

# Střední Labe

upravené a uplaďněné.

Časopis věnovaný národohospodářským zájmům  
atrakční oblasti Středního Labe.

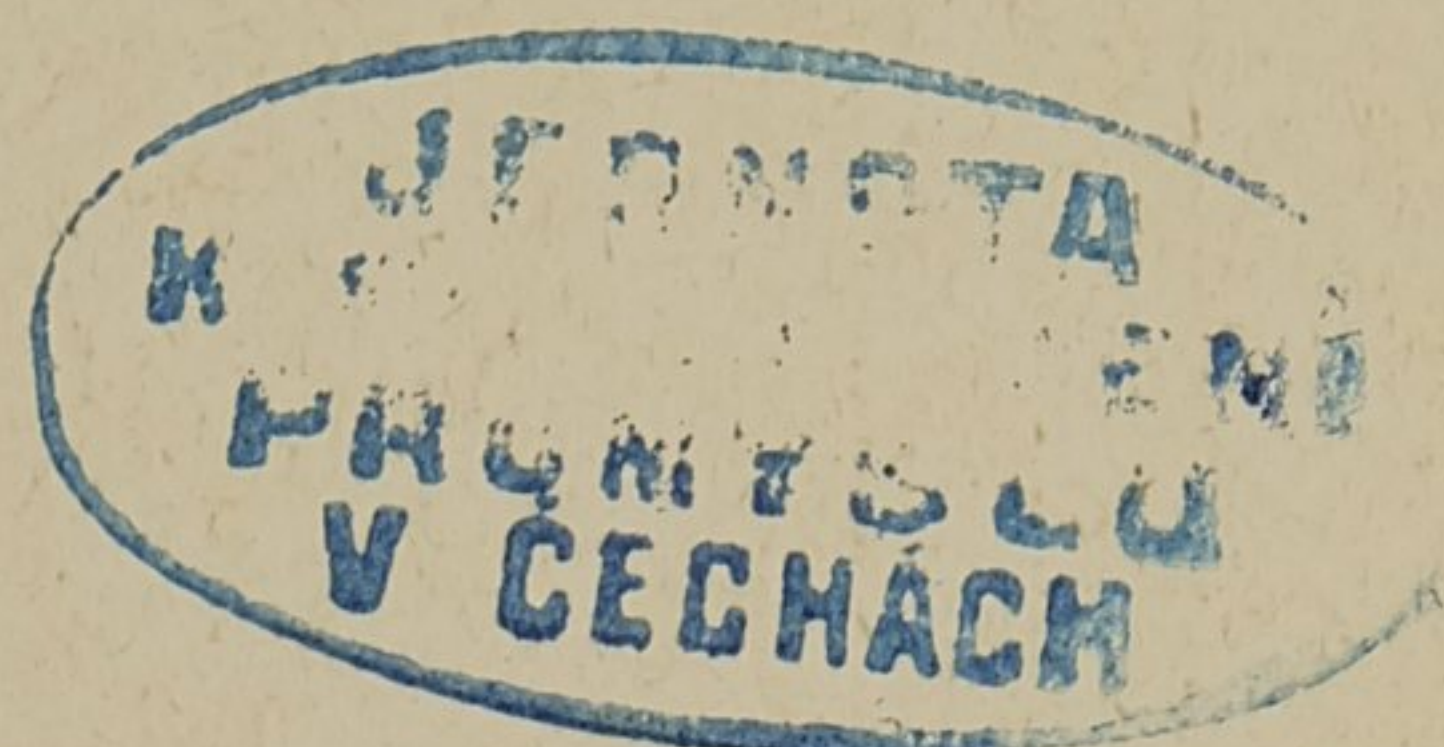
Vydavatel: STŘEDOLABSKÝ KOMITÉT.

Zodpovědný redaktor: VÁCLAV VÁŇA, statkář a jednatel „Středo-  
labského komitétu“ v Lánech na Důlku u Pardubic.

Předplatné 3 koruny ročně přijímá pokladník spolku V. PILAŘ,  
majitel velkomlýna ve Valech n. L. u Přelouče.



# OBSAH.

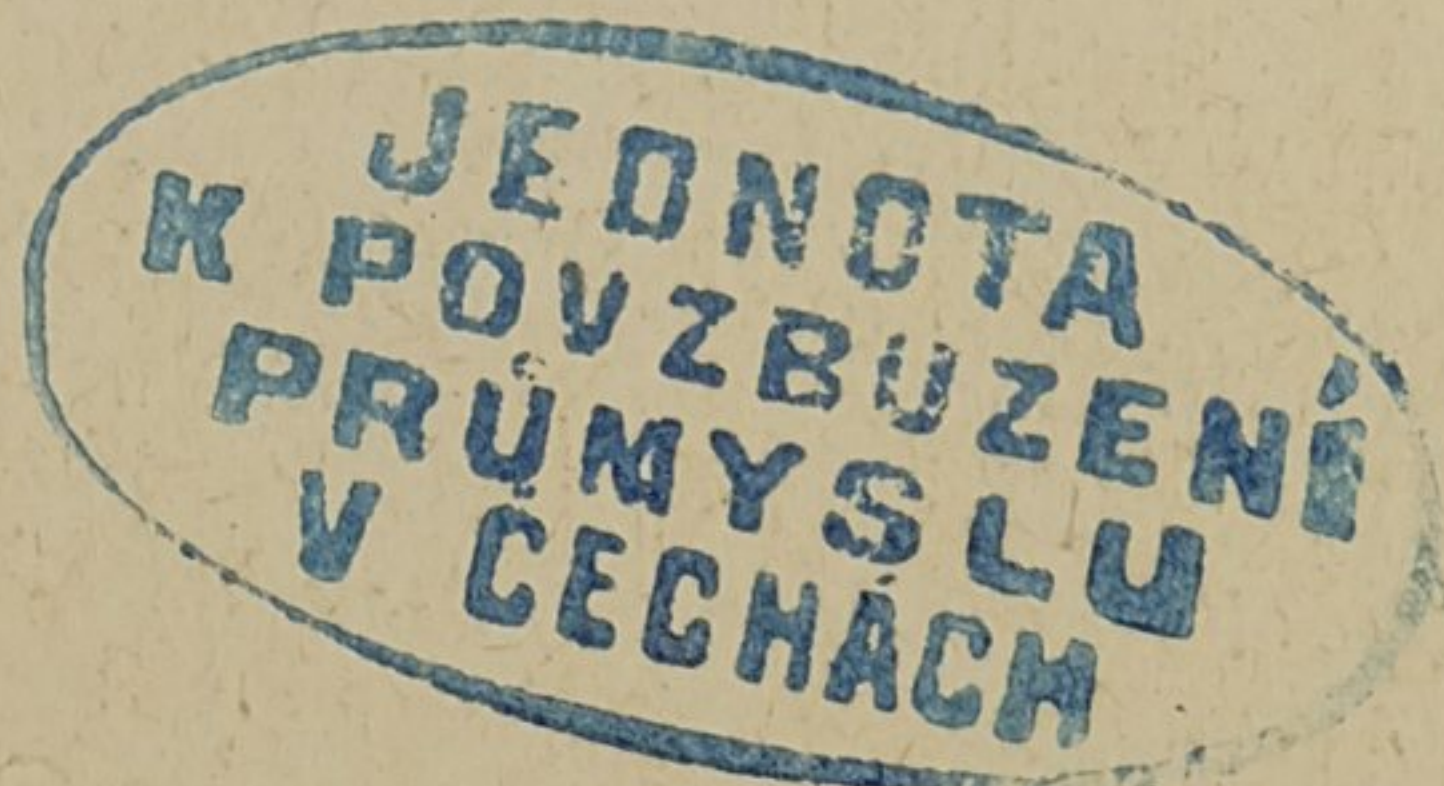


## A. Články vědecké.

- Využití elektrické energie v král. komor. městě Pardubicích. Str. 13.—17.  
Jeho Jasnost František kníže Thun z Hohensteinů. Str. 19.—20.  
Katastrofální sucho v Polabí v roce 1911. Str. 20.—23.  
Plavbalodí a vorů v r. 1910 na Vltavě a na dolním Labi. Str. 23.—45.  
Technicko-informativní pochůzka po středním Labi v trati Přelouč-Labská Týnice. Str. 47.—58.  
Využití vodní síly Labe a Orlice v Hradci Králové. Napsali inž. Ervín Nápravník a Jan Černý. Str. 59.—62.  
IX. sjezd německo-rakousko-uherského svazu pro plavbu vnitrozemní Str. 63.—70.  
Jeho cís. a král. Výsost arcivévoda Karel František Josef a Její cís. a král. Výsost arcivévodkyně Zita. Str. 73.—74.  
Novella k vodocestnému zákonu z roku 1901. Str. 75.—79.  
Elektrický pluh velkostatku Dětenic u Libáně. Str. 79.—80.  
Zvýšení úrodnosti půdy elektřinou. Str. 87.—88.  
Průplav dunajsko-oderský. Str. 88.—91.  
Výroční zpráva c. k. živnost. inspektorátu pro stavbu vodních cest za léta 1908—1911. Str. 91.—100., 116.—126., 148.—156.  
O novelle vodocestného zákona. Referát JUDra. Ulricha, předsedy Středolabského komitétu, ze dne 27. prosince 1911. Str. 100.—103.  
Jeho Excellence Ing. Dr. Otakar Trnka. Črta životopisná. Str. 105.—106.  
Původní zpráva ku novelle vodocestného zákona z r. 1911. Str. 106.—115.  
Projekt družstevní elektrárny na dolní Jizeře. Str. 115.—116.  
Elektrická centrála v Přelouči. Str. 126.—127.  
Zpráva o pokroku staveb na středním Labi v roce 1911. Str. 132.—136., 169.—178.  
Novella k vodocestnému zákonu z roku 1901 v parlamentu. Str. 136.—144.  
Rozloha katastrofálních záplav v Středolabí. Str. 145.  
Jeho Excellence Ph. Dr. Albín Bráf, c. k. ministr orby. Str. 160.  
Podmínky k odběru vody ze splavňovacích a upravených vodních toků pro zavodňování pozemků hospodářsky používaných. Přednáška c. k. vrch. stav. rady E. Zimmlera ve Spolku architektů a inženýrů král. Českého. Strana 160.—169.

## B. Zprávy o schůzích.

- Valná hromada členstva Středolabského komitétu, konaná dne 16. května 1911 v Praze. Str. 1.—12.  
Schůze zemské komise pro úpravu řek v král. Českém. Str. 81.—87.  
Schůze výboru Středolabského komitétu o novelle vodocestného zákona. Str. 106.—107.

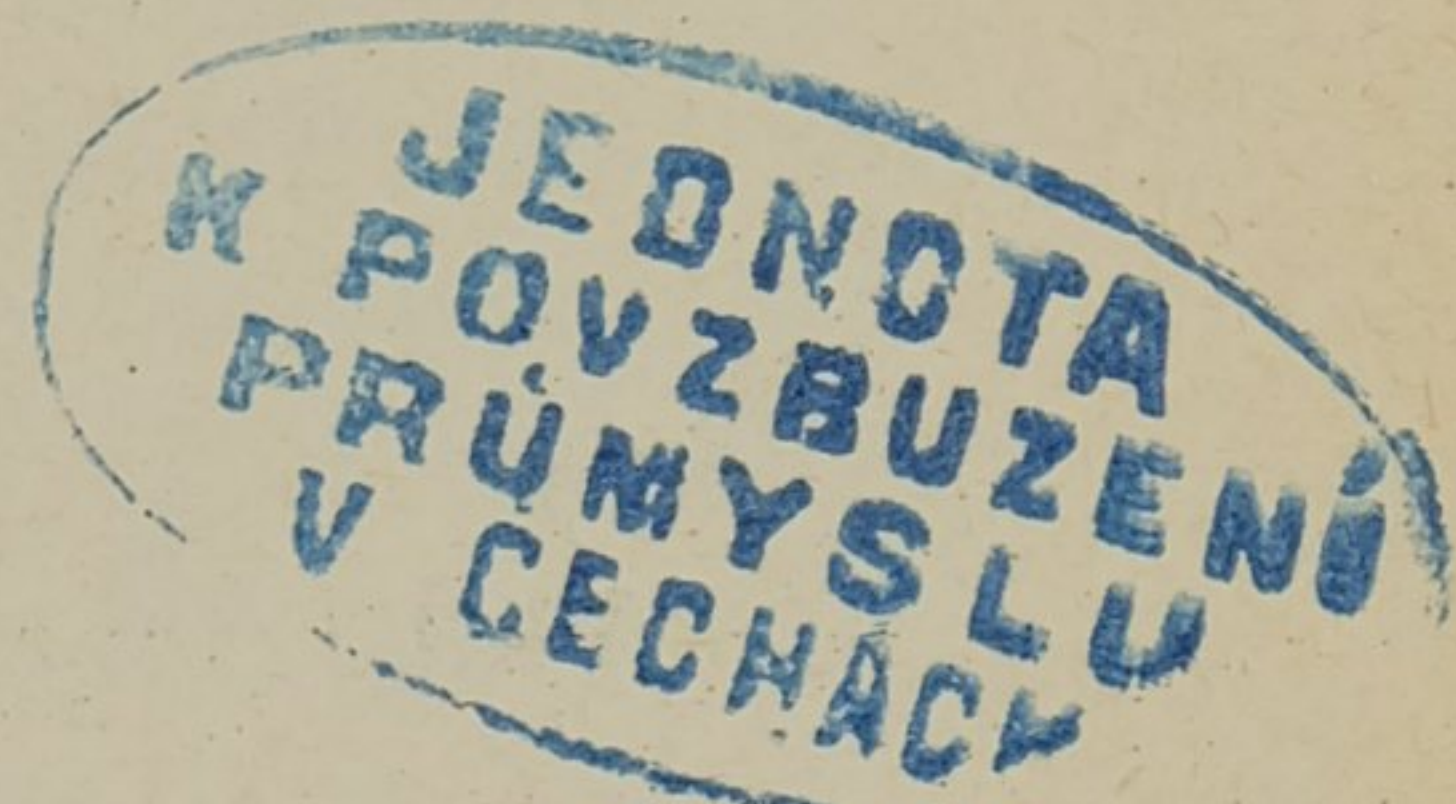
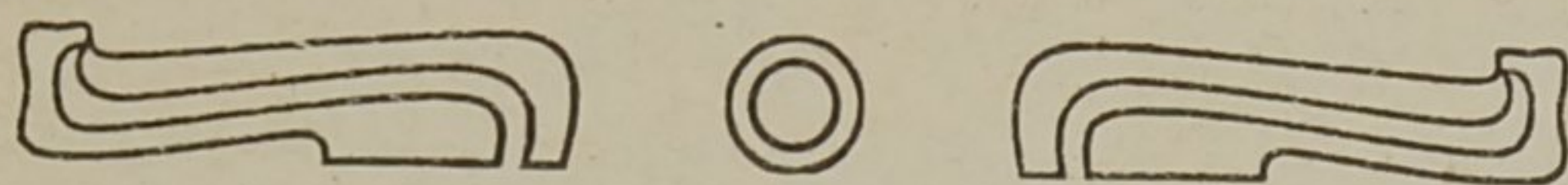


Havní rys povahy Její cís. a král. Výsosti paní arcivévodkyně Zity tvoří smysl pro povinnost, prostotu, schopnost oceniti každou práci a zvláště význačná, až obdivuhodná dobrota a ušlechtilost srdce, kteréžto vlastnosti jsou nejslibnějšími a nejžádoucnějšími u příští rakouské císařovny. Mluvílo se jednou o přepínání jistého člověka práci, a tu princezna pravila: »Pro boha, lidé nejsou přece stroje.« — Již v nejútlejším mládí jevila mladistvá princezna vzácný talent hudební a zejména byly to varhany, které dnes mistrovsky ovládá. Doma, ve Schwarzavě, hrávala pravidelně v neděli, ve svátek i při jiných církevních slavnostech varhany v zámecké kapli.

Na příští úkol, státi se rakouskou císařovnou, připravila se princezna dokonale, neb ovládá v slově i v písmě mimo mateřskou svou řeč italskou i němčinu, frančinu a angličtinu, a dnes s vrozenou pílí a energií učí se pilně češtině a maďarštině, takže záhy bude obě tyto řeči dokonale ovládati.

Ku konci zprávy své dokládáme, že sňatku Jejich cís. a král. Výsostí požehnáno bylo dne 21. listopadu 1911 za přítomnosti Jeho cís. a král. apoštolského Veličenstva císaře a krále Františka Josefa I. a četných jasných příbuzných papežským majordomem Msgr. Bizletim, v překrásně položeném zámku Schwarzavě v Dolních Rakousích.

My, Polabané, chováme v srdcích svých, kypících láskou a oddaností k mladistvým Nejjasnějším novomanželům, upřímné přání, aby pobyt Jejich cís. a král. Výsostí v Středolabí plynul v nerušeném štěstí a blahé spokojenosti a stal se jim skvělou upomínkou na nejkrásnější dny jich života. —



## Novela k vodocestnému zákonu z roku 1901.

Dne 19. prosince podala vláda zákon, jenž obsahuje doplňky k vodocestnému zákonu z 11. června 1901 o výstavbě vodních cest a provedení regulací říčních. Vláda se zmocňuje, by si tuto sumu, pokud by se neuhradila běžnými příjmy, opatřila operací úvěrní. Vláda se konečně zmocňuje, by v mezích celkové sumy, povolené na jednotlivou zemi, po případě provedla změny. Pro Halič je zvláštní výjimka. Stane se, že každoročně preliminovala by se suma neb opatřila úvěrní operací do té doby, dokud stavba kanálů haličských nebude provedena, nejpozději počínaje rokem 1923. Práce vodocestné, které se vykonají v letech 1913 až 1927, v době to příliš dlouhé, jsou tyto:

### I. V Čechách:

A. Není v zákoně již stanovena regulace Středního Labe, jako bylo r. 1901, nýbrž přesně, určitě a jasně, takže nemůže býti žádné pochybnosti o tom, že stanovena je kanalisace. Této jasnosti, přesnosti a určitosti dosaženo po boji trvavším po celé desíletí. a) K a n a -

l i s a c e S t ř e d n í h o L a b e o d M ě l n í k a p o J a r o m ě ř. 1. Skoncování prací neuzavřených do konce roku 1912. 2. Pokračování v kanalisaci od Neratovic proti proudu, po případě regulace v mezích kanalisačního projektu zvláště na nejohroženějších tratích Středního Labe, při čemž zajišťují se meliorační podniky. Celkový stavební fond činí na tuto kanalisaci 72 a půl mil. korun, státní příspěvek 63·4 mil. korun. b) K a n a l i s a c e V l t a v y v o b v o d u m ě s t a P r a h y: Skoncování prací neuzavřených do konce r. 1912. Stavební fond 1·9 mil. korun, příspěvek státu 1·7 mil. korun. c) Pokračování v kanalisaci Vltavy na trati Praha—Štěchovice. Stavební fond 9 mil. korun, příspěvek státu 7·9 mil. korun. Dohromady na kanalisaci Labe a Vltavy: stavební fond 83·4 mil. korun, příspěvek státní 73 mil. korun.

B. Skoncování prací do konce r. 1912 neuzavřených na Labi, Úpě, Doubravce, Cidlině, Jizeře, Ohři, Bělé, Ploučnici, Kamenickém a Cha-  
bařovickém potoku, Vltavě, na Lužnici s Nežárkou, na Otavě, Sázavě, Berounce s Litavkou, Mži, Radbuze, Úhlavě, na Botiči, na malých přítocích Vltavy a konečně na Metuji. Další regulační práce po pří-  
padě stavby údolních přehrad a to: na Labi, Úpě, Orlici, Chrudimce, Cidlině, Jizeře, na Ohři a Teplé, na Bělé, Ploučnici, Kamenickém potoku, na Vltavě a Malši, na Otavě a Volyňce, na Sázavě a Želivce, na Berounce s přítoky Střelou, Červeným potokem a Litavkou, na Mži a Radbuze, na Úhlavě, na Botiči, na malých přítocích Vltavy a Labe, na Metuji, Nisse, Steínu a Wittichu. Dohromady celkový náklad 71·7 mil. korun a příspěvek státu 43 mil. korun.

Ú h r n n ý n á k l a d č i n í p r o k r á l o v s t v í Č e s k é 155·1 mil. k o r u n, příspěvek státní 116 mil. korun.

## II. Morava:

A. Skoncování údolní přehrady na Bystřičce. Stavební fond 0·5 mil. korun, příspěvek státu 5·5 mil. korun.

B. Regulační práce na střední Moravě a na Moravě pohraniční, na Dyji, Ostravici, Moravici a Čeledné, na Dřevnici, na Olšavě, na Velečce a na Odře; na výstavbu nových údolních přehrad na některých hlavních přítocích Moravy. Dohromady stavební fond 70·1 mil. korun, příspěvek státní 44·5 mil. korun. Celkem pro Moravu činí ná-  
klad 70·6 mil. korun, příspěvek státní 45·0 mil. korun.

## III. Dolní Rakousy:

Celkový náklad 66·4 mil. korun, příspěvek státu 39·8 mil. korun.

## IV. Slezsko:

Celkový náklad činí 15·9 mil. korun, příspěvek státní 10·10 mil. korun.

## V. Halič:

Celkový náklad činí 125·2 mil. korun, příspěvek státu 99·2 mil. korun. Ze sumy té připadá na kanály stavebního fondu 73·4 mil. korun a příspěvku státního 64·2 mil. korun; na regulaci řek činí stavební fond 51·8 mil. korun, příspěvek státu 35 mil. korun.

V obšírných důvodech k zákonu zdůrazňuje se, že při stanovení

vodocestného programu, který se hodí ke skutečnému provedení se zřetelem na státní finanční poměry, setrváno bylo na základě, že v první řadě se vystaví mají stavby již zahájené ale neskončené a že nadále pro každou zemi mají se vybrati projekty ony, které jsou hospodářsky nejvýhodnější a nejpilnější. Projekty obsažené v předloze z r. 1901 nejsou nikterak pochovány, poznání však, že úplně jejich provedení v době poměrně krátké je mimo možnost stavebně-technickou i finanční vedlo k nezbytnosti, zatím uskutečnit část kanálových projektů a pokračování v této akci zůstaviti době pozdější. Musí být ve příčině regulací řek zvláště upozorněno, že program není pevně ustálen, nýbrž je toliko základnou k jednání, které se povede s regulačními komisemi a jinými samosprávnými faktory.

Pokud se týká meliorací, nelze pro ně vytýčiti zevrubný program a vypočítati jednotlivé objekty. Bylo nutno z celkového úvěru vyměřiti na dobu od r. 1913—1922 40 mil. korun, což jest každoroční zvýšení státního příspěvku do melioračního fondu o celých 4 mil. korun.

### **Kanalísace Vltavy z Budějovic do Prahy:**

Trať Vltavy nad Prahou měla již nyní velmi četnou dopravu jak osob, tak zboží, jakkoliv vývoj vozby byl poškozován podstatně nedostatečnou a nejistou vodou. Po Vltavě nad Prahou mohou kromě výrobků kvetoucího průmyslu dopravovány býti zvláště veliké zásoby výtečného steliva, jehož odbývalo se dosud jen množství omezené.

Provedení kanalisace v 28kilometrové trati Praha—Štěchovice bylo jak zemským výborem království Českého, tak zemskou regulační komisí opětně popoháněno, stejně pak českým místodržitelstvím a to z důvodů zevrubných. Také když se připravoval zákon o příspěvku země k vodocestným stavbám, bylo tehdejší vládou slíbeno, že se opatří potřebný stavební úvěr akcí zvláštní, která by souvisela s regulací několika přítoků Vltavy.

Využitkování vodních sil na trati Praha—Štěchovice, zejména pak v proudech svatojanských má veliký dosah se stanoviska hospodářského. Proto při kanalisaci říční trati vezme se zřetel na zajištění a zhodnocení nynějších i budoucích vodních sil a bude brán nejmožnější ohled na přání interesentů ve příčině užívání těchto vodních sil, zvláště na přání, pronesená král. hlav. městem Prahou. Bude hleděno k tomu, aby všichni účastníci byli zdárně a podle možnosti spokojeni. Pokračování v kanalisaci na trati Praha—Štěchovice vyžadovati bude 9 milionů korun, z těch zaplatí stát 7.9 mil. K.

### **Kanalísace Labe od Mělníka do Jaroměře.**

Na základě zkušeností nabytých při trati Středního Labe již stavěné, jest náklad na regulaci resp. kanalisaci 180kilometrové trati z Mělníka do Jaroměře zjištěn takto:

A) Trať od Mělníka do Králové Hradce na 158 km. Regulační náklad na 1 km. je 687.000 K, kanalisační náklad na 1 km. 228.000 K. Dohromady tedy připadá na 1 km. 915.000 K, na 158 km. tedy okrouhle

144,500.000 K, s nákladem na přístavy 5,500.000 K, tedy celkem 150 mil. korun.

B) Trať Labe z Králové Hradce do Jaroměře 22 km. Regulační náklad na jeden kilometr činí 455.000 a kanalisační 225.000 K, dohromady na 1 km. 680.000 K a na 22 km. celkem 15 mil. korun.

Na celkovou trať z Mělníka do Jaroměře je tedy náklad okrouhle 165 mil. korun.

Jak z příkladů těch vychází na jevo, bylo povoleno na stavby celolabské ve smyslu pamětního spisu z r. 1902 hotových 37 mil. K, které následkem překročení při kanalisačních stavbách na Vltavě v Praze zmenšily se na 32.4 mil. korun a dílem hotovými, dílem ještě stavěnými pracemi byly buď úplně vydány neb vázány. Bylo by tedy k úplné výstavbě řečených prací třeba nákladu celkem 133 mil. K.

Vzhledem na situaci, která se změnila od r. 1901, musí kanalisační práce samozřejmě velmi podstatně býti omezeny. Uváží-li se všechny poměry, doporučuje se v kanalisaci pokračovati směrem proti proudu, takže připojí se ke kanalisované trati Mělník-Neratovice, kdežto na ostatních tratích Středního Labe se napřed provedou regulační práce vedle skoncování regulačních prací do r. 1912 začatých, ale ještě neskončených. Napřed regulační práce v mezích kanalisačního projektu, pro které je prokázána potřeba nejpilnější a kterým přísluší hospodářská důležitost největší.

Změna v lokálních spodních vodách, způsobená kanalisačními pracemi, vyžaduje se zřetelem na zemědělské zájmy provedení meliorační kostry, jejíž účelem je sprostředkování přičlenění melioračních staveb ke kanalisační trati. Následkem toho při projektování provedení kanalisačních prací bude postaráno též o tuto meliorační kostru.

Vzhledem na všechny momenty uvedené je program prací na Středním Labi tento:

1. Skončí se práce do konce r. 1912 ještě neuzavřené.
2. Bude se pokračovati v kanalisaci od Neratovic proti proudu po případě v regulaci a to v mezích kanalisačního projektu hlavně na nejohroženějších tratích Středního Labe.

Pro tyto práce stanoveno ze stavebního fondu 72½ mil. korun a státní příspěvek 63.4 mil. korun.

### Regulace řek a jiné vodocestné práce.

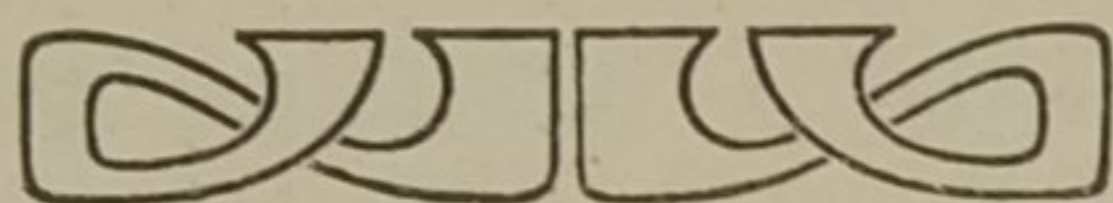
#### A. Čechy.

V letech 1913—1927 užije se k účelu tomu státních peněz 43 mil. Zemským zákonem o regulaci řek v Čechách ze dne 13. února 1903 bylo stanoveno, že k nákladu na regulaci řek přispěje stát 60 proc., země 40 proc. Podle toho by vzpomenutý státní příspěvek rovnal se stavebnímu fondu 71.7 mil. kor. Vzhledem na nynější stav prací v Čechách a vzhledem na pilnost regulačních prací ze stavebního fondu provedou se tyto práce: Nejprve se skončí práce zahájené, ale neprovedené: částečná regulace, údolní přehrady a jiné práce na těchto řekách: na Labi, Úpě, Doubravce, Cidlině, Jizeře, Ohři, Ploučnici, na potoce Kamenickém a Chabařovickém, na Vltavě, Lužnici s Nežárkou, na Otavě, Sázavě, Berounce s Litavkou, Mži, Radbuze, Úhlavě, na Botiči, na malých přítocích Vltavy, na Labi a konečně na Metují.

Kromě toho se ještě provedou:

1. na Labi: částečná regulace ve trati Heřmanice-Jaroměř;

2. na Úpě: údolní přehrada na horním toku, poblíže Slatiny, potom regulace dílčí v obcích Mladé Buky a Bousnice;
3. na Orlici: dílčí regulace na spojené Orlici mezi Králové Hradcem a Týništěm, pak údolní přehrada na Divoké Orlici nad Potštýnem;
4. na Chrudimce: dílčí regulace na horním toku, údolní přehrady ve středním toku;
5. na Cidlině: dílčí regulace v okrese Poděbrady-Nový Bydžov;
6. na Jizeře: dílčí regulace u Železného Brodu a Mladé Boleslavi, dále zřízení a podporování údolních přehrad v horním toku Jizery a Kamenice;
7. na Ohři: dílčí regulace v okrese Cheb-Postoloprty-Louny-Libochovice. Kromě toho zřízení údolních přehrad Teplé nad Karlovými Vary;
8. na Bělé: dílčí regulace v okrese Most-Bílina-Teplice. Kromě toho zřízení a subvence údolních přehrad na přítocích;
9. na Ploučnici: dílčí regulace u Mimoně, Žandavy a Benešova, jakož zřízení údolních přehrad v prameništi;
10. na potoku Kamenickém: zřízení údolních přehrad poblíže Hillemühlu a Johnsbachu;
11. na Vltavě: dílčí regulace k ochraně města Budějovic. Dále regulace Malše v Kaplicí;
12. na Otavě: zřízení údolní přehrady na Volyňce poblíže Husince a zahrážky nad Záblaty;
13. na Sázavě: dílčí regulace v okrese německo-brodském a ledečském a zřízení údolní přehrady na Želivce poblíže Humpolce;
14. na Berounce: dílčí regulace na dolním toku Berounky od Srbska až k ústí. Dílčí regulace na Střelé, dále od Červeného potoka a na Litavce na trati Příbram-Litomyšl;
15. na Mži a Radbuze: dílčí regulace na dolním toku, zřízení údolní přehrady u Tachova a regulace v Plzni;
16. na Ůhlavě: regulace u Janovic;
17. na potoku botičském další regulace od Michle k Hostivařům;
18. na malých přítocích Vltavy a Labe dílčí regulace a práce zahrazovací a provedení jednotlivých přehrad šterkových;
19. na Metuji: regulace u Nového Města a zřízení údolní přehrady nad Novým Městem;
20. na Nise, Steinu a Witichu: dílčí regulace.



## Elektrický pluh velkostatku Dětenic u Libáně.

V odborných hospodářských časopisech nedávno bylo uvedeno, že na panství Dětenickém, které náleží velkopřumyslníkům pp. cís. rad. Adolfo Blochovi a p. Rudolfo Blohovi, pracuje od 12. srpna 1911 s úspěchem první elektrický pluh a dovídáme se o tomto zařízení následující:

Elektrická centrála (300 koní) stávající po dvě léta v Libáňském cukrovaru, rozšířila se přistavením jednoho turbogenerátoru o 250 koních, aby bylo možno nejen cukrovar, ale i čtyři kilometry vzdálené panství Dětenice elektrickou energií pro pohon a osvětlování zaopatřovati.

JEDNOTA  
K POUZBUZENÍ  
V PRŮMYSLU  
V ČECHÁCH



Jeho Excellence ing. Otakar Trnka,  
c. k. ministr veřejných prací.



# STŘEDNÍ LABE

upravené a uplavněné.

○ ○ Spolkový orgán „Středolabského komitétu.“ ○ ○

Jeho Excellence ministr veřejných prací  
ing. Otakar Trnka.

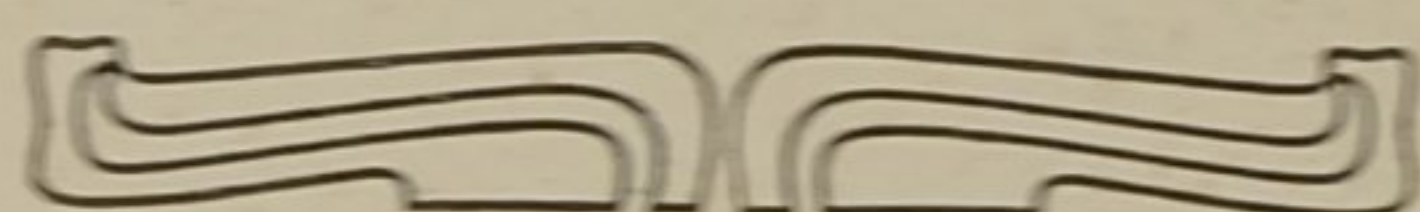
Řadu podobizen osob o úpravu a splavnění Středního Labe vysoce zasloužilých ozdobujeme obrazem muže, k němuž právem s neobmezenou důvěrou upírají se všechny naděje obyvatelstva středolabského ve příští osud tohoto projektu. Nejenom skvělé jeho jméno, jakožto vynikajícího odborníka, kterýmž slyne ve všech kruzích technických, nýbrž jeho mnohokrátě osvědčené pochopení nedozírného národohospodářského významu našeho podniku, hluboké vědomí nezbytné potřeby brzkého a všestranně racionálního jeho provedení a čínorodá láska, kterou k němu lne a při každé příležitosti osvědčuje, jest nám zejména dnes, kdy jest povolán v čelo ministeria, jehož správě podnik tento svěřen býti má, blahou zárukou, že jméno jeho úspěchem spíato bude se zdárným pokračováním tohoto veledíla.

Ministr veřejných prací Otakar Trnka narodil se r. 1871 v Pardubicích, kdež vystudoval reálku a absolvoval českou techniku v Praze. Nějaký čas byl jako stavební inženýr ve službách hraběte Waldsteina v Mnichovu Hradišti, načež vstoupil r. 1894 do státní služby železniční. Nejprve byl několik let činným při výkonné službě obvodu ředitelství c. k. státních drah v Inšpruku. Byl zvláště vynikajícím způsobem zúčastněn při obtížné obnově trati Úže—Horní Travno, která byla roku 1897 povodní téměř úplně zbořena a zničena. Roku 1901 povolán byl do ministerstva železnic, kdež působil nejdříve v technickém oddělení a pak jako technický rádce v preasidiu téhož ministerstva, kdež postoupil na stavebního a později na vrchního stavebního radu. Osvědčiv co nejlépe svoji odbornou zdatnost a rozvinuv neobyčejně úspěšnou činnost, byl v říjnu 1909 jmenován ředitelem postátněných tratí společnosti státní dráhy a zároveň byl jmenován dvorním radou. V novém tomto úřadě se opět Otakar Trnka co nejlépe osvědčil a provedl převod až posud soukromé této dráhy do státní železniční správy v době neobyčejně krátké a bez všeliké poruchy ve službě. Do dvouleté jeho činnosti jakožto ředitele postátněné společnosti státní dráhy spadá také velmi čilá činnost investiční. Za něho byla také provedena reforma jízdního řádu ve vel-

JEDNOTA  
K POUŽITÍ  
V PRŮMYSLU  
V ČECHÁCH

kých rysech za účelem lepšího spojení vlakového. Ministr Ot. Trnka, jenž jest málo přes 40 let stár, těšil se pro svou povahu a ochotu velké oblibě personálu jemu přiděleného, který jej nerad ztratil, když nedávno byl jmenován odborným přednostou v ministerstvu železnic, kdež postaven v čelo sekce provozní. Než také průmyslové a obchodní kruhy, mající zájem na tratích státní společnosti, jakož i představenstva měst a obcí na tratích těch nerady jej ztratily z úřadu ředitele této železnice, protože měl pro odůvodněné potřeby a požadavky kruhů těch a korporací porozumění a hleděl je také pokud možno splniti.

Při obnově ministerstva Stürgkhova jmenován byl v listopadu 1911 ministrem veřejných prací, kterému též dnes i ředitelství pro stavbu vodních cest jest podřízeno.



## Schůze výboru Středolabského komitétu o novelle vodocestného zákona.

Za neobyčejně četného a napjatého účastenství všech zástupců interesentů středolabských okresů, měst a obcí venkovských, konal výbor Středolabského komitétu 27. prosince 1911 v místnostech Obchodní a živnostenské komory v Praze schůzi, aby porokoval o vládní osnově novelly vodocestného zákona z roku 1901 se stanoviska středolabského.

Schůzi přítomni byli pp. posl.: JUDr. Fr. Fiedler, předseda Jednotného klubu, Adolf Prokůpek, předseda českého odboru rady zemědělské, Hynek Srdínko, předseda Klubu polabských poslanců, dále říšští posl. J. Kotlant, JUDr. Formánek, V. Švejka, zem. poslanec, JUDr. Jaroslav Preiss, jakož i členové výboru komitétu pp.: za město Dvůr Král. n. Lab. starosta téhož Hynek Šubrt, za okres jaroměřský starosta posl. J. Kotlant, za město Jaroměř starosta V. Fejtek, za město Hradec Králové starosta posl. JUDr. Fr. Ulrich, za okres královéhradecký starosta posl. Hynek Srdínko, za okres pardubický starosta Č. Vančura, za město Pardubice starosta inž. J. Prokop, za Komitét pro výstavbu průplavu pardubicko-přerovského inž. prof. V. Veverka z Pardubic, za polabské interesenty spojky Živanice-Rosice Václav Pilař, majitel velkomlýna ve Valech a Václav Váňa, starosta v Lánech na Důlku, za město Přelouč starosta Alois Nerad, za okres přeloučský statkář Bohumil Fíla, za Kladruby a okolí obchodník Jindřich Lustig, za obec Týnec n. L. Jos. Perner, ředitel průmyslových závodů firmy Ferd. Perner tamže, za interesenty kolínské Ant. Pavec, centrální ředitel továrny na umělá hnojiva a lučebniny tamže, za okres poděbradský okresní starosta Vojtěch Kerhart, za město Poděbrady inž. Vojtěch z Obereignerů, za interesenty královského města a okresu nymburského dr. tech. Hanuš Karlík, za město Sadskou starosta Josef Kříž, za město Čelakovice starosta Jindřich Čurda, za město Lysá nad Lab. stavitel Fr. Maglen, za město Kostelec nad Lab. starosta MUDr. Alois Vorlíček, Vilém Jermář, ředitel cukrovaru v Kostelci n. L., za město Brandýs n. L. starosta

rušené pokračování v kanalisaci Středního Labe od Mělníka až do Jaroměře bylo náležitě zabezpečeno způsobem obdobným, jak jest postaráno o rovnocenný kanál vnitrohaličský, vznáší Středolabský komitét na Jednotný český klub poslanců na radě říšské v plné důvěře snažnou a naléhavou žádost, aby vším úsilím působil k tomu, by ustanovení 3. odst. § 2. novelly k vodocestnému zákonu rozšířeno bylo na kanalisování Středního Labe od Mělníka až do Jaroměře.«

Potom vzdal předseda Zemědělské rady zemský poslanec pan Adolf Prokůpek a říšský poslanec p. Hynek Srdínko jménem zemědělců Jeho Excellenci panu dru. Fiedlerovi vřelé díky za jeho účinné přispění, aby kostra meliorační v nepopíratelném zájmu zemědělském do osnovy jakožto součást projektu pojata byla. Centr. ředitel p. Ant. Pavec s díky kvitoval stále intensivnější péči české delegace o potřeby průmyslu.



## Průvodní zpráva ku novelle vodocestného zákona z roku 1901.

Nejvyšší trůnní řeč, kterou 21. sezení rady říšské dne 18. července 1911 bylo zahájeno, oznamuje revisi vodocestného zákona z roku 1901 následovně:

»Poněvadž provedení stavebního vodocestného programu v zákonitě stanovených termínech ukázalo se z technických a finančních důvodů nemožným, zašle Vám Moje vláda předlohu, jež s ohledem na finanční síly státu základ pro uskutečnění jednotlivých hospodářsky nejdůležitějších projektů tvořiti bude. V tomto rámci musí býti také zřetel vzat na oprávněné zájmy království Haličského, jehož hospodářský rozmach Mí na srdci leží.«

Již dlouhou dobu byla revise zákona, trůnní řečí ohlášená, považována za velenutnou potřebu.

Když v červnu 1910 byla podána ministerstvem obchodu radě říšské zpráva o stavu vodocestné otázky, která vedle činnosti obsahovala též obsáhlá vylíčení technických a finančních předpokladů staveb průplavních, dala zpráva tato podnět ku úvahám o důležitosti a ceně umělých vodních cest, jakož i proveditelnosti vodocestného zákona.

Požadavek provedení vodocestného programu, jež v motivech zprávy zákona z roku 1901 odhadnuto bylo obnosem 750 mil. korun, byl v následku více nebo méně detailních projektů výpočet tento na obnos 1200 mil. zvýšen a v důsledku této ohromné nákladové cifry ozývaly se hlasy, jest-li vůbec bude možno zákon z roku 1901 v celém rozsahu uskutečnití, a z tohoto důvodu, jakož i se stanoviska technických obtíží, jež nikterak nezaručují jich riskantní hospodářskou cenu, označeny veškeré vodní cesty za neproveditelné.

Dále byla uvážena důležitá okolnost, že tím časem byly velké severní dráhy sestátněny, tak že jeden z nejpilnějších argumentů pro stavbu dunajsko-oderského průplavu odpadl a bylo se obávati, že stát stavbou průplavu způsobí státním drahám velkou konkurenci, okolnost to, která zdála se způsobitou na rentabilitu vodních cest nepříznivě působiti, ano namnoze je úplně v nivec uvéstí.

Také vliv náhledů na hospodářskou cenu průplavů měla v novější době se vyskytnuvší otázka stran poměru vodních cest ku železným drahám, jakožto dopravnímu prostředku pro zboží hromadné, kterážto otázka nebyla ve veřejnosti zodpověděna ve prospěch průplavů.

Ostatně stav státních financí od schválení zákona podstatně se zeslabil a nemohlo býti tudíž počítáno s 5% ztrátou při výpůjčce, poněvadž tato na 7, ano v poslední době na 8% stoupla.

Skutečnost, v souvislosti s velkými peněžitými potřebami státu, přikazovala největší opatrnost a zdrželivost, a dovodila nejstarostlivější a nejdůkladnější studia otázky průplavové.

Veškeré tyto úvahy vedly v panské sněmovně ku resoluci, která vyvrcholila ve vyzvání k vládě, aby doporučila říšské radě k revisi zákon z 11. června 1901 a sdělati odpovídající předlohu, v které by bylo zdůrazněno, aby kanalisace a regulace řek dle § 5. zákona samozřejmě na své důležitosti neutrpěly a určitě provedeny byly.

Vláda v poznání, že zákonité prostředky nestačí ani na jednu umělou vodní cestu, zaujímala stanovisko, že ku stavbě by se nemohlo přikročiti dříve, dokud požadavek nákladu, ku jehož zjištění se teprve později přišlo, by nebyl v celku zákonně zjištěn, a v následku opačného nazírání na pravou národohospodářskou cenu projektovaných vodních cest ukázalo se nemožným učiniti v otázce vodních cest rozhodnutí; ponechává si proto vláda ještě jedno přezkoušení celého komplexu těžkých otázek a s ohledem na národohospodářské zájmy zúčastněných zemí.

V programovém prohlášení dřívějšího ministerského předsedy, svob. pána Bienertha, učiněného dne 17. ledna 1911 v parlamentě, byla žádána brzká revise vodcestného zákona s hlediska, jak dalece se z finančních a technických důvodů v dnešním stadiu jevil neproveditelným, jakož i v tom způsobu, kterak by co jednotný celek, praktického provedení schopný, ve svých finančních konsekvencích a přesně ohraničeném vodcestném programu najisto se postavil.

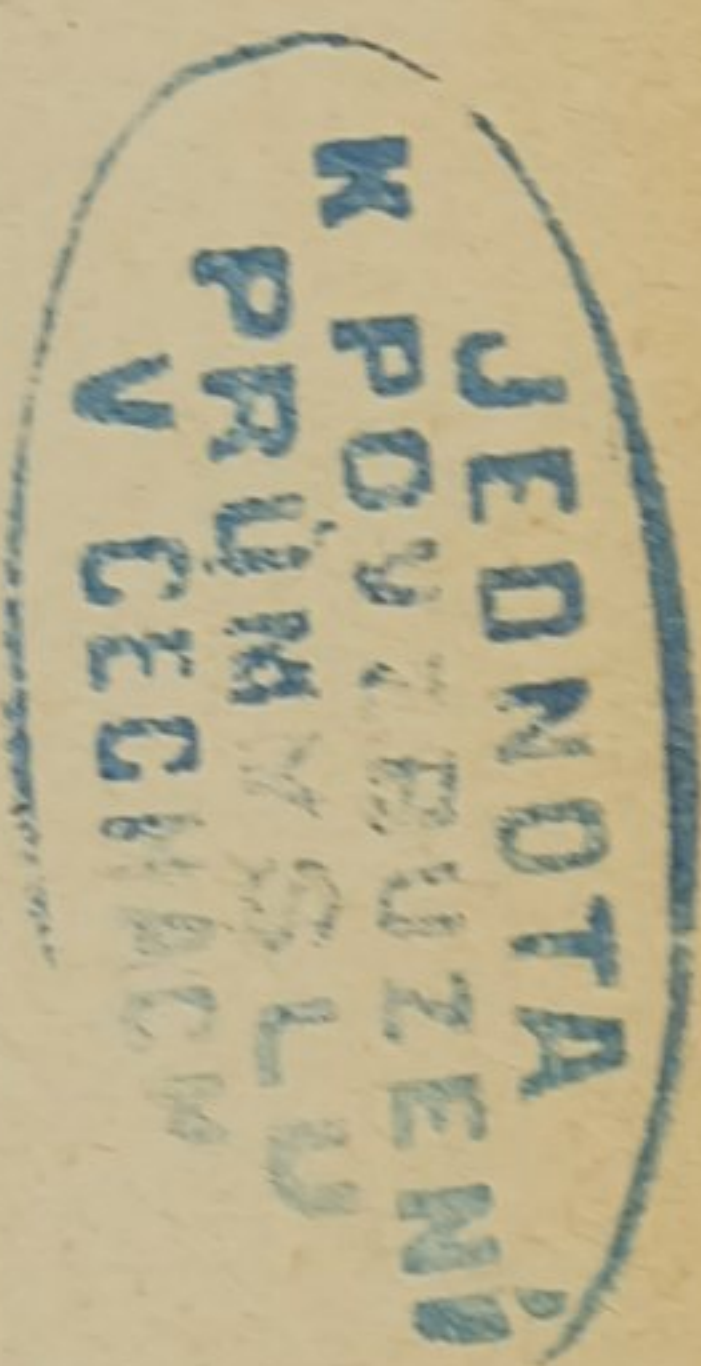
Za účelem provedení zamýšleného předsevzetí ve vědeckém a cílevědomém způsobu a stanovení zbědovaných základů v přípustné formě, ustavila se v únoru 1911 ministerská komise, sestávající ze zástupců zúčastněných resortů, ve které celý komplex otázek měl přijíti ku rozřešení.

Interministeriální komise, která dne 8. května 1911 se sestoupila, v celé řadě sezení podrobila veškeré otázky úvaze a sestavila o svém jednání obsáhlý materiál.

### Stav projektovaných prací a skutečná výkonnost na polí vodních cest.

Zákon z 11. června 1901 ř. z. č. 66. stanoví výstavbu následujících vodních dráh:

1. Splavného průplavu z Dunaje ku Odře.
2. Splavného průplavu z Dunaje do Vltavy blíž Budějovic vedle kanalisace Vltavy z Budějovic ku Praze.
3. Splavného průplavu z dunajsko-oderského průplavu ku Střednímu Labi vedle kanalisace labské trati z Mělníka do Jaroměře.



4. Splavného spojení z dunajsko-oderského průplavu ku povodí Visly ku splavné trati Dněstru.

Dle § 13. bylo provedením těchto vodních cest pověřeno ministerstvo obchodu, jež vzhledem ku velikosti a důležitosti naň vznesené úlohy nejdříve předsevzalo rozsáhlá organizační opatření.

Ustanovením ze dne 11. října 1901 ř. z. list č. 163, zřízeno bylo ředitelství pro stavbu vodních cest pod vrchním vedením ministerstva obchodu.

S pokrokem technických prací jevila se potřeba decentralisace tohoto úřadu a tak došlo ku zřízení expositury téhož v Praze v roce 1903, v Krakově v roce 1905 a v Přerově roku 1907.

Když vodocestné ředitelství se svých prací ujalo, bylo jemu důležitou úlohou učiniti zásadné rozhodnutí, které vodní cesty, k stavební periodě sáhající, až do roku 1912 započaty býti mají. K tomuto účelu vypracován byl v roce 1902 pamětní spis, z kterého na tomto místě může býti následující uvedeno:

Dle § 8. zákona bylo pohotově 250 mil. nominale, z kterých 75 milionů efektivně na regulace řek určeno bylo. Za předpokladu kursovní ztráty 5% vypočítává pamětní spis, že ku krytí tohoto požadavku okrouhle 78,948.000 korun nominale jest emitovati, takže pro vodní dráhy zbylo by 171,052.000 K nominale a tento zbytek jako kvota  $\frac{7}{8}$  stavebního fondu v první stavební periodě se jeví. Se započítáním ve smyslu zákona stanoveného příspěvku zemí, tedy  $\frac{1}{8}$  v obnosu 24,436.000 K nominale, čítal by obnos pro vodní dráhy úhrnem nominale 195,488.000 K, takže by obnášel celý stavební fond s odečtením emise a v kursu 95% 185,713.600 K.

S těmito prostředky měly býti do roku 1912 následující práce provedeny:

1. Úplná kanalisace Vltavy v oblasti Prahy s původně stanoveným nákladem 14,400.000 K.

2. Kanalisace Labe v trati Mělník—Jaroměř dle přípustnosti stanoveným nákladem 37,000.000 K.

3. Dunajsko-oderský průplav v trati z Vídně do ostravského kamenouhelného revíru s nákladem 104,313.000 K.

4. Odersko-viselský kanál, z Krakova počínající, s nákladem 30,000.000 K.

Skutečně zúčastněné země až na Slezsko dle § 1. vodocestného zákona (Dolní Rakousy, zákon ze dne 2. března, Halič, zákon téhož dne, Čechy, zákon ze dne 24. září 1905) ve stavebním programu stanovený příspěvek zásadně přislíbily.

Dle těchto základních bodů nastíněný program, který došel schválení poradního sboru vodocestného, tvořil v následujících časech vodítka pro práce ředitelství pro stavbu vodních drah a základ pro jeho projektní činnost.

### 1. Kanalisace Vltavy v oblasti Prahy.

Prováděním kanalisace Vltavy v Praze byla v roce 1900 pověřena byla komise pro kanalisaci Vltavy a Labe, která zhotovila příslušný projekt.

Dle toho koncem r. 1900 zhotoveného projektu byla dvě plavidla navržena, která dostala pojmenování dle svého umístění Žofinského a

Štvanického ostrova. Projekt byl v dubnu r. 1905 podroben politické pochůzce.

Námítky, které se strany interessentů v cestě rekursu byly podány, měly za následek, že kanalizační práce byly dříve na plavidle ostrova na Štvanici zahájeny.

Projekt pro plavidlo na ostrově Žofínském byl podroben zde dobrozdání kanalizační komise, že pro oba díly jest s prospěchem odtok vody nevyvlastněných majetků vodních práv dle možnosti zachovati a byly tyto projekty počátkem roku 1910 zhotoveny.

Stavební konsens pro tuto trať vydán byl 19. dubna 1911.

Stavba plavidla u ostrova »Štvanice« byla v červnu 1907 zadána, během r. 1910 ukončena a v květnu 1911 kollaudována. Zadání stavby na Žofínském ostrově následovalo v červnu r. 1911.

## 2. Kanalisace a regulace Labe z Mělníka do Jaroměře.

Pro kanalisaci a regulaci as 180 km. dlouhé trati labské byl pohotově generální projekt, vypracovaný techn. oddělením zemského výboru král. Českého.

Tento projekt sloužil po přezkoušení ředitelstvím pro stavbu vodních cest jako basis pro technicko-informativní pochůzku, která od 22. září do 4. října 1902 a v říjnu 1904 se konala.

Tato pochůzka vedla k poznání, že stav Labe vyžaduje okamžité zasáhnutí a to nejvíce ku částečné odpomoci provedením nejméně partiálního regulování.

V následku toho expositura ředitelství pro stavbu vodních cest vypracovala následující detailní projekty:

Pro kanalisaci trati Mělník—Neratovice (11·3 klm.), pro regulaci u Kolína (3 klm.), v trati Přelouč—Lohenice (4·5 klm.), u Živanic (3·4 klm.), Rosice (2·5 klm.), Pardubice (1·5 klm.), Hrobice (2·2 klm.), Hradec Králové (7·7 klm.), Plácka (636 metrů), v trati Plotiště—Kydlinov (1·1 klm.), Neratovice—Zárybí (13·9 klm.), Zárybí—Čelakovice (10·5 klm.), Litol—Ostrá—Hradiště (5·8 klm.), Čelakovice—Litol (6·1 klm.), dále Nymburk (1·9 klm.), u Poděbrad (2·2 klm.), dále tratě Kolín—Veletov (6·7 klm.), Lohenice—Živanice (1·6 klm.), Pardubice—Hrobice (11·5 klm.), Živanice—Rosice (3·6 klm.) a Hrobice—Hradec Králové (6·4 klm.).

Tedy pro okrouhle 180 klm. dlouhou trať Mělník—Jaroměř jsou detailní projekty pro trať okrouhle 108 klm. dlouhou hotovy. Pro zbývající labskou trať jsou generální projekty vypracovány a pro celou řadu dílčích tratí detailní projekty v práci.

Z těchto uvedených kanalizačních a regulačních projektů na Středním Labi byly následující zadány:

Regulace u Pardubic a u Hradce Králové v listopadu 1906, regulace u Živanic, Rosic a Hrobic v říjnu 1907, kanalisace dílčí tratě Mělník—Neratovice v říjnu 1907, regulace v dílčí trati Přelouč—Lohenice v dubnu 1910, regulace v trati Plotiště—Kydlinov v květnu 1911, a konečně ona u Plácky v srpnu 1911. Délka až dosud zadaných tratí obnáší v celku okrouhle 35 klm.

Ukončeny byly práce u Pardubic v roce 1908, u Rosic a Hrobic v roce 1910, u Živanic v roce 1911. Kollaudovány byly regulační stavby u Pardubic v listopadu 1908, u Rosic v srpnu 1910, u Hrobic v říjnu 1910, u Živanic v říjnu 1911.

Ostatní již zadané kanalisační a regulační práce (Hradec Králové, Mělník—Neratovice, Přelouč—Lohenice, Platiště—Kydlinov, Plácká) budou během roku 1912 ukončeny.

Vydání stavebního konsensu pro projekt kanalisace Labe u Kolína bude bezprostředně následovati a jest s jistotou k očekávání, že tyto práce počátkem roku 1912 budou zadány.

### 3. Dunajsko-viselský průplav.

Východisko projektovaných prací pro průplav Vídeň—Krakov tvořila přirozeně revize stávajícího projektu. V základě tračovacích prací a měření v poli byl zhotoven nejdříve generelní projekt pro trať okrouhle 412 klm. dlouhou.

Projekt pro okrouhle 270 klm. dlouhou trať průplavovou z Vídně ku slezským hranicím a pro okrouhle 40 klm. dlouhou trať ze Zatoru do Krakova, byla revisí trače, ona pro as 47 klm. dlouhou dolnorakouskou trať z Vídně do Grub, jakož i 34 klm. dlouhá trať moravská z Nedakonic do Záhlinic podrobena politické pochůzce.

Stavební konsens byl již udělen:

1. Pro kanalisaci Visly v oblasti Krakova a Podgórcce v délce okrouhle 4 klm. s výjimkou 1½ klm. dlouhé shromažďovací trati v roce 1908.

2. Pro okrouhle 30 klm. dlouhou trať Zator—Samborek v r. 1909.

3. Pro údolní přehradu na Bystřičce r. 1907.

V trati Zator—Samborek bylo vyvlastnění pozemků během roku 1910 provedeno a k výplatě dospěl dosud obnos 1,341.695 K 65 hal. Vyvlastněné pozemky byly až do dalšího jich upotřebení dány posavadním majitelům v nájem.

Z oněch pro dunajsko-viselský průplav projektovaných prací byly následující zahájeny:

V lednu 1908 zadána byla stavba údolní přehrady na Bystřičce. Původně jako objekt vodu opatřující dunajského průplavu, jest tato přepážka též určena co ochranné zařízení oproti velkým vodám krajinu zaplavujícím.

Štoly a kaskádová zařízení jsou v celku, přeložení cest z větší části, přehradní zeď přibližně ku ⅔ hotová.

Ostatní vybývající práce budou dohledně až koncem roku 1912 zhotoveny.

### Halič.

Valný díl kanalisačních prací na Visle v oblasti Krakova a Podgórcce byl již zadán, a sice shromažďovací trať v délce 975 metrů, a shromažďovací trať v délce 1360 m. v červnu 1909, pak I. a II. stavební sekce v Krakově s výjimkou svrchu uvedených, v listopadu 1911 politické pochůzce podrobené a v roce 1910 zadané, 1½ klm. dlouhé shromažďovací trati.

Zůstává tedy zadání jedné shromažďovací trati, plavidla a malého dílu regulačních prací v řečišti.

Svrchu uvedená shromažďovací trať v délce 975 metrů byla v roce 1910 dohotovena a v červenci 1911 kollaudována.

Ona již zadaná shromažďovací trať v délce 1360 m. byla dohotovena v roce 1911 a práce sekce I. a II. budou v roce 1913 ukončeny.

čeny. Dva stavební bloky v délce okrouhle 12·4 klm. mezi Zatořem a Samborkem položené trati průplavové, byly v říjnu 1911 vypsány a v prosinci 1911 zadány.

#### 4. Kanalisace Vltavy z Budějovic do Prahy.

V uvážení předuvedených přání se strany interessentů, byly v trati vltavské Budějovice—Praha zařízeny rozsáhlé přípravné práce. Po pojiždce této trati, konané v roce 1906, zahájeny byly, poněvadž trať tato s provedením kanalisační trati Vltavy v oblasti Prahy souvislá jest, a předpoklad pro systematické a racionelní provedení regulace Berounky regulační komisí, přeměny řeky na Smíchově, jakož i založení městských pobřežních staveb tvoří.

V základě výsledku od 16.—18. září 1908 předsevzaté pochozí technicko-informativní komise jmenované tratě byl detailní projekt v roce 1911 vypracován. V oné době byl též projekt pro 150 klm. dlouhou trať Vltavy od Štěchovic k Budějovicům ve dvě varianty se zvláštním zřetelem na využití zde jsoucích sil zřetel vzat.

#### 5. Splavný průplav z dunajsko-oderského průplavu ku Střed. Labi (průplav Přerov—Pardubice).

Pro tento ve vodocestném zákonu 171 klm. dlouhý průplav stává předprojekt hydroelektrického oddělení a generelní projekt ředitelství pro stavbu vodních cest.

Dále pro tento průplav byla také zhotovena studie od prof. Smrčka.

#### 6. Spořka dunajsko-viselsko-oderského průplavu se splavnou tratí Dněstru.

Pro tento okrouhle 388 klm. dlouhý spojovací průplav stává projekt hydrotechnického bureau a v roce 1910 zhotovený generelní projekt ředitelství pro stavbu vodních cest.

#### 7. Splavný průplav z Dunaje ku Vltavě blíž Budějovic (průplav Korneuburg (Linec)—Budějovice).

Pro tento okrouhle 200 klm. dlouhý průplav vypracoval komitét dunajsko-vltavsko-labský generelní projekt.

Pro variantu Linec—Budějovice byly vypracovány projekty od osob privátních (Urbanský, Hirstl, Pöschl atd.), které však vládě předloženy nebyly.

**Finanční upotřebenění dle § 1. vodocestného zákona v letech 1901 až včetně 1910 a průkaz o stávajícím zbytku koncem 1912 předpokládaném a ku stavbě vodních cest použitém a věnovaném kreditu.**

Jak již podotknuto, zmocňuje vodocestný zákon z roku 1901 vládu, peněžní prostředky pro ony v § 1. podotknuté vodní dráhy a ony dle § 5. odst. 1. prováděné regulace řek, jak dalece náklady na příspěvky zemí a zvláštními interessenty, potažmo z melioračního fondu kryty budou, případně nejvýše 4% nezdaněně zúrokované, v korunové měně znějící, v 90 letech splatné, obstarati.



Dále byla vláda zmocněna, z této zápůjčky v stavební periodě 1904—1912 maximální obnos 250 mil. korun nominale vydati a z této půjčky nejvyšší obnos efektivních 75 mil. korun svrchu uvedeným regulacím řek věnovati.

Pod základním přijetím v nejnovější době přípustné 8% kursové ztrátě jeví se následující výpočet:

250 mil. kor. nominale odpovídají efektivnímu obnosu	K 230,000.000
od toho pro regulace řek efektivní obnos . . . . . »	75,000.000
zbývá pro účele vodních cest efektivní obnos . . . . . »	155,000.000

Pro účele vodních cest do konce roku 1910 jeví se vydání v následujících cifrách.

**Čechy:**

Osobní příjmy a výlohy režijní . . . . .	K 4161819.53
Stavební výlohy:	
a) Střední Labe . . . . . »	13203950.38
b) Vltava v Praze . . . . . »	13060151.02
Tudíž úhrnem . . . . .	K 30425920.93
Od toho státní příspěvek . . . . . »	26283355.81

**Halič:**

Osobní příjmy a vydání režijní . . . . .	K 2200236.50
Stavební výlohy (kanalisace Visly v oblasti Krakova a Podgórcce . . . . . »	1745675.30
Výkup pozemků v trati Zator—Samborek . . . . . »	1334713.56
Tudíž úhrnem . . . . .	K 5280625.34
Od toho státní příspěvek . . . . . »	4422097.16

**Morava:**

Osobní příjmy a režie . . . . .	K 2811457.58
Stav. výlohy (přepážka Bytřičky) . . . . . »	2676572.74
Tudíž úhrnem . . . . .	K 5488030.32
Od toho státní příspěvek . . . . . »	4403901.53

**Dolní Rakousy:**

Osobní náklady a režie . . . . .	K 1522805.77
Stav. výlohy (výkup pozemků v průplavní trati Vídeň—Grub a náklady projektu jednotlivých železničních objektů . . . . . »	42504.94
Tudíž úhrnem . . . . .	K 1565310.71
Od toho státní příspěvek . . . . . »	1080546.88

**V celku:**

Osobní příjmy a režie . . . . .	K 10696319.38
Stavební výlohy . . . . . »	32063567.92
Tudíž úhrnem . . . . .	K 42759887.30
Od toho státní příspěvek . . . . . »	36189901.38

Pro účele stavby vodních cest vypadající úhrnné náklady obnášejí:

a) k tíži náležit  
b) k tíži vodoce  
Od toho státní pří  
Pro účele vlastního  
následující  
Čechy  
Halič  
Morava  
Dolní Rakousy  
Čechy  
Halič  
Morava  
Dolní Rakousy  
Od toho 1/3 jakož  
K tomu shora u  
Tento obnos ode  
věnovaného p  
zůstává  
efektivních ne  
kursu z 92 pr  
nominale k dis  
Projekt družs  
Informační po  
jetných interesentů  
elektrárny provedit  
Po zahájení s  
větlili projekt aut  
ředitelstva vodních  
vodů národohospod  
znesení celého kra  
kanalisaci Labe zve  
ovatí při podrobné  
by všechny tři st  
zů mohlo se v ča  
na Jizeře, žádá, ab  
de by snad mohl  
byly kontrol  
úrově i odtokové  
komise p. vrchní in  
že si však předlo

a) k tíži náležitého kredita (1901—1903)	K	1400000·00
b) k tíži vodocestné půjčky (1909—1910)	»	41359887·30
Od toho státní příspěvek	»	36189901·38
Tudíž úhrnem	K	37589901·38

Pro účele vlastních staveb vodních cest jsou následující obnosy předpokládány:

pro rok 1911:

Čechy	K	7624247·48
Halič	»	4920971·40
Morava	»	1921675·68
Dolní Rakousy	»	726735·44

pro rok 1912:

Čechy	»	4332989·43
Halič	»	3365364·09
Morava	»	1328610·97
Dolní Rakousy	»	186185·51

Tudíž úhrnem K 24406780·00

Od toho $\frac{7}{8}$ jakožto příspěvek státu	»	21355930·00
K tomu shora uvedený obnos	»	36189901·00

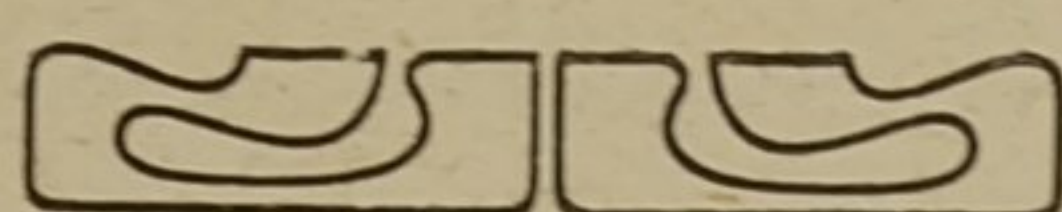
Tudíž úhrnem K 57545834·00

Tento obnos odečten od efektivního obnosu věnovaného pro účele vodních cest K 155000000·00

zůstává koncem roku 1912 zbytek K 97454166·00

efektivních neb za předpokladu zadávacího kursu z 92 procent okrouhle 105·9 mil. K nominale k dispozici.

(Pokračování příště).



## Projekt družstevní elektrárny na Dolní Jizeře.

Informační pochůzka konala se dne 2. ledna t. r. za účastenství četných interesentů. Mělo se při ní především zjistiti, je-li projekt elektrárny proveditelným a nekoliduje-li s právy sousedních zájemníků. Po zahájení schůze p. okres. hejtmanem Schubertem vysvětlili projekt autoři jeho pp. inž. Janda a Špaček. Zástupce ředitelstva vodních cest vrchní rada p. Zimlér vítá projekt z důvodů národohospodářských a je přesvědčen, že platně poslouží k povznesení celého kraje. Po stránce technické upozorňuje však, že po kanalisaci Labe zvedne se o něco jeho hladina, a na to třeba pamatovati při podrobném řešení třetího jezu u Vestce. Kromě toho žádá, aby všechny tři stanice byly telefonicky spojeny tak, aby sklopení jezů mohlo se v čas ohlásiti do Prahy. Pan Koštíř, majitel mlýna na Jizeře, žádá, aby zjištěny byly odtokové poměry v jeho závodě, kde by snad mohl první jez činiti mu nesnáze. Navrhuje, aby postaveny byly kontrolní vodočty nad jezem i pod ním, by se určily výškové i odtokové poměry vody u jeho mlýna. Zástupce regulační komise p. vrchní inženýr Šwipl nemá zásadních námitek, vyhražuje si však předložení podrobných plánů, zejména konstrukce jezové.

