Po této hrázi je převedena také potahová stezka od plavidel na levý břeh průplavu.

Celkový pohled na stavbu plavidel u Podbaby podává obr. č. 12. a sice je to stav dne 28. srpna, kdy stavební jáma byla již částečně naplněna vodou. Horní ohlaví jest úplně vyzděno, avšak s montováním horních vrat nemohlo se dosud započítí, protože jsou v obou ohlavích dosud postaveny pojezdné jeřáby, jichž podnikatelství používalo k osazování kvádrů.

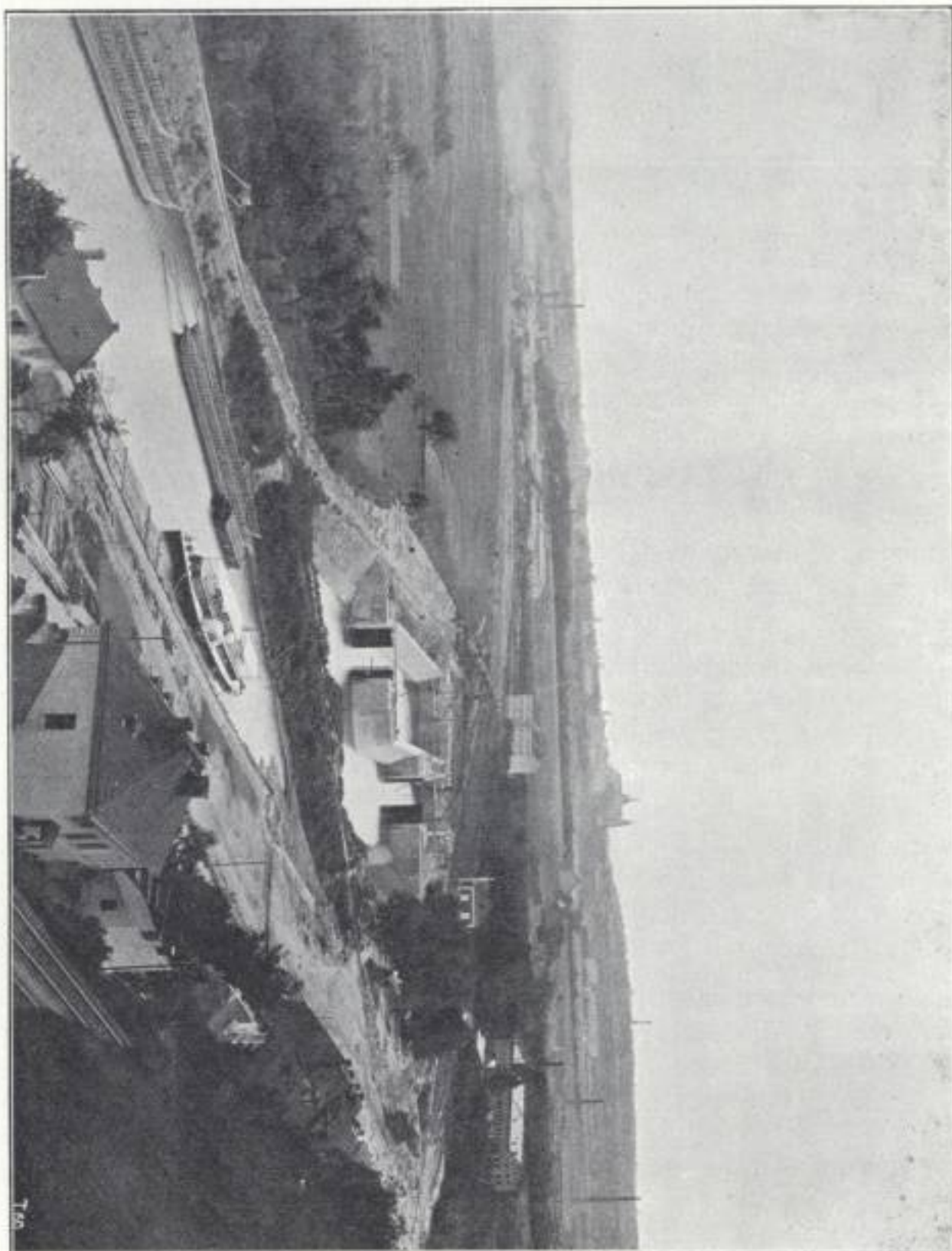
Stavební jáma pro plavidla jest ještě oddělena hrází od spodního kanálu, na němž stojí parník komise kanalisační „Marie Valerie“ a několik prázdných naháčů, na nichž z horní Vltavy z lomů knížete Scharzenberga dopraveny byly po vodě žulavé kvádry pro stavbu plavidel. Jest zajímavé srovnati tento obraz s textovým obr. č. 8 loňské výroční zprávy, který podává stav spodního kanálu u Podbaby skoro týž den, avšak r. 1900. Zde jenom domek plavidelníkův přibližně udává místo, kde státi budou plavidla, s jichž stavbou roku 1900 bylo započato. V obraze letošním tedy právě za jeden rok vidíme plavidla již hotova.

K vůli bližšímu posouzení úpravy plavidel připojen jest ještě obr. č. 13 dle snímky ze dne 4. září. Připomínáme toliko, že do plné výšky spodní vody scházelo toho dne asi 80 cm. Jeřáb pro osazování kvádrů jest z horního ohlaví plavidla komorového již odstraněn a pracuje se na montování sklopných vrat, k nimž příslušná protizávaží jsou zatím umístěna na zdech ohlaví. Druhý jeřáb z plavidla vlakového se odstraňuje. Zároveň jest v plavidle vlakovém viděti, jak vysoko leží horní záporník nad spodní vodou, a současně jest patrné jednostranné rozšíření plavidla vlakového ze šířky mezi vraty 11.0 m na šířku komory 20 m ve dně.

Pro vyzdění plavidel spracovalo se celkem: obyč. betonu 1:8 1138 m³, cem. betonu 1:6 916 m³, úsporného betonu 1:12 40 m³, lomového zdiva obyčejného 8632 m³, lomového zdiva na cement 4779 m³, kvádrů a krycích desk úhrnem 912 m³; k tomu přistupují ještě dlažby, které nejsou dosud hotovy.

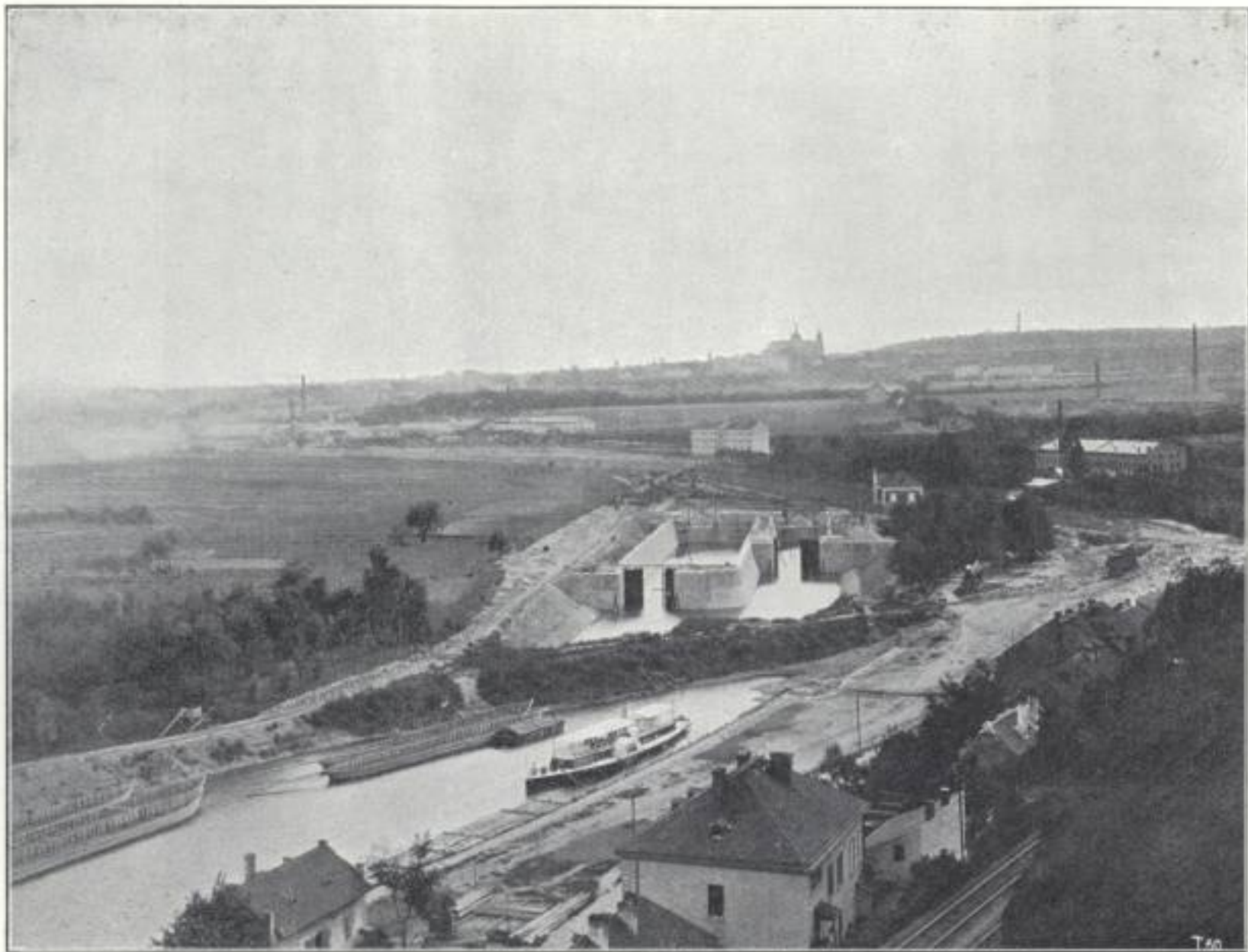
Plocha opatřená cementovou omítkou měří 4754 m^2 , vyspárování cyklo-
pického líce 5030 m^2 . Pro vlastní zdění čerpalo se celkem 299 dní jedinou
pumpou se ssací rourou o průměru 260 mm .

Obr. 12. Pohled na vlakové a komorové plavidlo s dolejší průplavem v Troji; stav dne 28. srpna 1901.



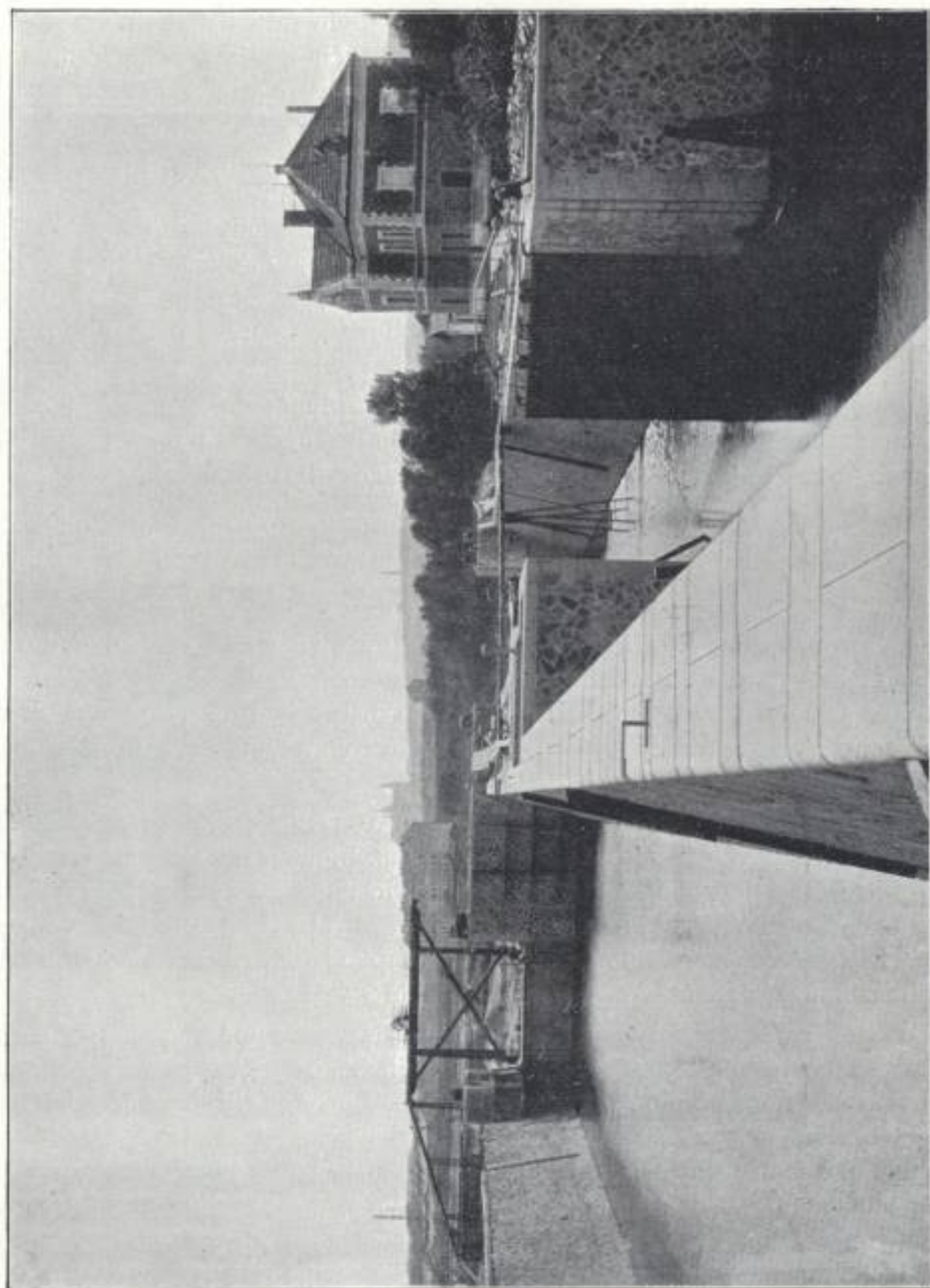
5. Spodní průplav.

Vyrývání spodního průplavu provedlo se již roku loňského, letos zbý-
valo zejména ukončiti odláždění levostranného svahu a potahové stezky, a
upraviti projektované zde sjezdy k vodě.



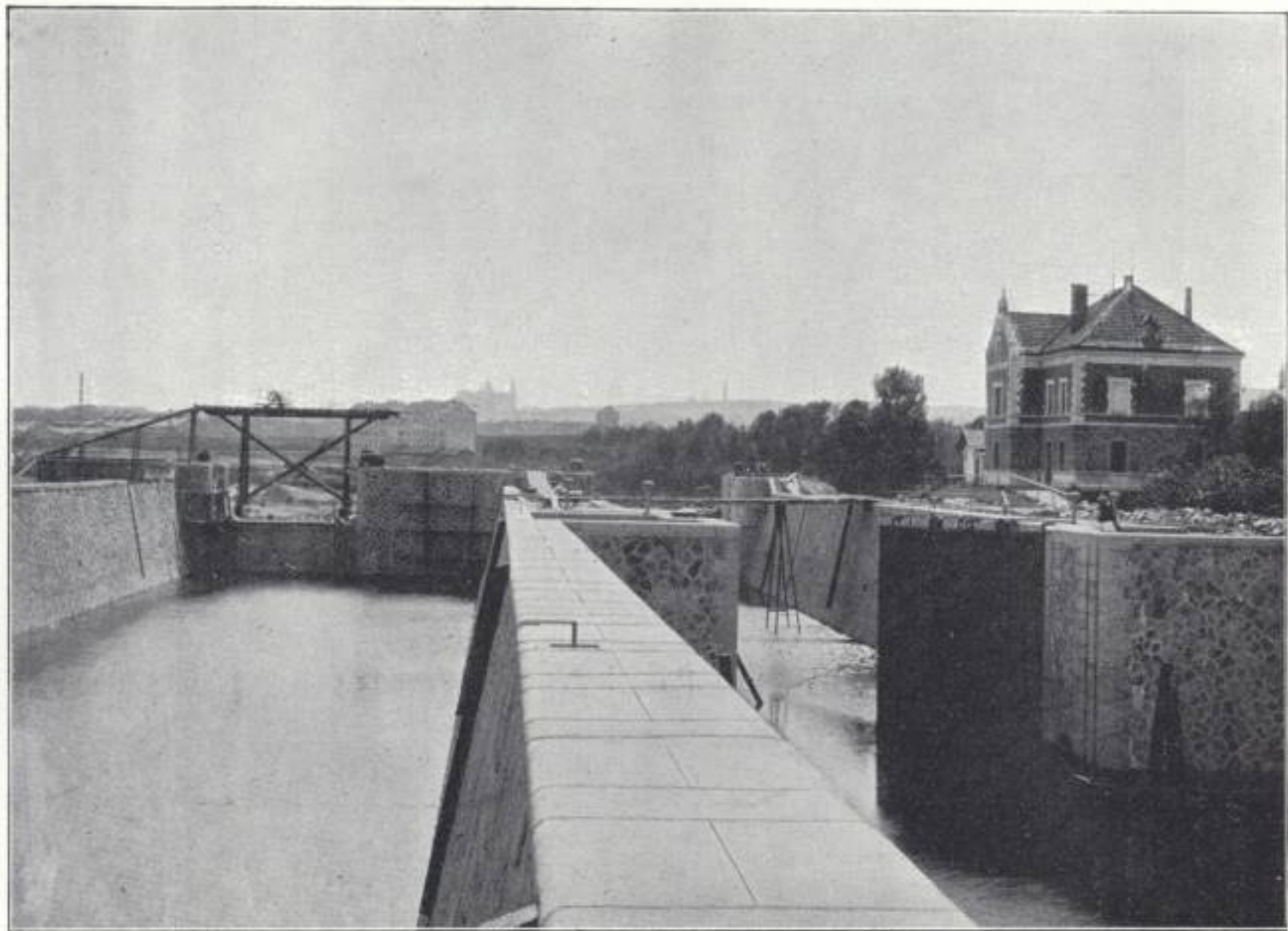
Obr. 12. Pohled na vlakové a komorové plavidlo s dolejším průplavem v Troji; stav dne 28. srpna 1901.

Pokud bylo možno, bylo také upevnění obou břehů spodního kanálu vykonáno za sucha ve stavební jámě plavidel. Dělicí hráz mezi jámou stavební pro plavidla a spodním průplavem byla v listopadu a v prosinci odstraněna



Obr. 13. Plavidlo komorové a vlakové zdymadla Trojského; stav dne 4. září 1901.

a zbývá zde provést jen některé menší dokončovací práce při nábavce veřejné na levém břehu, a pak odláždění pravého břehu v místech, kde



Obr. 13. Plavidlo komorové a vlakové zdymadla Trojského; stav dne 4. září 1901.

nyní má podnikatelství stavby sjízdné rampy k vodě pro překládání kamene lomového a kvádrů z lodí na vozíky. Tyto práce musí ponechány býti až naposled, poněvadž sjízdné rampy sloužiti budou po dokončení všech staveb zdýmadla trojského podnikatelství pro odstěhování stavebního nářadí.

Při přechodu spodního průplavu do řeky bylo nutno změnit na levém břehu způsob vyústění potoka šáreckého, přitékajícího v těch místech do Vltavy. Potok má velmi značný spád, a při větších srážkách strhne s sebou z neupravených břehů množství kamene a země, tak že nános, který se tím tvoří, velice by byl ve spodním průplavu na závalu plavbě. Z té příčiny bylo zřízeno nové potoční koryto ve dně 3·0 m široké s oboustrannými dlážděnými svahy ve sklonu 1:1½, a zaohnuto od viaduktu státní dráhy, kterým potok protéká, kolenovitě po vodě, tak že potok vyúsťuje nyní přímo do Vltavy. S touto úpravou spojilo se zároveň zřízení nové velké náplavky na levém břehu u přivozu z Podbaby do Podhoří, a také byl při tomto řešení vzat náležitý zřetel na pohodlný příjezd k přivozu.

K tomu budiž ještě podotknuto, že se nové dno potoka šáreckého provedlo ve stupních, které tvoří dřevěné na zabíraných kolejnicích nakloněvané prahy, pole mezi jednotlivými prahy byla vydlážděna.

6. Úpravy břehové na Vltavě.

Jakožto další pokračování regulace na pravém břehu provedené loni od továrny firmy Feitis a Kornfeld až ke spodnímu přivozu holešovickému, přistoupilo letos vytvoření nové břehové čáry od tohoto přivozu až k jezu na délku více než 1·0 km; odtud dále po vodě tvoří pravý břeh řeky levostranná hráz propusti vorové délky 400 m, která také teprve letos v celé délce byla dokončena.

Na levém břehu provedla se letos nejprve rekonstrukce holešovického překladiště, která záleží v tom, že k vůli snažšímu vjezdu do průplavu byla část překladiště od spodního přivozu holešovického až k továrně Kubínzkého odříznuta a koruna překladiště zvýšena tak, aby ležela 1·0 m nad vzdutou vodou. Zde vytvořila se také nová veliká náplavka dle přání obce Pražské, která ku stavebnímu nákladu poskytla přiměřený příspěvek.

Zároveň bylo pamatováno na možnost přeložení spodního přivozu holešovického k nové náplavce pražské u Kubínzkého, jelikož v těch místech přívóz pro budoucnost lépe bude vyhovovati. Potřebné rampy přivozní byly zřízeny již nyní při prováděné regulaci.

Od náplavky u Kubínzkého až k domku jezného jest levý břeh Vltavský vytvořen jakožto hráz v koruně 3·0 m široká s oboustrannými dlážděnými svahy ve sklonu 1:2. Hrází tou byla od vlastního řečiště Vltavy odříznuta část podél levého břehu, která z nedostatku materialu zatím zůstane nezasypaná. Pro spojení prostoru za hrázi s řekou vloženy byly do hráze tři menší propustky. V této trati vyúsťují do řeky dvě velké městské kanalizační výpusti, které současně s našimi stavbami byly provedeny; spodnější

z nich pojímá také kondesační vody z elektrické centrály král. hlavního města Prahy.

Hráz podél Kubinzkého přechází v dalším průběhu pod domkem jezného v nasypáný levý břeh průplavu, kterýžto násyp také teprve letos byl proveden; svah průplavu opatřil se v celé délce záhozem a jest také odlážděn.

V celku lze říci, že byly letos nově zřízeny oba břehy řeky Vltavy od přivozu holešovického až k vyústění vorové propusti do řeky, tedy na délku as 1.5 km.

Pro úpravy břehové spotřebovalo se okrouhle za rok 1901 1400 m³ záhozu ze starého kamene, a 3.000 m³ záhozu z nového kamene, dále provedlo se 28.000 m² dlažby z nového, a 10.200 m² dlažeb ze starého kamene.

7. Vedlejší práce.

V loňské výroční zprávě bylo uvedeno, že stavby různých kanálů, jichž zřízení postavením zdýmadla trojského bylo vyvoláno, dosáhly do konce roku 1900 celkové délky 1820 m a vyžadovaly stavebního nákladu přes 200.000 korun. Přes to muselo se i letos přikročit ku stavbám několika nových kanálů a rourvodů. Zmínili jsme se již o zřízení tří menších propustků pod hrází na levém břehu Vltavy u továrny Kubinzkého, k nimž použilo se betonových hotových kusů z továrny Hrůza a Rosenberg.

Zvýšení a úprava holešovického překladiště vyžadovala provedení některých menších nadezdívek vstupů kanálových a ohrazení zdi u domku č. 13 v Holešovicích. Mimo to byla letos vyžděna do plné výše studna čerpací pro továrnu Kubinzkého loni založená, a nově provedl se spojovací kanál této studny s Vltavou, aby při postaveném jezu, kdy spodní pod normální vodou ležící starý přiváděcí kanál jest nepřístupný, mohla se do studny veváděti vzdušná voda ve výši 1.0 m pod hladinou. Kanál spojovací průřezu kruhového jest z betonu cementového 1:6, a má průměr světlý 66 cm. Při vyústění do šachty jest uzavřen šoupátkovým ventilem.

Odpadní vody bělidla firmy Hönig-Kraus pouštěly se dosud do císařského ramene. Jelikož odtok vod těch dál se na délku 700 m otevřeným příkopem ve dně bývalého císařského ramene, a zředění nebylo dostatečné, ježto pouze kondensační vody od přádelny Mauthnerovy současně příkopem odtékaly, nastávaly v letních měsících rozkladem škrobových součástek ve vodě obsažených dosti citelné sanitární závady, které byly příčinou, že se kanalisační komise odhodlala odvésti odpadní vody bělidla uzavřeným potrubím do hotového odpadního hlavního kanálu z čisticí stanice městské kanalisace pražské, a tím tedy přímo do řeky. Potrubí má 125 mm ve světlosti, jest zhotoveno z Mannesmannových rour, a má délky 210 m. Potrubí dostalo spád 0.93 m, který stačí, aby jím mohlo odtékat maximální koncesované množství vod továrních, které bylo stanoveno na 250 m³, jež odtékají za 10 pracovních hodin. Pro položení potrubí volila se potahová stezka po levém břehu průplavu, ku stavebnímu nákladu dala továrna také příspěvek.

Pro továrnu na tapety firmy P. Piette zřízeno bylo letos železné spojovací potrubí průměru 30 cm a délky 88 m od horního ohlavi plavidla komorového, kde upravena jest samostatná, se zdivem plavidla související čerpací studna, do druhé čerpací studny, která roku loňského poblíž továrny se postavila. Kladení tohoto potrubí bylo velmi obtížné, protože leží 1·2 m pod normální vodou v plavidlech, tak že se muselo pracovati při vypažování jen po malých oddílech, aby se voda mohla ručně vyčerpati; větší část vody odtékala při tom do stavební jámy plavidla a čerpala se pumpou hlavní, avšak přítok vody v celé délce potrubí, které leží pode dnem bývalého císařského ramene, byl tak značný, že se muselo pomáhati čerpáním ručním. Mimo to přišlo se ve hloubce zakládání na tvrdou skálu, v níž pro položení potrubí muselo se vystříleti lože ještě na výšku 1·2 až 1·5 m. Po čas připojování nového potrubí na čerpací studnu u továrny a umístění zde šoupátkového ventilu, kterým se potrubí může uzavřít, bylo nezbytno opatřiti zatím vodou pro továrnu zachycením kondenzačních vod od přádelny Mauthnerovy. Zmíněná šachta v horním ohlavi plavidel spojena jest s horní vodou větším otevřeným kanálem, který vychází do prostoru nad horizontálním stavidlem, spodem docílilo se spojení šachty se spodní vodou rourou, která ústí do levého obtoku plavidla komorového. Aby pak při proplavování lodí neměnila se výška vody ve studni, čímž by měnila se neustále i ssací výška v továrně, bylo spodní spojení opatřeno samočinně se uzavírající záklopkou, aby při vyprázdnění plavidla voda ze šachty do obtoku neodtékala, tak že při naplněném průplavu může továrna pracovati s malou ssací výškou, jaká odpovídá vzduté vodě, v zimě jest pak ve studni zase stále téměř stejná hloubka vody, odpovídající výšce spodní vody v plavidle.

K dalším stavbám kanálovým patří kanál, který postaven byl ve středu pod ochrannou hrází táhnoucí se od horního ohlavi plavidel k tovární budově firmy P. Piette, a který má za účel, aby vzdutou vodou z průplavu mohl se propláchnouti 420 m dlouhý loni postavený kanál pro odpadní vody továren P. Piette a M. Reiser a synové.

Kanál proplachovací odbočuje od průplavu ve hloubce dna průplavu před plavidly totiž 3·5 m pod vzdutou vodou, má průřez 66/69 cm a jest na délku 15 m proveden s betonovým polokruhovým dnem a vrchem zaklenut z cihel na cement, a končí v šachtě vstupní upravené na bermě ochranné hráze. Odtud až do počátečné šachty kanálu Reiserova jest položeno litinové potrubí průměru 30 cm, které při horním svém konci jest ve vstupní šachtě uzavřeno šoupátkovým ventilem. Tento kanál proplachovací slouží zároveň k tomu, aby se z průplavu mohla vypustiti 1·0 m vysoká vrstva vody, která v něm po sklopení jezu zůstane státi, a sice v trati od čistící stanice městské až k plavidlům, kde leží dno průplavu 1·0 m pod výškou hořejšího záporníka v plavidlech, čili pod výškou dna průplavu v trati od jezu až k císařskému mlýnu.

Konečně budiž podotknuto, že také při překládání vtoku potoka šáreckého do Vltavy muselo se částečně pozměniti vyústění kanálového potrubí kanalisace obce Dejvické, které v těch místech jest svedeno do řeky.

8. Obydlí jezného a plavidelníka.

Úřední kollaudace domků odbývala se dne 29. ledna, a měla výsledek úplně příznivý. Letos provedlo se projektované obsypání obou domků, upravily náležitě dvorky, a postavily studny na pitnou vodu. U domku jezného byly mimo to zřízeny schody na svahu hráze železniční společnosti c. k. státních drah, aby jezný po lávce loni zmontované mohl se z prvního poschodí domku za velké vody bezpečně a pohodlně dostat na hráz železniční.

Po vyličení celkového průběhu stavebních prací na zdýmadle trojském za rok 1901 můžeme jen opakovati slova v úvodu tohoto popisu uvedená, že zdýmadlo trojské bude zcela určitě nejdéle v prvních dnech měsíce června r. 1902 odevzdáno veřejné dopravě.

Zdýmadlo čís. II. u Klecan.

Zdýmadlo klecanské bylo letošního roku v činnosti po dobu ode dne 30. dubna do 25. června, dále ode dne 7. srpna do 11. října a od 23. října do 10. prosince. Celkem tudíž po dobu 198 dnů.

Veškerá manipulace s konstrukcemi provedenými jak na jezu, tak i u plavidla úplně uspokojovala.

Plavidly u Klecan bylo proplaveno:

1. Proti vodě: 176 parníků,
69 labských lodí nákladových,
422 lodí na kámen,
2 říční rýpadla,
31 pontonů,
12 lodic,
1 elevator.

- Po vodě: 174 parníků,
68 labských lodí nákladových,
455 lodí na kámen,
4 říční rýpadla,
34 lodí od kvádrů (naháčů),
59 pontonů,
26 lodic,
35 vorů.

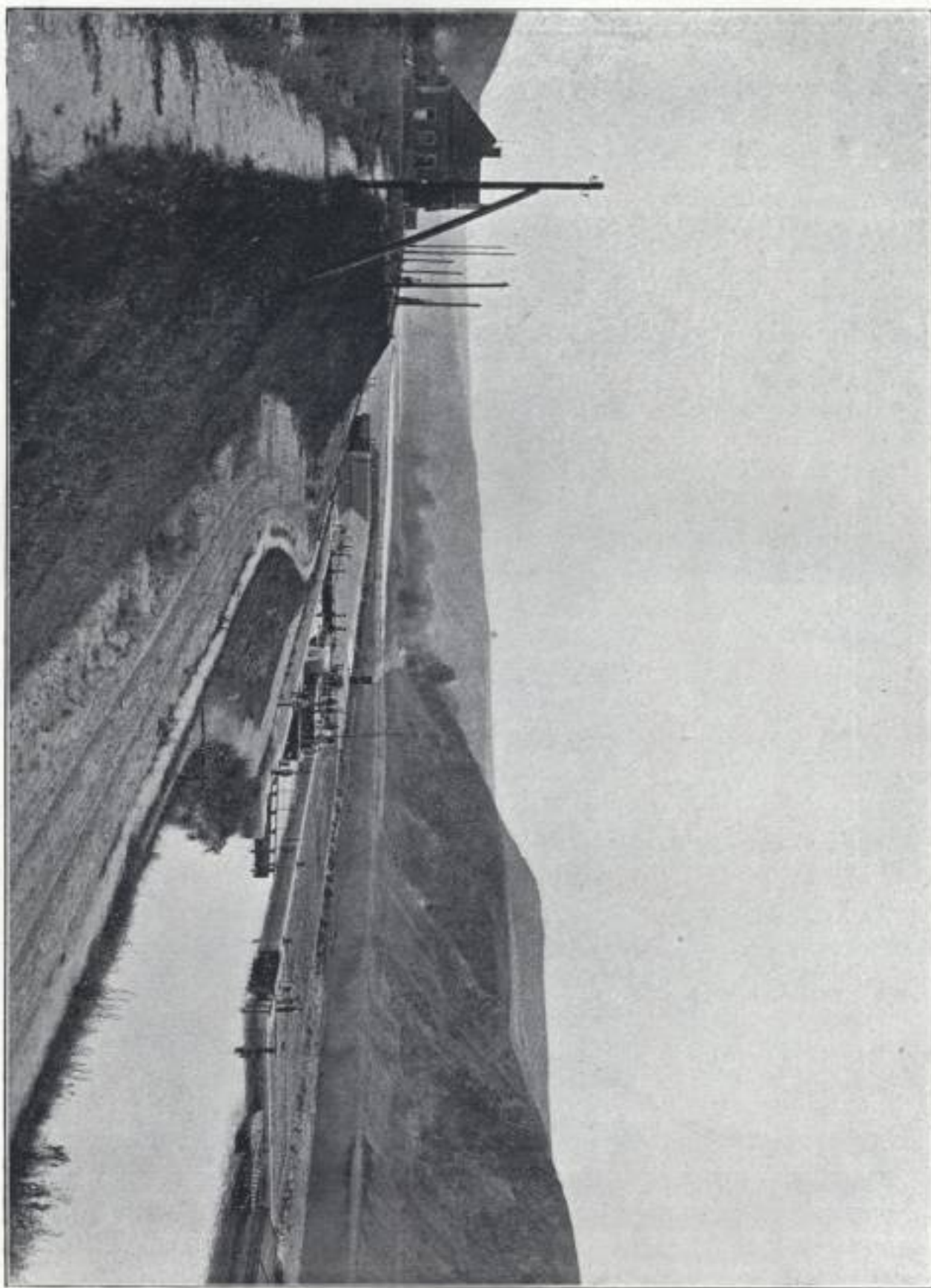
Obraz č. 14. ukazuje plavidlo v činnosti.

Ač část řeky kanalisované vykazovala výhodné hloubky a vyznačovala se za jezu postaveného zcela mírným proudem — tudíž poskytovala podmínky pro rozvoj plavby lodí nad míru příznivé — nevzrostl tohoto roku počet proplavených lodí podstatně.

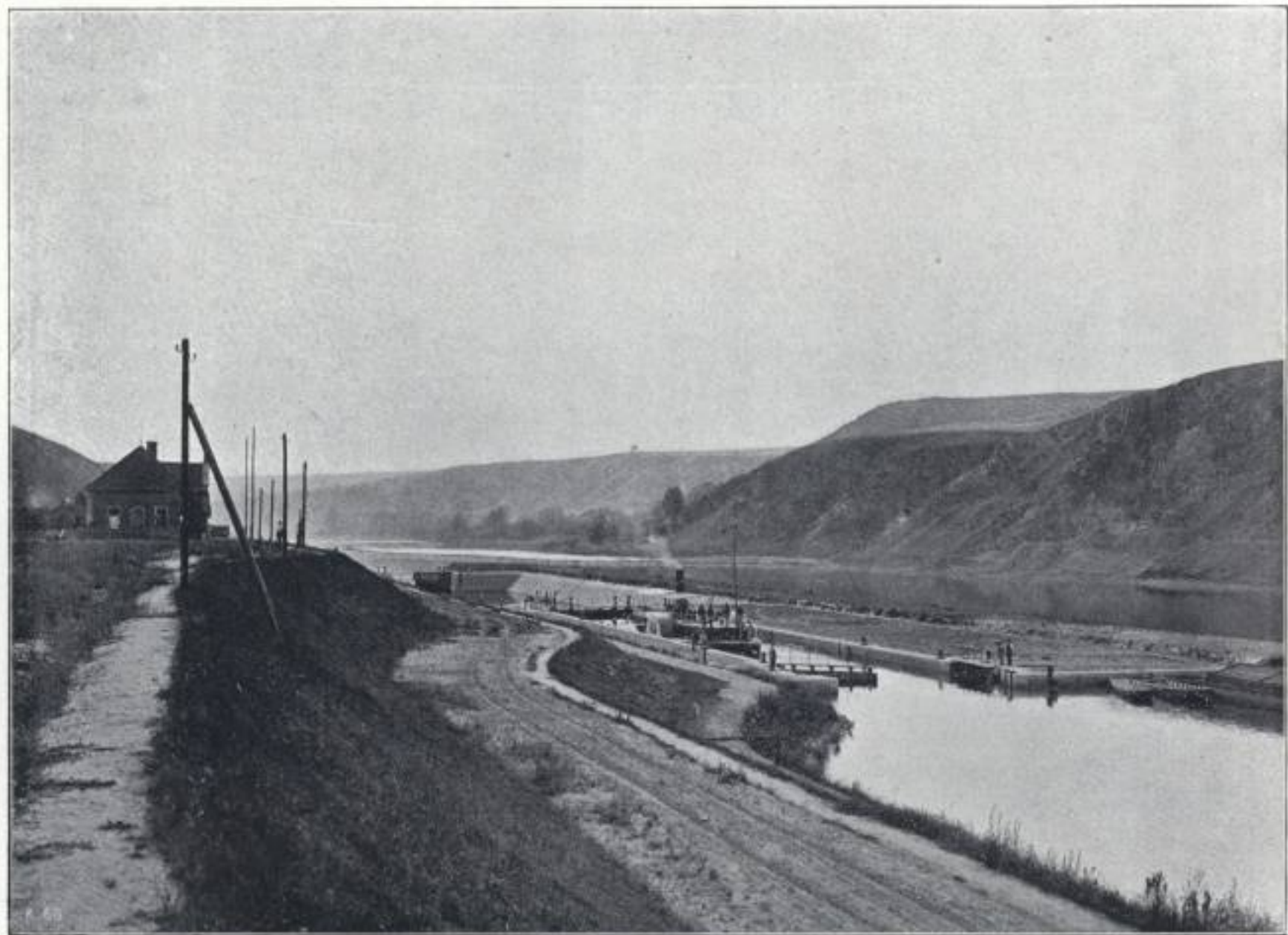
Bránila tomu jednak malá hloubka, jednak veliký proud v trati řeky dosud nekanalisované.

S prospěchem bylo lze využítovati výhod plavby ve vodě vzduté pouze plavcům, kteří sprostředkovali plavbu lokální mezi Libšicemi a Podbabou.

Obč. 14. Poled na plavidlo komorové a vlnkové zdymadla Klecanského.



V první řadě byli to plavci dopravující kámen z lomů klecanských do Podbabby a Troje, kteří měli příležitost oceniti s důstatek výhody vody vzduté.



Obr. 14. Pohled na plavidlo komorové a vlakové zdýmadla Klecanského.

Podotýká se, že parník za + 25 cm na karl. vodočetu za jezu sklopeného, vlekl-li z Klecan do Troje loď naloženou 45 m³ kamene, potřeboval ku výpomoci, aby přepravil loď přes peřeje, jež tu a tam řeka za vody nevzduté tvoří, ještě pár koní.

Za postaveného jezu vlekl ve vzduté vodě a za vody normální týž parník bez veškeré námahy a bez přípráže koní čtyři podobné lodi o celkovém nákladu 180—220 m³ kamene.

Při — 30 cm na karl. vodočetu a postaveném jezu v Klecanech vlekl snadně 2 z největších lodí labských a jednu loď naloženou 45 m³ kamene ve vzduté vodě; při jezu sklopeném utáhne ve spojení s párem silných koní pouze jednu podobnou loď velkou.

Dle toho možno přibližně odhadnouti, že týž parník za normální vody může táhnouti bez veškeré námahy náklad čtyřikrát větší za jezu postaveného než za stejných okolností při jezu sklopeném.

Poměr ten stává se mnohem ještě příznivějším za stavu vody podnormálního.

Přihlíží-li se k tomu, že doprava na řece kanalisované jest neodvislá od nízkých stavů vody, že doprava lodí proti vodě, jak vidno, bude značně usnadněna u úplně bezpečna — pak lze chovati nejlepší naděje v rozkvět velké plavby, již tyto práce uprůplavňovací hlavně mají sloužiti.

Číslo voroplavby vorovou propustí za postaveného jezu lze posouditi z následující tabulky:

	M ě s í c e								Celkem	P o z n á m k a
	Duben a Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Lистопад	Prosinec		
Počet dnů, po které se vorovou prop. ploulo .	32	30	24	24	30	19	30	9	198	Vorová propust zůstávala po celou noc otevřená pokud neklesl stav vody v Karlíně pod 40 cm pod nulu. Tak že zajisté i v noci proplul dosti značný počet vorů, jež tuto nejsou uvedeny.
Proplulo se pramenů .	530	412	281	150	211	127	50	12	1773	
Průměrně denně . . .	16 až 17	14	12	6 až 7	7	6 až 7	1 až 2	1	—	

Kromě těchto vorů jest ve výkazu o proplavání plavidlem uvedeno 35 vorů, jež proplaveny byly plavidly.

Byly to buď malé vory, jež dopravovány byly do Libšic a Miřovic, tedy na krátkou trať, pročez nepevně spojeny, aneb vory velké, po Vltavě plující, vůbec nedostatečně svázané; mimo to vory s dopravou ryb z českých rybníků do Německé říše, jež pro větší ponor sádek ryby obsahujících nemohou proplouti propustí vorovou.

Zdýmadlo čís. III. u Libšic.

Již ve zprávě poslední za uplynulý rok 1900 označeno bylo zdýmadlo toto jako hotové. Skutečně také po malých dodělvkách, které vesměs provedeny během zimy anebo na jaře, bylo vše připraveno pro vyzkoušení jeho a odevzdání ku používání.

V lednu dodělány pohyblivé tabule na konci splavu vorové propusti (klapačky), a po ukončení všech prací i úplném odstranění nasazené jímky, sklopeny ještě poslední slupice jezu stavidlového koncem minulého roku bez jímky osazené. Dodána dále na stavenišť hradla i stavidla pro jez a v únoru pod jez stavidlový dáván zához, jakož i pořízena a osazena hradidla do horního ohlavi plavidla, aby bylo možno je zabezpečiti před velkou vodou a ledem. Dnem 1. března nastoupil službu též ustanovený sem c. k. plavidelník, jehož dozoru plavidlo na dále svěřeno.

V prvním týdnu měsíce března odešel led z celé trati řeky nezpůsobiv žádných značnějších škod, a tu poprvé byl znatelným klidný přechod vody přes sklopený jez, což — jmenovitě u jezu stavidlového, přes nějž za normálního stavu veškerá voda řeky se ubírá — vyvrátilo tak obavy v tomto smyslu dříve vyslovené.

V dalším průběhu měsíce dokončena též silnice u Libšic, dále dlažby u vorové propusti a při ústí horního kanálu pokud jsou pod vodou, jmenovitě přechod pro potahy přes horní kanál a zachycení pramenů, jež tam ze strže lomu máslovického vyřázejí, do drenáží.

V dubnu upravena potahová stezka na pr. břehu nad horním kanálem a stráně nad ní osázeny zde akáty, aby se časem upevnily svahy tyto složené ze zvětralého štěrku, konečně některé malé dodělvky na stavbách po uplynulé zimě a vše bylo připraveno pro úřední zkoušku se zdýmadlem, nařízenou na dny 4., 5. a 6. května.

Slupice jezu stavidlového, které se mají vztyčovati a sklápěti pomocí pevného jeřábu zakotveného ve skladišti na pravém břehu vždy po 6ti vějířovitě, jsouce připevněny horními konci zvláštními svorami ku průběžnému ocelovému řetězu o průřezu 1" angl. = 26 mm, který se na onen pevný jeřáb navíjí neb odvíjí, byly sklopeny provisorně, částečně loni po dohotovení příslušného dílu jezu, částečně letos jak svrchu uvedeno, a to s použitím pomocných řetězů v různém pořadu po 2—4 kusech dle síly řetězu. Bylo nyní nutno je nejdříve vztyčiti, řetěz patřičný veskrze protáhnouti a slupice naň v náležitých vzdálenostech upnuté pak znovu sklopiti, aby úřední zkouška za budoucích normálních poměrů se vykonati mohla.

K tomu vyhlédnut byl den 29. dubna, kdy vztyčován byl jez v Klecanech a tudíž plavba na jeden den zastavena, což by stačilo, aby se vše potřebné připravilo. Dopoledne slupice vztyčeny, protažen řetěz do polohy definitivní a přikročeno hned ku opětovnému sklopení jich. Jelikož ale hřbet jezu byl zanešen po odchodu ledu a velké vody následkem zkypřeného řečiště po bagrování, nedoléhaly první slupice ve výklenku a proto přikročeno ještě

dopoledne ku čištění jeho. Z obavy, že by snad déle to trvalo a opětné sklopení slupic též den již se neuskutečnilo, plavba lodí i vorů pak musila být zastavena snad i příští den, rozhodnuto odpoledne jez zahraditi a vodu vzedmouti. Přikročeno tudíž ihned ku spouštění stavidel a též hradlový jez vztyčen a zahrazen.

Druhého dne 30. dubna pak dosaženo dopoledne již vzdutí 171.14 (normál. vzdutí je 172.00 cm), při němž poprvé též plavidlo uvedeno v činnost a proplaveny po vodě dolů dva čluny a sice jeden firmy Petschek v Ústí n. L. a druhý rak. sev.-záp. paroplavební společnosti při hloubce vody v horním kanálu as 1.20 m. Na to pak při vzdutí již plném v poledne proplaven dolů i nahoru parník „Marie Valerie“, při čemž všechna strojní zařízení jakož i stavba plavidla sama žádné závady neposkytla. Poprvé tu přišla v činnost jmenovitě nová soustava vodorovných stavidel obtokových v hor. ohlavi a všeobecně uznán jich velmi lehký chod a skorem samočinné otvírání, ve kterémž ohledu úplně splnila očekávání v ně kladená. Též ostatní součásti strojní dobře se osvědčily, jmenovitě konstatován snadný a vyrovnaný chod spodních vrat. Plnění malé i velké komory je klidné a trvá u první 7 minut u obou dohromady as 26 minut. Prázdňení pak malé komory trvá 4 minuty, obou 14 minut.

Dne 1. května provedena pak zkouška s vorovou propustí před zvláštní komisí. Propust ta po rekonstrukci na základě výsledků klecanských má délky od špičky pilířů na konec vedoucích zdí 100 m v přímém směru. Nahoře uzavřena segmentovou uzavírkou systému Prášilova, vykazuje splav v délce 63 m, v horní třetině žulou dlážděný, dále pak fošnovou podlahou opatřený. Na konci jeho připojují se pohyblivé rámy v kloubech zakotvené: „klapačky“, na šířku 3dílné, na délku ve dvou dílech spolu kloubem opět spojené v celku 24 m dlouhé též s fošnovou podlahou nahoře. Spád na splavu je nahoře ostřejší, dole mírnější, průměrně pak as 1:33, hloubka vody dole 1.50 m, dále 1.00 m pod budoucí spodní vodou. Průběh vody po splavu a poměrně nepatrné čeření dole pod klapačkami opravňovaly k nadějím na nejlepší výsledek tím více, an stav ten označován byl i zkušenými voroplavci co velice příznivý.

Při zkoušce proplaveny 3 prameny nahodile přítomné o délkách 110—130 m. Vjezd pramenů do vrátek rovněž i pohyb po splavu a působení pohyblivých tabulí bylo bezvadným, v čemž očekávání splněno, avšak při přechodu čela pramenu do spodní, zde poměrně klidné vody, objevilo se, že hrnuly silně vodu spodní a tato ve způsobě vlny šla zpět přes čelo.

Jelikož vrátní v tomto nejdůležitějším okamžiku nemohli dobře ovládnouti předeek pramenu, aby další směr plavby jeho zajistili, nebylo vedení jeho ve spodní vodě bezpečným. První pramen zabočil v levo a dřel se o zához levého břehu, druhý proplaven vzdor vlně dobře, třetí zabočil v pravo na mělčinu i bylo patrné, že bude nutno pramenům dole splav opustivším zabezpečiti další vedení ve spodní vodě zřízením svodidla po obou stranách. Proto další prameny nepropuštěny, nýbrž odkázány na plavidlo lodní a ustanovena náhrada za zdržení.

Avšak druhého dne plavci nechtěli ani za náhradu plavidlem plouti, usnesli se z příčin čistě soukromých stávkovati, což připravováno bylo již v Klecanech a opustivše své prameny odjeli do Prahy vyjednávat se svými zaměstnavateli.

Jelikož voda měla stoupati a jez, pro nahromaděné bez dozoru prameny dříví nahoře ve zdrži, nebylo možno sklopit, byla stavební správa komise nucena, aby se zabránilo možné katastrofě, obstarati dohled na dříví a na své útraty proplavovati lodním plavidlem prameny, pokud vztyčený jez by ohrožovaly, což trvalo až do 4. května, načež 5. května jez bez další závady byl sklopen.

Se stavbou vedoucích stěn pod vrátky započalo se pak hned po učiněném rozhodnutí příslušném dne 12. května a ukončena asi za měsíc. Současně provedeny různé ukončovací práce jako: úprava v lomu máslovickém, skladiště otevřené na hradidla u horního ohlaví, upevnění cesty na levém břehu u Dolan, rampa na levém břehu pod jezem ku dobývání ledu a dodán i smontován otočný jeřáb ve skladišti na stavidla ku jich ukládání.

Svodidlo zhotoveno co provisorium ze dřeva a záhozu i připojeno ku konci obou dosavadních zdí vorové propusti. Pozůstává ze dvou stěn na levé straně 150 m, na pravé 120 m dlouhých, čímž vytvořena ulice nahoře na konci propusti 13 m široká dole na 17.50 rozevřená. Stěny ty jsou ze štětů netěsně k sobě beraněných, které jsou do zadu zakotveny a na straně do ulice obrácené pobity vodorovnými fošnami (povodnice). Obě sahají na 1.50 m nad normální vodu a pravá je na straně k řece chráněna záhozem na povrchu vydlážděným, levá pak je od břehu do své výše zasypána a povrch odlážděn. Vršek obou stěn kryt je fošnami na způsob chodníku a veškeré dříví impregnováno.

Tím získáno vedení ve spodní vodě na délku jednoho pramenu, a zároveň — což hlavně důležitě, udržena voda propustí proběhlá v pohybu i na tuto vzdálenost, nemohouc se jako dříve hned u spodního konce rozliti stranou. Prameny nepřijdou dole již do vody skorem klidné, nýbrž soustředěnou vodou propustí proběhlou unášeny jsou až tam, kde v řece samé již dostatečný proud se jeví.

Úřední zkouška, týkající se tentokrátě vlastně pouze propusti vorové, poněvadž ostatní součásti zdýmadla již dříve bezzávadně byly používány, ustanovena byla na den 20. června, do které doby jez opět bez závady vztyčen (17. a 18. června) a vzdutí zjednáno. Horní voda dosahovala výše 171.90, kdežto spodní u plavidla 168.04 t. j. as — 10 cm.

Při zkoušce proplaveny nejprve 3 prameny k tomu určené a to beze vší závady. Velmi dobře se osvědčila srpovitá uzavírka soustavy Prášilovy jak co do lehké a rychlé tak i bezpečné obsluhy, která dovoluje jak později se též přesvědčeno v případě nutnosti i rychlé uzavření vrátek za proplaveným pramenem, ještě než propust samu opustí.

Přechod do spodní vody i další pohyb utvářil se mnohem příznivěji než poprvé; čelo prvního voru ovšem hrne opět před sebou vlnu vody, což při rozdílu rychlostí nemůže ani jinak býti, leč tato vlna ztrácela se za

čelem mezi kmeny v malé vzdálenosti, tak že ani ku plavcům nedospěla a tito podle stěn prameny svoje dobře řídití mohli.

Na žádost zástupce navigačního eráru proplaveny další prameny též při plném vzduší 172·00 a malém stavu vody pod jezem, 168·04 t. j. — 40, což odpovídá asi budoucí spodní vodě vzdušné od Miřovic. Za těchto nejnepříznivějších podmínek byl průchod pramenů též dobrý a dáno proto úřední povolení ku používání vorové propusti.

Tabulka srovnávací

navržených a provedených prací na zdýmadle
č. III. u Libšic.

A. Stavební práce.

Číslo	Druh práce	navrženo	provedeno	Poznámka
1.	Zemní práce	313.582 m ³	315.763 m ³	—
2.	Beton základový	6.720 "	4.579 "	Plavidlo komorové. Stavidlový jez.
3.	Beton cementový	521 "	971 "	Šachty stavidlové. Kybovod. Rekonstr. vrátek.
4.	Omitka cementová	2.938 m ²	4.671 m ²	dto.
5.	Zdivo z lomového kamene	9.034 m ³	8.988 m ³	—
6.	Spárování cementem	2.128 m ²	4.857 m ²	Vlakové plavidlo. Rekonstrukce vrátek.
7.	Zdivo kvádrové a desky krycí (žula)	2.289 m ³	1.755 m ³	Šachty stavidlové. Plíže jezu (křídla). Ohlavi plavidla.
8.	Schody a schodnice i obruby žulové	451 m	395 m	—
9.	Zához	14.488 m ³	11.204 m ³	—
10.	Dlažby z lom. kamene	93.537 m ²	60.312 m ²	Dělicí bráz. Regulace lev. břehu
11.	Vytrhání starých dlažeb	1.950 "	15.753 "	S ustřed. bráz nad jez. Libš. silnice.
12.	Zřízení cest (vozovky)	1.500 "	6.376 "	Libš. silnice. Plavební stezka z Do- lánek k Mál. lomu.
13.	Drnování (ve čtvercích i plné) . . .	28.000 "	7.711 "	Místo drnování pouze oseta dělicí bráz per ca. 22.000 m ² .
14.	Štětovnice	727 m	742 m	—
15.	Jimky	435 "	523 "	—
16.	Železné součásti stavby	787 q	1.182 q	Želez. štětovnice pr. břeh, špička dělicí bráze a j.
17.	Čerpání vody	900 dnů	848 dnů	—

B. Železná konstrukce.

Číslo	Části stavby	navrženo	provedeno	Poznámka
1.	Jez hradlový	35.112 kg	38.687 kg	Překročení váhy způsobilo: 1. Větší váha slupic.
2.	Jez stavidlový se skladištěm a rybovodem	113.537 "	120.077 "	2. Změna v zakotvení předním, zařízení skladiště uvnitř i zevnitř, jakož i rybovodu.
3.	Plavidlo (vrata, stavidla a j.) . . .	77.466 "	84.708 "	3. Větší váha želez. konstrukce středních a spodních vrat.
4.	Propust vorová	59.970 "	76.605 "	4. Změna segment. uzavírky, kování klapáček a jiné změny následkem rekonstrukce.
5.	Různé (můstek přes potok Hoštický, a j.)	10.847 "	11.321 "	5. Rozmnožení zachytačů pro lodě a vory

Doba proplavení jednoho pramenu trvá dvě minuty a to od vjezdu předku jeho do vrátek až do vyjetí zadku ze svodidla.

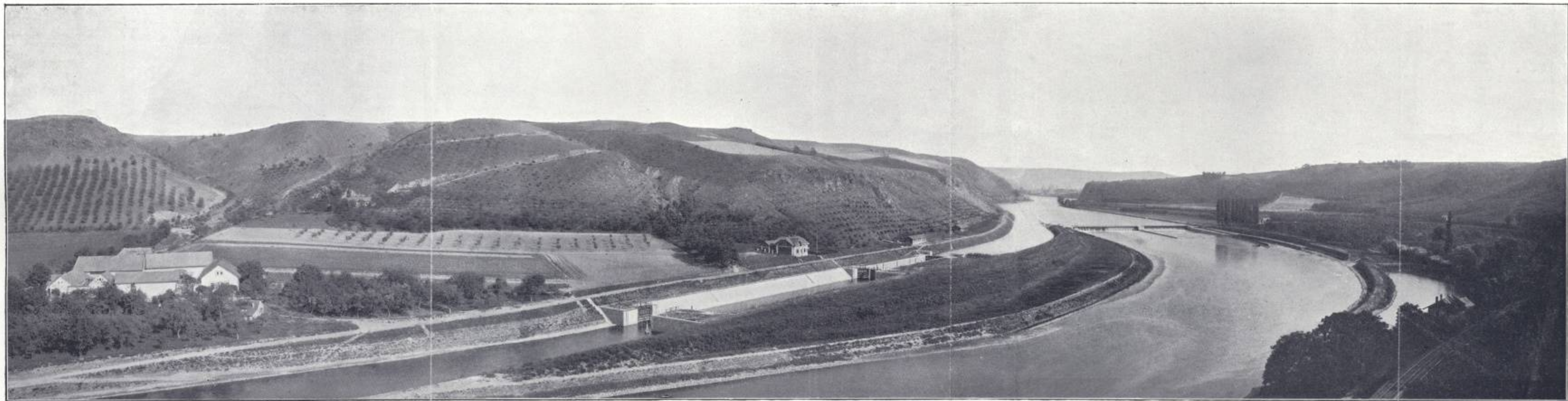
Poněvadž délka ta obnáší $100 + 120 = 220 \text{ m}$
 k tomu délka pramenu max. 130 "
 celkem proběhnutá dráha tedy 350 m,
 obnáší průměrná rychlost pramene skoro 3 m/sek.

Když byla pak zřízena pod návodním piliřem jezu, na dl. 95 m souběžná hrázka kamenná mezi jezem hradlovým a stavidlovým, aby voda více ještě ku vyústění vorové propusti se vedla, dále potřebné kruhy a pacholata ku chytání v horním kanálu a jiné menší práce na vrátkách i jinde, byla stavba zdýmadla č. III. úplně hotova a v polovici července přesídlilo podnikatelství do Miřovic úplně a následujícího měsíce místní stavební správa do centrály v Karlíně.

Na obrazci čís. 15 ze dne 15. července viděti jest proplavení pramenu vrátky právě v tom okamžiku, kdy předek opustil pohyblivé tabule a vnikl do spodní vody. Je zde patrna též celá dispozice propusti se svodidly, rovněž viděti v činnosti jez hradlový i část jezu stavidlového v levo. Z téže doby je obraz čís. 16, znázorňující dohotovené plavidlo, jak se právě parník „Marie Valerie“ jím proplavuje.

Ve dnech 25. a 26. července sklopen jez pro stoupnavší vodu, což vyžadovalo v celku $12\frac{1}{2}$ hodiny času. Při tom byl na stavidlovém jezu v práci pouze jeden otočný jeřáb ku vytahování stavidel.

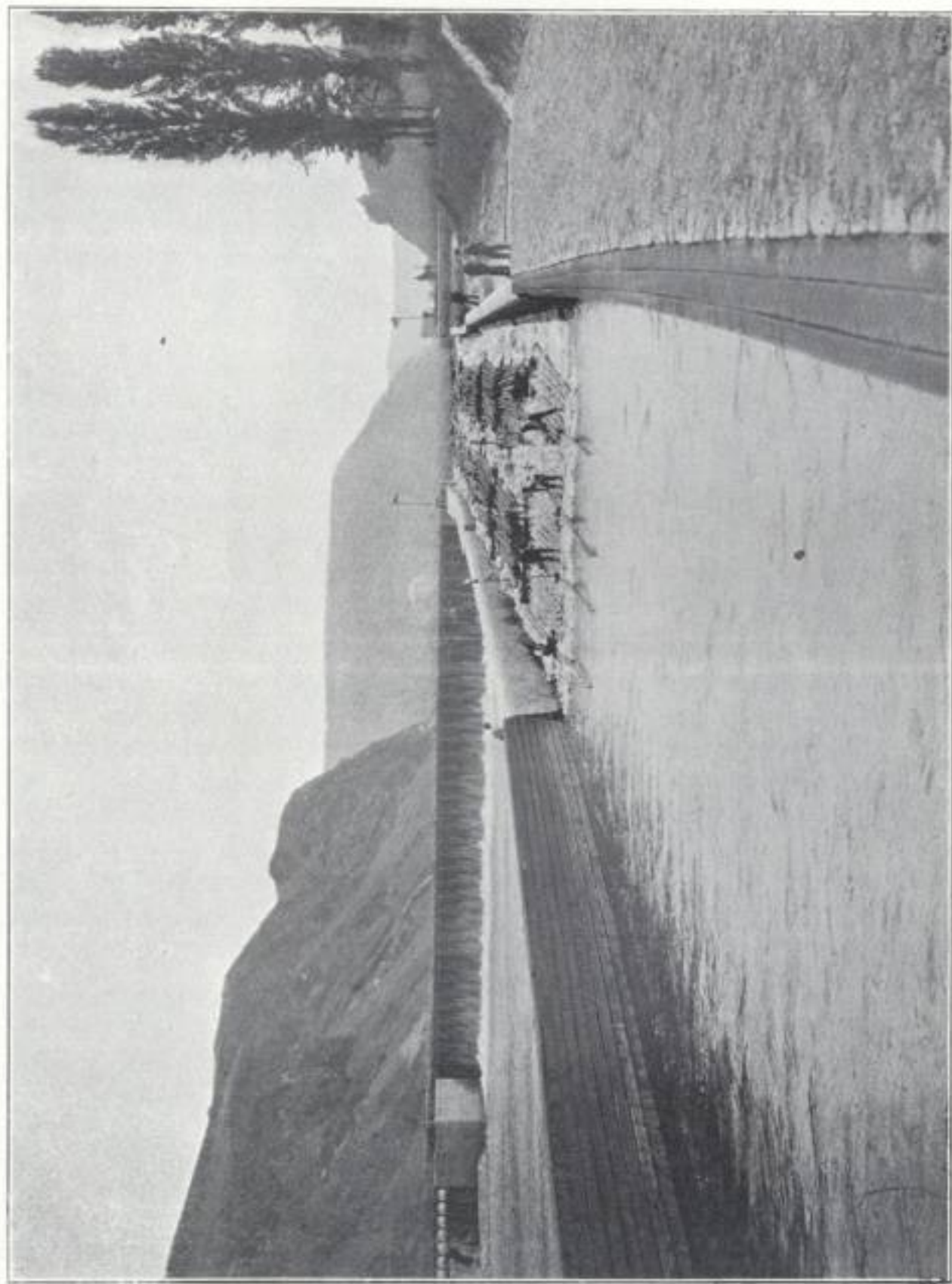
V měsíci srpnu a to 7. a 8. jez opět vztyčen. Hradlový již předem v suchu postaven, zahrazen a utěsněn, načež přikročeno ku vztyčení slupic stavidlových. Na hřbetě shledán již jen lehký nános písku a šterku, který však vztyčení pranic nevadil a proudem byl brzo odplaven. Obrazec čís. 17 podává právě onen moment, kdy slupice se vějířovitě z vody zdvihají a otočným jeřábem spouští se nejspodnější řada stavidel hned dolů za tím



Obr. 19. Pohled na zdymadlo Libšické.

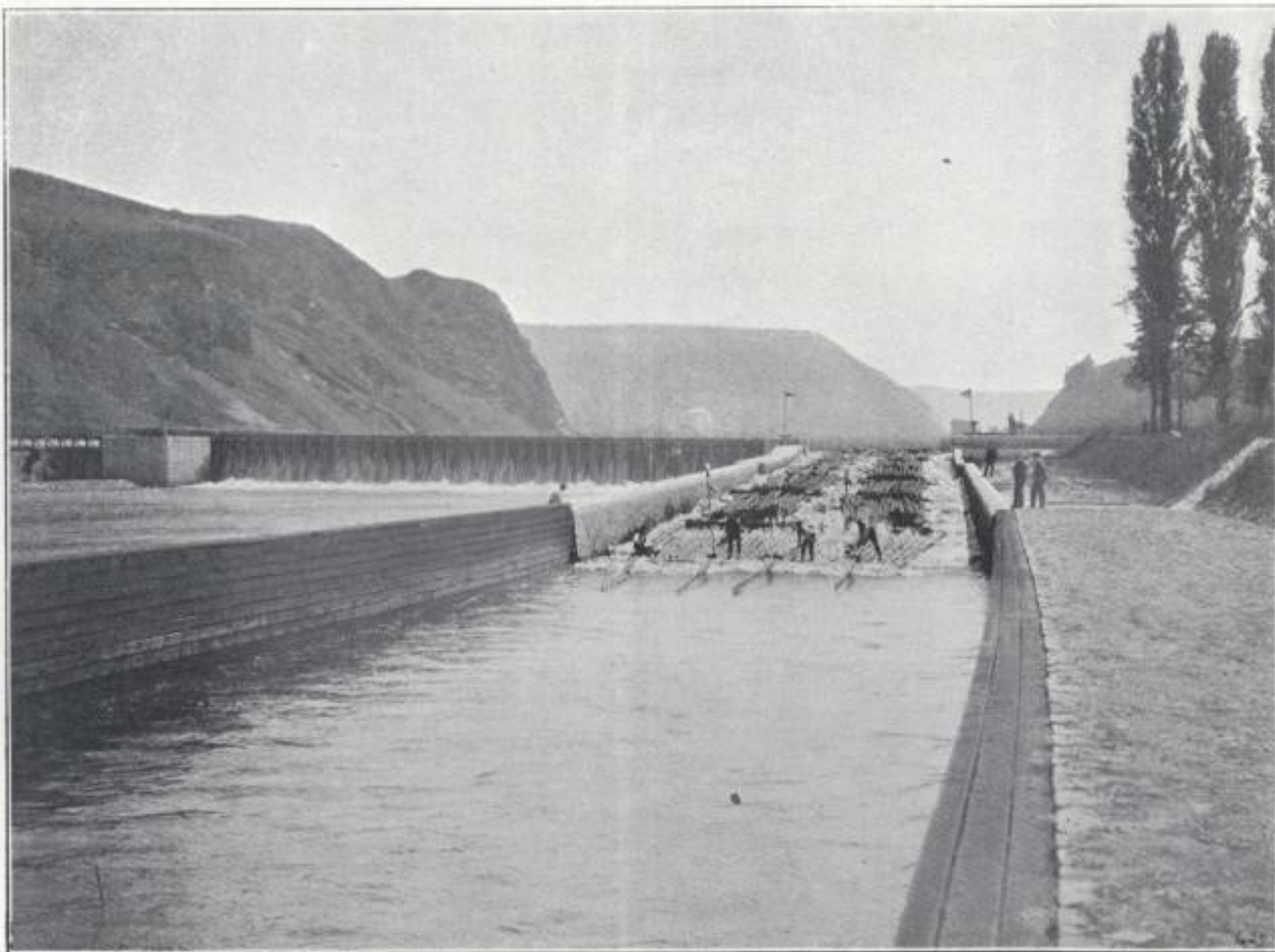
účelem, aby zmíněný nános snadněji se odstranil. Vztyčený jez stavidlový v činnosti znázorněn pak v pohledu od spodní vody na obraze čis. 18.

Zmínky zasluhuje též, že komise zakoupila potápěcí přístroj (scaphandre), ku různým pracem neb ohledáním pod vodou.



Obr. 15. Pohled na vorovou propust u Líbšic; stav dne 15 července 1901.

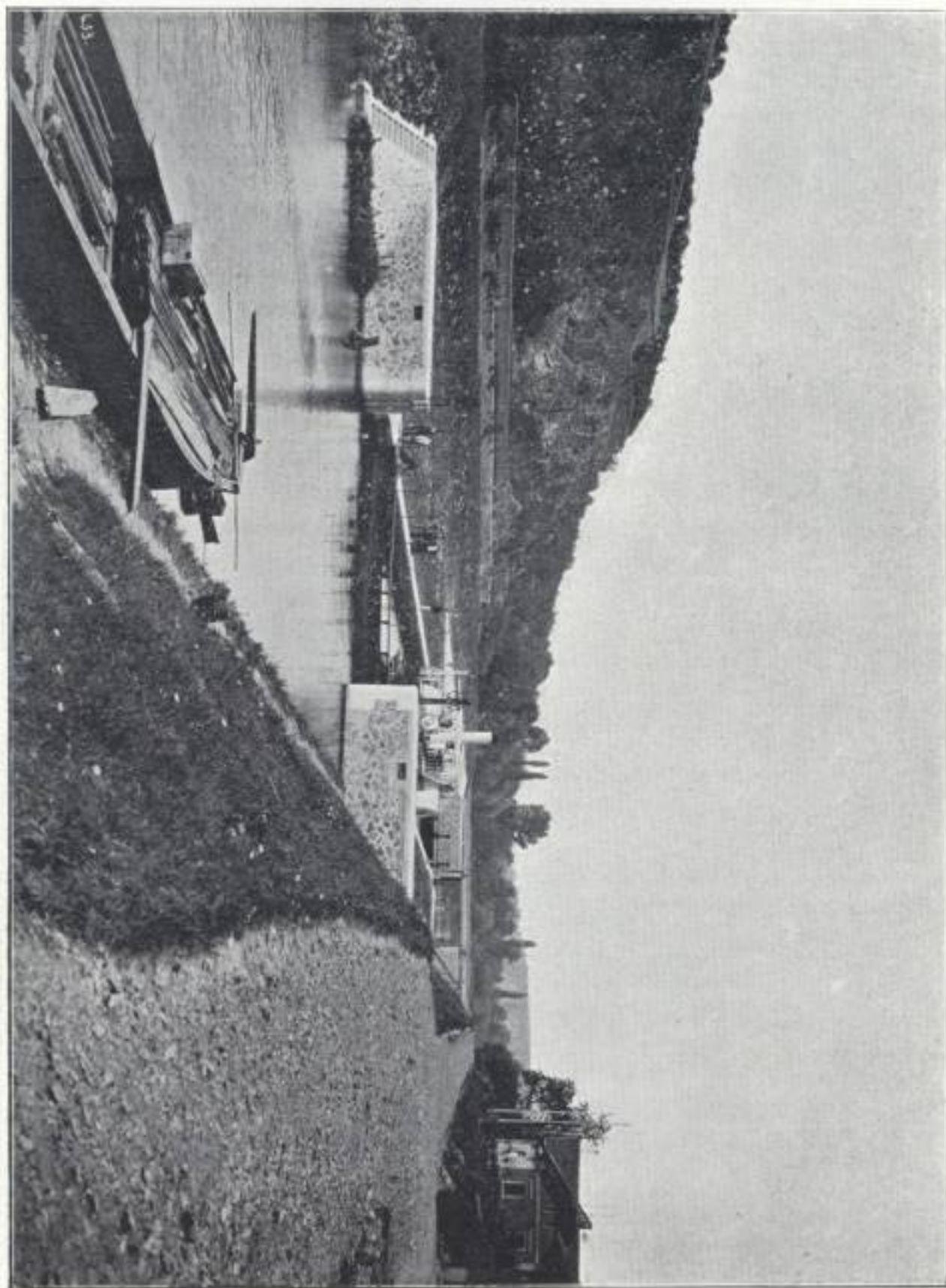
Vyzkoušen a použit byl poprvé na plavidle zdýmadla čis. II. u Klecan, načež v proudící vodě s úspěchem byl použit poprvé ku ohledání nahodilé závady, naskytnuvší se při jedné slupici jezu stavidlového.



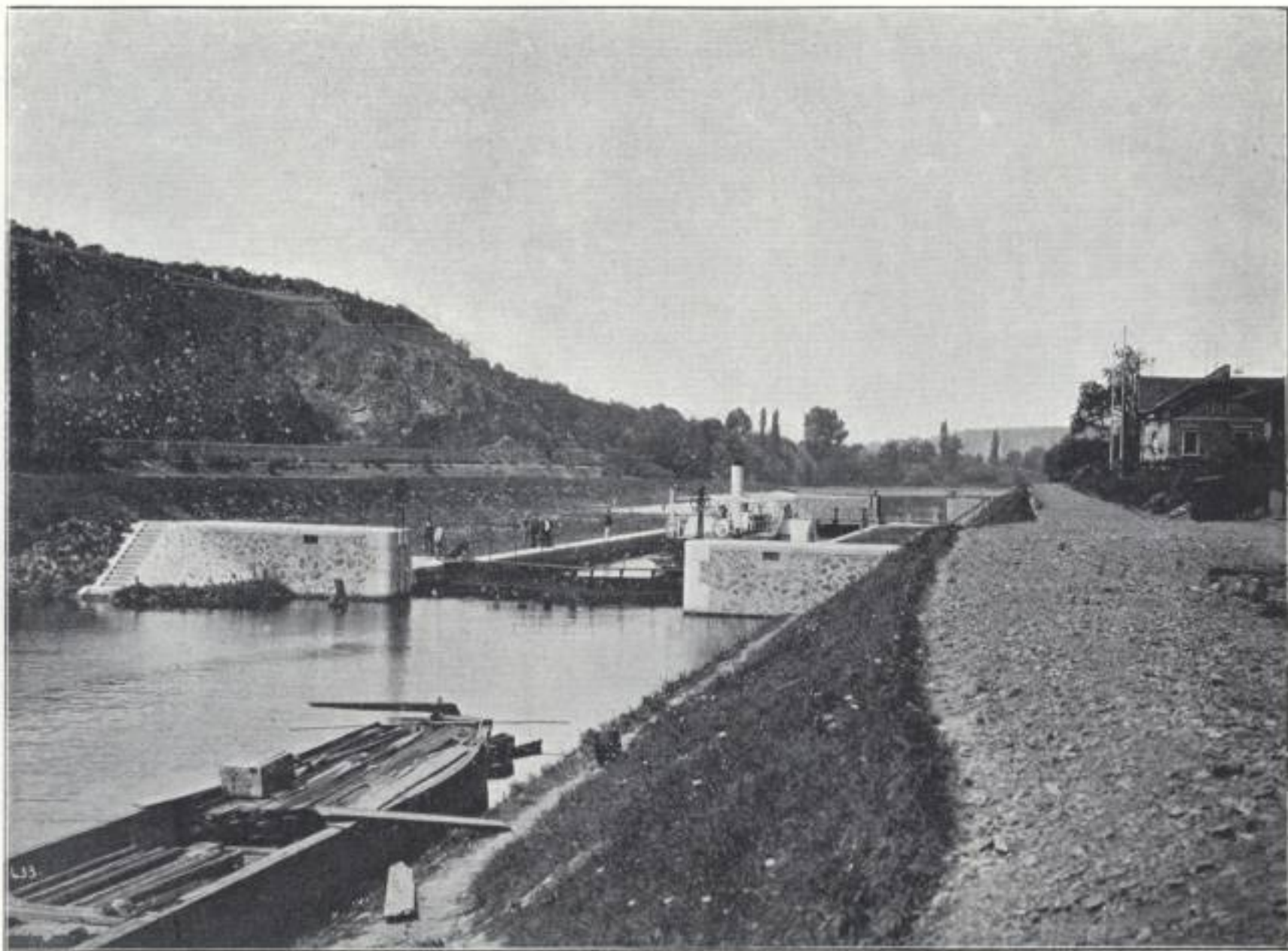
Obr. 15. Pohled na vorovou propust u Libšic; stav dne 15 července 1901.

Od té doby po delší dobu zůstávalo zdýmadlo ve pravidelné činnosti i věnována doba ta pilným pozorováním a zkouškám za účelem zlepšení a urychlení různých obcházení, hlavně při propusti lodní, provedena pak

Obr. 16. Proplování parníku „Marie Valerie“ komise kanalizační, komorovým plavidlem u Libše dne 15. července 1901.

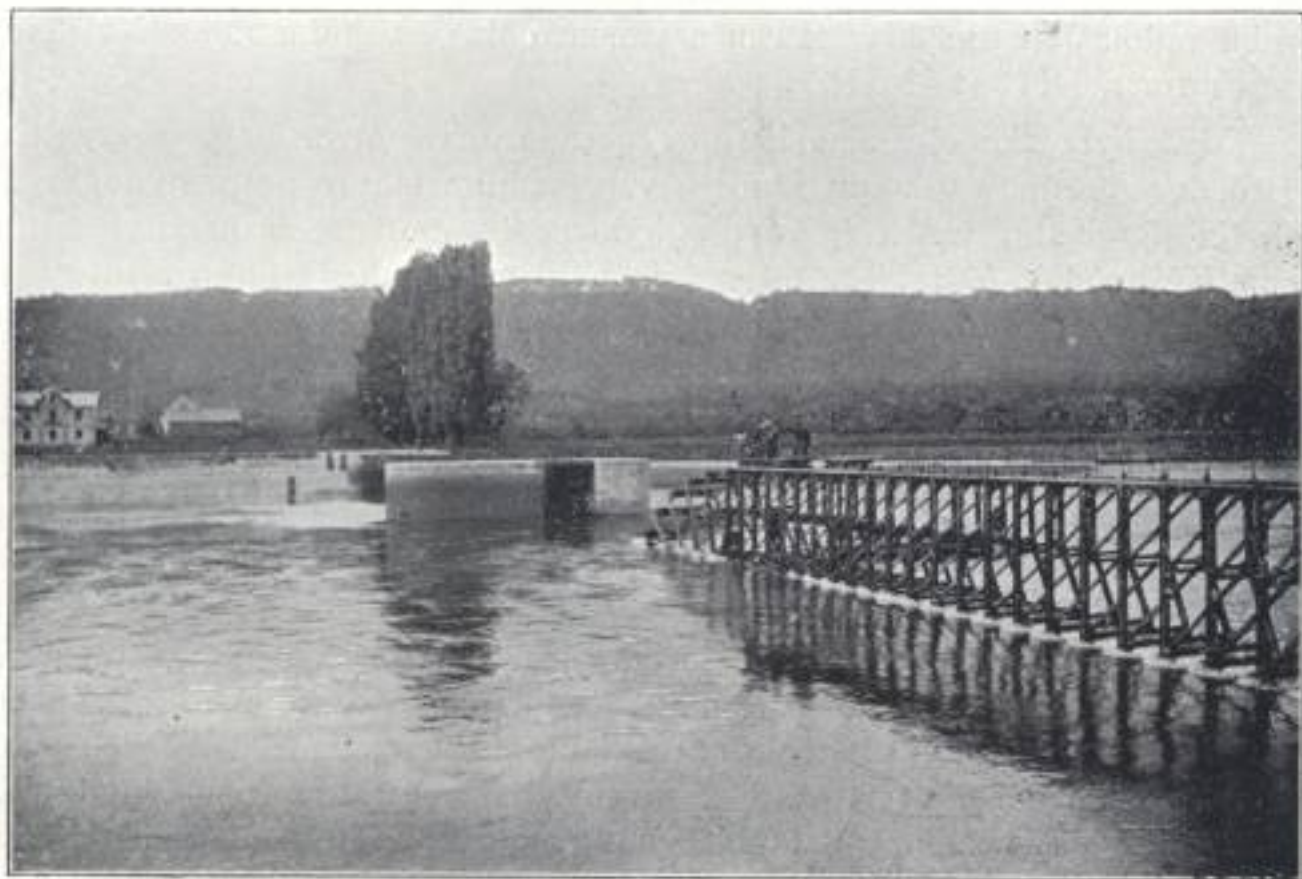


řada předělávek a oprav drobných, aby se docílilo zkrácení doby potřebné ku sklopení jezu. Celkový pohled panoramatický na dokončené zdýmadlo v činnosti podává pak připojená tabulka 19.

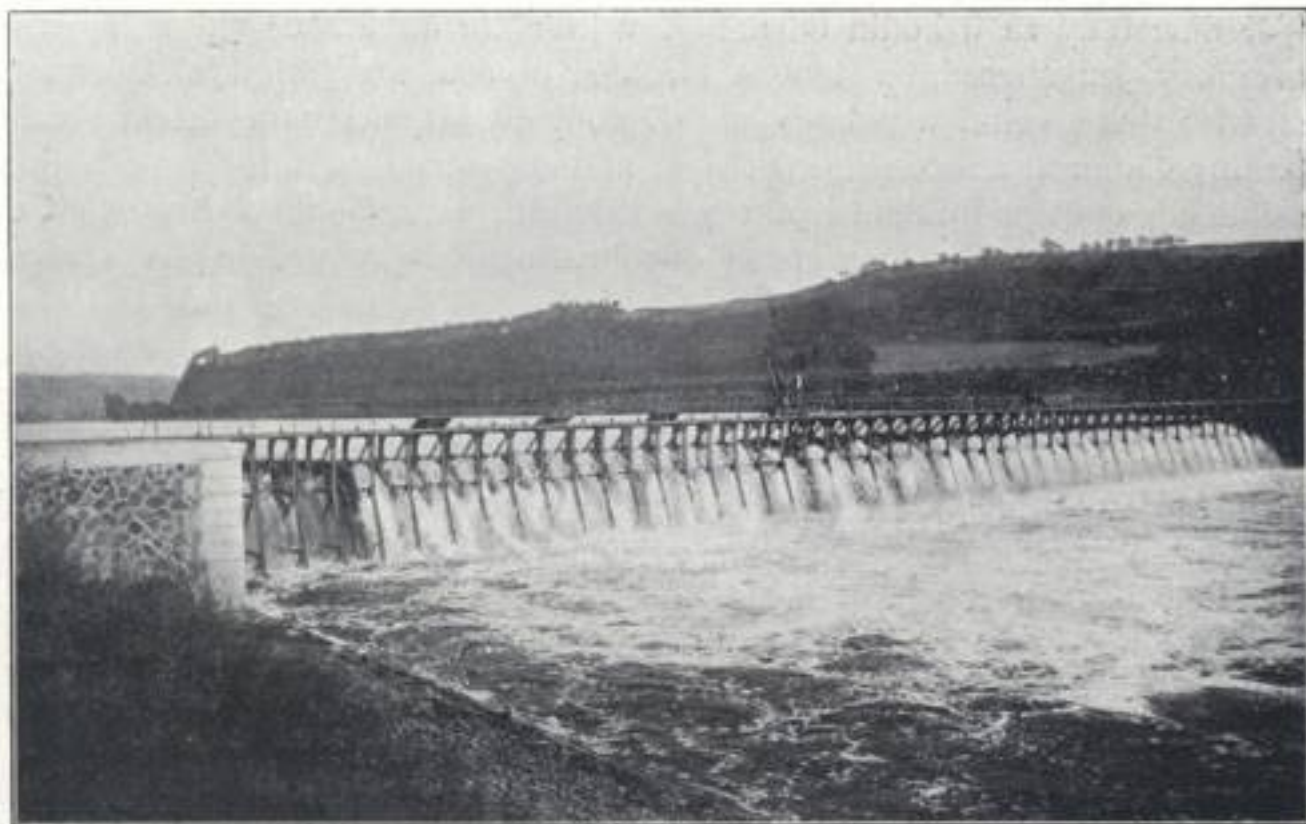


Obr. 16. Proplavování parníku „Marie Valerie“ komise kanalizační, komorovým plavidlem u Libšic dne 15. července 1901.

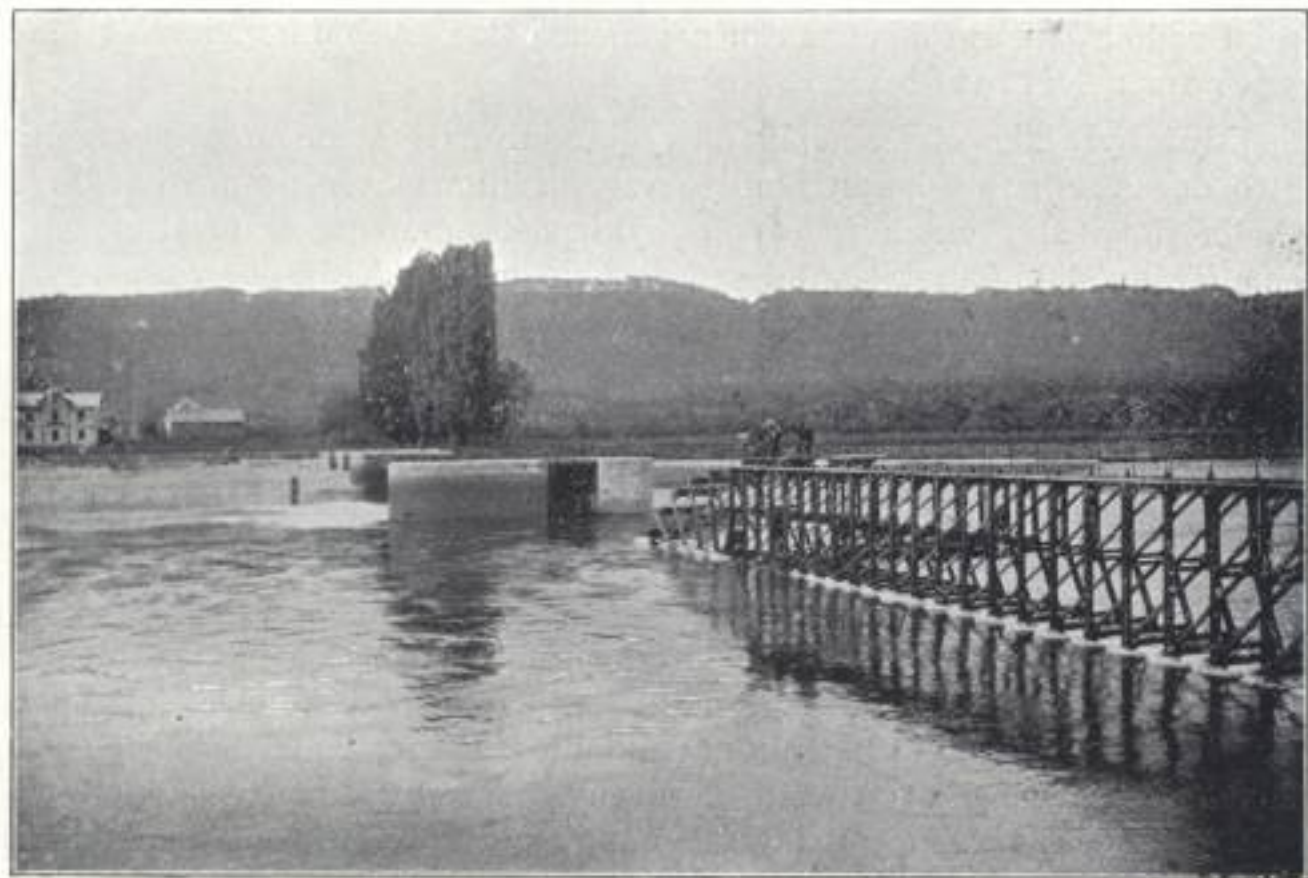
Pro stoupající vodu provedeno další sklopení jezu ve dnech 11. a 12. října při stavu vody $+ 1.06\text{ m}$. Práce se sklopením jezu stavidlového trvala tu 8 hod. 10 min. a byly v činnosti již dva jeřáby otočné ku vytahování stavidel ;



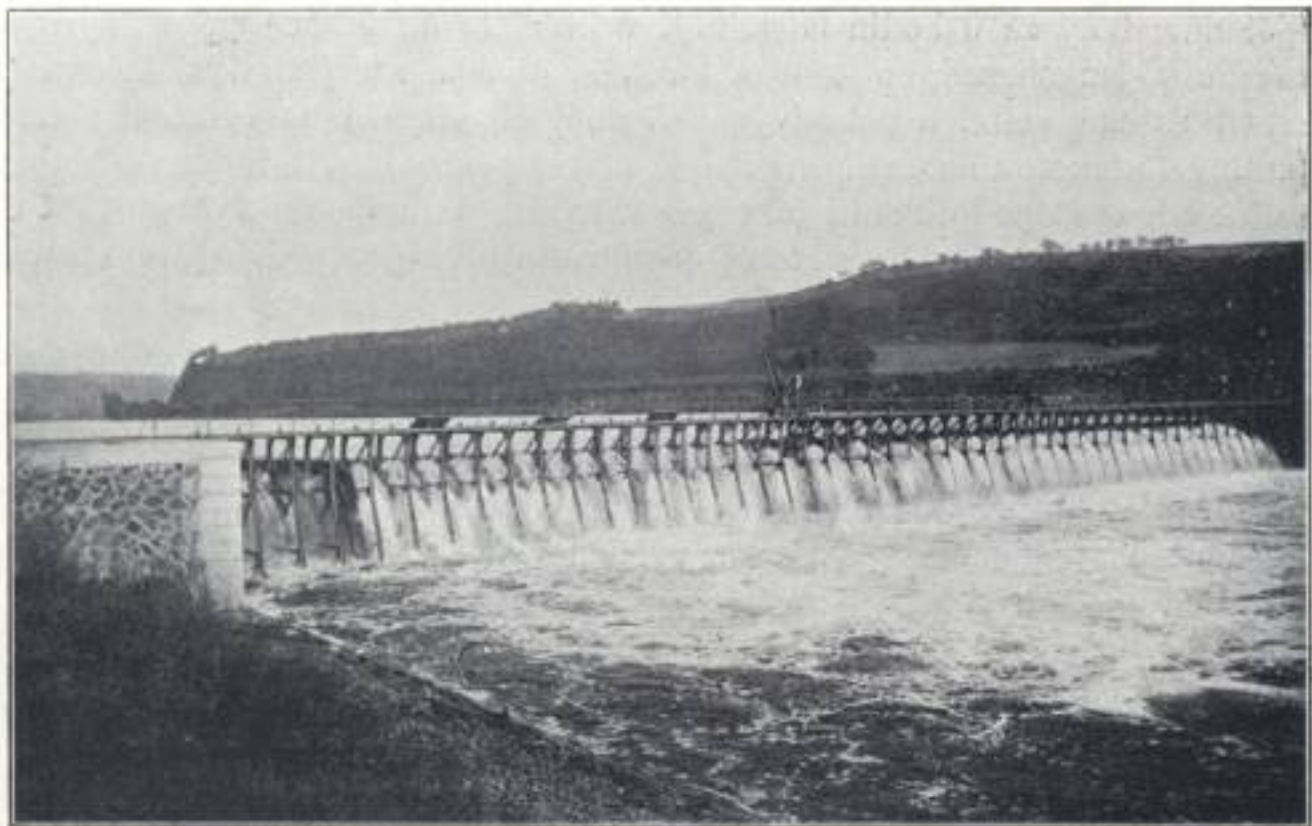
Obr. 17. Vztyčení stavidlového jezu zdýmadla Libšického dne 7. srpna 1901.



Obr. 18. Stavidlový jez v propusti lodní zdýmadla Libšického.



Obr. 17. Vztyčení stavidlového jezu zdýmadla Libšického dne 7. srpna 1901.



Obr. 18. Stavidlový jez v propusti lodní zdýmadvla Libšického.

ovšem zároveň v tom čase též obsaženo vyhrazení jezu hradlového i s odnášením hradel, slupice hradlové však nesklopeny. Když pak voda opět dostatečně opadla, přikročeno ku vztyčení dne 22. října před komisí kollaudační, v níž kanalisační komise zastoupena byla panem zemským stavebním radou Janem Jirsíkem a panem c. k. stavebním radou Vilémem Ritterem z Rittershaina.

Když byl jako obyčejně hradlový jez již dříve v suchu připraven, započato dne 22. října v 6 hodin ráno se vztyčováním slupic propusti lodní. Do 9. hodin dopolední všech 51 stupic bylo postaveno, načež ihned spouštěna oběma jeřáby stavidla tak, že do večera bylo vzdutí dosaženo; ovšem se nemohlo se zahražováním tak rychle pokračovat jak to zařízení dovolují, poněvadž stav vody nebyl vysoký (+ 05) a množství vody zachycené při plnění obou zdrží (Klecany a Libšice) působí značné klesnutí vody dole pod III. zdýmadlem, čeho jest se k vůli lodím na trati a přívozům vyvarovati.

Stavba zdýmadla podrobena pak kollaudaci ve všech svých součástech jak stavebních tak i strojových, což ukončeno dne 31. října.

Od té doby zůstávalo zdýmadlo v činnosti až do 11. prosince, kdy za příčinou stoupnuvší vody a očekávaných později mrazů se jez sklopil a vše na zimu zabezpečilo. To dalo se opětně za přítomnosti komise kollaudační, a poněvadž již všechny přístroje na základě zkušenosti při dřívějších manipulacích získaných byly náležitě upraveny, jmenovitě u propusti lodní oba otočné jeřáby pro vytahování stavidel, dále vozíky pro jich odvážení a hlavně velký jeřáb pro sklápění slupic zakotvený ve skladišti novým ocelovým kalibrovaným ořechem byl opatřen, odbylo se sklopení 65 m širokého otvoru stavidlového jezu bez závady v čase od 7 hodin ráno do 1 hodiny 08 minut odpoledne, tedy za 6 hodin 08 minut, v kteréžto době současně sklopen byl i hradlový jez sousedním 48·8 m širokým otvorem, kterýžto výsledek možno nazvatí zajisté velmi uspokojivým. Z doby té připadá na vytažení stavidel 4 hodiny 45 minut a na sklopení slupic stavidlového jezu 1 hodina 23 minut; i nutno zde opět podotknouti jako při vztyčení, že nemohlo vyhrazování díti se nepřetržitě, jak by to zařízení dovolovalo a to pro přílišný vzrůst vody pod jezem.

V případě nutnosti, kdy se k tomu zřetele brátí nemusí a příslušná opatření na spodní trati se stanou, dá se doba otevření propusti lodní ještě zkrátiti asi o 1 hodinu.

Hradlový jez současně ve stejném skoro tempu uvolňován, tím že hradla dole ze záporů nadzvvižením pákou vysunuta a kývala se, visíce háky svými na tyčích pouchových (system na způsob Odry), postupně pak odnášena na břeh. Sklopení slupic zde však trvá déle než u jezu stavidlového, any se sklápí po jedné jako u zdýmadla klecanského, pomocí pevně zapnutého jeřábku s piliře drátěným lanem, jdoucím přes přenosnou kladku vždy na poslední stojící slupici umístěnou. To však naprosto nemá vlivu na celkovou dobu sklopení celého jezu, poněvadž oba jeho díly do jisté míry od sebe neodvisle mohou býti obsluhovány.

Při obsluze obou jezů bylo zaměstnáno celkem 16 mužů v tomto případě, čítajíc v to i stráže postavené nad jezem i pod jezem, jakož i dva muže na ochranném člunu.

Jez byl postaven v roce 1901 celkem po 156 dnů; po celý ten čas používána vorová propust beze vší závady, pouze některé chatrně vázané prameny nebo malé vorky odkázány v jich vlastním zájmu na lodní plavidlo.

Od 20. června, kdy propust svému účeli odevzdána byla, za 151 den propluly tudy celkem 922 prameny různých druhů, nejvíce dne 22. června t. j. 22 prameny.

Též plavidlo v témže čase jsouc v činnosti vykazuje celkem 998 proplavení.

Z toho proti vodě: 537 nádob

„ „ po „ : . . . 461 nádob a vorů

Dle druhů bylo: 46 parníků

78 labských člunů

5 baggrů

16 naháčů

667 lodic s kamenem

132 pontonů bagrovacích a jiných lodic menších

54 prameny dříví

celkem . . . 998 kusů.

Vzhledem k tomu, že je pro zdýmadlo potřebí větší množství dělníků pomocných při vztyčení nebo sklopení jezu, bylo nutno při vzdálenosti osad postarati se též o to, aby tito lidé, kteří v případě potřebí rychle po ruce býti musí, na blízku bydleti mohli.

Proto adoptována další dvě stavení bývalého mlýna dolanského již dříve k tomu určená, a to jedno v režii vlastní, druhé místním stavitelem p. Beránkem, pro výpomocné dělníky jezného, čímž získány v celku 4 byty; dále zakoupeny od podnikatelství „A. Lanna“ budovy bývalých provisorních kanceláří a kantiny na pravém břehu u plavidla za tímž účelem. První stavení rovněž adaptováno na 3 byty, druhé prozatím ponecháno v původním stavu a možno zříditi zde 2 byty.

Zdýmadlo číslo IV. u Miřovic.

Již ve zprávách za roky 1899 a 1900 uvedeny byly základní myšlenky a popis projektu tohoto zdýmadla spojeného s říšským mostem silnicovým a zároveň bylo sděleno, že již od 24. října 1900, kdy firmě A. Lanna stavební úkolem bylo předáno, prováděny byly předběžné práce: jako stavba a zařízení dílen, kladení kolejí, zřizování bagrového planu a j.

Vrchním vedením stavby zdýmadla čís. IV. u Miřovic pověřen byl ze strany komise kanalisační c. k. vrchní inženýr Viktor Mayer a ze strany c. k. místodržitelství c. k. stavební rada Vilém Weingärtner, pokud se stavby mostu týká.

Místní stavební správa svěřena byla c. k. inženýru Hugonu Schwabovi, jemuž přidělen byl soukromý inženýr komise Josef Kindl; dozor na stavbu mostu vedl c. k. stavební adjunkt Jan Záhorský.

Stavební podnikatelství A. Lanna ustanovilo inženýra Theodora Žákavce místním stavbyvedoucím pro Miřovice.

Počasi jakož i stav vody v řece Vltavě v roce 1901 byly až do listopadu, kdy nastaly mrazy, stavbě příznivé, čehož také plnou měrou podnikatelstvím A. Lanna bylo využito, neboť bylo kromě menších prací provedeno: v plavidlech celý základový beton a pravá zeď obtoková nad normální vodu, čímž zajištěna stavební jáma před provalením; při mostu levý pobřežní pilíř až po parapet, pilíř čis. II. ve stavební jámě plavidel nad normální vodu dále pilíře V. a VI. se hřbetem vorové propusti úplně až do koty 169.00.

Různá období stavební znázorněna jsou v textu připojenými fotografickými pohledy a to: počátek stavby plavidel vyobrazením ze dne 10. července 1901 (obrazec čis. 20), provádění a postup prací při pilířích mostových na snímce ze dne 1. října 1901 (obrazec čis. 21). Snímkami prosincovými zachycen byl stav ve stavební jámě plavidel krátce před zaražením činnosti stavební (obrazec čis. 22).

Při domku jezného a plavidelníka, jehož stavba svěřena byla firmě Dvořák a Fischer v Král. Vinohradech, a který již roku 1900 přiveden byl pod střechu, dohotovena byla fačada a vnitřní výstavba; mimo to postavena byla u něho studna pro pitnou vodu.

V budově této umístěny jsou po čas stavby kanceláře místní stavební správy, c. k. stavebního dozoru a byt c. k. inženýra místní stavební správou pověřeného.

V následujícím uveden jest stručný popis technického provedení jednotlivých prací, jichž postup v roce 1901 vyjádřen v procentech celkového vypočteného množství znázorněn jest graficky na připojené tabulce čis. II., k níž se poukazuje.

Práce v průplavu plavidlovém.

1. Horní průplav.

S odkopávkou levostranné plavební stezky započato bylo dne 8. května 1901 (*km* 227.120) a sice k vůli tomu, aby v místech těchto, kde dostatečná hloubka dovoluje těsné přistávání lodí, zřídilo se překladiště pro stavební material — hlavně žulové kvádry pro plavidlo z Orlika — dopravovaný po vodě. Získaná zemina, většinou samý štěrk, byla dopravována pontony na břeh pravý a zde ukládána.

Současně přikročeno bylo ku položení koleje spojující překladiště s vlastním staveništěm a zřizování otočného jeřábu. Veškeré tyto práce byly ukončeny dnem 1. června 1901.

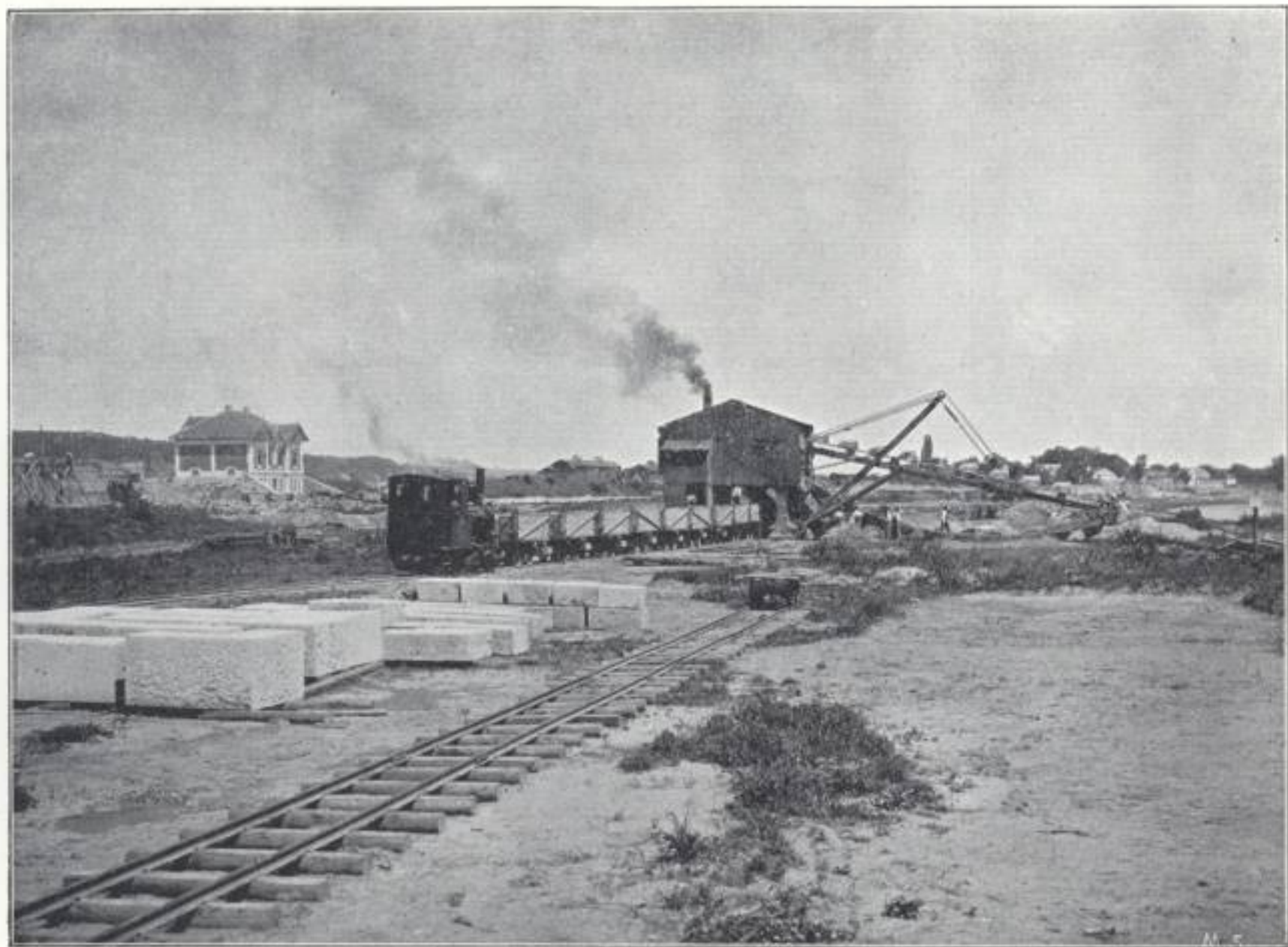
Jak již loňského roku bylo zjištěno, tvoří skoro veškerý material, jež bude v horním průplavu vykopati, výborná země mateřská a to až po kotu

dna 166'00. I bylo vykopené zeminy s prospěchem užito při sdělání podkladu při drnování svahů a při humusování skládek štěrkových.



Obr. 20. Začátek stavby na plavidle zdymadla Mirovického dne 10. července 1901.

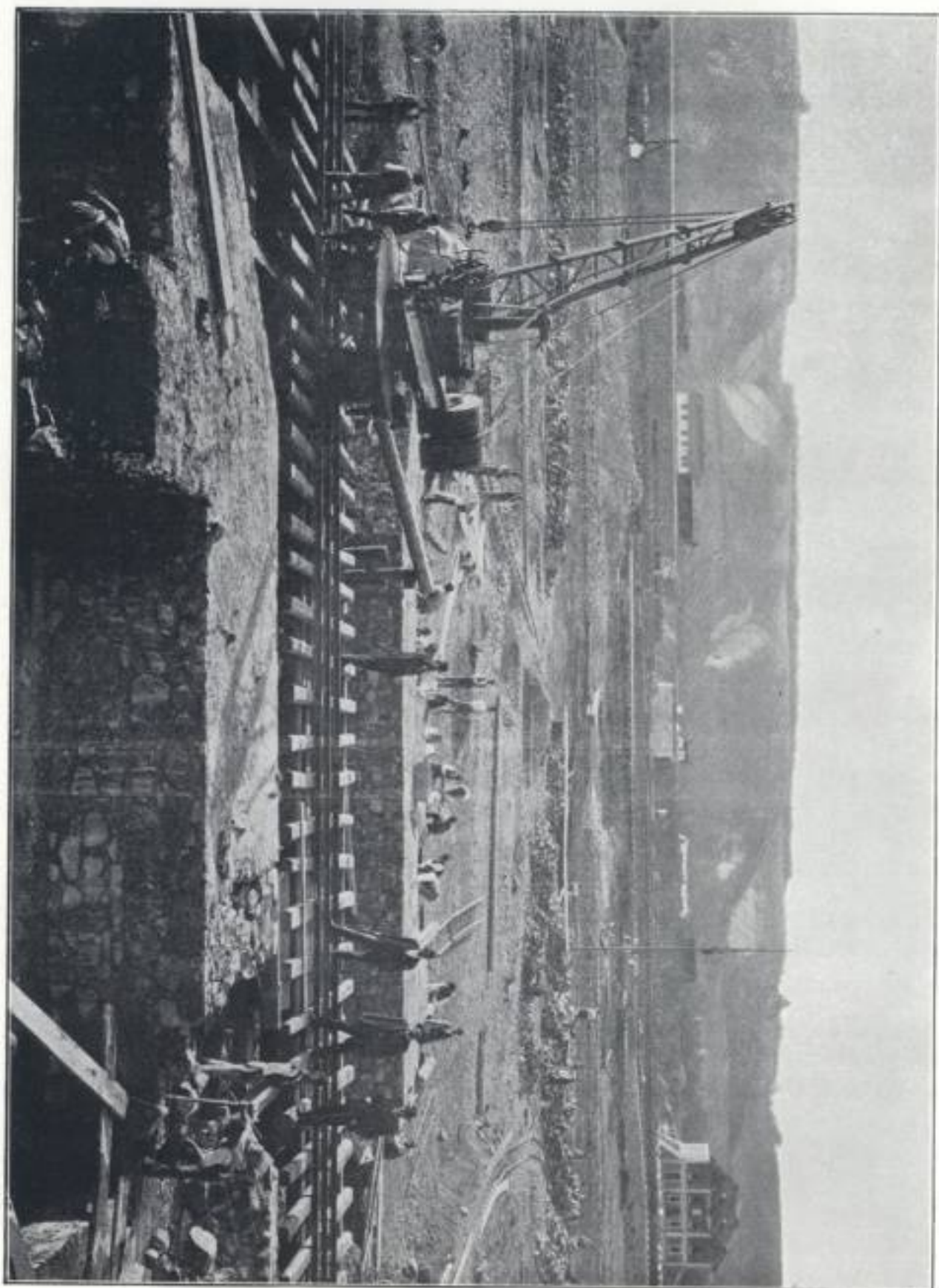
Po čas vlastního stavebního období plavidel a piliřů mostových, bylo pokračováno ve výkopu v horním průplavu jen tehdy, když pro vyšší stav vodní nemohlo se ve stavbě pokračovati.



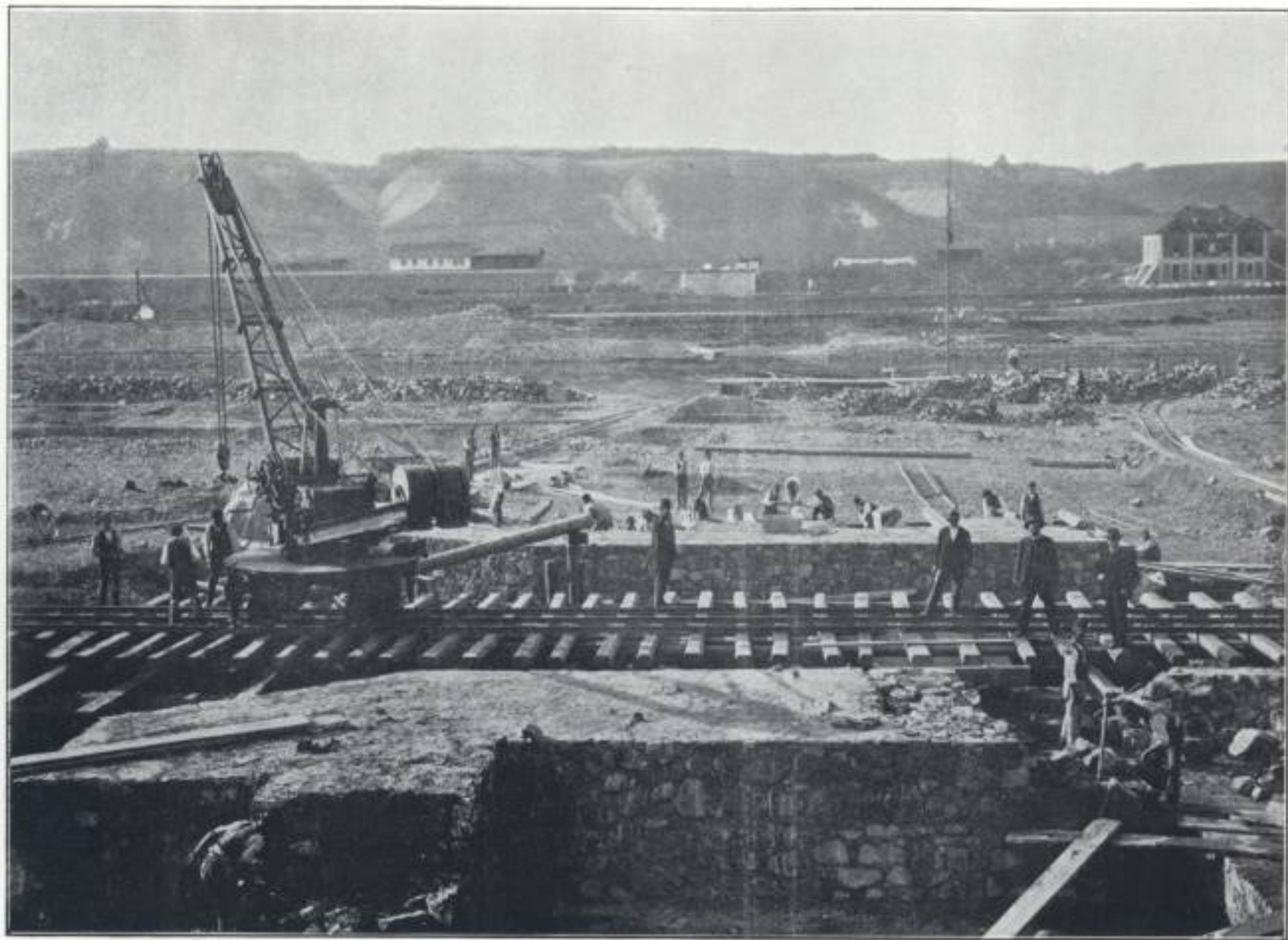
Obr. 20. Začátek stavby na plavidle zdýmadla Mirovického dne 10. července 1901.

Teprve až v zimním období, kdy zastaveny byly práce v plavidle (4. prosince), přikročeno bylo opět k ručnímu výkopu v průplavu horním. (km 227·200 až 227·450). Vykopaná zemina nakládána na výklopné vozy 25 m³

Obr. 21. Stavba mostu spojení se zdýmadellem u Mirovic; stav dne 1. října 1901.

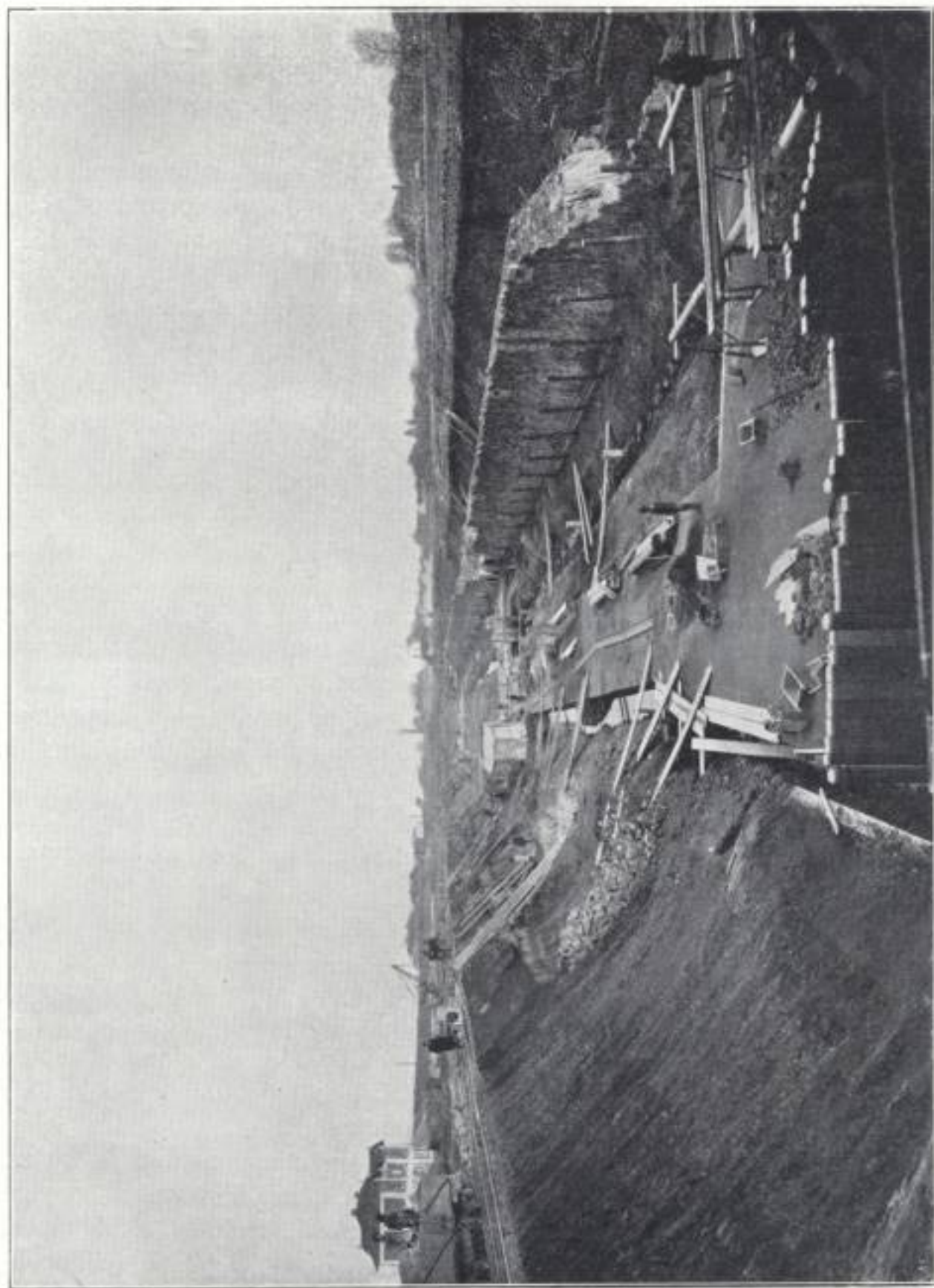


obsahu a dopravována lokomotivou na hlavní skládku zdýmadla nalézající se na levém břehu nad a pod pilířem čís. I. Dne 13. prosince 1901 dosypána



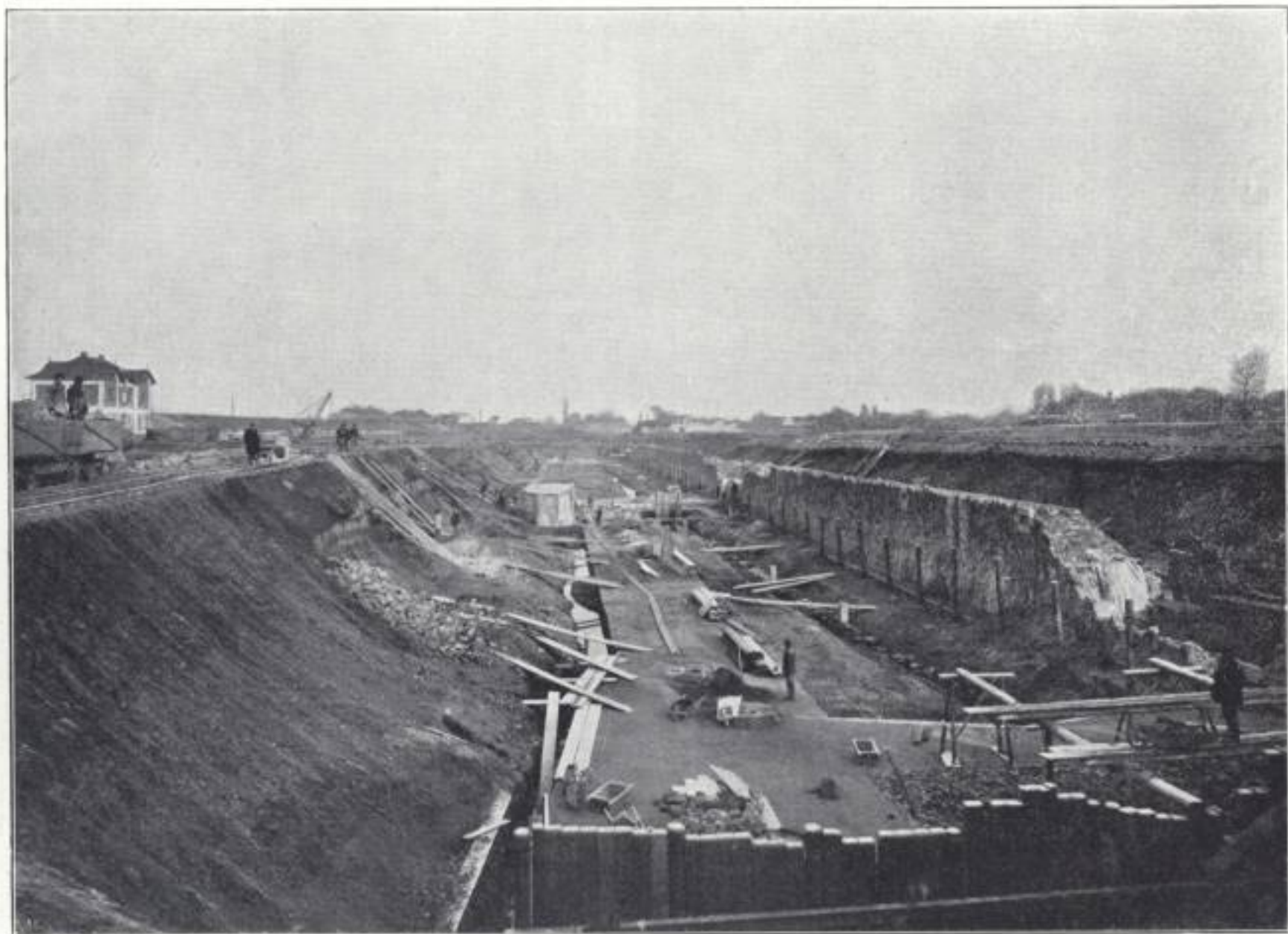
Obr. 21. Stavba mostu spojeného se zdýmádkem u Miřovic; stav dne 1. října 1901.

byla zeminou touto částí ukládky nalézající se mezi piliřem čís. I. a domkem jezného, načež přikročeno bylo ihned ku humusování celého povrchu ukládky.



Obr. 22. Pohled na stavbu plavidla komorového a vlakového při zdýmadle Mirovickém; stav ze dne 6. prosince 1901.

Celkový obsah výkopu v roce 1901 provedeného v horním průplavu obnáší 7350 m³.



Obr. 22. Pohled na stavbu plavidla komorového a vlakového při zdýmadle Miřovickém; stav ze dne 6. prosince 1901.

2. Výkop a stavba plavidel.

Jak již uvedeno bylo ve zprávě za správní rok 1900 počato bylo již roku minulého se zřizováním plana pro zemní rýpadlo. V roce 1901 pokračováno bylo v jeho zřizování, zároveň upravována byla skladiště pro kvádry plavidlové z Orlíka nad horním ohlavím a mezi plavidlem a domkem jezného, toto již na definitivní kotu 168.70.

Materiálem, odkopem pro baggrové plánem získaným (humusní hlína), vysypáno bylo jednak staré rameno mezi domkem jezného a plavidlem se nacházející, jednak nasypána jím ochranná hráz pod spodním ohlavím. Postupně jak upravováno bylo baggrové planum, kladena byla i baggrová kolej.

Dne 6. června přijela první loď se součástkami rýpadla parního typu B, konstruovaného v Lübecku akciovou strojárnou tamtéž o 35 HP s denní výkonností až 2800 m³, jež dokončilo práci v přístavu Smíchovském, načež s montáží rýpadla se začlo.

Ježto bylo lze se nadíti velikého přítoku vody následkem malé vzdálenosti jámy stavební od řečiště a propustnosti zeminy, tvořící dělicí těleso, čímž by se i samo rýpání velice ztížilo, přikročeno dne 20. června ku zděni sběrné studny pro ssací potrubí odstředivé pumpy pod dolním ohlavím o průměru 2.5 m, s jejímž spouštěním počato bylo 27. června.

Právě s ohledem na nebezpečnou blízkost řečiště nařízeno bylo vrchní stavební správou komise kanalisační (11. června) posunouti osu plavidla proti původní směrem od řeky a sice v ohlaví horním o 1.5 m, v ohlaví dolním 5.0 m a sice z důvodu toho, že při původní poloze osy by se výkopem pro plavidlo přirozená hráz netknutého terrainu jmenovitě v dolním ohlaví nebezpečně seslabila.

Príslušné vytýčení nové osy, změna první polohy baggrové koleje a rozšíření plána baggru provedeny byly do konce měsíce června, načež parní rýpadlo dnem 1. července 1901 zahájilo práci.

Při této postupováno tím způsobem, že rýpadlo pojíždělo směrem po a proti vodě na kolejích položených do směru podélného ku nové ose plavidel, načež po dosažení maximální hloubky výkopu z jedné polohy baggrové koleje posunuta tato směrem od řeky ku břehu do polohy nové. (Vyobrazení z 10. července 1901: Rýpadlo na koleji polohy II.; viz obrazec čís. 20).

Zemina vyrýpaná dopravována ve vozících o 2.5 m³ obsahu lokomotivou na ukládku na levém břehu nad a pod pilířem čís. I.

Ježto však ukládka tato jak byla původně navržena, neobsáhla by celé množství zeminy vyrýpané v jámě stavební plavidel, nařídila vrchní stavební správa, vedena jsouc snahou postup práce urychlit, zvětšiti ukládku tak, aby veškeren rýpadlem získaný material s použitím již položených kolejí dopravních, ramp atd. se v ní dal uložit.

Pata této deponie, spadajíc na délku 25 m v jedno s prodlouženou lící pilíře čís. I., odbočuje ponenáhlu od něho ku břehu levému, kde ve vzdálenosti 160.0 m nad pilířem jest připojena.

Práce rýpací šly hladce před se tak, že maximální výkon rýpadla dosáhl až 37 vlaků à 15 vozů po 2.5 m^3 t. j. 1390 m^3 za den pracovní, obvykle 25 vlaků à 15 vozíků, což hlavně připsati jest okolnosti té, že následkem zvětšené jednotné deponie doprava vlaků nebyla zdržována.

Přerušeni doznalo rýpání pouze ve dnech od 25. července až do 1. srpna a od 2. srpna až do 6. t. m., kdy hladina vodní stoupla v Karlíně na $+116\text{ cm}$ (Mířovice $+135\text{ cm}$), případně na $+150\text{ cm}$ (Mířovice $+165\text{ cm}$).

Dnem 30. srpna zahájeno rýpání s poslední polohy koleje baggrové, načež dne následujícího, 31. srpna, vlastní výkop pro plavidla byl ukončen.

V měsících září a říjnu pracovalo rýpadlo v přestávkách, vyzdvihujíc na vozy přiváženou zeminu ručním výkopem pro základ pravé zdi plavidel a všech tří ohlaví získanou.

Koncem měsíce října rýpáno bylo opět k vůli základu pilíře čís. II., rozšíření stavební jámy plavidla komorového a základu levé zdi plavidla vlakového až do 12. listopadu, kdy činnost rýpadla byla zastavena.

Uložení vrstev shledáno bylo obdobné onomu, jaké se jeví v údolí vltavském od Prahy dolů.

Svrchu náplav jemné úrodné hlíny ve spodku pomísené s pískem až na kotu 166.00, pak štěrk s pískem většinou silně železitý, barvy červenavé; od koty 161.00 štěrk s pískem uhlý bez všeho zbarvení (šedý) a nehlouběji (160.00 základ ohlaví) též štěrk s velkými valouny různých hornin.

V plavidle komorovém přišlo se u ohlaví horního ve hloubce 1.80 m pod normální vodou na vrstvu písčitého bahna jílovitého, 60 cm silnou, která, majíc po vodě spád 1.6‰ , se vytrácela pod středním ohlavím.

Pravý svah jámy stavební, o který hlavně bylo se obávati a sice od koty 165.00 nahoru, procházel štěrkovým tělesem plavební stezky částečně i na štěrkovité ukládce zřízené v letech 1856 až 1878.

Následkem propustného materiálu byl přítok vody, jakmile rýpáno bylo hlouběji, jmenovitě se strany říční, velmi značný tak, že pumpa odstředivá o průměru potrubí 315 mm, pod dolním ohlavím umístěná a vodu ze zmíněné již zděné studně sběrné ssající, nebyla s to vodu stáhnouti.

I bylo nutno postaviti druhou pumpu o průměru ssacího potrubí 260 mm, která 16. července uvedena byla v činnost.

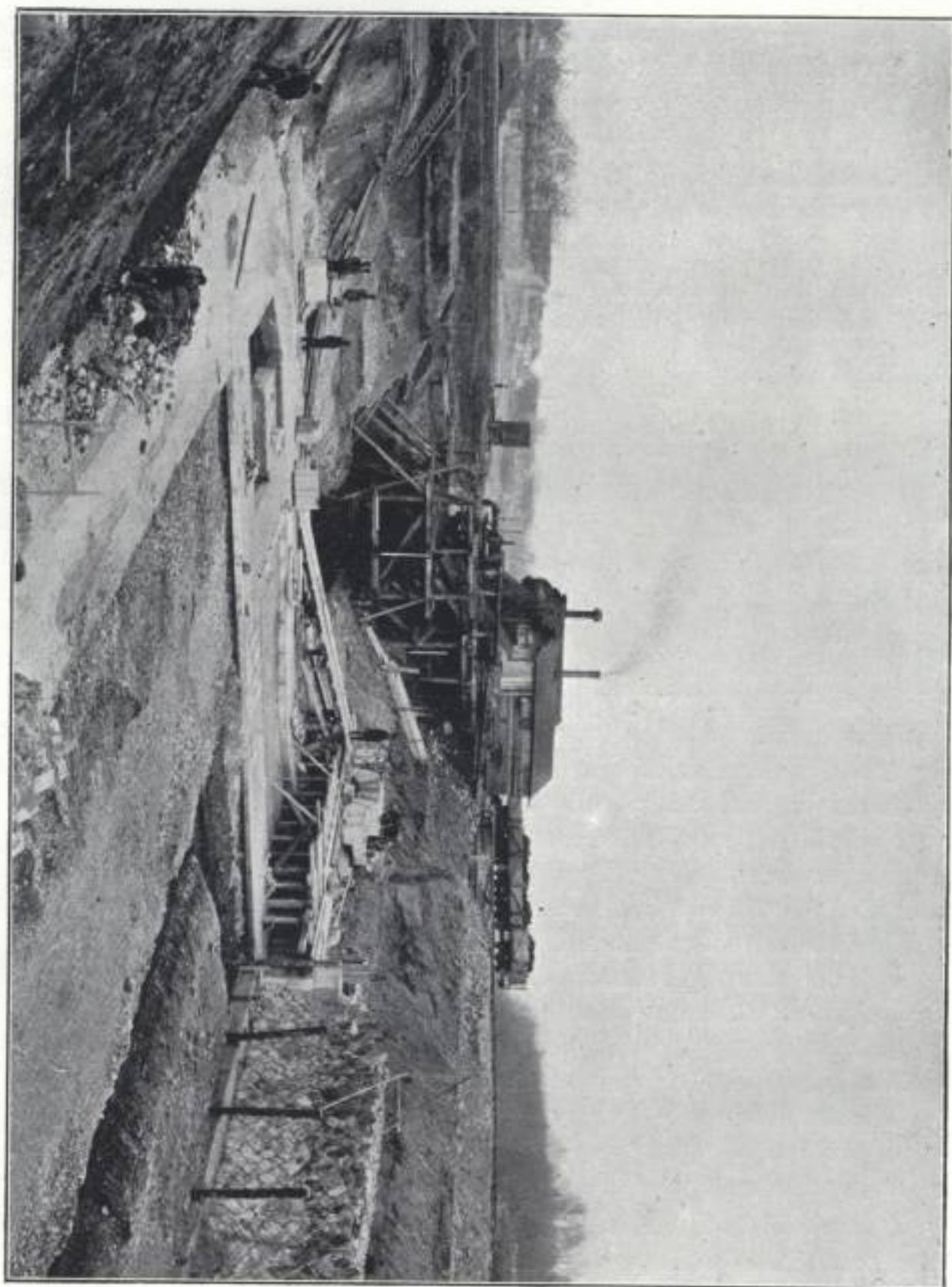
Obě tyto pumpy později čerpaly vodu pouze z jámy plavidla vlakového. (Vyobrazení ze dne 6. prosince, obrazec čís. 23).

Mezitím docházely kvádry plavidlové po vodě z Orlika a byly na zmíněném překladišti vykládány na vozy a dopravovány na skladiště nad horním ohlavím a mezi plavidlem a domkem.

Obavy ohledně svážení pravého svahu stavební jámy plavidel uskutečnily se, jakmile rýpadlo počalo pracovati ve větší hloubce pod hladinou vody v řece, kdy nával vody byl silnější.

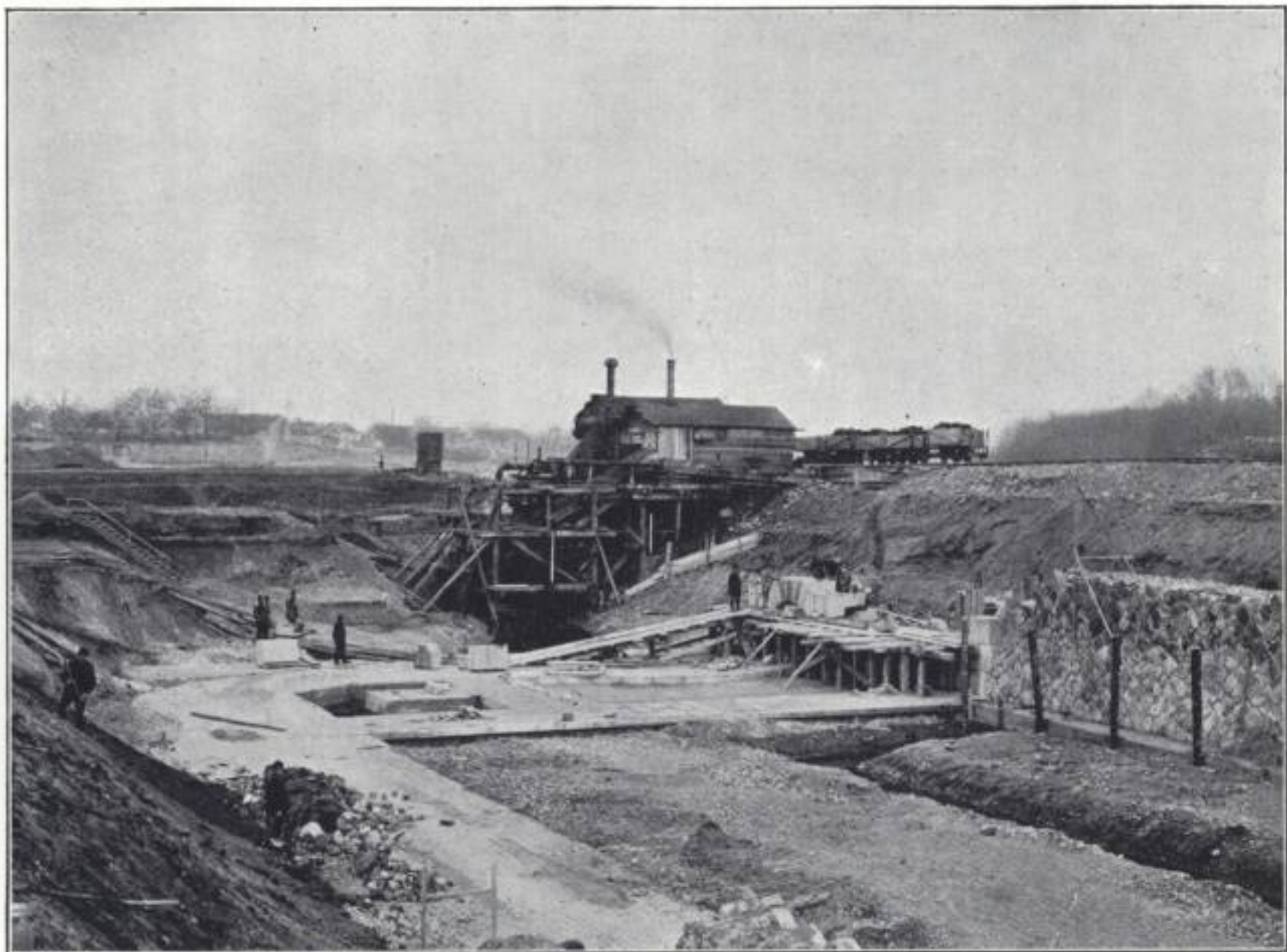
Svážení nabylo povážlivého rázu ve dnech 25. července a následujících, kdy čerpání a práce rýpací byly zastaveny a podmláním a padáním štěrkovitého svahu již provedená koruna hráze dělicí byla ohrožena.

Zároveň pak bylo vidno, že bude nezbytno zříditi na této straně podél celého plavidla štětovou stěnu, v jejíž ochraně teprve proveden může být bezpečně betonový základ a zdivo.



Obr. 23. Stav stavby dohlnho ohlaví plavidla vlakového u Mitovic dne 6. prosince 1901.

Nařízením vrchní stavební správy ze dne 25. července bylo rozhodnuto, aby co nejspěšněji zřídila se štětová stěna podél celého plavidla, při jejíž vnitřní straně proveden budiž hlavní žlab sběrný 0.80 m široký.



Obr. 23. Stav stavby dolního ohlavi plavidla vlakového u Miřovic dne 6. prosince 1901.

Zároveň dáno bylo i vodítko pro postup práce ve stavební jámě plavidel: hleděti provésti pravou zeď obtokovou po celé délce plavidel.

Podélná štětová stěna o délce 252·75 m zřízena byla rovnoběžně k ose plavidel ve vzdálenosti 10·66 m v plavidlech a 13·10 m v ohlavích od této.

Vedoucí kolejnice, které se započaly zarážeti dne 8. srpna, byly 5·5 až 6·5 m dlouhé ve vzdálenosti průměrně 2·70 m od sebe; jich špičky nalézaly se na kotě 158·20.

Štětovnice 10 cm silné a 4·0 m dlouhé, na dolním konci 4 mm plechem okované, byly zaraženy na hloub, odpovídající kotě 159·70. Ježto průměrná výška terrainu, než se počlo beraniti, byla 162·20, jeví se, vyjímaje ohlavi, hloubka beranění při štětech 2·50 m. Vedoucí kolejnice vůbec a štěty až do hloubky 2·0 m zaraženy byly ručními beranidly.

Ježto však se bylo obávati, že tato štětová stěna pod velkým tlakem zemním, který nastane až dosažena bude základová hloubka 160·70, v ohlavích 160·0, povolí, zaražena podél celé štětovnice ve vzdálenosti 4·5 m od osy řada opěrných pilot, 22 cm silných, 8·0 m dlouhých, průměrně 4·0 m jedna od druhé, jichž špičky nalézají se na kotě 159·00.

Na tyto piloty, dotlučené dne 6. září, připevněny byly se strany ku řece obrácené podélné prahy položené 10 cm nad povrch budoucího betonu, o něž opřena byla štětová stěna, a sice tak, že rozpěry zachytily dolení kleštiny.

Současně přikročeno ku vybírání podélného žlabu a základu pro beton za tím účelem, aby plošky mohly se dotlouci o 50 cm hlouběji.

Práci tuto obstaralo v rovné části plavidla vlakového a ve středním ohlavi parní beranidlo s Gallovým řetězem beranem 650 kg těžkým; v plavidle komorovém použito k tomu účelu parního beranidla přímo působícího.

V dolním ohlavi tlučena byla štětová stěna na plnou hloub pouze ručně. Dohotovena byla hlavní štětová stěna dnem 7. října 1901.

Omezení onoho zmíněného žlabu podélného na straně ku betonové desce pravé zdi plavidla tvořila pouze v dolním ohlavi a na délku 29·40 m nad ním štětová stěna z 2 m dlouhých, kovaných fošen 5 cm silných, hlavně proto, že v této části byl největší přítok se strany říční a dno tohoto příkopu následkem podélného spádu od středního ohlavi ku dolnímu hlouběji pod spodkem betonu bylo udržovati.

Ježto nával vody, čím hlouběji se přicházelo, byl větší tak, že zmíněné již dvě pumpy v dolním ohlavi nebyly s to, aby přítok zdolaly, byla uvedena dne 26. srpna v horním ohlavi v činnost pumpa třetí o průměru potrubí 315 mm poháněna stabilním strojem o 60 HP., která stahovala vodu z jámy plavidla komorového nejen zmíněným již žlabem sběrným podél hlavní štětové stěny, ale i odvodňovacím příkopem středem jámy vedeným podobně jako 2 pumpy u dolního ohlavi z plavidla vlakového.

Postupně jak bylo vybráno na hloub základovou (160·70) zřizováno bylo i bednění pro základovou desku betonovou 5·10 m širokou a 1·00 m silnou a sice z fošen 5 cm silných přibitých na straně ku žlabu podélnému na koly 2·0 m dlouhé, na straně levé na zmíněné opěrné piloty.

S betonováním započato bylo dne 23. září v plavidle vlakovém.

Beton míchán byl ručně na podlahách zřízených přímo nad základy v poměru $\frac{1}{3} : \frac{2}{3} : 2 : 6$ (cement, vápno, písek, štěrk).

Součástky betonu dováženy byly po koleji položené na dělicí hrázi a šoupačkami dopravovány do jámy stavební.

Pokračováno bylo v této práci se vším usilím tak, že již 6. října dohotoven beton na celou délku mezi ohlavím středním a dolním a pravá strana ohlaví středního (148·0 m).

Pravá strana plavidla komorového betonována byla od 3. října do 17., kdy dohotoven beton v ohlaví horním.

Na hotovém zatvrdlém betonu bylo přikročeno ku zdění dne 3. října a sice vyzděna dvojdílná spodní část zdi obtokové do výše 80 cm, 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 překlenuty kamenem lomovým. Podotknouti dlužno, že spodní část zdi od betonu až po kotu 164·45 provedena ze zdiva lomového na maltu cementovou, další část — letos až po kotu 166·10 provedená — na maltu hydraulickou.

Současně s postupem zdiva lomového vsazovány byly i kvádříky rýh žebříkových a i první řada křížů zachytacích.

Dne 11. října stoupla Vltava v Karlíně na + 125 cm a téhož dne bylo v Miřovicích + 170 cm. Nával vody jmenovitě v ohlaví horním a dolním byl značný, že uvedena byla ještě 4 pumpa odstředivá o průměru 315 mm a sice u horního ohlaví v činnost s takovým účinkem, že vzdor přetlaku 4·90 m práce v stavební jamě nedoznaly přerušení.

Téhož dne došly rámy obtokových stavidel dodané firmou „Ringhoffer“ na Smíchově pro střední a dolní ohlaví, které osazeny byly ve středním ohlaví dne 16., v dolním 31. října.

Zatím přikročeno bylo ku obtížnému založení pravé strany ohlaví dolního a pokračováno v betonování ohlaví středního.

V ohlaví dolním počato bylo s betonováním dne 18. října a postupovalo se směrem od řeky za hotovým výkopem, ručně na hloubku 1·5 m provedeným (kota 160·00), mezi dvěma příčnými štětovnicemi 10 cm silnými, ohlaví uzavírajícími tak, že 8. listopadu počato bylo s osazováním kvádrů záporníkových a 23. téhož měsíce dohotoveny základy levé strany ohlaví (obtok a křídla).

V ohlaví středním postupováno s betonováním jako u ohlaví dolního a sice koncem října počato bylo s osazováním záporníkových kvádrů, a do-tlučeny byly obě příčné štětové stěny (10 cm silné).

Základový beton pro levou stranu a pravá polovice dlažby kvádrové, dohotoveny byly 21. listopadu.

Nejdolejší vrstva betonové desky obou těchto ohlaví v síle 70 cm zřízena jest z cementového betonu a sice vzhledem k tomu, že betonování dělo se do vody neproudící 20 až 30 cm hluboké.

V horním ohlaví, kde je základ o 50 cm výše, použito vesměs betonu cemento-vápeného.

Současně s tímto postupem prací v obou ohlavích středním a dolním směrem od řeky ku ose plavidel stavěna byla pravá zeď obtoková tamtéž; i provedena byla v ohlaví středním v měsíci listopadu na výši 2.40 m nad záporník i s příslušným kvádrovým obložením.

V ohlaví dolním ukončena (26. listopadu) dlažba kvádrová, dohotovena pravá zeď až po kotu 164.45, jejíž obložení kvádrové na výši druhé vrstvy bylo osazeno.

Co se týká zdiva v ohlaví horním provedeno bylo již koncem října pouze na výš 2.20 m nad beton, spolu s dolní částí šachty pro stavidlo horizontální.

Mrazivé počasí jmenovitě počátkem a koncem listopadu nastavší (4° až 6.5° R.) zdění velice zdržovalo, obzvláště jevil se vliv jeho při provádění obtokové zdi v ohlaví dolním a středním, kteréž bez toho následkem ruční dopravy a osazování kvádrů pomalu postupovalo.

Za to obrácen byl zřetel ku zřízení betonové desky pro levou zeď plavidla, ve kterém pokračováno bylo se vším úsilím tím spíše, ježto podařilo se důležitou pravou zeď plavidla vyzditi na dostatečnou výši.

S výkopem počalo se dne 7. listopadu nad dolním ohlavím, material výkopem získaný prohazován na štěrk a písek, vyprán a ihned do betonu zpracován. V čase od 9. do 28. listopadu proveden byl beton základový levé strany plavidel.

Zbývalo pouze vybetonovati základ pro záporník ohlaví horního, kde koncem listopadu dohotoveny obě příčné štětové stěny.

V měsíci prosinci dodělán byl beton záporníka hořenního, provedena část zdiva v horním ohlaví v levo obdobně jako na straně pravé (dne 3.), dokončena dlažba kvádrová ve středním ohlaví (levá strana) a omítka obtoků v celé délce mimo šachty stavidel; dále vsazena byla třetí vrstva kvádrová v ohlaví dolním (240 cm nad záporníkem) a zřízena dřevěná stěna 18 m dlouhá těsně pod dolním ohlavím k vůli zajištění paty budoucí dlažby v pravo.

Mimo to odstraněna až na 3 pole úplně hlavní štětovnice, bednění betonu základového a provedeny byly veškeré ochranné práce jako: zásypy záhozové, uzavření obtoků a výtoků atd.

I zastaveny byly veškeré práce v plavidle dnem 12. prosince, kdy voda ve Vltavě stoupala a mimo to v nejbližších dnech za příčinou pokročilé doby jezy v Klecanech a Libšicích se měly sklopiti.

Roku 1901 zhotoveno bylo v plavidle Miřovickém mimo jiné 3098 m³ základového betonu, 470 m³ betonu cementového základového a 2230 m³ zdiva lomového, při čemž počas největší činnosti počet lidí na celém staveništi zaměstnaných dostoupil čísla 470.

Práce v dolním průplavu plavidlovém omezily se pouze na vykopávku těžkého štěrkovitého materialu, mezi starou plavební stezkou a svodnou hrází uloženého a to po čas stavby v jámě plavidlové k vůli získání

šterku a písku, později (od 16. prosince) k vůli zasypání prostoru mezi pravou zdí plavidlovou a hrazí dělicí.

Stavba mostu.

Stavba mostu zahájena byla stavbou levého pobřežního pilíře. S výkopem, ručně konaným, započalo se dne 9. dubna a od povrchu terrainu 168·70 postupovalo se v hlinité zemině ve svazích 1:1 až na hloubku 165·45, kde přišlo se na šedé jemné písčité bahno, jež spodní vodou bylo nadzdvihováno. Pod vrstvou bahna objevil se jemný šedý tekoucí písek, takže nutno bylo uvnitř stavební jámy zatlouci štětovou stěnu, jež objala prostor pro základy, z něhož za čerpání vody odstředivou pumpou vybírán tekoucí písek až na hloubku 163·00. Vzhledem k tomu, že ani v této hloubce nebylo dosaženo nosné půdy, založen byl pilíř na betonové desce, na jehlách spočívající, jež průměrně špičkami svými sahají do hloubky 160·00, do které vnikaly již velmi zvolna. S beraněním započalo se dne 15. května a dne 1. června beraněna byla poslední, stá a šestá Jehla. Na betonové desce, jež vybetonována za jediný den, 7. června, počalo se zdítí zdivo lomové dne 24. června, jež dne 8. července dosáhlo úrovně pod kvádry, na kotě 168·50 ležící. Čas od 9. do 16. července zaujala stavba lešení s pojezdným jeřábem pro osazování kvádrů, takže zminěného dne byl položen první žulový kvádr na spodní stavbě mostu.

Dne 26. července, kdy veškeré zdivo ukončeno bylo po úroveň 172·00, ustalo se ve stavbě pilíře čís. I., protože se vyčkati musilo, až dosáhne skládka, k pilíři se připojující, téže výšky, aby osazení býti mohly ložiskové kvádry, jež pro značný objem svůj a váhu nemohly býti zapnuty do pojezdného jeřábu.

Ve stavbě se pokračovalo po delší přestávce dne 15. října, kdy osazen byl ložiskový kvádr, na straně po vodě ležící, a po osazení dvou vrstev kvádrů, dosahujících výšky 173·00, ukončena byla stavba pilíře pro toto stavební období.

Pilíř, označený číslem II., založen byl ve stavební jámě plavidla, jejíž dno v místech pilíře vyrýpáno bylo parním rýpadlem průměrně na hloubku 161·90.

Dne 28. října započalo se ručním výkopem, jenž byl ukončen dne 30. října, kdy upraveno také dno základu na kotě 160·70, tedy ve stejné hloubce základů sousedící zdi plavidelní, v šedém, velmi uhlém šterku, pískem promíseném. Lomové zdivo pilíře založeno na cementové betonové desce, 1·1 m tlusté, jež dusána byla do bednění, zřízeného z fošen a kůlů. Vzhledem k tomu, že pilíř stojí ve stavební jámě plavidla volně, zdílo se lomové zdivo pouze do úrovně 164·50 m, jež dosažena byla dne 20. listopadu.

Na pravý břeh přenesl se stavební ruch dne 5. srpna, když se počal dobývat uhlý šterk ze společné stavební jámy pro oba pilíře vorové propusti a hřbet její, mezi ně vepnutý.

Z počátku se vynášel nakopáný material ve sklápěcích vozících silou lidskou a ukládal se ve směru proti vodě, aby se vytvořil břeh vorovou propustí omezující, když však trojí kolej, ze stavební jámy vedoucí, dosáhla většího stoupání, obstarávaly výtah vozíků dva potahy volské.

Dne 27. srpna počala čerpati odstředivá pumpa vodu ze stavební jámy potrubím ssacím o 260 mm.

Vzhledem k tomu, že přítok vody nebyl značný, a vrstvy štěrku velmi ulehle, pokračoval výkop i pod úroveň normální vody 164.30 ve svazích 1:1 zřízených až na dno základů. V zadní části pravého pobřežního pilíře dosaženo bylo dno základů, v hloubce 162.00 ležící, dne 31. srpna, a po vykonaných přípravách započato dne 4. září betonáží desky 1 m tlusté, přímo na štěrku spočívající, na níž se započalo zdítí lomové zdivo dne 9. září, dříve ještě, než deska dokončena byla pod lící zdi pilíře.

Mezi tím postupoval také v místech pilíře pátého výkop, a dobytý štěrk, pískem promísený ukládal se podél stavební jámy ve tvaru hráze, jež se připojovala k stoupajícím břehům, aby byla ochranou před vyšší vodou, až 1.2 m nad normální vodu stoupající. Dne 13. září počala se již betonovati deska téhož pilíře, jejíž spodek leží na kotě 161.40, tedy 2.9 m pod normální vodou, a dne 16. založeno na ní zdivo lomové.

Betonový základ vorové propusti, připojující se k oběma pilířům a na úrovni 162.00 ležící, založen byl naposledy dne 19. září a to proto, aby nebyl přepažen vtok obvodové drenáže pilíře pátého, do čerpací studny směřující.

Od založení postupovala stavba výše, jsouc četně obsazena, velmi rychle, takže již dne 1. října zakončeno bylo zdivo lomové na obou pilířích po úroveň kvádrů, to jest na pilíři pátém po kotu 164.50 a na šestém o 2 m výše. Dne 3. října osazeny byly první kvádry pilíře pobřežního otočným jeřábem, pojíždějícím po koleji, podél lící zdi položené. Ale dříve než zakončena byla montáž dřevěného pojezdného jeřábu k osazování kvádrů na pilíři pátém, zatopena byla stavební jáma dne 11. října po několika deštivých dnech stoupající vodou do výšky 166.00, takže zdivo kvádrové počalo se zdítí teprve 19. října.

Po osazení krycích vrstev kvádrových, sahajících 90 cm nad vzdušnou vodu 168.10 m, jež vykonáno na pilíři V. dne 11. listopadu a na VI. pilíři dne 2. listopadu, zakončena byla stavba obou pilířů pro letošní rok. Lomové zdivo hřbetu vorové propusti zakončeno již dříve, dne 25. září, ve výšce 165.20.

Sotva že se přestalo zdítí, přikročilo se k rozebírání obou jeřábů a k uklízení kolejí jeřábových, aby stavební jáma kolem zdiva mohla býti zasypaná. K zasypávce použito bylo na straně proti vodě do výšky normální vody kamenného záhozu, kdežto v ostatních místech stavební jámy a nad tuto výšku hmoty jednak z ochranné hráze a jednak z výkopu, za účelem přeložení řečiště konaného.

Úprava břehů Vltavy.

Opevnění svahu úkladky nad a pod piliřem číslo I. (levým pobřežním).

Jak bylo již uvedeno, obsáhla tato ukládka veškeren material získaný ve stavební jámě plavidel. Postupně, jak sypáním dosažena byla vytýčená pata, byla ihned na dříve již zřízený zához 1·5 m široký a 1·0 m hluboký tvaru trojúhelníkového založena dlažba ve sklonu 1:2 a to až do výšky 170·20; zbývající část svahu 6 m dlouhá až ku hraně ukládky (173·0) obložena byla plně drnem, jenž se výborně ujal.

Ve správním roce 1901 opevněna byla celá délka svahu zmíněné ukládky až na část mezi piliřem číslo I. a domkem jezného, kdež pouze byla provedena dlažba.

Zed' nábrežní u Miřovic.

S ohledem na pohodlný vjezd a výjezd do dolního průplavu plavidlového bylo nutno plavební stezku co možno přimknouti ku vysokému břehu levému, na němž stojí osada Miřovice, což vyžadovalo odbourání starého pobřežního piliře bývalého erárního mostu, roku 1784 se sřítivšího, a vystavění nové zdi nábrežní.

Tato provedena jest v oblouku o poloměru $R = 1135$ m skoro tečně z přímé čáry zachovalé zdi pobřežní nad odbouraným piliřem se nalézající, vycházejícím, na délku 85·20 m.

Koruna její jest na délku 9·0 m (v místech bývalého piliře) horizontální (172·30); odtud směrem po vodě padá 1:22 až ku schodišti na délku 31·60 m, načež ve spádu 1:29·7 jest provedena. (Vyobrazení ze 6. prosince.)

Část tato (42·0 m dlouhá) zřízena jest na místo bývalého strmého svahu dlážděného a do rampy přívozu Miřovického vybíhajícího a ukončena jest křídlem 1·8 m dlouhým.

Profil této zdi má rovinu lícnou sklonitou 1:1/5, rubovou svislou; v hořejší části až ku zmíněnému schodišti obnáší síla zdi pod krycími cihlami 1·0 m, odtud dolů pouze 0·80 m.

Základ tvoří betonová deska 1·0 m silná (spodek 166·30); pouze v části, kde býval starý piliř, založeno bylo na zdivo staré.

Na obtížném odbourání starého piliře, jehož zdivo sestávalo uvnitř z pískovcových balvanů skalopevnou maltou spojených, z venčí pak z tvrdých pískovcových desek nejen mezi sebou skobami spojených, ale i železnými kleštěmi celým tělesem piliřovým jdoucimi zakotvených, pracováno bylo od května až do 5. září, při čemž pro těsné sousedství budov pouze slabými ranami dynamitu se napomáhati dalo.

Zatím pokračováno bylo ve stavbě nové zdi směrem od křídla proti vodě tak, že již dne 6. července počato bylo s betonáží křídla a nejdolejšího dílu této zdi 19·5 m dlouhého.

Zakládání a zdění v nejdolejší části profilu této zdi pobřežní bylo obtížné, ježto pro velkou blízkost budov stojících na svahu až 5·0 m vysokém silně bylo pažití, kterážto okolnost nepřipouštěla též rozvinutí práce ve větší délce, nýbrž jen v menších dílech, jichž při této zdi mimo uvedený nejdelší bylo 7.

Zed' provedena jest ze zdiva lomového, na přední lici čistě spárovaného, na maltu hydraulickou, kryta jest dobře vypálenými cihlami na ostro položenými a dohotovena byla dnem 26. září, načež v měsíci prosinci opatřena byla dvojmadlovým zábradlím dle patentu Prášilova.

Podotknuto budiž, že zmíněná stará zed' pobřežní 60 m dlouhá, jejíž pokračování právě popsaná zed' tvoří, byla na venkovském lici opravena a vyspárována.

Na levém břehu Vltavy provedeny byly: hráz dělicí plavidlo od řeky a to od středního ohlavi po vodě na délku 200 m, při čemž upraveno bylo i její podbřeží mezi svodnou hrázkou a záhozem návodního svahu dělicí hráze ve stoupání od řeky 1:20.

S výkopem počalo se zde 23. května; vykopaný štěrk dovážen byl kolečky na hráz. Svah návodní dělicí hráze o sklonu 1:2 opatřen byl dlažbou 32 cm silnou opírající se o zához 1·8 m široký a 0·6 m hluboký a proveden byl až na výši 168·70; koruna v této výši se nalézající odlážděna jest na šířku 2·5 m, z čehož 0·5 m připadá na provisorní zavázání dlažby.

Proti vodě připojena byla hráz dělicí na nižší korunu stávající stezky potahové provisorní rampou. (Vyobrazení z 1. října, obrazec čís. 21.) Práce na této hrázi ukončeny byly začátkem srpna, při čemž vykopávka obnášela 1150 m³.

Ochranná hráz pod dolním ohlavím zřízena byla ve vzdálenosti 60 m pod licem dolního ohlavi proti přímému vniknutí zpáteční vody při vyšších stavech do jámy stavební. (Viz vyobrazení ze 6. prosince, obrazec čís. 23). Nasypána byla humusní hlinou získanou při odkopávce pro bagrové planum a jest v koruně 5·0 m široká. Táž jakož i svahy o sklonu 1:3 byly opatřeny drnováním.

Provedena byla hráz tato v čase od 25. května až 3. srpna.

Na pravém břehu vltavském byly odlážděny svahy deponie nad pilířem čís. VI. se nalézající na délku 220 m.

Na ukládku tuto dovážel se material vykopaný při zakládání pilířů číslo V, VI a hřbetu vorové propusti tak, že již 26. září přikročeno bylo ku zřizování záhozu a dlažby; od 21. listopadu dopravována tam zemina výkopem pro budoucí přeložení plavby na pravý břeh získaná.

Opevnění svahu této ukládky provedeno bylo dle schváleného typu: dlažba ve svahu 1:2 opírá se o zához v rostlém terrainu zřízený, 1·50 široký a 1·00 m hluboký, tvaru trojúhelníkového. Koruna jest 2·5 m široká, z čehož připadá 0·5 m na zavázání 1:1½ provedené. Zároveň provedly se ve svahu ve vzdálenostech od 60 ku 60 m stezky 0·5 m široké, které umožní pohodlný přístup s vorů ku vázacím kruhům.

Mimo to 40 m nad pilířem čís. VI zřízena jest rampa 2·0 m široká o spádu, 1 : 13 s koruny tohoto opevnění (169·00) na plateau vorové propusti vedoucí.

Na témž břehu přikročeno bylo koncem listopadu ku velmi důležité předběžné práci pro stavbu jezu, totiž výkopu pro přeloženou plavbu.

Podle schváleného vytýčení odbočuje hrana budoucího pravého břehu směrem na pravo ve vzdálenosti 260 m nad osou mostovou, tak že jest v ose mostu od hrany nynější svodné hráze 35 m vzdálena, načež v mírném oblouku na levo se zahýbá a 200 m pod mostem na starý břeh připojuje.

Výkop se prováděl ručně až na vodu; doprava zeminy děla se hlavně vozíky o obsahu 2·5 m³ pomocí lokomotivy na zmíněnou deponii nad mostem, kde nejprve provedena byla velenutná obsypávka pilíře čís. VI.; načež pokračováno bylo se sypáním deponie směrem proti vodě.

Vysypání a urovnání terrainu mezi pilířem V. a VI. provedeno bylo vozíky Decauvillovými.

Celkový výkop doposud provedený činí 3700 m³.

VIII. Správa peněz.

Súčtování příjmů a výdajů provádí se dle pravidel vyznačených řádem o účtování, obsaženém ve výroční zprávě za rok 1897.

K súčtování dosavadnímu přibýlo v roce 1901 rozšířením kompetence komise na splavnění Vltavy v Praze a vystrojení holešovického přístavu na základě výnosu c. k. ministerstva vnitra ze dne 8. prosince 1900 čís. 41220 a usnesení komise v XIII. plenární schůzi, odbývané dne 20. ledna 1901 účtování příjmů a výdajů těchto objektů se týkající jako zvláštní fond kanalisační komise, k účelům prací, na ni v obvodu města Prahy nově vznesených, kterýžto fond zove se „Uplavnění řeky Vltavy uvnitř města Prahy“.

V roce 1901 docíleno bylo následujících výsledků:

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

Příjmy:

1. Aktivní saldo koncem roku 1900	K 3,643.000·57
2. Příjmy skutečné v roce 1901 dle připojeného celkového přehledu (I.)	„ 2,809.698·47
	dohromady . . K 6,452.699·04
s přičtením průběžných příjmů	„ 412.003·83
	celkem . . K 6,864.702·87

Výdaje:

Výdaje skutečné v roce 1901 dle připojeného celkového přehledu (I):	
1. Režie	K 221.406·54
2. Výdaje stavební	„ 2,486.727·45
	dohromady . . K 2,708.133·99
s přičtením průběžných výdajů	„ 426.365·83
	celkem . . K 3,134.499·82

Porovná-li se příjmy s vydaji, zbývá koncem roku 1901
pokladniční hotovost K 3,730.203·05

Z příspěvku státního, na rok 1900 povoleného (IV. lhůta) K 2,480.000·— byla splacena a dne 12. října 1901 v zemské bance uložena druhá polovina částkou K 1,240.000·—, příspěvek pak zemský na rok 1900 povolený (IV. lhůta) K 1,240.000·— splacen byl a ve dvou stejných částkách dne 27. února a 14. října 1901 v zemské bance uložen.

Kromě těchto, fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v trati Praha-Ústí náležejících příspěvků, přikázány byly a v zemské bance dne 15. listopadu a 31. prosince 1901 uloženy dotace státní celkovým obnosem K 200.000·—, jež byly v rozpočtech z roku 1899 a 1900 na stavbu železného, silnicového, se zdýmadlem čís. 4 u Veltrus-Mírovic kombinovaného mostu zařaděny.

Přičtou-li se dosud nesplacené, v rozpočtech státních a zemských na rok 1901 obsažené příspěvky (V. lhůta) K 1,250.000·— a K 625.000·— ku pokladniční hotovosti ze dne 31. prosince 1901 K 3,730.203·05, jeví se peněžní stav kanalisačního fondu koncem roku 1901 celkem K 5,605.203·05

k čemuž v roce 1902 přibude ještě záloha daná fondu pro „Uplavnění Vltavy uvnitř města Prahy“ K 14.162·— jakož i $\frac{1}{5}$ režijních výloh K 11.109·95 tohoto fondu za rok 1901, jejichž refundování pro nedostatek dotace nebylo možno provést, tak že stav peněžní jest K 5,630.475·—

Pro léta další zbývá ještě k dispozici ze zajištěného příspěvku státního K 17,268.000·— obnos K 7,138.000·— a z příspěvku zemského K 8,632.000·— obnos K 3,567.000·— mimo různých příjmů, jež komisi vlastní správou peněz ještě přibudou.

Má tedy komise pro další stavby zajištěných peněz (po odrážce K 200.000·— na most Veltruský a nehledě k jiným příjmům vlastním, o které stav peněz bude příznivějším) ještě K 16,110.203·05 a po vrácení zálohy a $\frac{1}{5}$ režijních výloh z fondu uplavnění

Vltavy uvnitř města Prahy K 25.271·95
celkem . . K 16,135.475·—

Dle úmluvy se zemskou bankou království Českého byly v roce 1901 vklady kanalisační komise v zemské bance zúročeny třemi a půl ze sta, ježto oficielní zúročení rakousko-uherské banky nebylo vyšším než 4 $\frac{1}{2}$ %.

Účet cenných papírů, vadií a kaucí podnikatelů staveb v roce 1901.

Příjmy:

1. Saldo cenných papírů koncem roku 1900	K 765.123·74
2. Vystavené cheky (Přehled I.)	„ 2,374.244·88
3. Přijatá deposita, vadia, stavební kauce a zemskou bankou přijaté odvody od příruční pokladny (Přehled I.)	„ 400.300·86
dohromady	K 3,539 669·48

Výdaje:

1. Vydané cheky (Přehled I.)	K 2,374.244·88
2. Vracená deposita, vadia, stavební kauce a odvody pří- ruční pokladny na zemskou banku (Přehled I.)	„ 305.682·20
dohromady	K 2,679.927·08

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá saldo cenných papírů koncem roku 1901 K 859.742·40

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

Výplaty činily v roce 1901 (nehledě k výplatám průběžným)

1. v hotovosti:	
a) při zemské bance	K 2,458.866·59
b) při pokladně příruční	„ 249.267·40
dohromady	K 2,708.133·99
2. v cenných papírech:	
a) při zemské bance	K 104.000·—
b) při pokladně příruční	„ 2,575.927·08
v čemž obsaženo jest cheků na zemskou banku vysta- vených K 2,374.244·88	
dohromady	K 2,679.927·08

Přehled peněžní kanalisačního fondu za roky 1897 až 1901.

Příjmy:

Skutečné příjmy v roce	1897	K 2,531.122·60
„ „ „	1898	„ 3,480.056·48
„ „ „	1899	„ 1,334.242·04
„ „ „	1900	„ 3,851.281·10
„ „ „	1901	„ 2,809.698·47
dohromady		K 14,006.400 69

s připočtením průběžných příjmů v roce . 1897	K	198.230·68
" " " " . 1898	"	328.776·44
" " " " . 1899	"	456.025·96
" " " " . 1900	"	349.356·13
" " " " . 1901	"	412.003·83
dohromady	K	1,744.393·04
celkem	K	15,750.793·73

V ý d a j e :

1. Režie v roce 1897	K	104.815·64
" " " " . 1898	"	140.272·84
" " " " . 1899	"	152.094·—
" " " " . 1900	"	216.499·45
" " " " . 1901	"	221.406·54
dohromady	K	835.088·47
2. Výdaje stavební v roce 1897	K	784.032·99
" " " " . 1898	"	2,207.509·81
" " " " . 1899	"	2,098.669·12
" " " " . 1900	"	1,849.807·80
" " " " . 1901	"	2,486.727·45
dohromady	K	9,426.747·17
úhrnem	K	10,261.835·64

s připočtením průběžných výdajů v roce . 1897	K	198.230·68
" " " " . 1898	"	328.776·44
" " " " . 1899	"	456.025·96
" " " " . 1900	"	349.356·13
" " " " . 1901	"	426.365·83
dohromady	K	1,758.755·04
celkem	K	12,020.590·68

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá		
koncem roku 1901 pokladniční hotovost	K	3,730.203·05

Přehled účtů cenných papírů za roky 1897 až 1901.

P ř í j m y :

Vadia a kauce v roce 1897	K	200.510·—
" " " " . 1898	"	350.720·—
" " " " . 1899	"	399.057·02
" " " " . 1900	"	3.600·—
" " " " . 1901	"	207.194·78
dohromady	K	1,161.081·80

deposita v roce	1897	K	—.—	
" " " " " " " " " " " "	1898	"	—.—	
" " " " " " " " " " " "	1899	"	—.—	
" " " " " " " " " " " "	1900	"	2.334.20	
" " " " " " " " " " " "	1901	"	39.106.08	
dohromady		K		41.440.28
chevy vystavené na zemskou banku v roce	1897	K	429.792.16	
" " " " " " " " " " " "	1898	"	2,060.099.16	
" " " " " " " " " " " "	1899	"	1,813.404.98	
" " " " " " " " " " " "	1900	"	1,714.483.15	
" " " " " " " " " " " "	1901	"	2,374.244.88	
dohromady		K		8,392.024.33
Odvody: zemská banka od příruční pokladny		K	154.000.—	
celkem		K		9,748.546.41

V ý d a j e :

Vadia a kauce v roce	1897	K	—.—	
" " " " " " " " " " " "	1898	"	132.400.—	
" " " " " " " " " " " "	1899	"	58.697.48	
" " " " " " " " " " " "	1900	"	—.—	
" " " " " " " " " " " "	1901	"	140.270.—	
dohromady		K		331.367.48
deposita v roce	1901			K 11.412.20
chevy vystavené na zemskou banku v roce	1897	K	429.792.16	
" " " " " " " " " " " "	1898	"	2,060.099.16	
" " " " " " " " " " " "	1899	"	1,813.404.98	
" " " " " " " " " " " "	1900	"	1,714.483.15	
" " " " " " " " " " " "	1901	"	2,374.244.88	
dohromady		K		8,392.024.33
Odvody: příruční pokladna zemské bance		"	154.000.—	
celkem		K		8,888.804.01
Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá				
celkový stav cenných papírů koncem roku 1901		K		859.742.40

II. Fond pro uplavnění řeky Vltavy uvnitř města Prahy:

Účtování tohoto fondu počalo 1. únorem 1901.

Příjmy skutečné v roce 1901 dle připojeného přehledu (III.)	K	332.903.56
s přičtením příjmů průběžných	"	341.988.24
dohromady	K	674.891.80

Výdaje skutečné v roce 1901:

1. režie	K	23.173·85
2. výdaje stavební	„	311.680·24
dohromady	K	334.854·09
s přičtením vydajů průběžných	„	327.826·24
celkem	K	662.680·33

Porovnají-li se příjmy s výdaji, zbývá koncem roku 1901 pokladniční hotovost	K	12.211·47
---	---	-----------

Příspěvek státní k uhrazení nákladu všešlého rozšířením působnosti kanalisační komise příkázáním prací pro splavnění Vltavy v obvodu města Prahy jakož i vystrojení přístavu u Holešovic na přístav obchodní K 30.000— byl splacen a v zemské bance uložen dne 17. dubna 1901.

Příspěvek zemský v téže výši povolený do konce roku 1901 splacen nebyl.

Z té příčiny bylo nutno povolití fondu tomuto zálohu z fondu kanalisačního trati Praha-Ústí v celkovém obnosu K 14.162— a krom toho nebylo možno provéstí náhradu aliquotní části t. j. $\frac{1}{5}$ nájemného z kanceláře, cestovních výloh, platů úřednictva společné technické a administrativní vrchní správy atd. obnosem K 11.109·95.

Obě tyto částky budou v příštím roce kanalisačnímu fondu nahrazeny.

Kromě toho byly částky potřebné k vyvazení vodních sil pražských mlýnů čís. p. 1221—II. a 1302—II. státem a zemí povolené, realizovány.

Účet cenných papírů

vykazuje v příjmu i ve vydání obnos K 72.162—.

Celkové přehledy příjmů a výdajů za rok 1901 jakož i za léta 1897 až 1901 jsou v přílohách I, II, III k této zprávě vyznačeny.

I. CELKOVÝ

účetních výsledků stavebního fondu pro kanalizování řek Vltavy a

Příjem

Číslo položky	P ř e d m ě t	Jednotlivě		Úhrnem	
		K	h	K	h
	A. Hotově.				
	I. Příjmy skutečné.				
1	Saldo ze dne 31. prosince 1900	—	—	3,643,000	57
2	Příspěvek státní	1,240,000	—	—	—
3	Příspěvek zemský	1,240,000	—	—	—
4	Úroky	124,436	40	—	—
5	Výtěžek z náklí a za trávu	304	—	—	—
6	Výtěžek za prodané pozemky	336	—	—	—
7	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	—	—	—	—
8	Nájemné a pachtovné	2,153	33	—	—
9	Různé příjmy	469	24	—	—
10	Příjmy z parníku (poplatky za vlek lodí)	1,999	50	—	—
11	Dotace státní na stavbu železného silničního mostu u Veltrus-Mírovie	200,000	—	2,809,698	47
	I			6,452,699	04
	II. Příjmy průběžné.				
12	Zálohy dané příruční pokladně ze zemské banky . .	332,500	—	—	—
13	Nahrazené zálohy	*9,390	67	—	—
14	Cizí peníze	64,494	79	—	—
15	Odvody: Zemská banka přijala od příruční pokladny	2,469	25	—	—
16	Srážky z platů úřednictva	3,149	12	412,003	83
	* Nenahrazené zálohy K 14,362.—	—	—	—	—
	II	—	—	412,003	83
	Úhrnem I a II	—	—	6,864,702	87
	Hotově . .			6,864,702	87
	B. V cenných papírech:				
1	Saldo ze dne 31. prosince 1900	—	—	765,123	74
2	Vystavené cheky	2,374,244	88	—	—
3	Přijatá depozita	39,106	08	—	—
4	Přijatá vadia	188,400	—	—	—
5	Přijaté kauce	18,794	78	—	—
6	Odvod cen. papírů: Zemská banka od příruční pokladny	154,000	—	2,774,545	74
	V cenných papírech . . .	—	—	3,539,669	48

PŘEHLED

Labe v Čechách v trati Praha-Ústí za rok 1901.

Výdaj

Číslo položky	P ř e d m ě t	Jednotlivě		Úhrnem	
		K	h	K	h
	A. Hotově.				
	I. Výdaje skutečné.				
	Režie.				
1	Osobní příjmy	160.066	32	—	—
2	Výdaje kancelářské a cestovní	36.542	30	—	—
3	Výdaj výstavní	9.820	09	—	—
4	Různá režijní vydání	14.977	83	221.406	54
	Výdaje stavební.				
5	Technické práce přípravné	16.237	53	—	—
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	22.024	39	—	—
7	Výkup vodních sil, stromů, budov a p. jakož, i různé náhrady	60.735	50	—	—
8	Stavební výdaje zdýmadel: a) čís. I. u Troje	1,426,202	79	—	—
	b) čís. II. u Klecan	99.855	89	—	—
	c) čís. III. u Libšic	305.819	19	—	—
	d) čís. IV. u Miřovic	522.839	10	—	—
9	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdýmadly	6.596	47	—	—
10	Výdaj na parník	15.685	89	—	—
11	Různá stavební vydání	10.730	70	2.486,727	45
	I			2,708.133	99
	II. Výdaje průběžné				
12	Zálohy zemské banky dané příruční pokladně	332.500	—	—	—
13	Zálohy na náhradu	23.752	67	—	—
14	Cizí peníze	64.494	79	—	—
15	Odvozy: příruční pokladna odvedla Zemské bance	2.469	25	—	—
16	Srážky úřednictva c. k. hlavní zemské pokladně v Praze	3.149	12	426.365	83
	II			426.365	83
	Úhrnem I a II			3,134,499	82
17	K tomu koncem prosince 1901 zbývající aktivní saldo hotovosti:				
	a) v Zemské bance	3,714,582	—	—	—
	b) v příruční pokladně	15.621	05	3,730.203	05
	Hotově	—	—	6,864.702	87
	B. V cenných papírech:				
1	Vydané cheky	2,374.244	88	—	—
2	Vrácená deposita	11.412	20	—	—
3	Vrácená vadia	138.400	—	—	—
4	Vrácené kauce	1.870	—	—	—
5	Odvedené cenné papíry: příruční pokladna Zemské bance	154.000	—	2,679.927	08
6	K tomu koncem prosince 1901 zbývající aktivní saldo v cenných papírech:				
	a) v zemské bance	840.200	—	—	—
	b) v příruční pokladně	19.542	40	859.742	40
	V cenných papírech			3,539.669	48

II. CELKOVÝ

účetních výsledků stavebního fondu pro kanalizování řek

Příjem

Číslo položky	P ř e d m ě t	H o t o v ě					
		v roce				úhrnem	
		1897—1900		1901			
		K	h	K	h	K	h
A. Hotově.							
I. Příjmy skutečné.							
1	Příspěvky státní	7,640.000	—	1,240.000	—	8,880.000	—
2	Příspěvky zemské	3,200.000	—	1,240.000	—	4,440.000	—
3	Úroky	343.162	36	124.436	40	467.598	76
4	Výtěžek z náklí a za travu	240	—	304	—	544	—
5	Výtěžek za prodané pozemky	—	—	336	—	336	—
6	Výtěžek za prodané nářadí a hmoty	109	40	—	—	109	40
7	Nájemné a pachtovné	8.557	64	2.153	33	10.710	97
8	Různé příjmy	359	22	469	24	828	46
9	Příjmy z parníku (poplatky za vleky lodí)	4.273	60	1.999	50	6.273	10
10	Dotace státní na stavbu železného silničního mostu u Veltrus-Miřovic	—	—	200.000	—	200.000	—
		11,196.702	22	2,809.698	47	14,006.400	69
II. Příjmy průběžné.							
11	Zálohy dané příruční pokladně ze Zem. banky	1,249.493	64	332.500	—	1,581.993	64
12	Nahrazené zálohy	100	—	*9.390	67	*9.490	67
13	Cizí peníze	71.416	70	64.494	79	135.911	49
14	Odvedy: Zem. banka přijala od přír. pokladny	2.183	81	2.469	25	4.653	06
15	Srážky z platů úřednictva	9.195	06	3.149	12	12.344	18
		1,332.389	21	412.003	83	1,744.393	04
Úhrnem I a II		12,529.091	43	3,221.702	30	15,750.793	73
						15,750.793	73
B. V cenných papírech.							
1	Vystavené cheky	6,017.779	45	2,374.244	88	8,392.024	33
2	Přijatá depozita	2.334	20	39.106	08	41.440	28
3	Přijatá vadia	187.200	—	188.400	—	375.600	—
4	Přijaté kauce	766.687	02	18.794	78	785.481	80
5	Odvedené cenné papíry: Zemská banka od příruční pokladny	—	—	154.000	—	154.000	—
Úhrnem		6,974.000	67	2,774.545	74	9,748.546	41
						9,748.546	41

PŘEHLED

Vltavy a Labe v Čechách v trati Praha-Ústí za léta 1897—1901.

Výdaj

Číslo položky	P ř e d m ě t	H o t o v ě					
		v roce				úhrnem	
		1897—1900		1901			
		K	h	K	h	K	h
A. Hotově.							
I. Výdaje skutečné.							
Režie.							
1	Osobní příjmy	447.955	60	160.066	32	608.021	92
2	Výdaje kancelářské a cestovní	106.355	91	36.542	30	142.898	21
3	Výdaje výstavní	48.346	06	9.820	09	58.166	15
4	Různá režijní vydání	11.024	36	14.977	83	26.002	19
		613.681	93	221.406	54	835.088	47
Výdaje stavební.							
5	Technické práce přípravné	50.201	51	16.237	53	66.439	04
6	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	572.511	47	22.024	39	594.535	86
7	Výkup vodních sil, stromů a p., jakož i různé náhrady	752.746	98	60.735	50	813.482	48
8	Stavební výdaje zdýmadel:						
	a) čís. I. u Troje	1,617.579	94	1,426.202	79	3,043.782	73
	b) čís. II. u Klecan	2,080.098	03	99.855	89	2,179.953	92
	c) čís. III. u Libšic	1,749.431	83	305.819	19	2,055.251	02
	d) čís. IV. u Miřovic	20.900	—	522.839	10	543.739	10
9	Výdaj na telefonické spojení kanceláře se zdýmadel	8.698	46	6.596	47	15.294	93
10	Výdaje na parník	67.276	79	15.685	89	82.962	68
11	Různá stavební vydání	20.574	71	10.730	70	31.305	41
		6,940.019	72	2,486.727	45	9,426.747	17
		7,553.701	65	2,708.133	99	10,261.835	64
II. Výdaje průběžné.							
12	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	1,249.493	64	332.500	—	1,581.993	64
13	Zálohy na náhradu	100	—	23.752	67	23.852	67
14	Cizí peníze	71.416	70	64.494	79	135.911	49
15	Odvedy: příruční pokladna odvedla Zemské bance	2.183	81	2.469	25	4.653	06
16	Srážky úřednictva c. k. hl. zemské pokladně v Praze	9.195	06	3.149	12	12.344	18
		1,332.389	21	426.365	83	1,758.755	04
	Úhrnem I a II	8,886.090	86	3,134.499	82	12,020.590	68
17	K tomu koncem prosince 1901 zbývající aktivní saldo v hotovosti:						
	a) v zemské bance K 3,714.582—						
	b) v příruční pokladně „ 15.621.05					3,730.203	05
	Hotově					15,750.793	73
B. V cenných papírech.							
1	Vydané cheky	6,017.779	45	2,374.244	88	8,392.024	33
2	Vracená depozita	—	—	11.412	20	11.412	20
3	Vracená vadia	187.200	—	138.400	—	325.600	—
4	Vracené kauce	3.897	48	1.870	—	5.767	48
5	Odvedené cenné papíry: příruční pokladna Zemské bance	—	—	154.000	—	154.000	—
	Úhrnem	6,208.876	93	2,679.927	08	8,888.804	01
6	K tomu koncem prosince 1901 zbývající saldo v cenných papírech:						
	a) v Zemské bance K 840.200—						
	b) v příruční pokladně „ 19.542.40					859.742	40
	V cenných papírech					9,748.546	41

III. CELKOVÝ
účetních výsledků stavebního fondu pro uplav-

Příjem

Číslo položky	P ř e d m ě t	Jednotlivě		Úhrnem	
		K	h	K	h
	A. Hotově.				
	I. Příjmy skutečné.				
1	Příspěvek státní	181.000	—	—	—
2	Příspěvek zemský	151.000	—	—	—
3	Úroky	897	—	—	—
4	Nájemné a pachtovné	6	56	332.903	56
	I			332.903	56
	II. Příjmy průběžné.				
5	Zálohy dané příruční pokladně ze Zemské banky . .	318.838	38	—	—
6	Zálohy přijaté	22.162	—	—	—
7	Cizí peníze	29	96	—	—
8	Srážky z platů úřednictva	957	90	341.988	24
	II			341.988	24
	Úhrnem I u. II			674.891	80
	Hotově . .			674.891	80
	B. V cenných papírech.				
1	Vystavené cheky	5.000	—	—	—
2	Přijátá depozita	67.162	—	72.162	—
	V cenných papírech . .			72.162	—

PŘEHLED
nění Vltavy uvnitř města Prahy za rok 1901.

Výdaj

Číslo položky	P ř e d m ě t	Jednotlivě		Úhrnem	
		K	h	K	h
	A. Hotově.				
	I. Výdaje skutečné.				
	Režie.				
1	Osobní příjmy	20.271	61	—	—
2	Výdaje kancelářské a cestovní	2.899	62	—	—
3	Různá režijní vydání	2	62	23.173	85
	Výdaje stavební.				
4	Technické práce přípravné	9.655	94	—	—
5	Výkup pozemků, náhrada úroků a evidence pozemků	24	30	—	—
6	Výkup vodních sil	302.000	—	311.680	24
	I			334.854	09
	II. Výdaje průběžné.				
7	Zálohy Zemské banky dané příruční pokladně	318.838	38	—	—
8	Zálohy splacené	*8.000	—	—	—
9	Cizí peníze	29	96	—	—
10	Srážky úřednictva c. k. hlavní zemské pokladně . .	957	90	327.826	24
	* Nesplacené zálohy K 14.162—				
	II			327.826	24
	Úhrnem I a II			662.680	33
11	K tomu koncem prosince 1901 zbývající aktivní saldo v hotovosti:				
	a) v Zemské bance	9.056	—	—	—
	b) v příruční pokladně	3.155	47	12.211	47
	Hotově . .			674.891	80
	B. V cenných papírech.				
1	Vydané cheky	5.000	—	—	—
2	Vracená depozita	67.162	—	72.162	—
3	K tomu koncem prosince 1901 zbývající aktivní saldo v cenných papírech:				
	a) v zemské bance	—	—	—	—
	b) v příruční pokladně	—	—	—	—
	V cenných papírech . .			72.162	—

IX. Záležitosti osobní.

Ve stavu úřednictva kanceláře kanalisační stalo se v roce 1901 více změn jmenovitě proto, že následkem rozšíření působnosti kanalisační komise na splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy bylo dnem 1. února 1901 zřízeno zvláštní technické oddělení pod vedením vrchní stavební správy za účelem vypracování příslušných projektů.

Technický odbor.

Vynesením presidia c. k. místodržitelství ze dne 14. ledna 1901 č. 564 byli kanalisační komisi dnem 1. února 1901 k službě přiděleni c. k. stavební adjunkti Gustav Walta, Max Bílý a Vítězslav Pavlousek.

Absolvovaný technik Jindřich Skokan, který již v roce 1900 vstoupil do služeb kanalisační komise, byl vynesením presidia c. k. místodržitelství ze dne 26. ledna 1901 č. 908 jmenován prozatímným c. k. stavebním adjunktem pro státní stavební službu v Čechách a zároveň přidělen ku komisi.

Jeho Excellence pan c. k. ministerský předseda jakožto správce ministerstva vnitra schválil vynesením ze dne 11. března 1901 č. 1893 příkázání c. k. inženýra Jana Paula ze státní stavební služby v Korutanech ke komisi kanalisační proti převzetí jeho aktivních příjmů na fond kanalisační a jmenovaný c. k. inženýr nastoupil službu u komise dnem 1. června 1901.

Dalším pak vynesením Jeho Excellence pana ministerského předsedy ze dne 22. srpna 1901 č. 5851 byli c. k. stavební adjunkti ve službách kanalisační komise již se nacházející a to Eduard Schwarzer, Břetislav Tolman, Gustav Walta a Max Bílý jmenováni c. k. inženýry ve státní stavební službě v Čechách a jich ponechání při komisi schváleno.

Konečně jmenoval Jeho Excellence pan c. k. místodržitel jakožto předseda kanalisační komise soukromého technika ve službách komise se nacházejícího, adjunkta Josefa Kindla, inženýrem této komise.

Koncem roku 1901 vykazoval tudíž technický odbor kanalisační kanceláře následující stav úřednictva:

stavební ředitel,	c. k. stavební rada v ministerstvu vnitra	Jan Mrasick,
zástupce	stavebního ředitele,	c. k. vrchní inženýr Viktor Mayer,
sekční	stavební správce,	c. k. vrchní inženýr Václav Rubin,
c. k. inženýr	Alois Kohout,	
" "	"	Antonín Klír, místní stavební správce v Troji,
" "	"	Bohuslav Müller, místní stavební správce v Libšicích.
" "	"	Hugo Schwab, místní stavební správce v Miřovicích.
" "	"	Alois Drahorád,
" "	"	Bohumil Štěpán,
" "	"	Jan Paul,
" "	"	Eduard Schwarzer,

c. k. inženýr Břetislav Tolman,

" " " Gustav Walta,

" " " Max Bílý,

inženýr Josef Langer,

" Josef Petřík,

" Josef Kindl,

c. k. stavební adjunkt Jan Záhorský,

" " " Zdeněk Schwarz,

" " " Vítězslav Pavlousek.

" " " Jindřich Skokan,

technický úředník Josef Sumr.

Z těchto úředníků náležeji dnem 1. února 1901 c. k. inženýři Alois Kohout, Gustav Walta, Max Bílý a c. k. stavební adjunkt Vítězslav Pavlousek odboru pro splavnění Vltavy v obvodu král. hlavního města Prahy, který se nalézá pod vedením vrchní stavební správy.

Administrativní odbor.

Administrativní odbor vykazuje za rok 1901 změnu toliko potud, že c. k. ministerstvo vnitra v uvážení stálého přibývání agendy v účtárně schválilo vynesemím ze dne 30. května 1901 č. 3611, aby c. k. místodržitelský účetní rada František Havlík byl kanalisační komisi výhradně přidělen počínajíc dnem 1. června 1901.

Mimo to byl ve službách komise se nalézající c. k. místodržitelský kancelista Karel Pražák vynesemím presidia c. k. místodržitelství ze dne 23. dubna 1901 č. 3778 jmenován c. k. okresním tajemníkem s ponecháním na dosavadním místě.

Byli tudíž v administrativním odboru jako roku předešlého:

administrativní správce, c. k. okresní hejtman Konrád svobodný pán Braun.

zástupce administrativního správce, c. k. okresní komisař Leopold Průša,

c. k. tajemník finanční prokuratury JUDr. Max Weis,

c. k. účetní rada František Havlík,

c. k. vrchní evidenční geometr Hynek Meder,

c. k. místodržitelský účetní asistent Václav Bradáč,

c. k. okresní tajemník Karel Pražák.

Revisi pokladny obstarával c. k. místodržitelský vrchní účetní rada Jan Tichý.

X. Závěrek.

Kanalisační komise nemůže skončiti tuto zprávu, anižby nevzdala příslušné díky c. k. vládě, zemskému výboru království Českého a všemúčastným korporacím, obcím a jednotlivcům za přízeň podniku kanalisačnímu v minulém roce projevovanou.

Bezprostředně před skončením zprávy této došlo kanalisační komisi sdělení, že dosavadní stavební ředitel, c. k. stavební rada v ministerstvu vnitra Jan Mrasick povolán byl za přednostu technického oddělení ředitelství pro vodní stavby ve Vídni a při té příležitosti vyznamenán titulem a charakterem dvorního rady. V povolání na toto zodpovědné, vynikající místo spočívá mimořádné uznání dosavadní činnosti pana dvorního rady Mrasicka. Jakkoli kanalisační komise dvornímu radovi Mrasickovi k tomuto vyznamenání co nejvřeleji blahopřeje, nemůže než projevití svoje nejživější politování nad tím, že ztrácí stavebního ředitele tak osvědčeného.

Týž plnou měrou ospravedlnil důvěru, již mu kanalisační komise přinesla vstříc povolavši jej svého času na místo ředitele.

Za jeho řízení dala se technická kancelář s radostí, s důvěrou v jeho vedení do práce; veliká část kanalisace Vltavy jest provedena, nejobtížnější části projektovány.

Kanalisační komise projevuje panu dvornímu radovi Mrasickovi uznání nejvřelejší; jemu jest dík komise i trvalá upomínka zajištěna.

Celkový přehled pokroku stavby

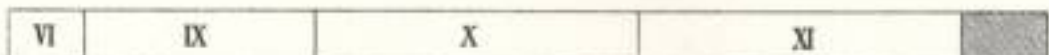
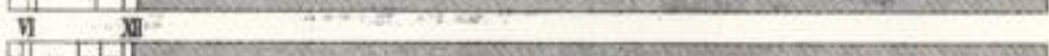
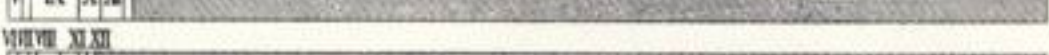
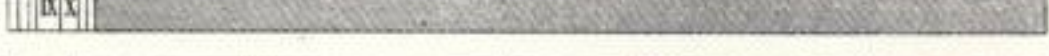
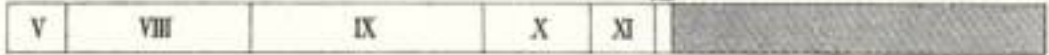
zdýmadla č. I u Troje na konci roku 1901.

Druh práce	Dosud provedeno	Měsíčně provedeno v $\frac{\circ}{\circ}$ celého množství 1 mm = 1 procentu	Úhrnné výměry jednotlivých prací
Výkop zemin	770.577 m ³	IV IX III VII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	749.096 m ³
Zdivo betonové	3.910 m ³	IX X XI XII VII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI	3.984 m ³
Cement. beton	2.870 m ³	VII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	2.971 m ³
Zdivo z kamene lámaného	19.273 m ³	IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	18.522 m ³
Zdivo z kamene kvádrového	1.940 m ³	IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	1.916 m ³
Kamenný zához	20.166 m ³	IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	38.521 m ³
Dlažba z kamene lámaného	120.523 m ²	V VI VII VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII VIII IX X XI XII	122.571 m ²
Drnování	15.693 m ²	X XI II III IV V VI VII VIII IX	7.414 m ²
Štětové stěny	479 m	VIII IX X XI XII I II III IV V VI VII	664 m
Železné části	366.892 kg	1899 1900 1901	370.917 kg

Římské číslice značí měsíce. — * S přípočtem dodatečně schválených výměr.

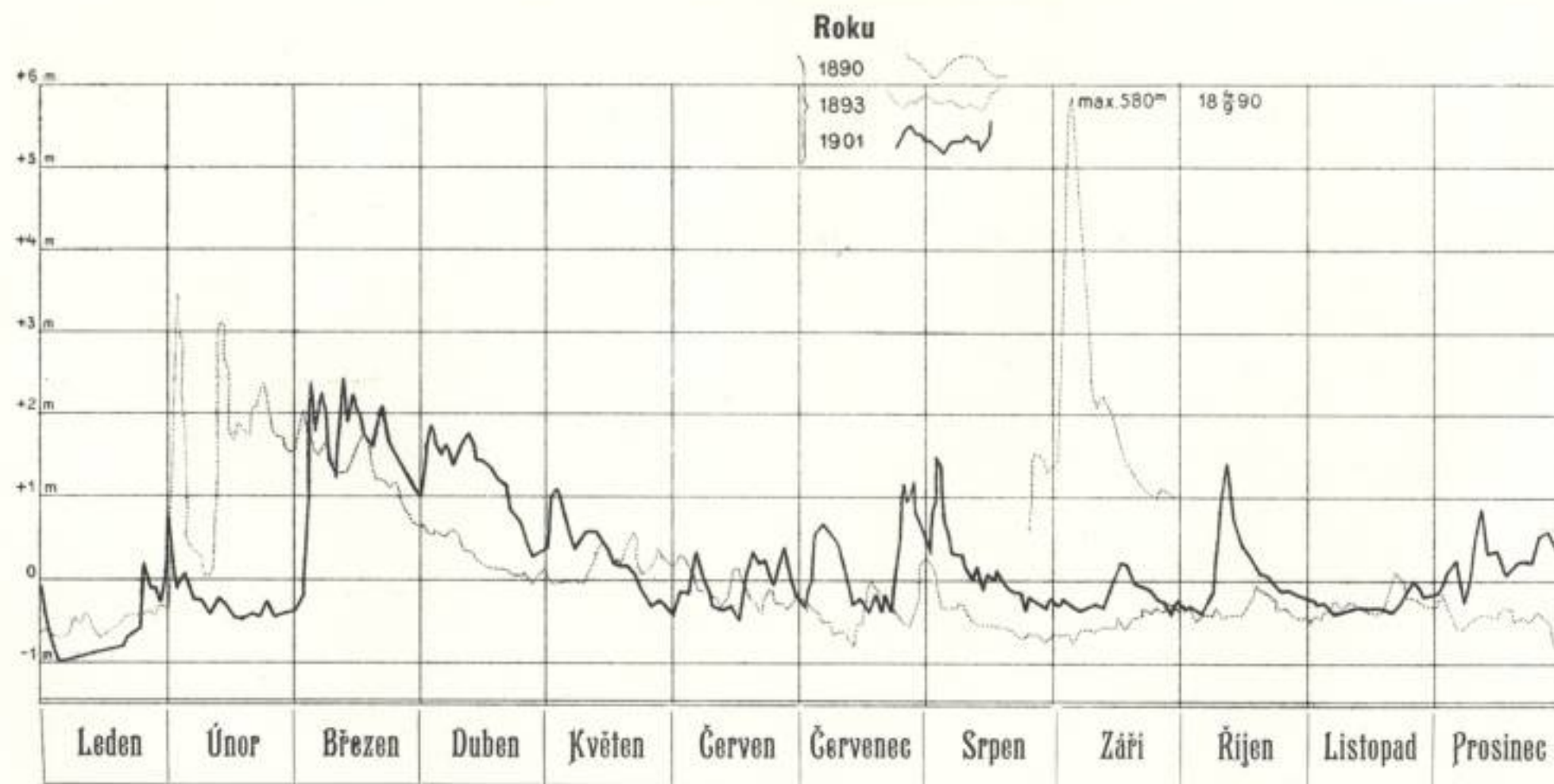
Celkový přehled pokroku stavby

zdýmadla č. IV u Miřovic na konci roku 1901.

Druh práce	Dosud provedeno	Měsíčně provedeno v % celého množství 1 mm = 1 procentu	Úhrnné výměry jednotlivých prací
Výkop zemin	76.272 m ³		252.087 m ³
Zdivo betonové	3.332 m ³		9.219 m ³
Cement. beton	1.217 m ³		1.326 m ³
Zdivo z kamene lámaného	4.373 m ³		15.219 m ³
Zdivo z kamene kvádrového	342 m ³		2.660 m ³
Kamenný zához	1.384 m ³		12.253 m ³
Dlažba z kamene lámaného	7.186 m ²		84.992 m ²
Drnování	2.807 m ²		4.067 m ²
Štětové stěny	735 m		1.165 m
Železné části	—		1,793.000 kg

Římské číslice značí měsíce.

Výška vody na vodočetu karlínském.



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