

**Univerzita Karlova v Praze**  
**Filozofická fakulta**

**Diplomová práce**

**2014**

**Bc. Marcela Černá**

**Univerzita Karlova v Praze**  
**Filozofická fakulta**  
**Ústav hospodářských a sociálních dějin**

**Diplomová práce**

**Marcela Černá**

**Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách  
1896 – 1931**

**The Commission for making the river Vltava and the river Labe  
in Bohemia navigable 1896 – 1931**

**2014**

**Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.**

*„Ráda bych poděkovala vedoucímu své diplomové práce prof. Ivanu Jakubcovi za odborné vedení, podnětné připomínky a upozornění na řadu zajímavých pramenů.“*

*„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.*

V Praze dne .....

.....

(podpis)

## **Abstrakt**

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla zřízena v roce 1896 na základě výnosu ministerstva vnitra jakožto první vodohospodářský úřad, jenž se měl soustavně zabývat problematikou splavňování českých řek kanalizační metodou. V čele Kanalisační komise stál místodržící království Českého, jemuž podléhali členové státní a zemské kurie. Výkonnou složku tvořila ústřední kancelář, sestávající z technického a administrativního oddělení. Financování její činnosti zajišťoval ze dvou třetin rakouský stát, třetina byla hrazena z české zemské pokladny. Po vzniku samostatné Československé republiky došlo k rozpuštění obou kurií a Komise byla podřízena ministerstvu veřejných prací. Jejím vedením byl pověřen prezident zemské správy politické. Obor působnosti Kanalisační komise se postupem doby rozšířil z původně svěřeného úkolu kanalizovat Vltavu a Labe v úseku Praha – Ústí nad Labem také na splavnění Vltavy v obvodu Prahy, adaptaci holešovického přístavu v Praze na moderní obchodní přístav a na vypracování studií na využití vodních sil včetně zhotovení projektů na výstavbu rentabilních vodních elektráren. Kanalisační komise zanikla v roce 1931 v souvislosti s vydáním zákona o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil.

## **Abstract**

The Commission for making the river Vltava and the river Labe in Bohemia navigable was founded in 1896 on the basis of a decree of the ministry of interior as the first water management office to be systematically engaged in making Czech rivers navigable by the canalization method. The Commission was headed by the vice-regent of the Kingdom of Bohemia to whom the members of state's and country's curia were subordinate. The executive section was represented by the central office, composed of the technical and administrative departments. Its activities were financed by two thirds by the Austrian state, one third was paid from the Czech country's treasury. After the establishment of the independent Czechoslovak republic, both curias were dissolved and the Commission was put under the control of the ministry of public works. The president of the country's political administration was appointed as the head of the Commission. The competence of the Commission was step by step extended from the initially entrusted task of making the river Vltava and the river Labe in the division Prague – Ústí nad Labem navigable also to making the river Vltava in Prague navigable as well as to the adaptation of the Holešovice port in Prague to a modern trade port and to drawing up studies on the utilization of water energy,

including designing projects of profitable water power stations. The Commission was abolished in 1931 in connection with the issue of the act on the state fund for making rivers navigable, building ports, constructing valley dams and utilizing water energy.

### **Klíčová slova**

jezy, Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, lodě a voroplavba, ministerstvo veřejných prací, ministerstvo vnitra, místodržící království Českého, plavební komory, projektová a inženýrská činnost, přístavy, splavňování řek, vodní doprava, vodní elektrárny, vodní hospodářství, využití vodních sil, zdymadla

### **Key words**

weirs, The Commission for making the river Vltava and the river Labe in Bohemia navigable, shipping and rafting, ministry of public works, ministry of interior, vice-regent of the Kingdom of Bohemia, lock chambers, project and engineering activities, ports, making rivers navigable, water transport, water power stations, water management, utilization of water energy, lift-locks

## Obsah:

Úvod .....	8
1. Nástin vývoje vodní dopravy a splavňovacích prací na českých řekách.....	12
2. Organizační vývoj Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.....	18
2.1 Vznik Kanalisační komise .....	18
2.2 Kanalisační komise za monarchie .....	22
2.3 Kanalisační komise za první republiky .....	34
3. Stavby projektované a řízené Komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách .....	45
3.1 Kanalizování řek Vltavy a Labe z Prahy do Ústí nad Labem .....	45
3.1.1 Kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka.....	46
3.1.2 Kanalizování Labe z Mělníka do Ústí nad Labem .....	53
3.2 Splavnění Vltavy v obvodu Prahy a adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní.....	62
3.2.1 Splavnění Vltavy v obvodu Prahy .....	62
3.2.2 Adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní.....	68
3.2.3 Charakteristika nákladní lodní dopravy v letech 1896 – 1931 .....	69
3.3 Využití vodních sil.....	76
Závěr .....	85
Seznam použitých pramenů a literatury .....	88
Obrazová příloha .....	93

## Úvod

Volba tématu předkládané diplomové práce vzešla z mého záměru pojednat o význačné instituci působící na našem území, která se zrodila v časech rakousko-uherské monarchie, ve své činnosti pokračovala i v období první republiky a výsledky její práce mají natolik trvalou hodnotu, že i s odstupem několika desítek let stále slouží svému původnímu účelu. Takovouto instituci jsem v souladu se svojí specializací na hospodářské dějiny nalezla v Komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, jež vznikla v roce 1896 na základě rozhodnutí c. k. ministerstva vnitra a jejímž hlavním úkolem bylo splavnit výstavbou soustavy zdymadel vltavsko-labskou vodní cestu mezi Prahou a Ústím nad Labem, a přispět tak k rozvoji nákladní lodní dopravy, důležité složky národního hospodářství.

V úvodní části své diplomové práce bych se ráda stručně zmínila o charakteru vodní dopravy v Čechách v období předcházejícím vzniku Kanalisační komise, a to se zvláštním zřetelem k vývoji opatření na zlepšení splavnosti českých řek. Rovněž si zde pološím otázku, jaké byly okolnosti zřízení prvního úřadu u nás, jenž se měl soustavně zabývat problematikou zesplavnění Vltavy a Labe, a kdo byl autorem prvotních plánů na jeho provedení.

Druhá kapitola již bude plně věnována institucionálnímu vývoji Kanalisační komise počínaje jejím založením v roce 1896, přes zásadní transformaci odehrávající se na pozadí vzniku samostatného československého státu až po její zánik v souvislosti s vydáním zákona č. 50/1931 Sb. z. a n., o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Pozornost bude zaměřena na organizační strukturu Kanalisační komise včetně jejího personálního obsazení s důrazem na osobnost předsedy, jímž byl z titulu své funkce místodržící království Českého, po konstituování Československé republiky pak prezident zemské správy politické.

Objektem mého zájmu budou také mechanismy jejího fungování a především analýza činnosti Komise v jednotlivých letech její existence. Zvlášť se zastavím u zajímavých událostí spojených s Kanalisační komisí, které dokládají mimo jiné její celospolečenský význam, například udělení nejvyššího ocenění na světové výstavě v Paříži v roce 1900 či opakované návštěvy císaře Františka Josefa I. na stavbách Kanalisační komisí projektovaných a řízených. Nepominu ani důležité mezníky, znamenající postupné rozšiřování kompetencí Komise.

Na základě archivních pramenů, především úřední korespondence, se pokusím rekonstruovat složitá jednání, která probíhala v Československu 20. let ohledně konstituování ústředního vodohospodářského úřadu, v němž by se sjednotily činnosti provozované doposud několika na sobě nezávislými institucemi. V neposlední řadě zodpovím otázku, jaký byl další osud orgánů Kanalisační komise bezprostředně po jejím oficiálním zániku.



Závěrečná kapitola se zaměří na konkrétní vodní stavby, na jejichž vzniku se Kanalisační komise přípravou projektů a administrativním a finančním řízením jejich realizace podílela. Především půjde o charakteristiku vltavských a labských zdymadel budovaných na vodní cestě mezi Prahou a Ústím nad Labem, další subkapitoly pak budou věnovány stavbám splavnujícím Vltavu v obvodu města Prahy, přestavbě holešovického ochranného přístavu na přístav obchodní a zpracování studií na využití vodních sil při jednotlivých zdymadlech včetně zhotovení projektů na výstavbu hydroelektráren ve vtipovaných, potenciálně rentabilních lokalitách.

Předmětem mého výzkumu bude také otázka, zda se pohled zainteresovaných institucí na zvolenou metodu splavnění páteřních českých řek v průběhu času nezměnil a jaký byl názor zástupců německého obyvatelstva na kanalizační práce zasahující do jimi většinou obývaného území. V rámci poslední kapitoly bude rovněž zodpovězena klíčová otázka, jakým způsobem se výstavba soustavy zdymadel projevila v objemu nákladní lodní dopravy na kanalizovaných tocích. Současně bude provedena analýza skladby exportovaného a importovaného zboží v předválečném i meziválečném období. Zmíním se také o významu vodní dopravy v porovnání s jinými formami přepravy nákladu, tedy s železniční, potažmo silniční dopravou.

Vyústěním diplomové práce by mělo být rozřešení otázky, zda Kanalisační komise v čase, který byl jejímu působení vyměřen, dokázala naplnit své původní poslání a zda byla schopna reagovat i na nové úkoly, které před ní byly v průběhu její pětaticetileté existence kladeny.

Problematika splavňování českých řek je v dosavadní literatuře, zvláště soudobé, reflektována jen ve velmi omezené míře; monografie, které by se týkaly organizačního vývoje a činnosti institucí, jejichž posláním byla úprava českých řek (mimo Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách též později vzniklé Ředitelství pro stavbu vodních cest a Zemská komise pro úpravu řek v Čechách) neexistují vůbec. Z významných studií, věnovaných podobné tematice, lze jmenovat práci Ivana Jakubce o vodocestném zákonu z roku 1901, který vymezil program splavňovacích prací na vybraných říšských řekách, či studii Jana Hájka zaměřenou na splavňování českých řek v 17. a 18. století. Větší množství titulů je pak vyhrazeno dodnes aktuálnímu projektu na vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který má i vlastní webové stránky. Dějiny lodní dopravy z pohledu technika pak poskytují díla Miroslava Huberta. Vzhledem k časovému i tematickému zaměření mé diplomové práce však byly rozhodujícím zdrojem informací pro její vypracování především

archivní materiály uložené v Národním archivu, výroční zprávy Kanalisační komise, starší monografie a odborný dobový tisk.

V Národním archivu je deponován obsáhlý fond o 28,7 bm, nesoucí název Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, jehož podstatnou část sice tvoří údaje technického charakteru včetně výkresů jednotlivých vodních děl, přesto se zde nachází i několik kartonů naplněných poznatky využitelnými pro historický přístup k tématu. Fond je téměř z 96% zpracován a skládá se ze tří hlavních částí. První obsahuje všeobecné předpisy a informace vedení a především dokumentaci spjatou s výstavbou zdymadel severně od Prahy a se zajištěním splavnění Vltavy uvnitř Prahy včetně vybudování holešovického přístavu, nechybí zde ani pozdější plány vodního díla Střekov. Druhá část zahrnuje tiskoviny, usnesení a zprávy Kanalisační komise, poslední oddíl je pak vyčleněn osobním spisům zaměstnanců Komise. Za zásadní považuji zejména protokoly o schůzích Komise a bohatou úřední korespondenci. Okrajově jsem čerpala rovněž z Archivu Národního technického muzea, kde jsou soustředěny osobní fondy významných techniků.

Stěžejní zdroj poznání představovaly výroční zprávy, zachycující organizační vývoj i činnost Kanalisační komise, které byly s velkou pečlivostí sestavovány každoročně od jejího vzniku do roku 1909. Vyznačovaly se jednotnou strukturou, jež byla mimo obecného úvodu a chronologického přehledu nejpodstatnějších událostí uplynulého roku tvořena kapitolami pojednávajícími o přípravných technických pracích, vypracování projektů a zadání staveb, úředních rozhodnutích a sděleních, výkupu pozemků a vodních práv, provádění a postupu staveb a používání hotových zdymadel. V závěru každé zprávy nechyběly informace týkající se správy peněz a osobních záležitostí členů a zaměstnanců Komise.

Následující výroční zpráva vyšla po tříleté odmlce až v roce 1913 a zahrnovala období let 1910 – 1912. Poslední zpráva, označovaná vzhledem ke svému vydání u příležitosti 30. výročí založení Kanalisační komise jako jubilejní, pak spíše zkratkovitě a bez respektování ustálené struktury, opakující se u předchozích výročních zpráv, shrnovala události let 1913 – 1926. V posledních pěti letech existence Komise již výroční zprávy vydávány nebyly, což značně ztěžovalo studium okolností jejího zániku.

Z oblasti vydaných pramenů jsem dále využívala znění zákonů a vyhlášek, plavební a statistické ročenky, stenografické protokoly apod. Jako unikátní zdroj informací poskytující osobní pohled na činnost Kanalisační komise i několika dalších veřejných institucí, která by byla jinak známa jen z oficiálních pramenů, mi posloužil editorský počín Michaely Havelkové a Jana Hozáka, kteří se rozhodli připomenout 150. výročí narození předního českého vodohospodáře Emila Zimmlera připadající na rok 2013 publikováním jeho pamětí.

Zimmlerovy vzpomínky jsou rozčleněny do devíti dílů mapujících jeho dětství, studia a posléze práci v různých úřadech, přičemž šestý díl je zasvěcen autorově čtyřletému působení v Kanalisační komisi. Zimmler svoji autobiografii v roce 1930 věnoval Technickému muzeu v naději, že se jeho paměti v budoucnosti stanou užitečným dokumentem pro poznání dějin československé inženýrské práce.

Za klíčový informační zdroj z řad monografií mohu označit práci člena Komise Antonína Klíra z roku 1908, věnovanou stavbám projektovaným v prvních jedenácti letech existence Komise, která mi poskytla základní vhled do problematiky kanalizování řek. Důležité místo v souboru prostudované literatury zaujala rovněž monografie Theodora Žákavce vydaná v roce 1934, jež byla zasvěcena vodním dílům, která na základě projektu Kanalisační komise realizovalo stavební podnikatelství Vojtěcha Lanny, a novější publikace Josefa Podzimka ze 70. let, popisující tehdejší i historickou podobu dolnovltavských a dolnolabských zdymadel.

Stěžejní pramen pro získání informací o přípravě projektů a následné výstavbě jednotlivých vodních děl tvořily dobové články, uveřejňované pravidelně v odborných časopisech, především v Technickém obzoru, pro oblast hydroelektráren pak v Elektrotechnickém obzoru. Autory příspěvků byli většinou techničtí úředníci Komise, z nichž nejpilnějším byl Vítězslav Pavlousek, jenž na stránkách Technického obzoru, později přejmenovaného na Časopis československých inženýrů Technický obzor, publikoval po celou dobu svého mimořádně dlouhého působení ve službách Kanalisační komise, trvajících přes třicet let, řadu odborných studií.

Za užitečného pomocníka pro vytvoření představy o rozsahu starší literární produkce zaměřené na obor dějin vodní dopravy a vodního hospodářství lze považovat práci z roku 1964, vydanou v rámci řady Rozpravy Národního technického muzea, nesoucí název Bibliografie dějin čsl. vodní dopravy a vodního hospodářství.

Při zpracovávání diplomové práce byla dominantně aplikována přímá metoda v kombinaci s metodou induktivní, a to za využití diachronního přístupu. Vzhledem k charakteru práce, přinášející příspěvek k hospodářským dějinám, nebylo možno opominout kvantitativní metody a s ohledem na význam přírodního prostředí byly aplikovány rovněž prvky metody geografické.

# **1. Nástin vývoje vodní dopravy a splavňovacích prací na českých řekách**

Tradice využívání přirozených vodních toků, zejména Vltavy, Labe a některých jejich přítoků, pro přepravu osob a materiálu, respektive zboží, sahá do samého počátku osídlení českých zemí. V průběhu námi sledovaného období se vodní doprava na českých řekách realizovala podobně jako v uplynulých staletích prostřednictvím vorů a lodí. Voroplavba se primárně využívala k transportu dřevní hmoty z hlubokých jihočeských, především šumavských lesů do Prahy a odtud dále do Saska či na sever Německa. Dřevo bylo přepravováno svázané do vorů, z nichž se spojením až osmi kusů vytvořily tzv. prameny, které se po proudu Vltavy plavily samotíží, později byly taženy vlečnými parníky. Nesjízdné úseky se překonávaly po souši. Po doplutí na místo určení byly vory rozebrány na dřevo, případně se uvázaly na řece u Císařské louky na Smíchově, kde čekaly na své další využití. Kromě dřeva mohly nést také jiný náklad – používaly se například pro transport soli či jihočeské tuhy. Speciálním druhem voroplavby byla přeprava živých ryb v plovoucích dřevěných nádržích zvaných haltýře.

Lodní dopravu lze rozdělit na nákladní a osobní, která však měla jen lokální význam a využívala se především k rekreačním účelům. První výletní parník vyplul po Vltavě z Prahy do Štěchovic v srpnu 1865, nesl název Praha a jeho výrobcem byla společnost Ruston a spol. Pražská společnost pro paroplavbu na řece Vltavě, která výletní plavbu provozovala, brzy obohatila svůj lodní park o další parníky, z nichž nejvýstavnějším byl salónní velkokapacitní parník František Josef I., jenž mohl pojmout až 800 cestujících. V roce 1895 se paroplavební společnost přejmenovala na Pražskou společnost pro paroplavbu na Vltavě a Labi v Čechách a svoji činnost rozšířila i na organizování výletních plaveb po Labi, a to jak po proudu řeky přes Mělník do Hřenska, tak proti proudu Labe do Jaroměře.

Rozvoj nákladní říční dopravy úzce souvisel s vývojem železniční infrastruktury v rámci Habsburské monarchie. Zamýšlený průplav mezi Vltavou a Dunajem byl nahrazen zřízením první veřejné koněspřežné dráhy v Evropě spojující Gmunden v rakouské Solné komoře s jihočeskými Budějovicemi, odkud byl náklad vltavskou vodní cestou transportován do centra Čech, případně dále do německých zemí. Kombinovaný způsob přepravy využívající železnici i řeku rovnocenně však po roce 1874 převážil ve prospěch železniční dopravy, která se ukázala být pro dálkový transport zboží vhodnější. Nákladní lodní doprava na Vltavě se udržela především v oblasti přepravy stavebního materiálu. Labe

zprostředkovávalo obchodní kontakt s německými zeměmi, odkud se dovážela široká škála výrobků, české země se naopak zaměřovaly především na export uhlí.

Lodě se vyráběly původně celé ze dřeva, později se přešlo na smíšenou konstrukci, kde dřevěné zůstalo pouze dno a zbytek tvořilo železo. Vyvrcholením ústupu dřeva pak byla výroba celokovových lodí. Nákladní lodě se po proudu řeky plavily stejně jako vory samotíží, při správném proudění větru je mohly urychlovat napnuté plachty. Proti proudu byly lodě, většinou již prázdné, vlečeny koňskými, případně volskými spřeženími po potahové stezce. Od 70. let 19. století se na Labi začala rozšiřovat tzv. řetězová remorkáž, jejíž princip spočíval v ukotvení speciálně konstruovaného parního remorkéru na řetěz volně položený na říčním dně, po němž se vlečná loď následovaná až deseti nákladními čluny posouvala proti proudu řeky. Řetězová plavba byla posléze nahrazena samohybnými parníky, které mohly přepravovaný náklad pojmout přímo do svého trupu.<sup>1</sup>

Rozvoj vodní dopravy šel odedávna ruku v ruce s problematikou splavňování řek. Až do 18. století, kdy se pozvolna začalo s budováním plavebních komor, spočívaly hlavní splavňovací práce ve dvou typech činností. Pro zajištění splavnosti českých řek po proudu bylo nezbytné pravidelně čistit, případně prohlubovat koryta řek, a odstraňovat přirozené (stromy, kameny, skály) i umělé (jezy a mlýny) překážky z jejich řečiště. Za tím účelem se kromě základních pracovních nástrojů typu železných pák, kamenických kladiv či jednoduchých jeřábů používal také střelný prach, pomocí něhož se odstřelovaly například vyčnívající skály. Splavňování řek proti proudu vyžadovalo zřízení a následnou údržbu potahových (navigačních) stezek, které kopírovaly tok řeky. V případě složitějšího terénu musely být prolomeny do skalního masivu a pokud ani to nebylo možné, pak byla stezka vedena po dřevěném chodníku obepínajícím skalisko.

Současně se zprůchodňováním přirozených vodních toků se již od středověku uvažovalo o propojení vybraných řek umělými kanály, nicméně žádný z navržených projektů se nedočkal realizace. Nejstarší tradici měla myšlenka spojení Vltavy s Dunajem, jež se poprvé objevila za vlády českého krále a římského císaře Karla IV. kolem poloviny 14. století. Karel IV. byl vůbec naším prvním panovníkem, který se splavňováním českých řek začal systematictěji zabývat. Zahájil regulační práce na vodních tocích, odstraňování překážek v řečišti včetně pevných jezů a výstavbu nejméně dvacet loktů širokých propustí při každém ponechaném jezu. V roce 1340 také zavedl orgán přísežných zemských mlynářů, jejichž úkolem bylo dohlížet na vodní stavby a dbát na dodržování předpisů s nimi souvisejících.

---

<sup>1</sup> Bor, Michael, Vodní doprava, in: Jílek, František a kol., Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV., Praha 1986, s. 338 – 359.

Spory týkající se vodohospodářských a lodnických záležitostí pak od roku 1346 řešil odborný mlynářský soud.

Na aktivity Karla IV. navázal v 16. století císař Ferdinand I. Habsburský, z jehož rozkazu byl upraven a potahovou stezkou opatřen tok Vltavy mezi Budějovicemi a Prahou. Za vlády Maxmiliána II. i Rudolfa II. nebyla údržbě vltavské vodní cesty věnována dostatečná pozornost, pročež začala plavba v uvedeném úseku stagnovat. První polovina 17. století se nesla ve znamení nerealizovaných plánů (např. Albrecht z Valdštejna neskromně navrhl splavnit Vltavu i Labe a pokusil se o znovuvzkříšení idey propojení obou řek s Dunajem) a jednorázových akcí (kupř. odkoupení dvou labských jezů od Polyxeny Lobkovicové, které měly být za účelem lépe průchodné plavby odstraněny).

K výraznému oživení zájmu o splavňování českých řek došlo kolem poloviny 17. století pod vlivem merkantilismu. Nesmazatelnou stopu po sobě zanechal opat premonstrátského kláštera na Strahově Kryšpín Fuk, který získal krátce po svém zvolení v roce 1640 císařské privilegium na usplavnění středního toku Vltavy, v jehož rámci se mu podařilo splavnit také vyhlášené nebezpečné místo nad Prahou – Svatojánské proudy. Ve stejné době jako Fuk se otázkou splavnosti Vltavy zabýval také odborník na stavbu pevností ing. Cyril Geer, jenž se však zaměřil na oblast dolního toku Vltavy, tj. na úsek mezi Prahou a ústím Vltavy do Labe u Mělníka. Zde se nemusel potýkat s tolika přírodními překážkami jako opat Fuk na střední Vltavě, zato bylo zapotřebí vyřešit vyčištění toku od překážek umělých. Dokladem efektivity Geerových splavňovacích prací může být i skutečnost, že Švédové na konci třicetileté války údajně značnou část své kořisti vyvezli právě vodní cestou. K roku 1651 je zase doloženo přímé lodní spojení Praha – Hamburk. V následujícím půl století se státní moc od úprav vodních toků z velké části odklonila, v důsledku čehož se již zesplavněné řeky začaly opětně zanášet nejrůznějšími překážkami, které do koryta naplavovaly například pravidelně se opakující povodně.

Nový impuls pro rozvoj vodních cest přineslo až uvalení vysokého cla na sůl z Bavorska a Saska a pozdější úplný zákaz dovozu cizí soli na přelomu 17. a 18. století. České země se tak musely spolehnout na import císařské soli z Gmundenu, což podnítilo zájem o regulaci zejména Vltavy a ke slovu po delší době opět přišel i projekt vltavsko-dunajského průplavu. Zmíněnými splavňovacími pracemi se v této době zabývali kupříkladu císařský rada Linhart Schlosslängel či lotrinský duchovní Lothar Vogemonte. Oba dva však museli čelit množícím se námitkám ze strany odpůrců plavebních úprav českých řek, kteří se obávali mimo jiné čtenějších záplav, rušení jezů a mlýnů, kácení starých hraničních stromů stojících v cestě potahové stezce či poklesu výnosů silničních mýt a tržeb zájezdních hostinců

v důsledku omezení povrchové dopravy ve prospěch dopravy vodní. Stoupenci splavňování oponovali, že vlivem regulace vodních toků povodní naopak ubude, a že mlynáři, kteří přijdou o své živobytí, budou odškodněni. Výnosy krčem při cestách pak budou nahrazeny tržbami pobřežních hostinců, z jejichž pokladen měly být dle názoru části znalců odváděny poplatky, zajišťující pokrytí nákladů na udržování splavnosti řek.<sup>2</sup>

Samostatnou kapitolu tvoří problematika splavnění Vltavy na území královského hlavního města Prahy, kde byla lodní doprava znemožněna existencí několika pevných jezů. Prvními návrhy na usplavnění pražské Vltavy se český zemský sněm zabýval na přelomu 16. a 17. století. Konkrétní obrisy však získal až projekt prof. Hergeta z roku 1778, jenž plánoval rozšířit Rudolfovu štolu, procházející již od 80. let 16. století pod Letenským kopcem, na průplavní tunel a vytvořit v Čertovce pobočný kanál. Díky těmto dvěma průplavům by lodě obešly problematické jezy, a mohly by se tak dostat až do středu města. Hergetova idea se nicméně vzhledem k předpokládané enormní nákladnosti realizace nedočkala.

Proveden nebyl ani návrh ing. Plenckera z poloviny 80. let 19. století, který předpokládal odstranění dosavadních čtyř pevných jezů a jejich nahrazení dvěma jezy pohyblivými. Jeden měl být instalován u jižního cípu Štřeleckého ostrova, druhý u západního okraje ostrova Štvanice. Pozdější projekt technického oddělení c.k. místodržitelství naopak vycházel z požadavku zachování všech stávajících jezů, a tím i mlýnů, přičemž spády vytvořené jednotlivými jezy měly být překonány zřízením komorového plavidla u každého z nich. Dalšími jednáními se počet plavidel zredukoval na tři, ovšem existovaly i návrhy vyslovující se například pro odstranění staroměstského jezu apod.<sup>3</sup>

I přes plodnou diskuzi odvíjející se mezi odborníky i úředníky se však prakticky žádný z větších projektů nepodařilo realizovat, a za nejvýznamnější počín v oblasti splavňování řek do konce 19. století lze tudíž považovat výstavbu komorových plavidel u Županovic a u Modřan, které byly vybudovány v letech 1726 – 1729 podle návrhu ředitele stavovské inženýrské školy a pozdějšího ředitele navigační komise Ferdinanda Schora. Kromě fyzických překážek typu pevných jezů či balvanů nahromaděných v řečišti tvořila značné bariéry rozvoji vodní dopravy, zvláště na Labi, také vysoká cla, jež začala být soustavně odstraňována až v souvislosti s uzavřením mezinárodní dohody zvané Labská akta v roce 1821. Roku 1870 byl zrušen poslední celní úřad na Labi, čímž byl dovršen proces osvobozování labské plavby od celních poplatků.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Hájek, Jan, Návrhy na usplavnění českých řek v 17. a 18. století, in: Pánek, Jaroslav (ed.), Vlast a rodný kraj v díle historika. Sborník prací žáků a přátel věnovaný profesoru Josefu Petráňovi, Praha 2004, s. 447 – 472.

<sup>3</sup> Kohout, Alois, Splavnění Vltavy v Praze, Technický obzor, 1904, roč. XII., č. 16, s. 135 – 136.

<sup>4</sup> Bor, M., Vodní doprava, s. 337 – 338.

Závažným problémem lodní dopravy na vltavsko-labské vodní cestě však zůstávala nesplavnost řek za nízkých vodních stavů pro plně naložené nákladní lodě. Hlavním úkolem státní správy, který definovala již v roce 1880 Průmyslová jednota v Praze, se tedy mělo stát splavnění říční trati z Prahy do Ústí nad Labem tak, aby trasa vyhovovala i potřebám nákladních lodí, čímž by se umožnilo lepší obchodní spojení českých zemí přes Hamburk se Severním mořem.

V následujících letech se započalo s úpravami předmětných vodních toků, avšak vzhledem k nedostatku státních financí se práce omezovaly pouze na odstraňování hlavních plavebních překážek a na dílčí regulační zásahy – prohrábkami dna počínaje a budováním menších vodohospodářských staveb konče. Tímto způsobem se do roku 1890, kdy veškeré práce přerušila ničivá povodeň, podařilo docílit plavební hloubky 1,2 m. Krátkodobý ústup od úprav páteřních českých řek byl v letech 1891 – 1894 vyplněn rozšířením přístavu v Praze – Karlíně a zřízením nového přístavu v pražských Holešovicích, jenž byl postaven jako ochranný přístav s možností budoucí přestavby na přístav obchodní.

Mimořádně suchý rok 1893, který dlouhotrvajícím nízkým vodním stavem komplikoval plavbu mezi Prahou a Ústím nad Labem, opětně obrátil pozornost úřadů k otázce celoročního splavnění říční trati v uvedeném úseku. Současně se ukázalo, že pro dosažení optimální plavební hloubky nebude dostačujícím zúžit řečiště či provést jiné méně nákladné práce, aplikované v předcházejícím období. Jako nejvhodnější způsob uprůplavnění důležité obchodní cesty se prosadila kanalizační metoda<sup>5</sup>, jejíž první plány vznikly v souvislosti s přípravou jiné významné vodohospodářské akce – průplavu spojujícího Dunaj s Vltavou a Labem. Součástí projektu, kterým stavební firma Vojtěcha (Adalberta) Lanny<sup>6</sup> reagovala na

---

<sup>5</sup> Splavnění (dobově též uplavnění či uprůplavnění) řeky za účelem jejího zpřístupnění pro plavbu lodí mohlo být provedeno v zásadě třemi způsoby: metodou regulační, metodou kanalizační či vytvořením nového plavebního koryta podél dosavadního přirozeného toku. Regulační metoda se mohla uplatnit u řek s dostatkem vody, malým spádem a nepohyblivým dnem – takovéto toky pak stačilo pouze doplnit drobnějšími umělými stavbami typu souběžných soustředných hrází, které svedly říční tok do jednoho hlavního koryta. Na řeky, které se potýkaly s nedostatkem vody a s větším spádem, se aplikovala metoda kanalizační, která výstavbou zdýmacích objektů – pevných či pohyblivých jezů – rozdělila tok na soustavu nádrží s dostatečnou plavební hloubkou. Součástí zdymadla pak musela být komorová či vlaková plavidla umožňující přechod lodí z jedné zdrže do druhé. Nevýhodou kanalizační metody byl její vliv na odtokové poměry spodních vod, které mohly způsobovat zaplavení či v okamžiku jejich prudkého poklesu naopak vysušení okolních pozemků, což bylo nutné následně řešit umělým odvodňováním, případně zavodňováním. V případech, kdy nebylo možné využít ani jednu z výše popsaných metod, se přistupovalo k vybudování tzv. laterálních kanálů, vytvářejících nové plavební koryto. Splavňování řek bylo vedeno snahou o rozvoj nákladní lodní dopravy, jež byla v porovnání s železniční dopravou několikanásobně levnější a pro transport zboží hromadné povahy také mnohem praktičtější. Ottův slovník naučný, Dvacátýšestý díl (U – Vusín), Praha 1907, s. 205 – 206.

<sup>6</sup> Vojtěch svobodný pán Lanna se narodil roku 1836 ve Čtyřech Dvorech u jihočeských Budějovic do rodiny významného českého průmyslníka a podnikatele stejného jména, zakladatele kladenských dolů a železáren, Buštěhradské dráhy a iniciátora hospodářského rozkvětu dnešních Českých Budějovic. Ve svých třiceti letech převzal rodinnou firmu a pokračoval v otcových podnikatelských aktivitách. Věnoval se hlavně realizaci projektů v oblasti železničního a vodního stavitelství – zaměřil se na výstavbu železnic a na regulaci řek, zvláště Vltavy. Šedesátá léta patřila ve firmě Lanna zejména budování železničních tratí. Během finanční krize



vypsanou soutěž, byl totiž kromě plánů na samotný průplav vedoucí od Dunaje do Budějovic také návrh na kanalizování Vltavy z Budějovic přes Prahu do Mělníka a návazně Labe od Mělníka do Ústí nad Labem. Část týkající se provedení kanalizace vltavsko-labské vodní cesty z Prahy do Ústí se následně stala prvotním podkladem pro práci nově vzniklé odborné komise.<sup>7</sup>

---

způsobené pádem vídeňské burzy v roce 1873 se Lannova společnost přeorientovala na obchod se dřívím a na budování vodních staveb. Jejímu kanalizačnímu oddělení byla svěřena realizace téměř všech vodních staveb vyprojektovaných Kanalizační komisí – konkrétně šlo o zdymadla v Troji, u Klecan, Libčic, Mířejovic a u Vraňan na Vltavě a dále o labská zdymadla u Dolních Beřkovic, Štětí, Roudnice, Litoměřic a u Lovosic. Souběžně Lannovo stavební podnikatelství pracovalo na výstavbě zdymadla u pražské Štvanice a rovněž na úpravách středního Labe, horní Vltavy, Lužnice a Nežárky. Žákavec, Theodor, Lanna. Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu, Praha 1936, s. 58 – 66.

<sup>7</sup> Zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její od doby ustavení se dne 23. listopadu roku 1896 až do konce roku 1897, Praha 1898, s. 1 – 3 (dále jen 1. výroční zpráva).

## **2. Organizační vývoj Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách**

### **2.1 Vznik Kanalisační komise**

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla zřízena na základě výnosu ministerstva vnitra ze dne 25. září 1896, její stanovy pak byly vyhlášeny místodržitelem království Českého Karlem hrabětem Coudenhove<sup>8</sup> 5. listopadu téhož roku. Hlavní úkol Kanalisační komise spočíval v zařizování všech technických, administrativních a finančních záležitostí spojených s realizací projektu kanalizace řek Vltavy a Labe v úseku od Prahy do Ústí nad Labem.<sup>9</sup>

Cílem kanalizačního projektu bylo zajistit dostatečnou plavební hloubku po celý rok, i v obdobích sucha, a to především pro nákladní lodě převážející suroviny či zboží mezi Prahou a zemskou hranicí, potažmo Hamburkem a Severním mořem, jak dokládá následující text z úvodu první výroční zprávy: „Jestliž Praha střediskem četných zemi probíhajících cest a drah, a ležíc uvnitř kraje bohatého na zemské plodiny a honosícího se vysoce vyvinutým průmyslem, a spojujíc v sobě veškeré přítoky povodí Vltavského, jest mimo to blízka mohutně roztoucí plavbě na Labi od Ústí po vodě, která rozvíjí se až do Hamburku a k severnímu moři. Účelem veškerých snah směřujících ku zvelebení lodní dopravy v Čechách bylo tudíž ode dávna utvořiti mezi Prahou a Ústím n. L. takovou vodní cestu, po které by lze plouti bez ohledu na občasný nedostatek vody, tedy i za nejnižšího stavu lodím labským o plném nákladu; tím bylo by vyhověno nejdůležitějšímu požadavku plavby, který zní: z a j i s t i t i t r v a l e v t é t o t r a t i d o s t a t e č n o u p l a v n o u h l o u b k u. Jedině tím dá se docíliti zlevnění dopravních sazeb, když na celé cestě, kterou suroviny neb zboží proběhnouti musí, všude a bez výminky najde se potřebná hloubka vody.“<sup>10</sup>

Pracovní náplň členů Kanalisační komise tkvěla ve stanovení stavebního programu pro každý rok, v přípravě podrobných nákrešů zamýšlených vodních staveb a následně v uzavření

---

<sup>8</sup> Karel Maria Coudenhove (1855 Vídeň, Rakousko – 1913 Merano, Itálie) pocházel z rodu říšských hrabat. Po absolvování právnické fakulty vídeňské univerzity vstoupil do státní služby jako koncipista moravského místodržitelství. Během 80. a první poloviny 90. let prošel několika významnými úřednickými funkcemi, například působil jako vicesekretář na ministerstvu orby či jako okresní hejtman v Karlových Varech. Než se stal v roce 1896 místodržitelem království Českého, zastával pozici zemského prezidenta ve Slezsku. Ve funkci místodržícího v Čechách se potýkal s národnostními rozpory mezi Němci a Čechy, které podporoval především v oblasti ekonomické a správní, méně se angažoval v rovině jazykové. Roku 1911 byl úřadu místodržitele zproštěn a penzionován. Manželkou Karla hraběte Coudenhove se v roce 1886 stala Marie Trauttmansdorffová, jejich manželství však zůstalo bezdětné. Biografický slovník českých zemí, C, Praha 2008, s. 462.

<sup>9</sup> Vyhlášení c. k. místodržitele, kterýmž uveřejňují se stanovy komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. listopadu 1896, č. 77 čes. z. z., s. 186 – 188 (dále jen Stanovy).

<sup>10</sup> 1. výroční zpráva, s. 1.

smlouvy s vybraným podnikatelem, jemuž mělo být provedení stavby svěřeno. Závěrečnou fází každého projektu pak byla kolaudace hotové stavby. Komise se skládala ze dvou skupin po čtyřech členech – první tvořili zástupci vlády, druhou zástupci zemského výboru království Českého – a předsedal jí místodržitel, resp. jeho náměstek jmenovaný ministerstvem vnitra. Stanovy umožňovaly účast na jednáních Komise také odborníkům z oboru vodního stavitelství, plavby lodí a vorů, lesnické techniky, meliorace a chovu ryb, kteří mohli k projednávaným otázkám přispět svým poradním hlasem.<sup>11</sup>

Na financování činnosti Komise se ze dvou třetin podílel rakouský stát, třetina nákladů byla hrazena z české zemské pokladny. Původně byl na účely kanalizování Vltavy a Labe určen stavební náklad ve výši 12,950.000 zlatých, tj. 25,900.000 K, nicméně již v roce 1904 se ukázalo, že částka schválená v roce 1896 nebude na usplavnění vltavsko-labské vodní cesty mezi Prahou a Ústím nad Labem stačit, a proto došlo k jejímu navýšení o 18,600.000 K na celkových 44,500.000 K. Státní příspěvek tak obnášel 29,668.000 K, podíl země představoval 14,832.000 K.<sup>12</sup>

První plenární schůze Kanalisační komise proběhla 23. listopadu 1896 v zasedací síni místodržitelství v Praze, a to za předsednictví místodržitele Karla hraběte Coudenhove, jemuž sekundoval jeho náměstek, viceprezident místodržitelství Josef Stummer. Komise se ustavila v následujícím složení. Vládu zastupovali ministeriální rada Hynek Schrey, přednosta odboru pro vodní stavby ministerstva vnitra; sekční rada Maxmilián ze Zerboni-Sposetti, přednosta odboru pro vnitrozemní plavbu, skladiště a konsuláty ministerstva obchodu; dvorní rada Karel šlechtic Scheiner, přednosta odboru pro silniční a vodní stavby místodržitelství pro Čechy, a okresní hejtman Jan Filip, přednosta právnického odboru pro vodní záležitosti při místodržitelství. Zemským výborem království Českého byli do Komise povoláni přisedící zemského výboru a náměstek nejvyššího maršálka Julius Lippert; úředně oprávněný civilní inženýr, říšský a zemský poslanec Jan Kaftan; říšský a zemský poslanec JUDr. Viktor Russ a zemský stavební rada a přednosta vodního oddělení u zemského výboru Jindřich svobodný pán ze Spens-Boodenů.<sup>13</sup>

Kanalisační komise se scházela kdykoliv na pokyn jejího předsedy, nejméně však třikrát do roka. Předseda rovněž určoval předmět jednání, jenž byl rozpracován pověřeným zpravodajem. Komise byla považována za usnášenischopnou, jestliže byl přítomen její předseda, případně jeho náměstek, a alespoň tři členové z každé skupiny. Hlasování o návrzích probíhalo nejprve na úrovni skupiny, jež se musela většinou svých hlasů sjednotit na

---

<sup>11</sup> Stanovy, s. 186 – 187.

<sup>12</sup> Klír, Antonín, Stavby Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, Praha 1908, s. 31.

<sup>13</sup> 1. výroční zpráva, s. 3 – 6.

společném stanovisku. Ve druhé fázi se porovnaly názory obou kurií – pokud představitelé vlády i reprezentanti zemského výboru zastávali shodné stanovisko, usnesení bylo prohlášeno za závazné, v opačném případě měli konečné slovo zástupci ministerstev. Komise mohla v případě potřeby ustanovit komitét, tvořený dvěma členy z každé skupiny, jenž měl předjednat všechny podstatné záležitosti, zvláště technické povahy, které vyžadovaly šetření přímo na místě stavby. O zjištěných skutečnostech pak komitét v nejbližším možném termínu informoval ostatní komisaře.<sup>14</sup> Vůbec první komitét byl zvolen již na ustavující schůzi Kanalisační komise dne 23. listopadu 1896. Jeho úkolem bylo připravit do příští plenární schůze návrh jednacího řádu Komise, což se za bezmála čtyři měsíce podařilo, a řád tak mohl být na druhé plenární schůzi, uskutečněné 11. března 1897, projednán a následně jednohlasně přijat.

Jednací řád vycházel ze stanov Komise a obsahoval předpisy týkající se záležitostí, které nebyly stanovami výslovně upraveny. Sestával z ustanovení všeobecných a zvláštních. První paragraf všeobecných ustanovení deklaroval, že vodoprávním orgánem, jemuž bude Komise předkládat zamýšlené projekty ke schválení, je místodržitelství. Své vyhlášky bude Komise oficiálně uveřejňovat v úředních Pražských novinách a dále ve vybraných denících. Za jednací řeč byly prohlášeny oba zemské jazyky, tj. čeština i němčina.<sup>15</sup>

Volba úředního jazyka korespondovala s národnostním složením Kanalisační komise, v jejíž řadách se uplatnili odborníci české i německé národnosti, byť je ze vzpomínek jednoho z předních inženýrů Komise Emila Zimmlera<sup>16</sup> zřejmé, že vítanějšími uchazeči o přijetí do jejích služeb byli Němci: „Ohlásil jsem se služebně u Jeho Excelence pana místodržitele Karla hraběte Coudenhove, zároveň předsedy komise pro uplavnění řek Vltavy a Labe v Čechách, a byl přijat blahosklonně, ale dle povahy tohoto pána chladně. Později dostalo se mně od barona Brauna vysvětlení. Když tento hlásil Excelenci, že žádám do kanalizační komise, zvolal místodržitel: „Endlich ein Deutscher!“ (Konečně Němec!) Myslel dle mého

---

<sup>14</sup> Stanovy, s. 187 – 188.

<sup>15</sup> 1. výroční zpráva, s. 7 – 9.

<sup>16</sup> Emil Zimmeler (1863 – 1950) se narodil v Nymburce do kupecké rodiny, zájem o techniku podědil po svém otci, po jehož vzoru vystudoval stavební inženýrství na pražské polytechnice. První pracovní zkušenosti získal v technickém odboru českého místodržitelství, po šesti letech byl přidělen do teplického stavebního okresu, odkud v roce 1900 přešel do vodního oddělení ministerstva vnitra ve Vídni. Do služeb Kanalisační komise nastoupil roku 1903 jako zástupce stavebního ředitele a sekční stavební správce vltavského úseku. Z titulu své funkce se tak podílel především na řízení výstavby miřejovického zdymadla a vraňansko-hořínské laterálního kanálu, věnoval se rovněž projektové přípravě labských zdymadel. Přestože si Zimmeler přál zůstat součástí Kanalisační komise, její předseda hrabě Coudenhove jej v roce 1906 uvolnil pro místo přednosta pražské expozitury Ředitelství pro stavbu vodních cest. Zde působil do státního převratu, po němž byl jmenován přednostou vodohospodářského odboru ministerstva veřejných prací, kde setrval až do svého penzionování v roce 1924. Emil Zimmeler projevoval aktivní zájem i o veřejný život – byl členem několika stavovských organizací a především se podílel na ustavení Masarykovy akademie práce, jejímž prezidentem se stal. Zimmeler, Emil, *Moje inženýrské paměti*. K vydání připravili: Havelková, Michaela – Hozák, Jan, 1. díl, Praha 2013, s. 12 – 34.

jména, že jsem Němec, ale Braun řekl: „Ne, znám ho, je Čech.“ Ale místo jsem dostal, protože jsem šel z Vídně.“<sup>17</sup>

Správou finančních prostředků přidělených Kanalisační komisi byla pověřena Zemská banka království Českého, přičemž právo nakládat s uloženými penězi příslušelo pouze předsedovi Komise. Veškeré výdaje, ať už režijní, tj. především výlohy na platy zaměstnanců a kancelářské potřeby včetně cestovních nákladů, nebo stavební, tedy finance zabezpečující výstavbu zdymadel od provedení přípravných technických prací přes výkup pozemků, budov, vodních sil atp. až po samotné stavební náklady, byly vypláceny ze zvláštního kanalizačního fondu. Do téhož fondu plynuly rovněž příjmy, tj. zejména státní a zemské příspěvky, úroky a rovněž kauce, které skládaly stavební a strojírenské firmy pověřené realizací zdymadel před započítáním prací, zpravidla se jednalo o částku představující 10% z ceny díla. Závěrem každého roku pak měla Komise ministerstvu vnitra, obchodu a financí, jakož i Zemskému výboru království Českého poskytnout zprávu o postupu kanalizačních prací a o využití svěřených peněžních prostředků.

Zvláštní ustanovení jednacího řádu upravovala především průběh pořádaných schůzí, a rozšiřovala tak obsah stanov. Schůze Kanalisační komise svolával předseda, a to písemnou formou nejpozději čtrnáct dní před jejím plánovaným uskutečněním. Součástí pozvánky určené členům Komise i jejich náhradníkům muselo být nastínění návrhů, o nichž se bude Komise usnášet, včetně dostupných materiálů sloužících k bližšímu seznámení s předměty jednání. Během samotné schůze pak předseda řídil rokování, stanovoval pořadí předmětů k projednání, dával o nich hlasovat a konečně vyhlášoval výsledky hlasování. Schůze Komise byly neveřejné – účastnit se jich mohli jenom její členové, respektive náhradníci, a úředníci Komise, jimž bylo také umožněno přednést na plénu zprávu. Právo hlasovat bylo však vyhrazeno výlučně členům (v případě jejich nepřítomnosti náhradníkům), přičemž se smělo hlasovat pouze jednoznačně pro či proti návrhu. Zdržet se hlasování mohl člen jenom v případě, kdy byl v projednávaném bodu jednání osobně zainteresován – jinak byl tento akt považován za vyjádření nesouhlasu.

Výkonným orgánem Komise byla její ústřední kancelář, nesoucí název Vrchní stavební ředitelství pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách. Jejím úkolem byla příprava podkladů a praktické provádění usnesení přijatých členy Komise. Sestávala z administrativního a technického oddělení, jehož přednostou byl jmenován stavební rada na ministerstvu vnitra Jan Mrasick, který získal titul stavební ředitel (také ředitel stavby). Jakožto vrchní stavební správce kanalizačních prací byl zodpovědný za to, aby byly veškeré

---

<sup>17</sup> Zimmerler, Emil, *Moje inženýrské paměti*. K vydání připravili: Havelková, Michaela – Hozák, Jan, 2. díl, Praha 2013, s. 53.

činnosti prováděny přesně dle projektů schválených Komisí. Stavební ředitel byl podřízen bezprostředně Komisi a podléhali mu všichni pracovníci ústřední kanceláře. K technickému oddělení příslušelo sedm inženýrů a jeden stavební adjunkt, kteří byli Komisi přiděleni státní stavební správou, a jeden privátní inženýr spolu se dvěma adjunkty. Vedení administrativního oddělení bylo svěřeno vrchnímu okresnímu komisaři pražského místodržitelství Konrádovi svobodnému pánovi z Braunů. Další zaměstnanci kanceláře měli na starosti správu účtů Komise, evidenci katastru či zajištění manipulační služby. Součástí kanceláře byl rovněž dostatečný počet pomocných pracovníků, kteří obstarávali kreslení a psaní.

Za sídlo Komise byl zvolen dům měšťanské záložny na Královské třídě<sup>18</sup> v Praze – Karlíně, kde se začalo úřadovat již 6. prosince 1896. Další pracoviště se nacházela v Roudnici a v Litoměřicích, a kopírovala tak rozdělení říční trati z Prahy po 70. km řeky Labe u Ústí nad Labem na tři sekce: první úsek začínal v Praze u ústí karlínského přístavu a zahrnoval nádrže v Troji, Klecanech, Libčicích, Miřejovicích a Vraňanech (sídlem Praha – Karlín); do druhé sekce měly spadat nádrže ve Vrbně, Vehlovicích, Záluží a v Roudnici (sídlem Roudnice); nádrže v Třebouticích, Žalhosticích, Malých Černošekách a v Sebusíně včetně plavební komory u Ústí nad Labem (poslední stavební objekt číslo 14) měly být součástí třetí sekce se sídlem v Litoměřicích.<sup>19</sup>

## **2.2 Kanalisační komise za monarchie**

V průběhu roku 1898 se složení Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách mírně proměnilo, když ji po svém jmenování sekčním šéfem na ministerstvu vnitra opustil zástupce předsedy Josef Stummer, jenž byl následně nahrazen místopředsedou pražského místodržitelství Jiřím Dörflem. V témže roce přišla kurie zástupců Zemského výboru království Českého o svého člena Julia Lipperta, který z Komise vystoupil, přičemž jeho post zůstal dočasně neobsazen a hlasování za zemskou skupinu tak obstarával náhradník, advokát a zemský poslanec JUDr. Jan Kiemann.<sup>20</sup> K doplnění zemské kurie došlo roku 1899, kdy se uvolněného místa po Juliu Lippertovi ujal pražský advokát a přísedící zemského výboru JUDr. Albert Werunsky.<sup>21</sup> O rok později se Maxmilián ze Zerboni-Sposetti vzdal ze

<sup>18</sup> Dnešní ulice Sokolovská, původní název Hlavní silnice, názvem Královská třída se ulice označovala mezi lety 1841 – 1948, a odkazovala tak k události roku 1836, kdy tudy prošel korunovační průvod císaře Ferdinanda Dobrotivého, posledního korunovaného českého krále. Lašťovka, Marek a kol., Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství, 2. díl (O – Ž), Praha 1998, s. 199 – 200.

<sup>19</sup> 1. výroční zpráva, s. 9 – 54.

<sup>20</sup> Druhá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1898, Praha 1899, s. 2 (dále jen 2. výroční zpráva).

<sup>21</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, Třetí výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1899, s. 2 (dále jen 3. výroční zpráva).

zdravotních důvodů svého členství ve vládní kurii, načež byl nahrazen ministerským tajemníkem na ministerstvu obchodu JUDr. Jindřichem Kautzkym.

V jubilejním roce 1900 Kanalisační komise dosáhla významného mezinárodní uznání, když na světové výstavě v Paříži získala za vystavené předměty nejvyšší vyznamenání – grand prix. Ocenění byli rovněž zaměstnanci a spolupracovníci Komise – stavební ředitel Jan Mrasick získal zlatou medaili, vrchní inženýr a náměstek stavebního ředitele Viktor Mayer a továrník František Prášil obdrželi medaili stříbrnou. Přípravy Komise na světovou výstavu byly zahájeny již v lednu, kdy ředitel Mrasick odcestoval do Vídně, aby zde se zástupcem speciálního komitétu pro pařížskou světovou výstavu projednal podrobnosti ohledně umístění výstavních předmětů, zapůjčených Kanalisační komisí, které měly být součástí skupiny VI Genie civil. V březnu byly veškeré exponáty – totiž modely, plány, výkresy, fotografie a jiné předměty vztahující se k tématu splavňování – shromážděny v sále strojírný dříve Breitfeld a Daněk, kde si je místodržitel a předseda Kanalisační komise hrabě Coudenhove za doprovodu několika jejích členů prohlédl a posvětil jejich přesun na výstavu.

K instalaci exponátů na plochu pařížského výstaviště se přikročilo počátkem dubna, a to za dohledu stavebního ředitele Mrasicka a vrchního inženýra Rubína, kteří pobytu v Paříži využili k exkurzi po vodních stavbách a splavňovacích zařízeních na Seině, přičemž cestou do Francie navštívili rovněž stavby na kanalizovaných řekách Fuldě a Mose. Úspěšná účast Kanalisační komise na světové výstavě v Paříži upozornila světové odborníky v oboru vodního stavitelství na zajímavý podnik uskutečňující se na hlavních českých řekách a přilákala několik jejích zástupců, například profesora tokijské technické školy či ředitele japonské císařské generální inspekce pro veřejné stavby, ještě v témže roce k prohlídce kanalizačních staveb na Vltavě.

Kanalisační komise slavila na přelomu století úspěchy nejen na mezinárodní scéně. Značného uznání se jí dostalo i na domácí půdě, když bylo na základě rozhodnutí ministerstva vnitra svěřeno do její kompetence mimo samotného splavňování Vltavy a Labe mezi Prahou a Ústím nad Labem také provedení kanalizace Vltavy v obvodu královského hlavního města Prahy spolu s přestavbou holešovického přístavu na přístav obchodní včetně jeho propojení se železnicí a kanalizovanou řekou. V reakci na ministerské nařízení se Komise rozhodla od následujícího roku rozšířit svoji kancelář a posílit početní stavy jejího technického personálu.<sup>22</sup> Současně k fondu pro kanalisování řek Vltavy a Labe v trati Praha – Ústí nad Labem, z něhož byly doposud financovány veškeré kanalizační práce i činnost Komise, od 1. února 1901 přibyl fond pro uplavnění řeky Vltavy uvnitř města Prahy, z jehož prostředků

---

<sup>22</sup> Čtvrtá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1900, Praha 1901, s. 5 – 24 (dále jen 4. výroční zpráva).

měly být hrazeny činnosti spojené s přípravou a realizací staveb nově zařazených do působnosti Kanalisační komise.<sup>23</sup>

Roku 1901 odešel do výslužby člen vládní kurie Karel šlechtic Scheiner, na jehož místo nastoupil vrchní stavební rada a přednosta technického odboru místodržitelství Antonín Rytíř. Šlechtic Scheiner byl současně se svým penzionováním ustaven stálým technickým znalcem Komise, která tak vyjádřila své ocenění jeho několikaleté práci.

V roce 1901 byla Kanalisační komise poctěna významnou státní návštěvou, když si rozestavěné zdymadlo č. I v Troji přijel dne 15. června během svého několikadenního pobytu v Praze osobně prohlédnout rakouský císař a český král František Josef I. K poctě Jeho Veličenstvu byl celý prostor staveniště slavnostně vyzdoben mohutnými prapory v říšských a zemských barvách, kompozici dotvářely stožáry ovinuté chvojím a květinovými girlandami. V čele sdruženého komorového a vlakového plavidla byl vztyčen dřevěný pavilon pokrytý červeným sametem a atlasovým saténem, v jehož středu byl umístěn říšský orel. Uvnitř byly vystaveny výkresy, plány, fotografie a modely zobrazující projektované stavby. Císaře na obhlídce doprovázeli mimo předsedy, členů a úředníků Komise také zástupci stavebních firem podílejících se na realizaci kanalizačních prací – například za podnikatelství staveb A. Lanna, Praha se slavnosti zúčastnil sám ředitel a člen panské sněmovny pan Vojtěch rytíř Lanna, firmu Frant. Ringhoffer, Smíchov reprezentoval rovněž její nejvyšší představitel a člen panské sněmovny pan František svobodný pán Ringhoffer.

Hlavním průvodcem se císaři stal stavební ředitel Komise Jan Mrasick, který jej zevrubně seznámil se stavem prací a provedl jej po staveništi. S členy Komise pak císař pohovořil na téma hospodářského významu kanalizačních prací a svou asi hodinovou prohlídku zakončil vyjádřením uznání nad probíhajícím podnikem. V upomínku na nejvyšší návštěvu byla latinsky a v co nejponiženějším duchu sepsána pamětní listina, kterou František Josef stvrdil svým podpisem a která byla spolu s ukázkou dobových platidel uložena do závěrečného kamene horního záporníku trojského komorového plavidla.<sup>24</sup>

K tématu kanalizování českých řek se císař vrátil ještě o dva dny později, když se na parníku náležejícímu Kanalisační komisi zúčastnil plavby po Labi mezi Litoměřicemi a Ústím

<sup>23</sup> Pátá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1901, Praha 1902, s. 100 – 111 (dále jen 5. výroční zpráva).

<sup>24</sup> Text pamětní listiny: „Jeho císařské a královské Apoštolské Veličenstvo František Josef I., císař rakouský, král český atd. atd., Apoštolský král uherský, ráčil za svého pobytu v královském hlavním městě Praze v červnu 1901 také stavbu plavidel zdymadla č. I u Troje poctíti svou Nejvyšší návštěvou a stavební práce si prohlédnouti. K trvalé upomínce na oblažující pobyt Jeho Veličenstva byla tato listina napsána a k nejponiženější prosbě komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, již jest provedení kanalizačních prací svěřeno, Jeho c. a k. Apoštolským Veličenstvem 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.“ Tamtéž, s. 16.



nad Labem.<sup>25</sup> Komise cestovní a vlečný parník Nord-west zakoupila v roce 1899 od Rakouské severo-západní paroplavební společnosti a ještě téhož roku se jí podařilo získat císařovo svolení s jeho přejmenováním po dceři Františka Josefa arcivévodkyni Marii Valerii.<sup>26</sup>

Klíčovým mezníkem ve vývoji budování vodních cest na území Rakouska se stalo vydání zákona č. 66/1901 říš. z., o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, kterým se stát zavázal vybudovat lodní průplav mezi Dunajem a Odrou, průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic spolu se splavněním Vltavy z Budějovic do Prahy, dále lodní přeplav z Dunajsko-oderského kanálu ke střednímu Labi spolu se splavněním Labe z Jaroměře do Mělníka, a v neposlední řadě mělo být umožněno splavné spojení mezi Dunajsko-oderským průplavem a říční oblastí Visly s napojením až na splavnou část Dněstru. Financování rozsáhlého podniku měl zajistit stát, ovšem za podmínky, že se země, na jejichž území se připravované průplavy a řeky určené ke splavnění budou nacházet, zavážou ke každoroční úhradě částky, pokrývající úroky a umoření osminy obligací, které budou za účelem realizace projektu vydány. Původní plán předpokládal započítí staveb a splavnovacích prací nejpozději v roce 1904, přičemž vše mělo být dokončeno do dvaceti let.<sup>27</sup>

Výše citovaný zákon se vzhledem ke své územní působnosti činnosti Kanalisační komise nikterak nedotkl, pouze rozšířil úseky Vltavy a Labe zahrnuté do splavnovacího procesu, což by v konečném důsledku znamenalo možnost nepřerušovaného lodního spojení po Vltavě z Budějovic do Mělníka a po Labi z Jaroměře do Ústí nad Labem. Institucí, jež měla zajistit naplnění litery zákona o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, se stalo C. k. ředitelství pro stavbu vodních drah se sídlem ve Vídni, které vzniklo v návaznosti na uvedený zákon v říjnu 1901. Šlo o nově zřízený zvláštní orgán spadající pod ministerstvo obchodu, který sestával, podobně jako Kanalisační komise, z technického a správního oddělení. Obě sekce měly za úkol společně připravovat, provádět a celkově řídit stavbu vodních cest po stránce technické, finanční a administrativně-právní.<sup>28</sup>

V roce 1902 doznalo personální obsazení Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách významných změn, a to na klíčovém postu stavebního ředitele. Dosavadní ředitel Jan Mrasick byl povolán do Vídně, kde se stal přednostou technického oddělení Ředitelství pro stavbu vodních drah – při této příležitosti byl vyznamenán titulem a hodností dvorního rady. Na uvolněné místo v Praze pak dočasně nastoupil Mrasickův zástupce, vrchní inženýr Viktor Mayer, jenž byl však ještě téhož roku rovněž vyslán do Vídně, aby nastoupil službu

---

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 5 – 19.

<sup>26</sup> 3. výroční zpráva, s. 7 – 16.

<sup>27</sup> Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, č. 66/1901 říš. z., s. 215 – 218.

<sup>28</sup> Nařízení ministeria obchodního ze dne 11. října 1901, jímž zřizuje se c.k. ředitelstvo pro stavbu vodních drah a poradní sbor pro vodní cesty, č. 163 říš. z., s. 511 – 513.

v rámci Ředitelství pro stavbu vodních drah. Novým stavebním ředitelem Kanalisační komise se s definitivní platností stal až vrchní inženýr Václav Rubín.<sup>29</sup> Rok 1903 se mimo tradičního čilého přípravného a stavebního ruchu nesl ve znamení účasti Kanalisační komise na dvou domácích výstavách – od června do září se v Ústí nad Labem konala Všeobecná německá výstava pro živnosti, průmysl a zemědělství; v období od července do září pak Pardubice hostily Východočeskou výstavu průmyslovou, zemědělskou a národopisnou. Na obou expozicích se Komise prezentovala prostřednictvím vystavených plánů, výkresů a modelů.<sup>30</sup>

V roce 1904 opustil vládní kurii Kanalisační komise Hynek Schrey, který se, doprovázen slovy uznání na adresu své mnohaleté práce, odebral na trvalý odpočinek. Jeho nástupcem se stal ministerský rada a přednosta odboru pro vodní stavby na ministerstvu vnitra Josef Goldbach. V průběhu roku 1904 byl hojně využíván parník Kanalisační komise Marie Valerie, jehož plaveb po již téměř plně kanalizované Vltavě mezi Prahou a Mělníkem se kromě jiných koncem dubna zúčastnil i předseda Komise hrabě Coudenhove spolu s chotí hraběnkou Coudenhove-Trautmansdorfovou a s představiteli významných rakousko-uherských šlechtických rodů (Rohanové, Lobkowiczové, Czerninové, Buquoyové, Thunové a další).<sup>31</sup>

Rok 1905 byl pro Kanalisační komisi klíčový hned z několika důvodů – především byla dokončena kanalizace dolního toku Vltavy, tj. úseku mezi Prahou a Mělníkem, na kterém bylo zásluhou Komise vybudováno pět zdymadel (Trója, Klecany, Libčice, Miřejovice, Vraňany) včetně desetakilometrového laterálního kanálu mezi Vraňany a Hořínem. Splavněná trať byla veřejně dopravě odevzdána 12. září 1905, přičemž do rukou státní správy přešla o dva roky později. Kanalisační komise se tak nyní mohla plně zaměřit na uskutečnění druhé části svého původně vytyčeného úkolu, tedy na kanalizaci Labe mezi Mělníkem a Ústím nad Labem, pro což se jí podařilo v tomto roce získat od vlády a sněmu království Českého další finanční prostředky.

Současně jí bylo definitivně svěřeno provedení splavnění Vltavy v obvodu Prahy spolu s přestavbou holešovického přístavu na moderní přístav obchodní. Šlo o projekty, poprvé zmíněné ve spojení s Kanalisační komisí již v roce 1900, jejichž praktická realizace se však v souvislosti s vydáním zákona č. 66/1901 a s následnou nutností vyjasnění kompetencí

---

<sup>29</sup> Šestá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1902, Praha 1903, s. 4 – 7 (dále jen 6. výroční zpráva).

<sup>30</sup> Sedmá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1903, Praha 1904, s. 1 (dále jen 7. výroční zpráva).

<sup>31</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, Osmá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1904, s. 1 – 5 (dále jen 8. výroční zpráva).

mezi Komisí a Ředitelstvím pro stavbu vodních drah pozdržela.<sup>32</sup> Vzhledem k rozšíření působnosti Kanalisační komise došlo rovněž k rozšíření počtu jejích členů, což se odrazilo v textu prvního dodatku ke stanovám vyhlášeným 5. listopadu 1896, který byl uveřejněn 5. dubna 1905. Dodatek se týkal zvýšení počtu členů vládní kurie ze čtyř na šest – mimo zástupců ministerstva vnitra a ministerstva obchodu a dvou představitelů místodržitelství zde měli napříště zasedat i reprezentanti ministerstva financí a Ředitelství pro stavbu vodních drah. Tito dva nové členové však byli zpočátku přítomni pouze v případě, kdy se na programu jednání Komise objevily záležitosti týkající se splavnění Vltavy v obvodu Prahy.<sup>33</sup> K menší úpravě pak došlo na základě místodržitelské vyhlášky ze dne 26. srpna 1905, která zástupci ministerstva financí umožnila účast na všech zasedáních Komise.<sup>34</sup> Ze strany ministerstva financí byl do Kanalisační komise nominován sekční rada JUDr. Josef Künstler, Ředitelství pro stavbu vodních drah reprezentovala osoba nejpovolnější – dvorní rada a někdejší dlouholetý stavební ředitel Komise Jan Mrasick.<sup>35</sup>

V roce 1906 si Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách připomínala deset let své existence, během kterých se její členové sešli k dvaceti devíti plným schůzím. Po celou dobu stál v jejím čele Karel hrabě Coudenhove, jenž roku 1906 slavil rovněž své jubilejní desetileté působení ve funkci místodržitele království Českého. Při té příležitosti uspořádalo politické úřednictvo v Čechách oslavu, jíž se zúčastnili i členové a zaměstnanci Kanalisační komise.<sup>36</sup>

Rok 1907 byl zpestřen v pořadí již druhým setkáním Jeho císařského a královského Apoštolského Veličenstva císaře Františka Josefa I. s prací Kanalisační komise, které se uskutečnilo během císařovy několikadenní dubnové návštěvy Prahy. František Josef tentokrát zavítal do nové úřední budovy Pražské obchodní a živnostenské komory, kde si prohlédl výstavu plánů, modelů a diagramů kanalizačních staveb na Vltavě, přičemž podobně jako při své první návštěvě v roce 1901 projevoval i nyní živý zájem o postup kanalizačních prací a nešetřil slovy uznání na adresu přítomných představitelů Kanalisační komise. Den před svým odjezdem z Čech se pak císař zúčastnil asi dvouhodinové okružní plavby parníkem Marie Valerie mezi karlínským přístavem a zdymadlem Klecany, během které zhlédl i dokončené a

<sup>32</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, Devátá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1905, Praha 1906, s. 1 – 2 (dále jen 9. výroční zpráva).

<sup>33</sup> Vyhlášení c.k. místodržitele o doplnění stanov komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. dubna 1905, č. 41 čes. z.z., s. 57.

<sup>34</sup> Vyhlášení c.k. místodržitele o doplnění stanov komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 26. srpna 1905, č. 113 čes. z.z., s. 118 - 119.

<sup>35</sup> 9. výroční zpráva, s. 2.

<sup>36</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, Desátá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1906, Praha 1907, s. 1 – 4 (dále jen 10. výroční zpráva).

plnému provozu již sloužící trojské zdymadlo, které před šesti lety tehdy ještě v rozestavěném stavu navštívil. Autor výroční zprávy s potěšením konstatuje mocnářův skutečný zájem o program projížďky, jenž dokládá jeho schopností vytrvat po celou dobu plavby na přídi a ještě klást okolostojícím odborné dotazy.<sup>37</sup>

O státní návštěvy neměla Kanalisační komise nouzi ani v roce 1908, kdy si během své inspekční cesty po Čechách přijel stavby na kanalizované Vltavě prohlédnout generální inspektor dělostřelectva arcivévoda Leopold Salvator. Jak se stalo v případě významných návštěv již tradicí, podnikl v doprovodu předsedy Komise hraběte Coudenhove plavbu parníkem Marie Valerie, tentokrát v úseku Podbaba – Miřejovice. Další příležitost k sebe prezentaci se Komisi naskytla během konání jubilejní výstavy pražské obchodní a živnostenské komory, uspořádané u příležitosti oslav 60. výročí nástupu císaře Františka Josefa I. na rakouský trůn, kterou 14. května 1908 slavnostně zahájil arcivévoda František Ferdinand. Kanalisační komise se zde představila ve spolku se Zemskou komisí pro úpravu řek v království Českém, s pražskou expoziturou Ředitelství pro stavbu vodních drah, s technickým odborem místodržitelství, s technickou sekcí pro zahrazování bystřin, s hydrografickým zemským odborem a se stavebním podnikatelství A. Lanna v Praze. Společná expozice byla vystavena ve skupině Vodní stavby v Čechách a Komise se na její podobě podílela poskytnutím výkresů a modelů provedených kanalizačních staveb.

Roku 1908 Kanalisační komisi v souvislosti se svým odchodem na trvalý odpočinek opustil člen zemské kurie, zemský vrchní stavební rada Jindřich svobodný pán Spens-Booden, jenž se však s Komisí nerozloučil nadobro, jelikož byl vzhledem ke svým odborným vědomostem a zásluhám jmenován jejím stálým expertem. Spens-Boodenovy funkce se následně ujal dosavadní náhradník, zemský stavební rada Jan Jirsík.

Rok 1908 lze označit za význačný také z hlediska změn ve struktuře státní správy, kdy záležitosti státní stavební služby, zahrnující mimo jiné i problematiku kanalizování Vltavy a Labe v Čechách v úseku mezi Prahou a Ústím nad Labem, přešly z kompetence ministerstva vnitra do agendy nově vytvořeného ministerstva pro veřejné práce. Uvedená úprava nicméně nezasáhla nijak zásadně ani do praktické činnosti Komise, ani do jejího personálního složení, neboť dosavadní zástupce ministerstva vnitra ministerský rada Josef Goldbach zůstal i nadále členem vládní kurie, nyní jako reprezentant ministerstva pro veřejné práce.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Jedenáctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1907, Praha 1908, s. 1 – 9 (dále jen 11. výroční zpráva).

<sup>38</sup> Dvanáctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1908, Praha 1909, s. 1 – 15 (dále jen 12. výroční zpráva).

V roce 1909 přibyl k dosavadním kompetencím Kanalisační komise nový úkol, jenž jí byl svěřen na základě výnosu ministerstva obchodu – vypracovat projekt a rozpočet na ochranný a obchodní přístav v Mělníce, později bylo zadání rozšířeno i na zhotovení projektu na stejný typ přístavu na Labi u Vaňova. Téhož roku se Komise rozloučila se zesnulým členem zemské kurie, říšským a zemským poslancem Janem Kaftanem, kterého v jeho funkci nahradil profesor České vysoké školy technické v Praze Antonín Klír<sup>39</sup>, jenž před svým jmenováním profesorem k 1. 1. 1909 působil ve službách Komise již od jejího ustavení.

Také v roce 1909 byl k reprezentačním a osvětovým účelům hojně využíván služební parník Kanalisační komise Marie Valerie. V červnu se plavby mezi Dolními Beřkovicemi a Podbabou zúčastnil princ Ludvík Bavorský, který si nenechal ujít ani prohlídku holešovického přístavu a právě budovaného zdymadla u ostrova Štvanice, navrženého v rámci projektu splavnění Vltavy v Praze. V září paluba Marie Valerie hostila delegaci tvořenou členy Komise pro vodní cesty Spojených států severoamerických, jež jako součást své studijní cesty po Evropě vykonala v doprovodu stavebního ředitele Rubína obhlídku všech dokončených vltavských a labských kanalizačních staveb.<sup>40</sup>

Roku 1910 Kanalisační komise dokončila přestavbu holešovického přístavu v Praze, jejíž součástí byla mimo samotného vystrojení moderního obchodního přístavu také výstavba několika budov v blízkosti přístaviště, instalace potřebných zařízení v loděnici a vybudování přístavního nádraží včetně položení kolejí přístavní dráhy, která byla přímo napojena na běžnou železniční trať c.k. státních drah. Holešovický přístav zahájil svůj provoz v červnu 1910.

Na počátku druhé dekády 20. století došlo v personálním obsazení Kanalisační komise k celé řadě obměn, které již v roce 1910 předznamenal odchod místopředsedy Komise a místopředsedského viceprezidenta Jiřího Dörfla, jehož v obou funkcích zastoupil Jindřich rytíř z Hergetů. Nejzásadnější změnou však byla bezesporu výměna na postu předsedy Komise,

---

<sup>39</sup> Prof. ing. dr. Antonín Klír (1864 Strašice u Zbiroha – 1939 Praha) se řadí mezi nejvýznamnější české odborníky v oboru vodního stavitelství. Vystudoval stavební inženýrství na České vysoké škole technické v Praze a poté byl přijat do státní stavební služby v Čechách při pražském místopředsedství, kde působil v oddělení pro vodní stavby. Podstatnou část svého profesního života spojil s Komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, v níž pracoval jako inženýr od jejího vzniku v roce 1896 do roku 1908, v roce 1909 postoupil do vedení Komise, když se stal členem její zemské kurie. Antonín Klír ve službách Komise vyprojektoval vltavská zdymadla u Klecan a Troje a jakožto sekční stavební správce pro labskou cestu z Mělníka do Roudnice vypracoval projekty na zdymadla u Beřkovic, ve Štětí a podílel se i na přípravě projektu roudnického zdymadla. Byl také autorem několika studií na využití vodních sil na Vltavě a v roce 1912 si nechal patentovat zvláštní konstrukci pro přepravu vorů přes údolní přehradu. Klír byl během svého života činný v řadě odborných spolků i mezinárodních institucí, například přes deset let zastával funkci předsedy Spolku inženýrů a architektů, byl prezidentem Masarykovy akademie práce, řádným členem České akademie věd a umění a v letech 1921 – 1933 stál v čele Mezinárodní labské komise. Archiv Národního technického muzea, fond Prof. ing. dr. Antonín Klír (1876 – 1927), k. 1, Prof. ing. dr. Antonín Klír, s. 1 – 3.

<sup>40</sup> Třináctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1909, Praha 1910, s. 1 – 15 (dále jen 13. výroční zpráva).

který po patnácti letech opustil, v souvislosti se svým zproštěním úřadu místodržitele království Českého, Karel hrabě Coudenhove. V obou uvolněných pozicích byl nahrazen knížetem Františkem Thun-Hohensteinem<sup>41</sup>, jenž poprvé předsedal plenární schůzi Komise v březnu 1911, kdy přítomně ujistil o svém zájmu o kanalizační práce a slíbil poskytovat jim podobně jako jeho předchůdce plnou podporu.

Další změna se odehrála ve vládní kurii na postu zástupce ministerstva financí, kde Josefa Künstlera vystřídal nejprve ministerský rada Karel Marek, který se však po svém povýšení v ministerské hierarchii funkce vzdal a tato pak byla postoupena ministerskému radovi Aloisi Jambourovi. V důsledku odchodu na trvalý odpočinek se se svým působením v Kanalisační komisi rozloučil reprezentant Ředitelství pro stavbu vodních cest a stálý znalec Komise Jan Mrasick, na jehož místo nastoupil vrchní stavební rada Václav Roubík z ministerstva veřejných prací. Z téhož důvodu jako Mrasick Komisi opustil i zástupce zemského výboru Jan Jirsík, jenž byl nahrazen zemským vrchním stavebním radou Františkem Stupeckým.<sup>42</sup>

Začátek druhého desetiletí se vyznačoval nejenom personálními obměnami – v roce 1912 bylo rozhodnuto o změně sídla Kanalisační komise, které se mělo přesunout z Karlína do bývalého Karpelesova mlýna čp. 90 na Smíchově (obr. 1, obr. 2) u Židovského ostrova<sup>43</sup>. Na základě usnesení XLVI. schůze z 13. dubna 1912 zde mělo po nezbytných rekonstrukčních pracích vzniknout mimo prostorných kanceláří pro úředníky Komise také obydlí určené obsluze plavidla. S výstavbou domku pro plavidelníka a jeho pomocníky se původně počítalo přímo na Židovském ostrově, jenž měl být vzhledem ke své poloze

---

<sup>41</sup> František Thun-Hohenstein (1847 Děčín – 1916 Děčín) patřil mezi nejvýznamnější osobnosti české i rakouské domácí politiky. Přišel na svět jako prvorozený syn v rodině rakouského diplomata Friedricha. Jeho studium směřovalo k jedinému cíli – připravit jej ke správě thunovské domény, jejíž centrum se nacházelo v Děčíně. Budoucí kníže tak absolvoval právnickou fakultu vídeňské univerzity a dvouletá studia na hospodářské škole v Halle, doplněná jednoroční praxí na vzorovém statku knížete von Falkeberga ve Slezsku. Hlavní zásluhy příslušníka české historické šlechty se nicméně pojí s jeho politickým působením – dvakrát zastával post místodržitele království Českého (1889 – 1896 a 1911 – 1915) a v letech 1898 – 1899 byl ministerským předsedou předlitavské vlády. Kníže Thun si získal sympatie českého národa celoživotním prosazováním česko – německého vyrovnání v Čechách a především svým postojem během první světové války, kdy odmítal protičeskou perzekuci a stavěl se na odpor proti snaze rakouské generality zavést v Čechách vojenskou diktaturu. V březnu 1915 František Thun ze zdravotních důvodů rezignoval na svoji místodržitelskou funkci – při rozhodování o odstoupení však podstatnou roli sehrála i únava ze stupňujících se útoků českých Němců a zejména rakouského armádního velení. Kníže Thun se v roce 1874 oženil s Annou Schwarzenbergovou, jejich manželství však navzdory opakovaným pokusům o léčbu neplodnosti zůstalo bezdětné. Vysněného potomka, dcery Anny, se Thun dočkal až ve svém druhém manželství s Ernestinou Thun-Hohensteinovou. Galandauer, Jan, František kníže Thun, místodržící českého království, Praha 2007, s. 6 – 283.

<sup>42</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, XIV., XV. A XVI. výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za léta 1910, 1911 a 1912, s. 1 – 3.

<sup>43</sup> Dnešní Dětský ostrov, původně Maltézský, v minulosti nesl též označení Funkovský nebo Hykyšův, od poloviny 19. století do začátku 60. let 20. století pojmenován Židovský podle majitele ostrova Leopolda Jerusalema, příslušníka pražské židovské obce. Lašťovka, Marek a kol., Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství, 1. díl (A – N), Praha 1997, s. 136.

v inundační zóně nasypán nad úroveň velké vody. Vytvořený zúžený profil řečiště měl být kompenzován odstraněním staroměstského jezu, od čehož se však nakonec upustilo, a proto se pozornost členů Komise obrátila na vykoupený mlýnský objekt na smíchovském nábřeží.

Hlavní mlýnská budova byla nezařízena a kromě přízemí disponovala čtyřmi patry včetně jednoho půlpatra, přičemž se nacházela v natolik uspokojivém stavu, že ji bylo možné po dílčích úpravách využít k oběma výše uvedeným účelům. Plán na adaptaci někdejšího Karpelesova mlýna pro potřeby Komise byl vypracován v souladu se záměrem Smíchovské obce upravit úroveň Ferdinandova nábřeží<sup>44</sup> s ohledem na zamýšlený most spojující Smíchov s protilehlou Myslíkovou ulicí. Adaptační projekt předpokládal využít původní přízemí jako sklep či skladiště a soudobé první patro pojmout jako přízemní podlaží s pěti byty pro plavidelníka, tři pomocníky a jednoho sluhu. V následujících dvou poschodích a v podkroví mělo být zařízení dohromady 34 kanceláří a jedna poradní místnost, přičemž každé patro mělo být vybaveno toaletami a komorou na uhlí. Výtah na uhlí měl procházet celou budovou od sklepa až po podkroví, které mělo být z důvodu větší prostornosti opatřeno mansardovou střechou. Stavba měla být oproti původní podobě snížena o pět metrů, čímž se vyhovělo požadavku Klubu za starou Prahu, jenž zpočátku navrhoval dokonce zbourání celé mlýnské budovy.

Adaptace Karpelesova mlýna měla dle propočtů, které na plénu předložil stavební ředitel Rubín, přijít na 112.000 K. Přestože šlo o částku výrazně převyšující náklady, se kterými se počítalo v případě realizace původního plánu postavit domek pro plavidelníka přímo na Židovském ostrově, nový projekt měl být z dlouhodobého hlediska výhodnější, a to po stránce finanční i organizační. Umožňoval totiž soustředění všech kanceláří Kanalisační komise, které byly dosud rozmístěny v několika pronajatých prostorech různě po Praze (zejména šlo o 24 kanceláří, šest vedlejších místností a dva byty v Karlíně, kde se platil roční nájem 9.675 K), do jedné budovy, jež navíc předčila karlínský objekt také svou strategickou polohou nedaleko místodržitelství a Zemského výboru království Českého.<sup>45</sup>

Přestavba mlýna byla zahájena v červnu 1912 a proběhla částečně v režii Komise, většina prací byla zadána staviteli Ladislavu Myslíkovi a několika místním řemeslníkům. Režijní práce se týkaly především bourání zdiva, vytrhání podlah, zaldění starých a zřízení nových okenních a dveřních otvorů, vysekání drážek pro elektrické a telefonní vedení apod. Staviteli Myslíkovi bylo svěřeno zajištění zednických, kamenických a tesařských služeb; pokrývačské, klempířské, truhlářské, zámečnické, natěračské, kamnářské, malířské,

---

<sup>44</sup> Dnešní Janáčkovo nábřeží. Tamtéž, s. 248 – 249.

<sup>45</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 214, inv. č. 229, Protokol o XLVI. schůzi Komise ze dne 13. dubna 1912, s. 31 – 33.

sklenářské a instalatérské práce spolu s instalací hromosvodu, elektrického osvětlení, telefonu a výtahu na uhlí s ručním pohonem byly rozděleny mezi pražské řemeslníky.

Po prvních měsících úprav začalo být zřejmé, že v dubnu schválená částka nepokryje veškeré výlohy, proto se na listopadové schůzi přistoupilo k uvolnění sumy 27.445 K, jež umožnila pokračování započatých prací.<sup>46</sup> Celkové náklady na adaptaci Karpelesova mlýna se nakonec vyšplhaly na 165.096 K 82 h. Jednou z příčin nemalého navýšení původně plánovaného obnosu bylo přecenění možnosti zachovat stávající stavební komponenty typu stropních trámů, které se po bližším ohledání ukázaly být ztrouchnivělé, a tudíž odsouzené k urychlené výměně. Nová úřední budova Kanalisační komise s vyhrazeným podlažím pro byty plavidelníka, jeho pomocníků a sluhy začala svému účelu sloužit 16. dubna 1913, téměř přesně rok poté, co byl plán na její rekonstrukci schválen.<sup>47</sup>

V posledním předválečném roce 1913 Kanalisační komise stihla obeslat několik domácích i zahraničních odborných výstav – expozicí plánů a modelů se prezentovala například na Mezinárodní výstavě stavební v Lipsku, na německo-české výstavě v Chomutově či na výstavě Technického musea na pražských Hradčanech.<sup>48</sup> V říjnu 1913 své posty ve vládní kurii z důvodu odchodu na odpočinek opustili Antonín Rytíř a Jan Filip, kteří byli nahrazeni přednostou odboru pro záležitosti vodoprávní při místodržitelství Rudolfem Bozděchem a dosavadním stavebním ředitelem Komise Václavem Rubínem, jenž byl současně jmenován přednostou technického odboru při místodržitelství.<sup>49</sup>

Pozice stavebního ředitele byla několik měsíců, během kterých příslušnou agendu vyřizovali oba zástupci ředitele stavby, uvolněná. K jejímu opětovnému obsazení došlo až v květnu 1914, nicméně jméno Antonína Magera nebylo v zemské kurii oproti předchozí praxi přijato jednohlasně. Především profesor české techniky Klír vyjadřoval pochybnosti nad Magerovými dostatečnými profesními zkušenostmi v oboru vodních staveb a současně nesouhlasil se jmenováním osoby německé národnosti do funkce, jejíž obsahovou náplní je mimo dohledu nad kanalizováním Labe v jazykově německých oblastech na severu Čech, kde by snad tato volba byla logická, také řízení splavňování Vltavy v Praze. Proto Klír navrhoval, i s ohledem na krátkou dobu, po kterou ještě měla Kanalisační komise – vzhledem k blížícímu se dokončení všech kanalizačních prací – existovat, místo stavebního ředitele již neobsazovat,

---

<sup>46</sup> Tamtéž, Protokol o XLVIII. schůzi Komise ze dne 30. listopadu 1912, s. 23 – 25.

<sup>47</sup> Tamtéž, Protokol o LI. schůzi Komise ze dne 21. února 1914, s. 38 – 41.

<sup>48</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 216, inv. č. 300, Jubilejní zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách. XVII. až XXX. výroční zpráva o její činnosti v letech 1913 až 1926, (dále jen Jubilejní zpráva), s. 4.

<sup>49</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 215, inv. č. 229, Protokol o L. schůzi Komise ze dne 11. října 1913, s. 2.



a učinit tak z dosavadního provizoria konečný stav. Klírův návrh však neprošel a vrchní stavební rada Antonín Mager byl stavebním ředitelem Komise nakonec zvolen.<sup>50</sup>

Během první světové války byla činnost Komise vzhledem k nedostatku materiálu i pracovních sil postupně omezována, snížil se i počet do té doby pravidelně pořádaných schůzí, práce na započatých stavbách však vyjma posledních dvou válečných let zastaveny nebyly.<sup>51</sup> Nezastavily se ani personální obměny v řadách členů obou kurií Komise – v prosinci 1914 byl Jindřich Kautzky jakožto zástupce ministerstva obchodu vystřídán Karlem Latkou<sup>52</sup>, v červnu 1916 zesnulého reprezentanta zemské skupiny Alberta Werunského nahradil místopředsedou rada, člen Zemské správní komise království Českého Camill Lendecké<sup>53</sup>, po němž v listopadu 1917 nastoupil Jan Dudek<sup>54</sup>. V červnu 1916 došlo ke změně na postu představitele Ředitelství pro stavbu vodních cest, kde Václava Roubíka nahradil sekční šéf, přednosta technického odboru Ředitelství Artur Herbst.<sup>55</sup>

Do válečného období (červenec 1915) spadá rovněž výměna ve funkci českého místopředsedy a předsedy Kanalisační komise – František Thun-Hohenstein byl po čtyřech letech vystřídán Maxmiliánem hrabětem Coudenhove<sup>56</sup>, bratrem někdejšího místopředsedy Komise Karla hraběte Coudenhove. Maxmilián během uvítací ceremonie uskutečněné před první schůzí Komise, jíž měl předsedat, ujistil všechny její členy, že si je dobře vědom důležitosti vodohospodářských otázek pro všeobecné blaho, a vyjádřil přání zasloužit se po vzoru svých předchůdců o další rozkvět vodního hospodářství, především tedy o národohospodářsky význačné dokončení kanalizačních prací. Maxmilián Coudenhove spolu

---

<sup>50</sup> Tamtéž, Protokol o LII. schůzi Komise ze dne 9. května 1914, s. 2 – 4.

<sup>51</sup> Jubilejní zpráva, s. 4.

<sup>52</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 215, inv. č. 229, Protokol o LIII. schůzi Komise ze dne 19. prosince 1914, s. 2.

<sup>53</sup> Tamtéž, Protokol o LV. schůzi Komise ze dne 17. června 1916, s. 2.

<sup>54</sup> Tamtéž, Protokol o LVI. schůzi Komise ze dne 24. listopadu 1917, s. 2.

<sup>55</sup> Tamtéž, Protokol o LV. schůzi Komise ze dne 17. června 1916, s. 2.

<sup>56</sup> Maxmilián Julius Coudenhove (1865 Vídeň, Rakousko – 1928 Bad Kissingen, Německo) pocházel stejně jako jeho o deset let starší bratr Karel z rodu říšských hrabat a stejně jako on vystudoval právnickou fakultu vídeňské univerzity. Po absolutoriu pokračoval i nadále ve šlépějích svého bratra, když zastával různé význačné úřednické posty v rámci českých zemí, například působil na moravském místopředsedství v Brně jako místopředsedou rada. Těsně před svým obsazením do funkce místopředsedy království Českého stál v čele zemského prezidia Slezského vévodství. Do místopředsedského úřadu nastoupil na jaře 1915 po rezignaci Františka Thun-Hohensteina, jenž musel od začátku války čelit tlaku Nejvyššího armádního velitelství, které požadovalo, aby byla v Čechách zavedena vojenská správa a aby se vedení místopředsedství ujal voják. Díky intervenci předlitavského ministerského předsedy hraběte Karla Stürgkha byl však do místopředsedské funkce instalován opět civilista. Maxmilián Coudenhove byl věrný vládnoucí habsburské dynastii a vyznával státní centralismus, pročež se stavěl odmítavě ke snahám jednotlivých národů o posílení svého postavení v rámci rakousko-uherské monarchie. Náklonnost českého národa si Maxmilián i z těchto důvodů rozhodně nezískal – Češi mu vytýkali jeho germanofilské postoje a okamžitě po vzniku Československé republiky jej začali jakožto autoritu zcela ignorovat a věnovali mu i několik hanlivých článků v tisku. Maxmiliánovou manželkou byla neoblíbená až nenáviděná hraběnka Marie Amálie Taaffeová, přezdívaná Černá Máry, s níž měl syna Eduarda. Biografický slovník, s. 462 – 463.

s dlouholetým místopředsedou Komise Jindřichem rytířem z Hergetů pak zastávali své pozice až do rozpadu Rakousko-Uherska.<sup>57</sup>

### **2.3 Kanalisační komise za první republiky**

V důsledku státního převratu, vedoucího ke vzniku Československé republiky dne 28. října 1918, ztratili představitelé vídeňské vlády své zastoupení ve státní kurii Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, přičemž jejich místa již nebyla československou vládou znovu obsazena, naopak byla rozpuštěna rovněž zemská kurie. Současně došlo ke zrušení pravidelného pořádání plenárních schůzí – poslední se uskutečnila v červnu 1918. Rozhodovací pravomoc nad záležitostmi, o kterých se dříve usnášela plenární schůze, nyní přešla do rukou ministerstva veřejných prací.<sup>58</sup>

Post předsedy Kanalisační komise, dříve náležející místodržiteli, byl za nového režimu svěřen prezidentovi zemské správy politické, jímž se v roce 1918 stal Jan Kosina.<sup>59</sup> Součástí presidia Komise byl kromě předsedy ještě jeho zástupce, kterým byl ustanoven viceprezident zemské správy politické. Výkonnou složkou Kanalisační komise zůstala její kancelář, složená z vrchní stavební správy, v jejímž čele stál ředitel stavby Ing. Robert Plischke, a z administrativního odboru, který byl veden přednostou JUDr. Janem Kirchnerem–Neukirchenem. Vrchní stavební správa byla z hlediska své působnosti rozdělena do dvou sekcí – první se věnovala otázce splavnění Vltavy v Praze, kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka a využití vodních sil při zdymadlech; druhá měla na starosti problematiku kanalizování Labe z Mělníka do Ústí nad Labem. Administrativní odbor se členil na oddělení evidenční (především zaměřovací práce), kancelářské (např. evidence korespondence, objednávání technických, kancelářských a kresličských potřeb apod.) a na účtárnu a příruční pokladnu (zpracování rozpočtů a závěrek, vedení statistiky zaměstnanectva atd.).<sup>60</sup>

Jak vyplývá z výše nastíněné pracovní náplně obou sekcí ústřední kanceláře, Kanalisační komise pokračovala ve všech započatých projektech i po pádu monarchie, z jejíhož rozhodnutí byla založena a jež vymezila okruh činností svěřených do její pravomoci. Ke stávajícím úkolům pouze v roce 1919 na vlastní žádost Komise přibyla příprava studií na využití vodních sil při již dokončených i teprve zamýšlených zdymadlech. Nově konstituovaný československý stát však do budoucna počítal s rozsáhlou reorganizací úřadů

<sup>57</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 215, inv. č. 229, Protokol o LIV. schůzi Komise ze dne 17. července 1915, s. 2.

<sup>58</sup> Jubilejní zpráva, s. 5.

<sup>59</sup> Tamtéž, s. 108.

<sup>60</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 17, inv. č. 70, Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách v Praze, s. 1 – 9.

zabývajících se plánováním v oblasti vodního hospodářství a projektováním vodohospodářských staveb. Dosavadní stav totiž ministerstvo veřejných prací, do jehož gesce tato problematika spadala, považovalo za nevyhovující vzhledem k nesoustavnosti prováděných prací a především vzhledem k nekoordinovanosti postupu mezi jednotlivými institucemi.

Proto ministerstvo již 9. března 1919 rozeslalo dotčeným orgánům dopis vyzývající je k zodpovězení tří otázek, které měly napomoci k vytvoření závazné vodohospodářské koncepce republiky. Termín pro doručení odpovědí byl stanoven na 15. dubna.<sup>61</sup> Kanalisační komise ústy svého předsedy Kosiny na zmíněný dopis zareagovala s několikadenním zpožděním až 26. dubna. Za hlavní příčinu deklarované roztříštěnosti označila existenci dvou na sobě nezávislých a spolu příliš nekomunikujících úřadů, které byly podřízeny odlišným vyšším instancím, což bylo považováno za nejpálčivější problém. Splavňování českých řek se totiž kromě Kanalisační komise, spadající pod ministerstvo veřejných prací, věnovala také bývalá expozitura vídeňského Ředitelství pro stavbu vodních cest<sup>62</sup>, jehož nadřízeným orgánem bylo ministerstvo obchodu. Komise proto navrhovala zachovat oba stávající úřady víceméně s dosavadními pravomocemi, ovšem podřídit je jediné centrální instituci, kterou mělo být ministerstvo veřejných prací. Současně dávala k zamyšlení, zda by nebylo vhodné předat jí i kanalizační práce na Vltavě nad Prahou, doposud spadající do okruhu činností bývalé expozitury Ředitelství pro stavbu vodních cest.<sup>63</sup>

Ministerstvo veřejných prací v říjnu 1919 vyhodnotilo odpovědi všech obeslaných institucí na položené otázky a učinilo z nich následující závěry. Za hlavní překážky, které v minulosti brzdily vodohospodářské podnikání, byly všeobecně označeny nejednotnost a roztříštěnost orgánů rozhodujících a výkonných, nedokonalost vodohospodářského zákonodárství, opomíjení udržovacích prací, přílišné uplatňování politických vlivů na úkor

<sup>61</sup> Tamtéž, Dopis ministerstva veřejných prací presidiu Komise pro uplavnění řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 9. března 1919, č. j. 1184.

<sup>62</sup> Generální ředitelství pro stavbu vodních cest vzniklo v roce 1818 v Praze transformací pražské expozitury Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni, které bylo ustaveno roku 1901 v souvislosti s vydáním vodocestného zákona. Samotná pražská expozitura byla zřízena v roce 1903 a její úkol spočíval ve splavnění Vltavy z Budějovic do Prahy a středního Labe z Jaroměře do Mělníka včetně propojení některých částí průplavu Dunaj-Odra-Labe. Budování moravské části dunajsko-odersko-labského kanálu se věnovala přerovská expozitura konstituovaná roku 1907. Prvorepublikové Generální ředitelství pro stavbu vodních cest pokračovalo v naplňování programu svých předchůdců, k čemuž časem přibýly i nové úkoly jako například správa přehrady na moravské řece Bystřičce a další. Generální ředitelství, které v meziválečném období zakotvilo pod ministerstvem veřejných prací, se po jeho zrušení v roce 1942 přesunulo do gesce ministerstva dopravy a techniky. V roce 1945 se pak jeho nadřízeným orgánem stalo restrukturalizované ministerstvo techniky, jehož výnosem z ledna 1949 bylo Generální ředitelství pro stavbu vodních cest zrušeno, přičemž jeho pravomoci přešly na technické referáty příslušných krajských národních výborů, průplavovou agendu převzala vodohospodářská kancelář při ministerstvu techniky. Vrbata, Jaroslav a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek I., Praha 1987, s. 288 – 290.

<sup>63</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 17, inv. č. 70, Dopis Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe ministerstvu veřejných prací ze dne 26. dubna 1919, č.j. 413 ai 1919.

věcných potřeb ad. V duchu zjištěných nešvarů se ministerstvo zavázalo, že bude usilovat o sjednocení problematiky vodního hospodářství do svého rezortu, přičemž jeho úkolem měla být především příprava vodohospodářského zákonodárství. Praktické zajišťování veškerých vodohospodářských záležitostí spadajících do rezortu ministerstva veřejných prací mělo být v kompetenci tří nově zřízených zemských vodohospodářských ředitelství se sídlem v Praze pro Čechy, v Brně pro Moravu a Slezsko a v Bratislavě pro Slovensko.<sup>64</sup> Vedením jednání se všemi institucemi zainteresovanými v oboru vodního hospodářství za účelem předložení návrhu na organizaci vodohospodářské služby v Čechách byla pověřena zemská správa politická, která na 10. prosince 1919 svolala společnou poradu zástupců dotčených úřadů.<sup>65</sup>

Výsledkem schůze, jíž předsedal přednosta státní stavební služby a do rozpuštění státní kurie také člen Kanalisační komise Václav Rubín, byla formulace návrhu na konstituování Zemského vodohospodářského ředitelství pro Čechy, které mělo nahradit všechny dosavadní úřady působící v Čechách v oblasti vodního hospodářství. V čele Ředitelství měl stát ředitel společně se třemi náměstký, z nichž jeden měl mít právnické vzdělání. Zemské ředitelství mělo sestávat ze třinácti oddělení s následujícími názvy: Oddělení pro záležitosti osobní a všeobecné, Zemská pořiční správa pro povodí středního Labe až k Mělníku (oblast I.), Zemská pořiční správa pro povodí Vltavy až ku Praze (oblast II.), Zemská pořiční správa pro povodí Vltavy pod Prahou a dolního Labe od Mělníka až ke hranici česko-saské (oblast III.)<sup>66</sup>, Oddělení pro soustavné hospodaření vodou, Oddělení pro hydrografický výzkum vodstva, Oddělení pro dopravu vodní, Oddělení pro poradní činnost, Oddělení právní, Oddělení pro práce zeměměřičské, Účtárna, Pokladna a Pomocné úřady zemského ředitelství. Všechny tři zemské pořiční správy měly být rozděleny na dva odbory – jeden by se zabýval splavněním a úpravou hlavních toků, stavbou spojovacích průplavů a udržováním hotových staveb; druhý by se věnoval úpravám přítoků, stavbě údolních přehrad a rovněž udržováním již dokončených staveb.

Personál Zemského vodohospodářského ředitelství měl být získán přesunem pracovních sil z dosavadních vodohospodářských úřadů. Sčítáním ke konci roku 1919 se zjistilo, že zmíněné instituce úhrnem disponují 344 pracovníky, především inženýry, ale také geometry či právníky a několika desítkami pomocných technických úředníků (např. kresličů), kancelářských úředníků a sluhů, což byl stav, který měl pro počáteční období potřeby

---

<sup>64</sup> Tamtéž, Dopis ministerstva veřejných prací presidiu Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách na Smíchově ze dne 8. října 1919, č.j. 10323 ai 1919.

<sup>65</sup> Tamtéž, Dopis Zemské správy politické v Praze Komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách na Smíchově ze dne 29. listopadu 1919, č.j. 359.103 ai 1919.

<sup>66</sup> Vltava v hlavním městě tedy měla být rozdělena mezi dvě zemské pořiční správy, přičemž za hranici mezi II. a III. oblastí bylo určeno ústí potoka Botiče do Vltavy. Tamtéž, Návrh na organizaci vodohospodářské služby v Čechách, pokud se týče zřízení zemského ředitelství vodohospodářského, č. j. 10323 ai 1919, s. 2.

vodohospodářského ředitelství bezproblémově pokrýt. Účastníci porady iniciované zemskou správou politickou rovněž vyjádřili názor, že by se Zemské vodohospodářské ředitelství mělo rozrůst ještě o jedno oddělení, které by mělo na starosti otázky meliorací, zahrazování bystřin, zalesňování a rybníkářství.<sup>67</sup>

Představy prezidia Kanalisační komise o budoucí struktuře a fungování vodohospodářského ředitelství se od návrhu společného usnesení shrnutého výše lišily jen v detailech. Komise předpokládala, že by se výkon jejích dosavadních činností mohl zařadit do pracovní náplně čtvrtého oddělení označeného jako Zemská pořiční správa pro povodí Vltavy pod Prahou a dolního Labe od Mělníka až ke hranici česko-saské, odbor pro splavnění a úpravu hlavních toků, stavbu spojovacích průplavů a udržování hotových staveb. Představitelé Komise si přáli, aby jejím inženýrům a úředníkům zůstala i po jejich přechodu pod Zemské vodohospodářské ředitelství zachována správa oblasti III., jelikož dobře znali nejen místní poměry, ale především již provedené stavby, na jejichž projektování se podíleli.

Komise však během jednání prosazovala, aby se přirozenou hranicí rozdělující II. a III. oblast stalo namísto vtoku potoka Botiče do Vltavy ústí řeky Berounky tamtéž, přičemž Berounka měla být do III. oblasti rovněž zahrnuta. Důvodem byla snaha o rovnoměrnější rozdělení práce v rámci jednotlivých oblastí vzhledem k tomu, že kanalizace Vltavy a Labe v územním rozsahu navržené III. oblasti byla již téměř dokončena. Základním požadavkem všech zaměstnanců Komise, který se podařilo vtělit i do znění usnesení, byla jednotná úprava celkových příjmů a postupových poměrů úřednictva tak, aby nikdo nebyl hmotně ani morálně krácen na svých právech. Způsob odměňování se totiž úřad od úřadu značně lišil, proto Komise požadovala, aby byli zaměstnanci zařazeni do příslušných platových tříd výhradně na základě skutečného počtu služebních let strávených v úřadě.<sup>68</sup>

Přes poměrně detailně propracovaný návrh na reorganizaci vodohospodářské služby v Čechách, na kterém existovala mezi úřady působícími v oboru navzdory očekávatelné ztrátě jejich samostatnosti relativní shoda, se Zemské vodohospodářské ředitelství jakožto ústřední orgán vodohospodářské správy nepodařilo konstituovat. Ministerstvo veřejných prací se však myšlenky na úpravu zajištění této agendy nevzdalo, což lze doložit poměrně častým korespondenčním stykem mezi ministerstvem a Komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v průběhu celých 20. let. Například v červenci 1921 ministerstvo rozeslalo všem vodohospodářským úřadům podrobný dotazník, do něhož měly odpovědné osoby vyplnit

---

<sup>67</sup> Tamtéž, s. 1 – 7.

<sup>68</sup> Tamtéž, Dopis Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe ministerstvu veřejných prací ze dne 5. ledna 1920, č.j. 2395 ai 1919.

údaje týkající se organizace svěřeného úřadu včetně informací o platech personálu a nákladech prováděných prací.<sup>69</sup>

Vzhledem ke skutečnosti, že se předchozí usnesení nepodařilo uvést v život, rozhodlo se ministerstvo veřejných prací pod vedením nového ministra zahájit ve jménu co nejušpornější a současně nejúčelnější organizace vodohospodářské agendy další kolo jednání. Tentokrát byli vypracováním návrhů na vytvoření vodohospodářského ústředí pověřeni přednosta prezidia Zemské komise pro úpravu řek Karel Steinhart a ministerský rada na ministerstvu veřejných prací Ing. Jindřich Schumandl, jimž měli být nápomocni představitelé všech orgánů podřízených tomuto ministerstvu.<sup>70</sup>

Klíčová schůze, na níž zástupci ministerstva veřejných prací vedeni Ing. Schumandlem vyložili reprezentantům zemské správy politické a především představitelům jednotlivých vodohospodářských úřadů (Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, Zemská komise pro úpravu řek v Čechách<sup>71</sup>, Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, Československý plavební úřad a Československý hydrologický ústav) své představy o sloučení správy vodních staveb v Čechách, se uskutečnila 31. března 1926. Kanalisační komisi během jednání reprezentovali zástupce vrchní stavební správy, stavební správce labské sekce Ing. Bohumil Štěpán a vedoucí administrativního odboru JUDr. Jan Kirchner-Neukirchen.

Schůzka byla zahájena vystoupením ministerského rady Ing. Dittricha, který přítomným přednesl návrh ministerstva veřejných prací na sloučení vodohospodářských úřadů. Připomněl, že podobné úvahy se na ministerstvu objevovaly již od roku 1919, pro názorovou nejednotnost nicméně doposud ke konečné úpravě této otázky nedošlo. Nyní je však ministerstvo přesvědčeno, že je zapotřebí i s ohledem na zákon č. 286/1924 Sb. z. a n., o

<sup>69</sup> Tamtéž, Dopis ministerstva veřejných prací Komisi pro kanalisaci řek Vltavy a Labe ze dne 5. července 1921, č. j. 1749.

<sup>70</sup> Tamtéž, Dopis ministerstva veřejných prací Komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 18. října 1921, č. j. 7814 pres. ai 1921.

<sup>71</sup> Zemská komise pro úpravu řek v Čechách byla konstituována na základě zákona č. 31 z. z. z 13. února 1903 a její úkol spočíval ve vypracování programu úprav horních toků Vltavy a Labe včetně všech jejich přítoků. Smyslem opatření bylo zabránit zanášení splavných úseků Vltavy a Labe kamením, štěrkem, pískem a bahnem, což mělo zkvalitnit podmínky říční dopravy. Současně se provedenými úpravami mělo předcházet povodním, přičemž Komise plánovala také využití vodní síly na svěřených menších vodních tocích. V čele Zemské komise pro úpravu řek v Čechách stál, stejně jako v případě Kanalisační komise, do roku 1918 místopředseda, jenž byl po vzniku republiky nahrazen prezidentem zemské správy politické. Jejími členy byli analogicky s Kanalisační komisí představitelé státní i zemské správy – zástupce ministerstva vnitra, zemědělství a obchodu, dva reprezentanti místopředsedství, tři zástupci zemského výboru a dva představitelé Zemědělské rady pro království České. Poslání Zemské komise mělo být naplněno během osmnácti let, tj. do roku 1921, práce však nepostupovaly očekávanou rychlostí a navíc se kompetence Zemské komise po roce 1918 rozšířily o úpravy řek, reflektující nejenom zájmy vodní dopravy, ale také průmyslu, zemědělství, lesního hospodářství a ochrany přírody. Zemská komise tak pokračovala v činnosti až do roku 1931, kdy zanikla spolu s Kanalisační komisí v souvislosti s vydáním zákona o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Vrbata, Jaroslav a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek 2., Praha 1988, s. 134.

úsporných opatřeních ve správě státní, přetrvávající ne hospodárny stav paralelní existence několika vodohospodářských úřadů vyřešit. Sloučení se mělo dotknout čtyř institucí, které spojovala podobná pracovní náplň a působnost v rámci správního území Čech, totiž Ředitelství pro stavbu vodních cest, Zemské komise pro úpravu řek v Čechách, Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách a rovněž odboru 26 pro vodní věci při zemské správě politické v Praze. Naopak Československý plavební úřad a Československý hydrologický ústav neměly být vzhledem ke svému specifickému zaměření a celostátní působnosti do slučovacího procesu zahrnuty.

Ing. Dittrich ve svém projevu nastínil dvě možnosti spojení dotčených institucí – buď by se sloučily do jediného úřadu podřízeného ministerstvu veřejných prací, nebo by se sdružily v jednom odboru zemské správy politické v Praze. Ministerský rada současně předslal, že stanovisko ministerstva i zemské správy preferuje první variantu. Agenda nového úřadu měla být rozdělena do čtyř oddělení zaměřených na oblast regulační, kanalizační, vodocestnou a na využití vodních sil.

Po úvodním proslovu vymezujícím mantinely, v nichž by se měl proces slučování úřadů zabývajících se stavbou a správou vodních staveb pohybovat, byl dán prostor k vyjádření zástupcům jednotlivých institucí. Jelikož delegáti vyslovili s myšlenkou sloučení i s jeho rozsahem souhlas, přikročilo se k diskusi o názvu nového úřadu, z níž vítězně vzešel návrh jednoho z reprezentantů ministerstva veřejných prací na označení Ředitelství vodních staveb v Praze.

Dalším bodem programu byla otázka umístění nového úřadu, kde však již plná shoda mezi diskutéry nepanovala. Ministerský rada Dittrich představil dvě budovy, které by mohly přicházet v úvahu, přičemž každá z nich měla své klady i zápory. Prvním zamýšleným objektem byla budova v tzv. Botanice, kde toho času sídlilo Ředitelství pro stavbu vodních cest a ministerstvo zdravotnictví. Největší předností této budovy byla skutečnost, že šlo o nově postavený, moderní objekt, navíc ve vlastnictví státu. Nevýhodou však byly její malé kanceláře, nevyhovující potřebám projektantů, a především to, že měla být ze strany ministerstva zdravotnictví vyklizena až za dva roky.

Jako perspektivnější se proto Dittrichovi jevila druhá varianta – hlavní budova technického odboru zemské správy politické v Karmelitské ulici č.p. 377. Ta byla stejně jako budova v Botanice majetkem státu, ovšem narozdíl od ní disponovala prostornými kanceláři a mohla být ihned uvolněna potřebám vodohospodářského úřadu. Jedinou vadou na kráse byla přílišná hloubka místností, způsobující nedostatečné prosvětlení plochy kanceláře, které se však dalo vyřešit instalací umělého stropního i stolního osvětlení.

Účastníci jednání se nicméně s poměrně jednoznačným doporučením ministerského rady zcela neztotožnili a zejména zástupci vodocestného ředitelství prosazovali umístění úřadu do budovy v Botanice, někteří dokonce navrhovali postavit pro Ředitelství vodních staveb úplně nový objekt. Vzhledem k různorodým názorům na lokalizaci úřadu byla tato otázka ponechána bez vydání závazného stanoviska.

Posledním bodem programu se stala problematika personální, spočívající v mechanismu přeřazení 208 zaměstnanců z jejich původních institucí do nově vzniklého ústředního úřadu. Zařazení zaměstnanců mělo být až do očekávané požitkové úpravy ponecháno v soudobé podobě, zaměstnanci Komise tak měli být i nadále odměňováni a povyšováni dle poměrů ve státní službě stavební. O případných personálních úsporách měl rozhodnout až zvolený přednosta úřadu ve spolupráci s přednosty jednotlivých oddělení. Ačkoliv byla porada o sloučení správy vodních staveb v Čechách ukončena proklamací, že navrhované sloučení je nanejvýš potřebné a naléhavé, a dalo by se tak očekávat jeho brzké provedení, centrální instituce spravující vodní stavby ani tentokrát zřízena nebyla, a sjednocení vodohospodářských úřadů se tudíž opět odsunulo.<sup>72</sup>

V následujících letech diskuze o uspořádání a financování správy vodních staveb i nadále bezúspěšně pokračovaly a řešila se rovněž samotná existence Kanalisační komise, do jejíhož čela v roce 1926 nastoupil nový předseda, nástupce Jana Kosiny na postu prezidenta zemské správy politické, Hugo Kabát.<sup>73</sup>

V lednu 1928 prezidium zemské správy politické vyzvalo představitele Kanalisační komise, aby předložili přehled organizačního vývoje a působnosti Komise spolu se zprávou o tom, jak se dle jejich soudu osvědčila a jaké by do budoucna navrhovali úpravy jejího fungování. Předsednictvo na výzvu zareagovalo dopisem, v němž poskytlo požadované informace, přičemž neopomnělo vyzdvihnout pozoruhodné výsledky více než třicetileté činnosti Komise. Po pěti dokončených zdymadlech na Vltavě a na Labi (plus ve stavbě se nacházející poslední labské zdymadlo u Střekova), splavnění Vltavy v obvodu hlavního města Prahy výstavbou zdymadel u Slovanského ostrova a u ostrova Štvanice (dokončeno v roce 1921), přestavba holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní jeho prohloubením a zřízením vlečky spojující přístav s vlakovým nádražím, projektování zařízení na využití vodních sil při vltavských a labských zdymadlech pod Prahou a některé další drobnější akce. Pokud jde o návrhy na úpravu organizační struktury Kanalisační komise, vedoucí administrativního odboru JUDr. Kirchner-Neukirchen se vyslovil pro návrat k jejímu

---

<sup>72</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 17, inv. č. 70, Zápis z porady o sloučení správy vodních staveb v Čechách ze dne 31. března 1926, s. 1 – 40.

<sup>73</sup> Jubilejní zpráva, s. 108.



původnímu autonomnímu postavení. To Komise získala při svém založení a udržela si ho až do vzniku Československa, kdy byla bez jakéhokoliv právního podkladu typu zákona či vládního usnesení podřízena ministerstvu veřejných prací, čímž o svoji samostatnost přišla.<sup>74</sup>

Československá vláda však měla o budoucí existenci Kanalisační komise jiné představy, jež vtělila do zákona č. 50 ze dne 27. března 1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil, na základě kterého byla Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách zrušena. Nově vytvořený státní fond, jenž nahradil mnoho let plánovaný ústřední vodohospodářský úřad, byl zřízen při ministerstvu veřejných prací s tím, že rozsahem svých činností pokryl a dokonce přesáhl pole působnosti Kanalisační komise. Měl se totiž věnovat splavňování a úpravám Vltavy a Labe nejen v úseku Praha – Ústí nad Labem. Vltava měla být splavňována již od jezu v Rožnově u Českých Budějovic k ústí do Labe v Mělníce, úpravy Labe měly začínat v bodě ležícím 400 m nad mostem u Hořenického mlýna v Jaroměři a pokračovat měly až na státní hranici.<sup>75</sup>

Na splavňování Vltavy od Prahy do Mělníka a Labe od Jaroměře po Ústí nad Labem bylo do konce roku 1928 vynaloženo 1,464.000 Kč, přičemž tyto práce byly již ze dvou třetin hotovy. Usplavnění úseku mezi Prahou a Ústím nad Labem se předpokládalo do roku 1936, úpravy středního Labe měly být dokončeny o pět let později. Jelikož byla kanalizace vltavsko-labského úseku, jenž spadal až do vydání zákona č. 50/1931 do kompetence Kanalisační komise, vyjma výstavby střekovského zdymadla hotova, hlavní pozornost se měla v následujícím období soustředit na splavnění středního Labe. Vybudování vodní cesty mezi Pardubicemi a Hamburkem v sobě totiž skrývalo vysoký potenciál z hlediska zahraničního obchodu – významným obchodním artiklem bylo uhlí, obilí, cukr, hnojiva, krmiva, sůl, tuky, papír, sklo ad. V kooperaci s německou stranou se připravovaly také projekty podporující zlepšení splavnosti dolního toku Labe od Ústí nad Labem ke státní hranici. Za neméně důležitý úkol bylo označeno zajištění splavnosti Vltavy od Prahy po Kamýk výstavbou zdymadel u Vraného, Štěchovic, Slap a Zvirotic, přičemž Budějovic jakožto konečného přístavu vltavsko-labské vodní cesty mělo být dosaženo v roce 1946.

Kromě splavňování hlavních českých řek se pozornost státního fondu měla zaměřit rovněž na menší vodní toky v Čechách a na řeky protékající Moravou, Slezskem a v neposlední řadě též Slovenskem. V Čechách se za strategické považovalo splavnění Sázavy,

---

<sup>74</sup> NA Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, k. 17, inv. č. 70, Dopis Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách presidiu Zemské správy politické ze dne 30. ledna 1928.

<sup>75</sup> Zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931, č. 50/1931 Sb. z. a n. ČSR, s. 373.

jíž bylo možno využít k vývozu dřeva a kvalitní sázavské žuly, a kanalizování Berounky až do Plzně, zahrnující i výstavbu křivoklátské přehrady. Upravit pro účely plavby metodou kanalizační se měla například také řeka Morava, slezská Odra či slovenský Váh, slibující široké využití pro export uhlí z oblasti Žiliny. Naopak Dunaj vynikající neobyčejnou vodností mělo být možné splavnit jen provedením minima nejnětějších staveb.

Jak vyplývá z plného názvu státního fondu, své aktivity měl rozvíjet i v oblasti budování přístavů, výstavby údolních přehrad a ve využívání vodních sil na celém území Československa, což mělo výrazně napomoci soustavnější a rychlejší elektrifikaci československého státu. Aktivity spočívající ve výstavbě a vybavení přístavů včetně zřízení loděnic se měly v počátečním období soustředit na Dunaj, posléze se mělo těžiště prací přesunout na Vltavu, Labe a Odru, případně na jejich zesplavněné přítoky.

Plány na budování údolních přehrad byly motivovány několikerym vodohospodářským hlediskem – primárně mělo dojít k předejití či alespoň ke zmírnění průběhu povodní a k úpravě hydrologických poměrů v povodí řeky, na níž byla přehrada projektována. Důležitou funkcí přehrady bylo rovněž její uplatnění coby zásobárny vody pro přilehlá města. Klíčová pak byla možnost připojení vodní elektrárny, jež by využila velkého spádu vody pod přehradou k výrobě elektrické energie. Kromě výše zmíněné křivoklátské přehrady se ve 30. letech plánovala například výstavba přehrady Seč na Chrudimce, Pastviny na Divoké Orlici, Želnavy na horní Vltavě, Kníničky na Svatce či Vranov na Dyji. Vranovská přehrada měla být se svým objemem 163,000.000 m<sup>3</sup> největší z chystaných přehrad, přičemž měla naplňovat prakticky všechny výše uvedené funkce – ochranu sídel v horním povodí Dyje až po Mušov, vyrovnání odtokových poměrů umožňující melioraci zemědělských pozemků i zřízení hydroelektrárny s očekávanou výrobou 30,000.000 kWh elektrické energie ročně. Zařízení na využití vodní síly měla být budována nejen pod přehradami, ale pokračovat měla i jejich výstavba při jednotlivých zdymadlech.

Předkladatelé zákona o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil v důvodové zprávě uvádějí, že pokud by státní správa pokračovala ve financování výše popsanych vodohospodářských prací dosavadním způsobem, tedy pouze z prostředků státního rozpočtu, došlo by k jejich dokončení až v horizontu jednoho století. Takový odklad si však československé národní hospodářství nemohlo dovolit. Již na počátku 30. let bylo nanejvýš žádoucí racionalizovat a zlevnit dopravu převedením větší části jejího objemu na zesplavněné řeky či zvýšit životní úroveň obyvatelstva rozšiřováním elektrifikace a současně šetřit zásoby uhlí pro účely, kde ho bylo nezbytně zapotřebí, což souviselo s posilováním podílu vodní energie na úkor energie

získané spalováním uhlí. Pro zajištění rychlejšího provedení potřebných vodohospodářských projektů byl tedy zřízen státní fond, z něhož měly být tyto akce financovány, a to v průběhu dvou stavebních období, dvanáctiletého (1930 – 1941) a patnáctiletého (1942 – 1956).<sup>76</sup>

Výhodou fondovního hospodaření byla možnost financování příslušného záměru ne zcela závisle na prostředcích státního rozpočtu, ale do značné míry z vlastních zdrojů, což bylo umožněno rentabilním charakterem projektovaných vodních staveb. Stát tak mohl na vodohospodářské účely přispívat stejnou částkou jako dosud, peníze scházející do předpokládaného ročního nákladu 185 milionů korun měl fond získat zápůjčkou, jež by byla splácena z příjmů fondu. Ke stěžejním fondovním příjmům měl patřit výtěžek z provozu již vybudovaných přístavů, nájemné ze státních hydroelektráren, daň z vodní síly vodních děl postavených státem a polovina této daně z vodních děl státem nefinancovaných. Další příjmové položky měly tvořit příspěvky zemí, okresů a obcí, dary a odkazy jednotlivců, úroky z fondového jmění apod. Do budoucna se počítalo také se zavedením plavebních poplatků na zesplavněných řekách.<sup>77</sup>

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách však vydáním zákona č. 50/1931 Sb. nezanikla zcela. V provozu zůstala její kancelář, která byla přiřčena k Zemskému úřadu v Praze<sup>78</sup> jako jeho 50. oddělení. Za potvrzení uskutečněného pohlcení kanceláře Kanalisační komise Zemským úřadem lze považovat přípis zemského prezidenta Veřejné a univerzitní knihovně, Praha I – Klementinum, kde je uvedeno: „K vaší reklamaci z 19. května 1934 sděluji, že komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách jest nyní oddělením 50. zemského úřadu v Praze a že od jubilejní zprávy za léta 1913 – 1926 vydané

---

<sup>76</sup> Program patnáctiletého stavebního období měl být vymezen až později přijatým zákonem, stávající zákon se týkal pouze prvního stavebního období. Důvodová zpráva k zákonu o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931, č. 50/1931 Sb. z. a n. ČSR, in: Zprávy veřejné služby technické, 1931, roč. XIII, č. 12, s. 413.

<sup>77</sup> Tamtéž, s. 413 – 418.

<sup>78</sup> Zemský úřad v Praze vznikl k 1. prosinci 1928 na základě organizačního zákona přijatého v roce 1927, který přinesl největší reformu veřejné správy od transformace státního aparátu vyvolané vznikem samostatné Československé republiky. Po pádu rakousko-uherské monarchie sice dle litery tzv. recepčního zákona činnost všech dosavadních institucí, tedy i nejvyššího úřadu pro Čechy, pražského místodržitelství, pokračovala, úřad však změnil svůj název a úřední jazyk a došlo rovněž k zásadním personálním obměnám. Místodržitelství se ještě v roce 1918 přejmenovalo na zemskou správu politickou Národního výboru, po zrušení národních výborů se ustálilo pouze označení zemská správa politická. V jejím čele stál zemský prezident jmenovaný prezidentem republiky, ze správního hlediska úřad podléhal Ministerstvu vnitra ČSR. Podle organizačního zákona se pak zemská správa politická v Praze transformovala v zemský úřad v Praze, který působil jako druhá instance v záležitostech, kde ve třetí instanci rozhodovala příslušná ministerstva, přičemž první instanci představovalo 103 okresních úřadů pražskému zemskému úřadu podřízených. Organizační zákon v roce 1929 následovalo vládní nařízení, které upravovalo pravomoci jednotlivých stupňů veřejné správy – obecně lze říci, že zde byla snaha přenést podstatnou část státní správy na zemské a okresní úřady. Zemský úřad v Praze sestával z prezidia, sekretariátu a několika desítek specializovaných oddělení, jejichž počet kolísal mezi 27 a 62 odděleními. Vrbata, J. a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek 2., s. 60 – 66.

v roce 1927, další zprávy o činnosti nebyly a nebudou vydávány.<sup>79</sup> Kancelář někdejší Komise pak pokračovala ve své činnosti až do roku 1938. Zemský prezident byl totiž výnosem ministerstva veřejných prací pověřen postarat se o dokončení všech prací započatých nyní již bývalou Komisí.<sup>80</sup>

---

<sup>79</sup> Dopis Zemského úřadu v Praze Veřejné a universitní knihovně, Praha I – Klementinum ze dne 1. června 1934, č.j. 50-1644 ai 1934, vlepeno v Jubilejní zprávě.

<sup>80</sup> Vrbata, J. a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek 2., s. 133.

### **3. Stavby projektované a řízené Komisí pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách**

Velmi záhy po svém ustavení Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách zahájila svoji činnost, jejímž cílem bylo provedení kanalizace Vltavy a Labe v úseku Praha – Ústí nad Labem. V roce 1900 bylo do její působnosti svěřeno a od roku 1905 začalo být realizováno rovněž splavnění Vltavy v obvodu Prahy a adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní. K dalšímu významnému rozšíření kompetencí pak došlo až v roce 1919, kdy bylo Komisi zadáno zpracování studií na využití vodních sil při zdymadlech nacházejících se ve výše uvedené trati, včetně případného vypracování projektů na výstavbu rentabilních hydroelektráren.

#### **3.1 Kanalizování řek Vltavy a Labe z Prahy do Ústí nad Labem**

Říční trať z Prahy do Ústí nad Labem, určená ke splavnění kanalizováním, měřila celkem 121 km, přičemž na Vltavu v úseku Praha (Karlín) – Mělník připadalo 51 km, na Labe mezi Mělníkem a Ústím pak 70 km. Podstatou kanalizačních prací bylo zajistit minimální plavební hloubku 2,1 m, která by umožnila obousměrný pohyb i plně naložených nákladních lodí o nosnosti 600 – 700 tun, a to bez ohledu na proměnlivost vodního stavu. Zmíněného cíle se mělo dosáhnout vybudováním soustavy zdymadel, tvořených jezem s rybovodem a vorovou propustí a plavidly (plavebními komorami) umístěnými v plavebním kanálu.

Klíčovou komponentou zdymadla byl jez, který sloužil ke vzedmutí vodní hladiny, a tím k vytvoření optimální plavební hloubky. Skládal se z jezového tělesa založeného pod vodou ve dně řeky, ze železných sklopných slupic (nosičů) nebo z nosičů opřených horním koncem o most a dolním o práh jezu, přičemž mezi slupice byla vložena dřevěná hradla či stavidla, zajišťující zvýšení hladiny nad jezem. Jezy byly projektovány jako pohyblivé, aby je bylo možno například při povodních odstranit, a zabránit tak rozlití vody do okolní krajiny. Pro vltavsko-labskou vodní cestu určenou ke kanalizování byly původně plánovány výhradně jezy hradlové, při pozdějším projektování konkrétních zdymadel však byly některé z nich s ohledem na místní podmínky nahrazeny jezy stavidlovými, případně byla použita kombinace obou typů. V jednom případě se uplatnil i jez mostový, spojující v jedné stavbě jez s říšskou silnicí přes Vltavu. Nejběžnější hradlové jezy se vyznačovaly jednoduchou konstrukcí a snadnou obsluhou, díky které se v případě rychlého stoupání vody daly

operativně sklopit. Sestávaly z jezového tělesa, železných slupic opatřených nahoře kulatým čepem, na který se nasazovala tzv. pouchová tyč, vytvářející horní oporu pro dřevěná hradla.

Vedlejším produktem funkce jezu bylo vytvoření migrační překážky pro vodní živočichy, zvláště pro stěhovavé ryby, pro vory a především pro samotné lodě, proto bylo nezbytné každý jez doplnit rybovodem, vorovou propustí a plavebním kanálem s plavidly. Rybovody byly zpravidla umístěny do pobřežního pilíře a umožňovaly primárně rybám obousměrný přechod z jedné zdrže do druhé. Tvořeny byly řadou stupňovitě seřazených komor o šířce 1,5 m, přičemž mezi jednotlivými komorami se nacházely 15 cm silné betonové příčky, opatřené střídavě nalevo a napravo 35 cm vysokými otvory, kudy ryby intuitivně proplouvaly, a překonávaly tak převýšení. Jako vorová propust' se označovalo nakloněné koryto podél jezu, kam horem přitékala vzdutá voda, se kterou se vory splavily dolů pod jez. Propust' musela být dostatečně hluboká, aby umožňovala bezpečné splutí i plně naložených vorů. Její délka závisela na velikosti rozdílu hladin nad a pod jezem. Ve spodní části vorové propusti se zřizovaly tzv. klapačky, které zmenšovaly nárazovou vlnu, vznikající při styku vodního proudu valícího se z propusti s klidnou vodou pod ní.

Úkolem plavebního kanálu s komorovými a vlakovými plavidly bylo zajistit přechod lodi ze vzduté vody nad jezem do spodní vody pod ním či naopak, a to tím způsobem, že loď vplula do plavidla, které se buď naplnilo horní vodou, anebo se vyprázdnilo na úroveň vody spodní, čímž loď překonala stupeň mezi oběma hladinami. Plnění a prázdnění plavidel probíhalo prostřednictvím obtoků umístěných v postranních zdech plavidla, z nichž se voda do plavidla přiváděla či z něj odváděla. Komorové plavidlo sloužilo k proplavení jedné lodi, zatímco plavidlo vlakové bylo využíváno k proplutí celého lodního vlaku sestávajícího obvykle ze čtyř lodí. Uspořádání plavidel v rámci jednoho zdymadla bylo možné dvěma způsoby: buď se obě plavidla umístila do společné osy ve směru jízdy za sebou, což bylo levnější, avšak méně praktické, nebo se postavila sdruženě vedle sebe tak, aby se každým plavidlem mohly lodě proplavovat nezávisle na tom sousedním. Druhá varianta se uplatňovala zejména u zdymadel, kde se často křížila osobní a nákladní lodní doprava.

### **3.1.1 Kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka**

Kanalizace Vltavy byla zahájena v červenci 1897 výstavbou zdymadla číslo II u Klecan, k jejímu úplnému dokončení pak došlo v roce 1907, přičemž splavněná řeka byla lodní dopravě předána již o rok dříve. Na Vltavě bylo postaveno celkem pět zdymadel – Troja, Klecany, Libčice, Miřejovice a Vraňany s 10 km dlouhým laterálním kanálem z Vraňan do

Hořina, kterým se obešla říční trat' nad Mělníkem vedoucí k soutoku Vltavy s Labem, jež byla pro kanalizování vzhledem k nízkým břehům, a tudíž ke značnému riziku záplav, nevhodná.<sup>81</sup>

### **Zdymadlo č. I – Troja (obr. 3, obr. 4)**

Se stavbou zdymadla číslo I u Troje se začalo na jaře 1899. Již při jeho projektování bylo nutné vyřešit základní problém spočívající v nemožnosti usplavnit úsek mezi Libní a Podbabou v důsledku extrémně malé hloubky. Inženýři Komise se proto rozhodli obejít nespplavnou část Vltavy prohloubením 3,5 km dlouhého plavebního kanálu, jenž se od vltavského toku odpojil nalevo v oblasti mezi Holešovicemi a Trojou, pokračoval podél Stromovky a zpět do vltavského řečiště se vrátil až u Podbaby. Po levé straně kanálu byla zřízena dlážděná potahová stezka, z pravé strany byl průplav zabezpečen ochrannou hrází před účinky povodní. V korytě kanálu bylo vybudováno několik překladišť – míst rozšířených o 10 m, která umožňovala pohodlné naložení a vyložení obsahu nákladních lodí, nad kanálem byl veden silniční most spojující Trojskou obec s Prahou.

Potřebnou plavební hloubku zajišťoval pohyblivý hradlový jez, jenž zdýmal hladinu Vltavy o 2,7 m nad normální stav. Trojský jez byl navržen v říčním km 200,18 (počítáno od Budějovic), tj. v místě, kde se železniční trať Společnosti státní dráhy nejvíce blížila k řece. Dosahoval délky 123 m a pro snadnější a rychlejší manipulaci byl rozdělen na tři pole oddělená od sebe pilíři. V levém pobřežním pilíři se nacházela rybí propust', vorová propust' o délce 409 m se spádem 3,3 m pak byla lokalizována při pravém břehu. Před ústím plavebního kanálu do Vltavy bylo vedle sebe umístěno plavidlo komorové a vlakové. Komorové plavidlo mělo užitečnou délku 78 m, šířku ve dně 11 m a pro jeho naplnění bylo zapotřebí 5 750 m<sup>3</sup> vody; vlakové plavidlo dosahovalo délky 147 m, šířky 20 m a ke svému naplnění potřebovalo 18 000 m<sup>3</sup>. Celý proces proplavení lodi plavidlem (tj. veplutí lodi, uzavření vrat, otevření stavidel obtoků a vyplutí lodi) trval v případě komorového typu 15 minut, u typu vlakového bylo nutné počítat s 50 minutami. Každé plavidlo bylo opatřeno žebříky pro výstup z lodí, náraznými trámy či tzv. pacholaty pro přivazování lodí. Na vyvýšeném místě u plavidla byl postaven domek pro plavidelníka a jeho pomocníky.<sup>82</sup>

Trojské zdymadlo bylo dokončeno v roce 1902 nákladem 4,484.139 K, dalších více než 200.000 K se však muselo vynaložit na práce, které s výstavbou zdymadla sice přímo nesouvisely, ale bylo nezbytné je v důsledku změněných poměrů v okolí kanalizovaného úseku řeky provést. Především šlo o to vyřešit důsledky zasypání části ramene Císařského mlýna, které zásobovalo vodou okolní továrny a zároveň sloužilo k odvádění odpadních vod

<sup>81</sup> Klír, Ant., Stavby Komise pro kanalisování, s. 9 – 30.

<sup>82</sup> Tolman, Břetislav, Zdymadlo u Troje, Epoque, 1902, roč. VII, č. 8, s. 141 – 146.

z jejich provozu; navíc do ramene ústil Dejvický potok a rybníček ve Stromovce. Během plavební sezony mohl všechny funkce ramene Císařského mlýna převzít plavební kanál, jiná situace však nastala v zimním období, kdy se jez sklopil, a kanál byl tudíž vzhledem k posazení svého dna 20 cm nad normální hladinu řeky bez vody. Problém se podařilo vyřešit výstavbou několika menších kanálů plnících jednotlivé funkce zasypaného ramene.<sup>83</sup>

### **Zdymadlo č. II – Klecany (obr. 5)**

Jak již bylo uvedeno výše, zdymadlo u Troje nebylo, navzdory svému umístění na samém počátku vltavsko-labské vodní cesty určené ke splavnění, prvním vybudovaným vodním dílem tohoto druhu. Tím se stalo zdymadlo s pořadovým číslem II u Klecan, které bylo jako úvodní zvoleno díky své jednoduché konstrukci a rovněž díky skutečnosti, že se jeho provedení dotýkalo minima soukromých práv, tudíž byly redukovány problémy s vyjednáváním o odkupu pozemků v blízkosti řeky od jejich vlastníků. Výstavba klecanského zdymadla tak mohla být zahájena již v červenci 1897. Realizací projektu vypracovaného Kanalizační komisí bylo na základě nejvýhodnější nabídky pověřeno stavební podnikatelství A. Lanna v Praze, kterému pak byly v červnu 1898 svěřeny i veškeré budoucí splavňovací práce mezi Karlínem a Mělníkem. Lanna si následně za účelem lepší koordinace stavebních činností souvisejících s kanalizačním projektem zřídil zvláštní splavňovací oddělení v čele s Ing. Antonínem Smrčkem, jež sídlilo nejprve v Roztokách, posléze bylo přesunuto do Prahy.<sup>84</sup> Železné konstrukce pro zdymadlo v Klecanech dodaly strojní továrny Breitfeld a Daněk, Českomoravská strojárna a Bratři Prášilové.<sup>85</sup>

Klecanské zdymadlo sestávalo z pohyblivého hradlového jezu o třech polích se spádem 2,7 m, z vorové propusti šířky 12 m, z rybovodu, z plavebního kanálu délky 1,2 km a z komorového a vlakového plavidla stejných parametrů jako v případě trojského zdymadla, tj. o užitečné délce 78 m, respektive 147 m. Zdymadlo č. II u Klecan bylo dokončeno již na sklonku roku 1898, čímž se stalo nejrychleji vybudovaným zdymadlem ze všech. Rychlý postup stavebních prací byl umožněn nejen jednoduchou dispozicí stavby, ale také mírnou zimou, výhodným vodním stavem a nasazením dostatečného počtu dělníků (celkem se na stavbě podílelo 650 mužů), kteří pracovali ve dne v noci. Na klecanském zdymadle byla vyzkoušena řada stavebních postupů a prvků, z nichž ne všechny se zcela osvědčily (např. vorovou propust' bylo nutné pro její přílišný spád na žádost voroplavců již rok po uvedení

<sup>83</sup> Tolman, Břetislav, Zdymadlo u Troje, Epoque, 1902, roč. VII, č. 9, s. 164 – 171.

<sup>84</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 104.

<sup>85</sup> 1. výroční zpráva, s. 26 – 27.



zdymadla do provozu rekonstruovat), nicméně slibně se rozvíjející doprava i úspěšné zvládnutí první velké vody v září 1899 prokázaly jeho funkčnost a kvalitu.

### **Zdymadlo č. III – Libčice<sup>86</sup> (obr. 6)**

S výstavbou zdymadla č. III u Libčic se začalo v roce 1898 zcela v souladu s původním záměrem Kanalisační komise zahájit každý rok stavbu jednoho zdymadla.<sup>87</sup> Libčické zdymadlo se skládalo z pohyblivého jezu o dvou polích se spádem 3,5 m, z rybí a vorové propusti šířky 12 m u levého břehu a z plavebního kanálu o délce 800 m, opatřeného vázacími kruhy a pacholaty. Při pravém břehu pak byla za sebou umístěna plavidla. Komorové dosahovalo délky 73 m a jeho naplnění trvalo 20 minut, vlakové disponovalo délkou 136 m a plnilo se 45 minut.

Na rozdíl od prvních dvou zdymadel, kde byly použity čistě hradlové jezy, se u zdymadla Libčice kvůli příliš hlubokému řečišti uplatnila kombinace hradlového a stavidlového jezu. Hradlová konstrukce se použila u levého pole jezu, stavidlová u pravého. Hradlový jez byl široký 48,5 m a tvořilo jej 38 slupic, umístěných od sebe ve vzdálenosti 1,25 m, a 455 dřevěných hradel. Stavidlový jez měl šířku 65 m a sestával z 51 slupic, instalovaných ve stejné vzdálenosti jako u hradlového jezu, a ze stavidlových desek postavených v pěti řadách nad sebou do výšky 4,5 m.<sup>88</sup> Slupice byly nahoře spojeny dvěma kolejemi vyztuženými plechovými tabulemi, které se používaly jako lávka. Po jedné koleji se pohyboval pojízdný jeřáb, sloužící k vyjímání a osazování stavidel, druhá byla určena pro malé vozíčky, v nichž se stavidla dopravovala na místo určení.<sup>89</sup>

Při zdymadle byl rovněž postaven domek pro plavidelníka s příslušnými vedlejšími budovami a bylo sem prodlouženo telefonické spojení vedoucí podél Vltavy z karlínských kanceláří Kanalisační komise.<sup>90</sup> Zdymadlo bylo kompletně vystrojeno v roce 1901. Téhož roku se v pražských denících objevila zpráva pochvalně hodnotící funkčnost rybích propustí při libčickém i klecanském zdymadle, díky kterým přitáhlo do vod Otavy a Malše navzdory nízkému vodnímu stavu značné množství lososů.<sup>91</sup>

---

<sup>86</sup> V pramenech a literatuře předválečného období se objevuje název Libšice – na základě údajů o sčítání lidu lze určit, že k přejmenování obce na Libčice došlo mezi lety 1910 a 1921. Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850 – 1970, Praha 1978, s. 283.

<sup>87</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 106 – 108.

<sup>88</sup> Podzimek, Josef a kol., Povodí Vltavy, Praha 1970, s. 74 – 77.

<sup>89</sup> Klír, Ant., Stavby Komise pro kanalisování, s. 17 – 18.

<sup>90</sup> Stav prací na zdymadle u Klecan, Národní politika, 1898, roč. XVI, č. 236, s. 4 – 5.

<sup>91</sup> 5. výroční zpráva, s. 28.

#### **Zdymadlo č. IV – Miřejovice<sup>92</sup> (obr. 7, obr. 8)**

Stavba unikátního zdymadla č. IV u Miřejovic byla zahájena roku 1900. Jeho jedinečnost spočívala ve spojení pohyblivého stavidlového jezu s říšským silničním mostem – šlo o technickou inovaci, která vyjma kratšího vídeňského mostu s jezem přes Dunajský kanál neměla v monarchii obdoby. Miřejovické zdymadlo bylo tvořeno jezem o třech polích se spádem 3,9 m – v prostředním poli byla použita konstrukce již zmíněného stavidlového mostového jezu, jehož slupice byly zavěšeny na mostu, přičemž stavidla se pod most v případě potřeby sklápěla, v postranních polích se uplatnila konstrukce klasického jezu hradlového. Při pravém vltavském břehu se nacházela 600 m dlouhá vorová propust', rybovod sestávající z řady stupňovitě seřazených komůrek přiléhala k pilíři hradlového jezu. Nechyběla ani za sebou umístěná plavidla délky 73 m a 133 m a plavební kanál o délce 500 m, podél něhož se vinula 2,5 m široká potahová stezka.<sup>93</sup>

Spojená mostová a jezová konstrukce byla vztyčena v místě, kudy v 18. století vedl most, jenž byl důležitou součástí silničního propojení Prahy s Terezínem. Původní most nicméně v roce 1784 strhla povodeň a od té doby bylo možné Vltavu překonat pouze přívozem.<sup>94</sup> Nový most, spojující Veltrusy a Miřejovice, byl postaven na šesti zděných pilířích, tvořících pět polí, přičemž na středním poli byl zavěšen stavidlový jez. Později byly pilíře osazeny věžemi opatřenými valbovými střechami, do nichž byly ukryty mechanismy ovládající jez.<sup>95</sup> Most dosahoval délky 266,6 m a šířky 7,5 m, z čehož 5,0 m připadalo na vozovku a 2,5 m na chodníky, oddělené od silnice žulovými obrubníky. Na jeden z chodníků byly přitom položeny koleje o rozchodu 1 m, po nichž se pohybovaly dva elektřinou poháněné jeřáby sloužící ke sklápění stavidel.<sup>96</sup>

Stavba zdymadla Miřejovice byla kompletně dokončena v roce 1904, přičemž klíčový objekt mostu spojeného s jezem byl budován po tři stavební období v letech 1901 – 1903. Celkové stavební náklady na úpravu a splavnění Vltavy v prostoru miřejovické zdrže obnášely 3,724.868 K 95 h, z toho 1,586.241 K 20 h pohltila výstavba mostu se zavěšeným stavidlovým jezem.<sup>97</sup> Přes značné finanční prostředky, které byly v souvislosti se stavbou mostového jezu vynaloženy, se tato kombinace velmi dobře osvědčila. Jednak bylo možno

---

<sup>92</sup> V pramenech a literatuře předválečného období se objevuje název Miřovice – na základě údajů o sčítání lidu lze určit, že k přejmenování obce na Miřejovice došlo mezi lety 1910 a 1921. Retrospektivní lexikon obcí, s. 328.

<sup>93</sup> Schwab, Hugo, O zdymadle u Miřovic, Technický obzor, 1904, roč. XII., s. 58 – 59.

<sup>94</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 108.

<sup>95</sup> Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, II. díl (H – O), Praha 2002, s. 434.

<sup>96</sup> Záhorský, Jan, Říšský silnicový most přes Vltavu u Miřovic a Veltrus, spojený s jezem, Technický obzor, 1905, roč. XIII., č. 30, s. 231 – 234.

<sup>97</sup> Záhorský, Jan, Říšský silnicový most přes Vltavu u Miřovic a Veltrus, spojený s jezem, Technický obzor, 1905, roč. XIII., č. 36, s. 269 – 270.

využít společné mostové a jezové pilíře, jednak byla obsluha a údržba takto koncipovaného jezu pohodlnější, jednodušší a méně nákladná v porovnání se samostatně stojícími jezy. Vzhledem k principu sklápění stavidel pod most také odpadla nutnost odklizení hradících součástí mimo zdymadlo a s tím spojená potřeba budování objektů pro jejich uskladnění.<sup>98</sup>

Konstrukce zdymadla Mířejovice zaznamenala ohlas i v zahraničí, jak dokládá vzpomínka Emila Zimmlera: „Provázal jsem roku 1905 inž. Watta od státní správy severoamerické unie při prohlídce hotového díla, který měl úlohu vybrat pro nový státní kanál státu New Yorku (Bargekanal) nejvhodnější konstrukci, a proto cestoval v celé Evropě. Watt navrhl po svém návratu jez soustavy mířejovické, a jest provedeno šest jezů na řece Ohio v tomto systému. Tak v moderním čase působila myšlenka českých inženýrů až na druhou polokouli. Věřu krásný to úspěch a známka novodobé spojitosti kultury technické.“<sup>99</sup>

### **Zdymadlo č. V – Vraňany-Hořín (obr. 11, obr. 12)**

Se stavbou posledního vltavského zdymadla č. V u Vraňan se začalo v roce 1902. Původně plánovaná zdymadla č. VI a VII u Lužce a Vrba byla nakonec s ohledem na nevhodnost závěrečného úseku dolní Vltavy ke splavnění a kvůli hrozbě vytváření častých ledových zácep u Vrba nahrazena uměle vytvořeným průplavem, kterým se problematická část přirozeného říčního toku obešla.<sup>100</sup> Laterální plavební kanál o délce 10 km a hloubce 2,5 m byl veden po levé straně Vltavy a spojoval Vraňany s Hořínem. Na jeho počátku ve Vraňanech se nacházel pohyblivý hradlový jez o dvou polích se spádem 2,4 m, 226 m dlouhá a 12 m široká vorová propust', rybovod a malé komorové plavidlo délky 60 m, umožňující pouze lokální plavbu pod vraňanský jez.

Splavnění celého úseku dolní Vltavy mezi Prahou a Mělníkem bylo završeno až výstavbou sdružených plavidel před ústím plavebního kanálu do Labe u Hořína.<sup>101</sup> Komorové plavidlo disponovalo rozměry 73 x 11 m a k jeho naplnění bylo zapotřebí 8.000 m<sup>3</sup> vody, což z něj činilo největší komorové plavidlo ve střední Evropě. Doba plnění přitom obnášela pouhých 5 minut a 40 vteřin. Vlakové plavidlo bylo projektováno na 137,5 m délky a 20 m šířky a jeho naplnění 27.000 m<sup>3</sup> vody trvalo 15 minut a 30 vteřin. Hořínská plavidla, překonávající rozdíl hladin dosahující 8,9 m, byla zařízena na elektrický pohon, jenž zajišťovala spirálová Francisova turbína s výkonem 30 koňských sil, která byla umístěna ve spodním ohlaví plavidel. Vodu k ní přivádělo potrubí o průměru 80 cm, jež bylo uloženo ve

<sup>98</sup> Záhorský, Jan, Říšský silnicový most přes Vltavu u Mířovic a Veltrus, spojený s jezem, Technický obzor, 1905, roč. XIII., č. 32, s. 244 – 245.

<sup>99</sup> Zimmler, E., Moje inženýrské paměti. K vydání připravili: Havelková, M. – Hozák, J., 2. díl, s. 62 – 63.

<sup>100</sup> Klír, Ant., Stavby Komise pro kanalisování, s. 30.

<sup>101</sup> Podzimek, J. a kol., Povodí Vltavy, s. 69 – 71.

střední zdi oddělující komorové a vlakové plavidlo. Veškeré přístroje však bylo možno ovládat rovněž ručním pohonem bez využití elektrické energie. Vraňansko-hořínský plavební kanál byl překlenut celkem sedmi mosty včetně posledního, vedeného po klenbách spodního ohlaví, který navazoval na místní polní cestu.<sup>102</sup>

Položení závěrečného kamene zdymadla Vraňany-Hořín dne 12. září 1905, kterým byla kompletně dokončena kanalizace Vltavy pod Prahou, bylo doprovázeno slavností, jíž se v roli řečníků, účastníků i prostých pozorovatelů zúčastnily desítky významných osobností i obyčejných lidí bydlících v okolí laterálního kanálu. Pro význačné představitele státní a zemské správy, jimž dominoval místodržící království Českého a předseda Kanalisační komise Karel hrabě Coudenhove a nejvyšší zemský maršálek Jiří kníže z Lobkovic, jakož i pro členy Komise, zástupce stavebního podnikatelství Lanna i ostatních dodavatelských firem a pro starosty přilehlých obcí byl z Dolních Beřkovic k hořínským plavidlům vypraven parník Marie Valerie.

Samotná slavnostní ceremonie se uskutečnila přímo na dělicí zdi mezi plavidly, kde po projevech místodržitele, stavebního ředitele Komise Rubína a zemského a říšského poslance Kaftana došlo k podepsání tentokrát již česky psané pamětní listiny.<sup>103</sup> Ta byla spolu s hrstkou rakouských mincí a ukázkou dobové časopisecké produkce vložena do závěrečného kamene hořínských plavidel. K podpisu listiny přitom sloužil též kalamář, jehož použil císař František Josef I. při své návštěvě trojského zdymadla v roce 1901. Pozoruhodné bylo rovněž ceremoniální kladivo, jímž bylo poklepáno na závěrečný kámen – stejné se uplatnilo také v roce 1840 při poklepu na základní kámen pražského řetězového mostu, řetězového mostu Štěpánského u Podolska roku 1847 a při zahájení stavby pomníku císaře Františka v roce 1845.<sup>104</sup>

Po kolaudaci posledního vltavského zdymadla byla usplavněná vodní cesta mezi Prahou a Mělníkem o délce 51 km v roce 1906 odevzdána veřejné dopravě. Na dolní Vltavě

---

<sup>102</sup> Klír, Ant., Stavby Komise pro kanalisování, s. 28 – 32.

<sup>103</sup> Text pamětní listiny: „Za panování Jeho cís. a král. Apošt. Veličenství Františka Josefa I., císaře Rakouského, krále Českého atd., Apoštol. krále Uherského, když byl v království Českém c. k. místodržícím Jeho Excellence Karel hrabě Coudenhove a Nejvyšším maršálkem zemským Jeho Jasnost Jiří kníže z Lobkovicz, postavena byla tato plavidla s průplavem z Vraňan do Hořína komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za předsednictví Jeho Excellence c. k. místodržícího. Stavba započata byla dne 26. května 1902 a ukončena dnešního dne položením tohoto závěrečného kamene. Vrchní stavební správu měl stavební ředitel c. k. stavební rada Václav Rubín, sekční stavební správu c. k. vrchní inženýr Emil Zimmerler a místní stavební správu c. k. inženýr Alois Drahorád; administrativní správu obstaral c. k. okresní hejtman Konrád svob. pán Braun. Stavbu provedlo stavební podnikatelství A. Lanna, železné konstrukce dodaly firmy: První česko-moravská továrna na stroje, Pražská akciová strojárna dříve Ruston a spol., Bromovský, Schulz a Sohr a Bratři Prášilové a spol.; elektrické zařízení dodala akciová společnost dříve Breitfeld, Daněk a spol., Frant. Křížík, Kolben a spol. a továrna na akumulatory Tudor. Na důkaz toho byla listina tato sepsána dne 12. září léta Páně 1905 v 57. roce slavného panování Jeho Veličenstva císaře Františka Josefa I.“ 9. výroční zpráva, s. 20 – 21.

<sup>104</sup> Tamtéž, s. 14 – 22.

tak během deseti let existence Kanalisační komise vzniklo pět zdymadel, jejichž celkový stavební náklad obnášel 20,767.936 K 09 h. Nejlevněji se podařilo postavit klecanské a libčické zdymadlo – nákladem 2,322.457 K 34 h, respektive 2,353.654 K 25 h. Naopak nejvíce finančních prostředků – 7,682.815 K 89 h – muselo být vynaloženo v souvislosti s výstavbou zdymadla Vraňany-Hořín. Ve výši ceny se zde však odrazily rovněž výdaje na vztyčení mostů přes průplav a ochranných vrat u Vraňan, sloužících k uzavření laterálního kanálu v době povodní. Pro úplnost zbývá dodat, že miřejovické zdymadlo včetně silničního mostu přišlo na 3,724.868 K 95 h, stavba zdymadla v Troji pohltila 4,684.139 K 66 h.

Celkové stavební náklady jednotlivých zdymadel zahrnovaly výlohy na přípravné práce, výkup pozemků, budov a vodních sil včetně odškodnění vlastníků, dále stavební výlohy za zemní práce, samotnou stavbu a železné konstrukce, další položky pak tvořila výstroj zdymadel, služební domky pro jezné a plavidelníky či telefonické spojení zdymadla s okolním světem. Porovnáním celkové sumy vyplacené z prostředků Kanalisační komise na výstavbu všech vltavských zdymadel a celkové délky kanalizované trati lze dojít k závěru, že jeden kilometr kanalizované Vltavy stál průměrně přibližně 407.000 K. V této souvislosti je zajímavé uvést, že v případě Labe se vzhledem k jeho menšímu spádu, který umožňoval větší délku zdrží, počítalo se stavebním nákladem na jeden kilometr labské trati v průměrné výši 320.000 K.

### **3.1.2 Kanalizování Labe z Mělníka do Ústí nad Labem**

Kanalizační práce na Labi byly zahájeny v roce 1903, kdy se začalo stavět zdymadlo s pořadovým číslem VI u Dolních Beřkovic, následovat měla zdymadla u Štětí, Roudnice, Litoměřic, Lovosic a Prackovic.<sup>105</sup> Splavnění Labe bylo navzdory původním odhadům, které předpokládaly dokončení kanalizačního projektu do roku 1914, završeno až v roce 1936 výstavbou střekovského zdymadla v Ústí nad Labem. Prvotní příčinou celkového zpoždění harmonogramu prací byly události první světové války. Samotná stavba zdymadla u Střekova se pak navíc protáhla na plných třináct let, a to jednak v důsledku obtížného terénu řečiště, jednak vlivem mimořádného rozsahu prováděných prací, které z něj učinily největší stavbu svého druhu v Československu.<sup>106</sup>

Ještě v roce 1905 však nebylo zcela jisté, jakým směrem se bude usplavňování Labe v následujících letech ubírat. Krátce po dokončení kanalizace Vltavy se totiž při zasedání českého zemského sněmu, jenž měl mimo jiné schvalovat další příspěvek království Českého

<sup>105</sup> Klír, Ant., Stavby Komise pro kanalisování, s. 30 – 33.

<sup>106</sup> Deset let Československé republiky, Svazek druhý, Praha 1928, s. 550 – 552.

na pokračování kanalizačních prací na Labi, dostala na pořad jednání otázka, zda by nestačilo kanalizovat jenom úsek mezi Mělníkem a Litoměřicemi s tím, že trať mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem by byla pouze regulována. Koncem září 1905 pak pražská obchodní a živnostenská komora v reakci na prohlášení některých poslanců zemského sněmu svolala veřejnou ústní anketu, ve které se k problematice kanalizování či regulování Labe mohli vyjádřit zástupci všech dotčených korporací i firem.

Schůzi předsedal viceprezident obchodní a živnostenské komory v Praze a zemský poslanec Václav Němec, jenž hned na úvod jednání vyjádřil názor pražské komory neustupovat od již schváleného programu kanalizování Labe v celé délce jeho toku mezi Mělníkem a Ústím nad Labem. Dokončení kanalizace Labe dle původního projektu komora považovala za nezbytnou podmínku pro rozvoj racionální vodní dopravy a s ní úzce spojeného průmyslu a obchodu.

Za Kanalisační komisi se ankety zúčastnili vedoucí administrativního oddělení Konrád baron Braun, vrchní inženýři Emil Zimmer a Bohuslav Müller a především stavební ředitel Václav Rubín, jenž se ujal slova hned po úvodním vystoupení viceprezidenta Němce. Rubín připomněl, že otázka způsobu splavnění Labe stejně jako Vltavy byla detailně řešena již před započítím kanalizačních prací v 90. letech 19. století a že se již tehdy dospělo k názoru, že vltavsko-labská vodní cesta mezi Prahou a Ústím není pro levnější metodu regulační spočívající v pouhém zúžení a prohrábce řečiště vzhledem k nedostatku vody vhodná. Od té doby se množství vody v českých řekách nejenže nezvýšilo, ale z porovnání průtoků například na dolní Vltavě ve dvou suchých letech 1893 a 1904 dokonce vyplynulo, že zde množství vody pokleslo o 50%. Stavební rada Rubín proto jménem Kanalisační komise jasně deklaroval, že je třeba navzdory zvýšeným nákladům setrvat na původním programu splavnění Labe kanalizační metodou, jelikož jde o jediný způsob, jak spolehlivě zajistit dostatečnou plavební hloubku po celý rok. Současně vyvrátil obavy mnohých představitelů obchodních a průmyslových kruhů z promítnutí vyšších nákladů staveb do cen tarifů lodní dopravy.

I z projevů ostatních účastníků veřejné ankety jednoznačně vyplynulo, že zástupci českého průmyslu a obchodu, jakož i měst ležících při Labi a Vltavě si přejí pokračování kanalizačních prací dosavadním způsobem. Někteří řečníci také vyslovili domněnku, že probíhající diskuze, již na půdě zemského sněmu inicioval projev německého poslance Maresche a kterou přižívovali především představitelé měst s převažujícím německým obyvatelstvem v čele s Ústím nad Labem, není vedena ani tak obavami o odborné aspekty způsobu splavnění jako spíše strachem německých měst z úbytku obchodních příležitostí.

Doposud totiž velká labská plavba směřující z Hamburku povětšinou končila právě v Ústí, jež tak těžilo ze svého postavení obchodního centra, kterého se ve prospěch Prahy a dalších českých měst ležících podél splavnovaných toků nemínilo vzdát.<sup>107</sup> Ačkoliv v průběhu následujících let došlo zejména z hlediska počtu a rozmístění zdymadel k drobným úpravám, samotný proces splavnování Labe pokračoval i po roce 1905 dle původního programu kanalizační metodou.

### **Zdymadlo č. VI – Dolní Beřkovice (obr. 13)**

Jak již bylo uvedeno výše, prvním zdymadlem na Labi se stalo zdymadlo s pořadovým číslem VI u Dolních Beřkovic, jehož stavba byla zahájena v červenci 1903 a trvala celkem čtyři a půl roku. Vzhledem k omezené délce stavební sezony, trvající přibližně pět měsíců, a nepředvídatelným situacím typu vydatných dešťů či dokonce povodní, které znemožňovaly dělníkům práci, nebylo možné stavět plných 365 dnů v roce. Z dobových statistik vyplývá, že se stavební dělníci na dolnobeřkovickém zdymadle věnovali práci průměrně 155 celých dnů ročně, 109 dnů zasvětili stavební činnosti jen částečně a 101 dnů bylo možno označit za dny pracovního klidu.<sup>108</sup> Realizací projektu bylo po pozitivních zkušenostech z výstavby všech vltavských zdymadel opět pověřeno stavební podnikatelství A. Lanna, respektive jeho kanalizační odbor, do jehož čela byl po jmenování Antonína Smrčka profesorem pro vodní stavby na české technice v Brně dosazen Albert Brousil.<sup>109</sup>

Zdymadlo u Dolních Beřkovic se skládalo ze tří základních stavebních objektů, typických již pro vltavská zdymadla. Klíčovou komponentou byl pohyblivý hradlový jez o třech polích, v jehož levém pobřežním pilíři byl umístěn rybovod, při pravém břehu se nacházela 12 m široká vorová propust' a levý břeh lemoval 400 m dlouhý plavební kanál se sdruženými plavidly. Jez měl spád 2,7 m a osová vzdálenost jeho slupic činila 120 cm. Vlakové plavidlo disponovalo rozměry 143 x 22 m a doba jeho plnění obnášela 12 minut, poloviční komorové plavidlo mělo parametry 73 x 11 m a naplnilo se za pouhé 3,5 minuty.<sup>110</sup> Přes spodní ohlaví plavidel byly vedeny dva železné mosty o rozpětí 20,5 m.<sup>111</sup> Při zdymadle u Dolních Beřkovic nechyběl ani obytný jednopatrový domek se dvěma byty pro jezného a plavidelníka a třemi byty pro ženaté pomocníky, v přízemí se nacházela společná kancelář, podkroví skýtalo ještě rezervní pokojík. Vedle obytného domku byl postaven hospodářský

<sup>107</sup> Stenografický protokol o anketě, pořádané obchodní a živnostenskou komorou v Praze dne 20. září 1905 o otázce, zda Labe ze Štětí do Ústí nad Labem má být kanalisováno či pouze regulováno, a o vyzbrojení holešovického přístavu, Praha 1905, s. 5 – 73.

<sup>108</sup> Schwarz, Zdeněk, Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, 1910, roč. XVIII., č. 37, s. 266.

<sup>109</sup> 7. výroční zpráva, s. 8 – 9.

<sup>110</sup> Podzimek, Josef a kol., Dolní Labe, Praha 1976, s. 115 – 124.

<sup>111</sup> Schwarz, Zdeněk, Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, 1910, roč. XVIII., č. 33, s. 231 – 233.

objekt, kde mohli zřízení chovat vepře, kozy či drůbež, a byla zde umístěna rovněž opravárenská dílna.<sup>112</sup>

Dolnobeřkovický projekt řešil mimo konstrukce jednotlivých součástí zdymadla rovněž komplexní úpravu břehů zdrže, zahrnující například vysypání nízko položených pozemků, zřízení náplavek, vazišť vorů či překladišť. Inženýři Kanalisační komise se věnovali i otázce přeložení prámového přívozu zajišťujícího drobnou nákladní dopravu mezi Mělníkem a Štětím, jenž nemohl být s ohledem na bezpečnost svého provozu ponechán na stávajícím místě.<sup>113</sup> Celkové náklady za dolnobeřkovické zdymadlo – zahrnující přípravné technické práce, výkup pozemků, budov, vodních sil apod. včetně odškodnění vlastníků, veškeré stavební práce, výstroj zdymadla a vybavení obytného domku, telefonní spojení se sousedními zdymadly a další různá drobná vydání – představovaly 3,425.415 K.<sup>114</sup>

### **Zdymadlo č. VII – Štětí (obr. 14)**

Staveniště druhého labského zdymadla označeného pořadovým číslem VII u Štětí bylo stavebnímu podnikatelství A. Lanna předáno v říjnu 1905, stavba pak byla kompletně dokončena o tři a půl roku později v roce 1909. Její průběh byl komplikován jednak opakujícími se velkými vodami, jednak vleklou stávkou stavebních dělníků v roce 1906; velké škody na již téměř dokončeném zdymadle napáchal také odchod ledu v únoru 1909.<sup>115</sup> Celková situace štětského zdymadla byla velmi podobná charakteru zdymadla v Dolních Beřkovicích. Základním stavebním objektem byl pohyblivý hradlový jez o třech polích a spádu 2,2 m s rybovodem umístěným v pilíři mezi jezem a 12 m širokou vorovou propustí opatřenou stupňovitým dnem s tzv. Bazikovými zdrhly. Levý břeh Labe kopíroval 800 m dlouhý plavební kanál se sdruženými plavidly o standardních rozměrech 143 x 22 m v případě vlakového a 73 x 11 m u komorového plavidla. Doba plnění obou plavidel se od dolnobeřkovických komor odchylovala jen nepatrně – velké plavidlo se napouštělo přes 9 minut, malému stačily necelé 4 minuty.<sup>116</sup>

Čím se však zdymadlo ve Štětí značně odlišovalo od svých předchůdců, byla konstrukce jeho hradlového jezu, jež byla inspirována podobou jezu na řece Addě při elektrárně u italského Paderna. Hlavní rozdíl představovalo zvětšení vzdálenosti sousedních slupic z obvyklých 120 – 130 cm na rovné 3 m, což umožnilo snížení počtu slupic na sedmnáct. Zároveň došlo ke zvýšení nosnosti slupic tím, že k dosavadním vodorovným

<sup>112</sup> Schwarz, Zd., Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, č. 37, s. 264.

<sup>113</sup> Schwarz, Zdeněk, Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, 1910, roč. XVIII., č. 32, s. 223 – 225.

<sup>114</sup> Schwarz, Zd., Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, č. 37, s. 265.

<sup>115</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 112 – 113.

<sup>116</sup> Podzimek, J., Dolní Labe, s. 106 – 114.



výztuhám lichoběžníkové slupice přibýly ještě dvě úhlopříčné podpěry. Doposud používané kované slupice byly navíc nahrazeny slupicemi zhotovenými z válcovaných želez spojených nýty. Jelikož byla tato varianta na zpracování jednodušší, a tudíž i levnější, plánovala se její aplikace i na zbývající labské jezy. Jediná nevýhoda nýtované slupice spočívala v její větší náchylnosti k rezivění, jež byla dána jejím přibližně dvojnásobným povrchem. Železné jezové konstrukce nového typu dodaly firmy Breitfeld-Daněk a Bratři Prášilové.<sup>117</sup>

Během výstavby zdymadla ve Štětí byla rovněž navýšena potahová stezka nacházející se na levém břehu, byl postaven domek pro obsluhu zdymadla a také bylo provedeno opevnění Štětského ostrova, jehož staré labské rameno bylo vysypáno do úrovně 50 cm nad vzdutou vodu. Kvůli nebezpečí podmáčení se materiálem získaným z výkopu plavidel navýšily i nízko položené pozemky ležící v blízkosti zdymadla.<sup>118</sup>

### **Zdymadlo č. VIII – Roudnice nad Labem (obr. 15, obr. 16)**

Výstavba třetího labského zdymadla s pořadovým číslem VIII u Roudnice nad Labem byla zahájena v červenci 1906 a trvala necelých šest let do roku 1912. Roudnické zdymadlo se skládalo z pohyblivého hradlového jezu o třech polích se spádem 2,9 m, z rybovodu, z 12 m široké vorové propusti s Bazikovými zdrhly umístěné při pravém břehu a z 1 650 m dlouhého plavebního kanálu situovaného při levém břehu. Jeho budování usnadnila skutečnost, že mohl být veden korytem bývalého mlýnského ramena, pouze bylo zapotřebí odstranit zbytky starého mlýnského jezu. Přibližně za polovinou kanálu byla lokalizována sdružená plavidla obvyklých parametrů – komorové o rozměrech 73 x 11 m s dobou plnění necelé 4 minuty, vlakové poněkud delší než u předchozích zdymadel projektované na rozměry 146 x 22 m, přičemž většímu objemu plavidla také odpovídala delší doba jeho plnění dosahující 16 minut.<sup>119</sup>

Zajímavostí roudnického zdymadla bylo propojení jeho jezu se silničním mostem, který kromě samotného Labe překonával i železniční trať, kvůli čemuž musel disponovat dostatečně vysokými pilíři, aby byla zachována podjezdná výška 5,2 m. Most sestával ze sedmi polí, z nichž tři největší měly rozpětí 57,5 m, a s jezem měl společné pouze pilíře, jinak na sobě byly oba stavební objekty zcela nezávislé.<sup>120</sup>

Nový roudnický most byl vztyčen v místech, kudy vedl již v první polovině 14. století starý most, jehož relikty ve formě čtyř říčních pilířů a klenutého oblouku na levém břehu byly

<sup>117</sup> Klír, Antonín, Hradlový jez u Štětí na Labi, Technický obzor, 1907, roč. XV., č. 18, s. 149 – 152.

<sup>118</sup> 10. výroční zpráva, s. 38 – 49.

<sup>119</sup> Podzimek, J., Dolní Labe, s. 97 – 106.

<sup>120</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 113 – 114.

ještě na počátku 20. století zejména při nízkém vodním stavu dobře patrné. Původní roudnický most nechal v letech 1333 – 1340 jako třetí nejstarší kamenný most v Čechách postavit pražský biskup Jan IV. z Dražic. Stavitelem mostu byl vybrán francouzský mistr Vilém, jenž proslul rekonstrukcí známého avignonského mostu pocházejícího z 12. století.<sup>121</sup>

Roudnici, která byla za Jana IV. z Dražic definitivně povýšena na město, přineslo zbudování kamenného mostu, ve své době jediného pevného spojení obou břehů Labe, mimořádný hospodářský rozkvět, jelikož se díky němu mohla stát křižovatkou obchodních cest a hospodářským centrem svého okolí. Středověký most sloužil svému účelu až do třicetileté války, kdy byl během saského vpádu ve 30. letech 17. století pobořen, a poté zůstal až do zahájení kanalizačních prací na Labi neobnoven.<sup>122</sup> Z nejzajímavějších artefaktů, dokládajících existenci starého mostu, které byly v řečišti při hloubení zdymadla nalezeny, lze zmínit pískovcovou desku s velmi dobře zachovaným erbem, zobrazujícím vinnou ratolest se třemi lupeny, znak biskupa Jana IV. z Dražic. Tato deska pravděpodobně zdobila některý z pilířů původního mostu, a připomínala tak iniciátora jeho vzniku.<sup>123</sup>

Nezbytnou součástí areálu zdymadla byly rovněž služební byty pro personál, které byly zřízeny ve zrekonstruované staré mlýnské budově. Její adaptace na nové využití spočívala nejenom ve vnitřní přestavbě, ale také v celkovém zvýšení terénu o 3 m, jelikož se pobřežní oblast vlivem kanalizačních úprav dostala do inundační zóny.<sup>124</sup> Při stavbě zdymadla došlo rovněž k rekonstrukci roudnických stok, jejíž součástí bylo vybudování nového hlavního sběrače městské kanalizace, jenž byl veden pod horní částí průplavu a poté napříč ostrovem s vyústěním do Labe.

Stavební práce na zdymadle v Roudnici komplikoval mimo velkých vod a silných mrazů také bahnitý terén podloží, jemuž bylo na mnoha místech zapotřebí čelit položením pilotových roštů, a nedostatek dělnictva, jenž se projevoval především během žní a v období sběru chmele. Stavby dělníků tak musely být posíleny cizími pracovníky z východní Haliče, kteří sice nebyli tak zruční jako domácí dělnictvo, nicméně brzy se zapracovali a přijížděli pak pravidelně se začátkem každého stavebního období.<sup>125</sup>

---

<sup>121</sup> Chaloupecký, Václav – Tolman, Břetislav, Starý kamenný most přes Labe v Roudnici, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 23, s. 175 – 176.

<sup>122</sup> Chaloupecký, Václav – Tolman, Břetislav, Starý kamenný most přes Labe v Roudnici, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 24, s. 182 – 183.

<sup>123</sup> Chaloupecký, Václav – Tolman, Břetislav, Starý kamenný most přes Labe v Roudnici, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 25, s. 189 – 190.

<sup>124</sup> Dvanáctá výroční zpráva komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za rok 1908, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 24, s. 183 – 184.

<sup>125</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 114 – 115.

### **Zdymadlo č. IX – Litoměřice (obr. 17, obr. 18)**

V letech 1909 – 1914 bylo u Litoměřic na základě projektu vypracovaného Kanalisační komisí Lannovým podnikatelstvím postaveno zdymadlo označené číslem IX. Jeho podoba se nijak zásadně neodlišovala od předchozích zdymadel, pouze zde byla stejně jako u libčického zdymadla použita méně obvyklá kombinace hradlového a stavidlového jezu. Litoměřický jez byl pohyblivý, vytvářel spád 2,6 m a skládal se ze tří polí. V levém poli se uplatnilo hrazení stavidly upevněnými na slupicích rozmístěných v osové vzdálenosti 3,90 m, ve zbývajících dvou polích bylo příslušného vzduťi dosaženo užitím hradel spočívajících na slupicích instalovaných po 2,95 m. Železné jezové konstrukce dodala, byť s určitým zpožděním způsobeným stávkou továrního dělnictva, firma Františka Ringhofferova. Při pravém břehu Labe se nacházela 12 m široká vorová propust' opatřená stupňovitým dnem. Protější břeh lemoval 830 m dlouhý plavební kanál, v němž byla na úrovni obce České Kopisty vedle sebe umístěna obě plavidla – vlakové s rozměry 146 x 22 m a dobou plnění 13 minut a komorové s parametry 73 x 11 m a časem plnění 5 minut.<sup>126</sup>

Součástí projektu zdymadla bylo také vybudování překladiště u Litoměřic a zvýšení nízko položených pozemků v Počáplech a Českých Kopistech o jeden metr nad vzduťou vodu. Zvláště důkladně bylo zapotřebí proti podmáčení zabezpečit vzácný počápelský kostel postavený v 18. století Dientzenhoferem.<sup>127</sup> Během realizace litoměřického zdymadla došlo v rámci provádění souvisejících prací rovněž k zatrubnění křešického potoka, jenž byl sveden pod jez.<sup>128</sup>

### **Zdymadlo č. X – Lovosice (obr. 19, obr. 20)**

Výstavba jubilejního desátého zdymadla u Lovosic byla sice zahájena v plánovaném termínu roku 1911, nicméně vzhledem k propuknutí první světové války se stavba protáhla na plných osm let. Během válečného období byly stavební práce v důsledku nedostatku peněz, materiálu a především dělnictva postupně omezovány, až byly s koncem roku 1916 zastaveny úplně. Civilní dělníky, kteří na stavbě chyběli v důsledku všeobecné mobilizace, se sice Kanalisační komise snažila nahradit válečnými zajatci, ti jí však ani přes opakované žádosti nebyli vojenskou správou přiděleni. Lovosické zdymadlo tak mohlo být dokončeno až v poválečném roce 1919, kdy bylo jeho uvedení do provozu s ohledem na očekávanou vysokou poptávku po hnědém uhlí považováno za prioritní.<sup>129</sup>

<sup>126</sup> Podzimek, J., Dolní Labe, s. 87 – 97.

<sup>127</sup> Jubilejní zpráva, s. 8 – 11.

<sup>128</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 115 – 116.

<sup>129</sup> Jubilejní zpráva, s. 11 – 18.

Podoba zdymadla Lovosice vycházela ze zkušeností získaných při realizaci předchozích zdymadel, přičemž respektovala specifika daná charakterem okolního terénu – například levostranné labské rameno zvané Galoš bylo využito jako 1 220 m dlouhý plavební kanál.<sup>130</sup> Přibližně v jedné čtvrtině průplavu byla sdruženě umístěna plavidla – vlakové disponovalo rozměry 148 x 22 m a plnilo se 12 minut, komorové se vyznačovalo parametry 73 x 13 m a dobou plnění 4,5 minuty. Lovosický jez byl pohyblivý s průměrným spádem 3 m a skládal se ze tří polí. Typově se jednalo o kombinaci hradlového a stavidlového jezu, jenž se uplatnil v prostředním poli, které se při větších průtocích po vyhrazení stavidel používalo k plavbě volnou řekou. Osová vzdálenost slupic stavidlového jezu představovala 3,90 m, slupice hradlového jezu, instalovaného v bočních polích, byly rozmístěny po 3,22 m. Vorová propust' šířky 12 m se stupňovitým dnem pokrytým Bazikovými zdrhly byla vybudována u pravého břehu Labe.<sup>131</sup>

Realizace projektu lovosického zdymadla byla stejně jako v případě všech předchozích zdymadel ležících na dolním toku Vltavy a Labe svěřena stavebnímu podnikatelství A. Lanna, které jej i přes komplikace způsobené světovou válkou úspěšně dokončilo. Zdražování materiálu i mezd a další válečné obtíže však zapříčinily zvýšení nákladů na stavbu – představitelé Kanalisační komise se s firmou Lanna dohodly na nárůstu jednotkových cen o 15%, který se týkal všech činností provedených od 1. srpna 1914 až do uzavření míru. Poválečné období pak přineslo nutnost dalšího navýšení rozpočtu, jelikož jednotkové ceny stavebních prací vzrostly oproti předválečnému stavu o 150%<sup>132, 133</sup>.

Vzhledem ke skutečnosti, že od výstavby původně plánovaného zdymadla číslo XI u Prackovic bylo nakonec upuštěno a přistoupeno se rovnou k vybudování střežkovského zdymadla, na jehož stavbě se podnikatelství Lanna podílelo pouze úpravami břehů a zřízením překladišť a náplavek ve Velkých a Malých Žernosekách, stalo se zdymadlo Lovosice posledním, které Lanna podle projektu Kanalisační komise zrealizoval.<sup>134</sup>

### **Zdymadlo č. XI – Střežkov (obr. 21, obr. 22, obr. 23)**

Výstavba zdymadla s pořadovým číslem XI u Střežkova, posledního zdymadla nacházejícího se v kompetenci Kanalisační komise, byla započata v roce 1923, kdy si zástupci podnikatelství staveb civilních inženýrů stavebních Nejedlý, Řehák a spol., jemuž bylo

<sup>130</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 116.

<sup>131</sup> Podzimek, J., Dolní Labe, s. 78 – 87.

<sup>132</sup> Například cena za 1 m<sup>2</sup> dlažby do písku se z 4,35 K v roce 1914 zvýšila na 10,60 K v roce 1918; zatímco v roce 1914 stál 1 m<sup>3</sup> základového betonu 40 K, do roku 1918 vzrostla jeho cena na 115,40 K. Jubilejní zpráva, s. 19.

<sup>133</sup> Tamtéž.

<sup>134</sup> Žákavec, Th., Lanna, s. 116 – 117.

provedení zdymadla ve veřejné soutěži přiděleno, převzali staveniště. Střekovské zdymadlo bylo tvořeno pohyblivým jezem se čtyřmi otvory o spádu 7,05 m, jemuž předcházela rekordních 18,59 km dlouhá zdrž sahající až k lovosickému zdymadlu; rybovodem, jenž byl umístěn v levém krajním jezovém pilíři a sestával z 1,5 m širokých a 2 m dlouhých komůrek rozmístěných po 35 cm; a ze sdružených plavidel.

Vlakové plavidlo bylo projektováno na délku 170 m a šířku 24 m, proplavení trvalo přibližně 20 minut, přičemž současně bylo možno proplavit čtyři labské čluny o nosnosti 700 t i s vlečným parníkem nebo dva dvojité prameny spolu s remorkérem. Komorové plavidlo disponovalo stejnou délkou jako plavidlo vlakové, nicméně jeho šířka byla pouhých 13 m, což umožňovalo proplavit zhruba poloviční náklad, tedy dva labské čluny s vlečným parníkem anebo jeden dvojitý pramen tažený remorkérem.<sup>135</sup> Zvláštní pozornost byla věnována architektonické výzdobě dolních ohlaví plavidel, která představovala hranici mezi kanalizovaným a volným Labe. Na základě projektu architekta Františka Vahaly sem byl dopraven 17 t vážící žulový kvádr, do něhož byl na místě vytesán malý státní znak.

Zdymadlo Střekov se od svých deseti předchůdců lišilo jedním velmi podstatným technickým detailem – chyběla zde vorová propuť, sloužící k oddělené plavbě vorů. Důvod její absence spočíval ve vysokém stavebním nákladu, dosahujícím až ke 12 mil. Kč, nepříznivém vlivu na hydroelektrárnu<sup>136</sup> a především v klesající dopravě dříví, jež se oproti předválečnému období snížila na necelou desetinu, což představovalo v průměru 15 proplavených vorů měsíčně. Ty musely vzhledem k neexistenci vorové propusti překonávat plavební překážku vytvořenou střekovským zdymadlem spolu s loděmi, tedy použitím komorového či vlakového plavidla. Pro sportovní lodě, které ke svému přesunu z jedné zdrže do druhé vorové propusti také často využívaly, by byl však takovýto způsob proplavení příliš nebezpečný. Proto bylo rozhodnuto vybudovat při zdymadle Střekov speciální dráhu opatřenou vozíky, na kterých mohli sportovci své lodě přes plavební stupeň převézt. Během výstavby zdymadla bylo u nedalekého Vaňova zřízeno 700 m dlouhé překladiště, napojené vlečkou na nádraží státní dráhy v Ústí nad Labem, které umožňovalo kotvení a překládku zboží až deseti labským člunům současně.<sup>137</sup>

Rutině probíhající stavební práce byly 7. března 1925, v den 75. narozenin prezidenta republiky Tomáše Garrigua Masaryka, přerušeny mimořádnou událostí – slavností

---

<sup>135</sup> Pavloušek, Vítězslav, Stavba Masarykova zdymadla u Střekova, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1927, roč. XXXV., č. 7, s. 180 – 189.

<sup>136</sup> Projekt Kanalisační komise na výstavbu střekovského zdymadla od počátku počítal i s jeho doplněním o vodní elektrárnu umístěnou při levém labském břehu, která měla k výrobě elektrické energie využít velkého spádu daného vysokým jezem. Pavloušek, Vítězslav, Masarykovo zdymadlo na Labi u Střekova, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1933, roč. XLI., č. 12, s. 165.

<sup>137</sup> Tamtéž, s. 165 – 169.

pojmenování stavby Masarykovým zdymadlem. Samotný prezident se akce sice nezúčastnil, přítomen byl pouze v podobě sochy umístěné na podiu vedle řečnické tribuny, nicméně i tak byla slavnost pojata dostatečně reprezentativně. Podium, které vyrostlo na pravém labském břehu pod hradem Střekovem, bylo dekorováno koberci a zelení, na jeřábech vlály státní vlajky a za řečnickým pultem se střídali představitelé státní správy, podnikatelstva i dělnictva. Závěrem shromáždění byl přednesen text pozdravného telegramu, jenž byl následně odeslán do kanceláře prezidenta republiky.<sup>138</sup>

Dobudováním Masarykova zdymadla u Střekova v roce 1936 bylo završeno čtyřicet let trvající úsilí Kanalisační komise směřující k naplnění jejího původního úkolu, totiž splavnění Vltavy a Labe z Prahy do Ústí nad Labem. Pokračování splavňovacích prací mezi Ústím a státní hranicí již nebylo nutné, protože zde říční trať vykazovala ustálenější průtočné poměry a o 20 cm větší hloubku než plavební dráha nad Střekovem, a byla tudíž pro plavbu lodí a vorů vhodná i ve své nekanalizované podobě.<sup>139</sup>

## **3.2 Splavnění Vltavy v obvodu Prahy a adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní**

### **3.2.1 Splavnění Vltavy v obvodu Prahy**

Smysl projektu splavnění Vltavy v Praze spočíval v maximální podpoře lodní dopravy, jejíž rozkvět se v následujících letech očekával v souvislosti s rozvojem rekreační plavby nad Prahou a především s ohledem na probíhající kanalizování dolní Vltavy a Labe, které mělo do hlavního města království Českého přivést i velké labské lodě o mnohasettunové nosnosti. Primárním cílem inženýrů Kanalisační komise proto bylo zredukovat počet jezů, jelikož jeden každý představoval i přes doplnění o plavidla významnou plavební překážku, a navrhnout plavidla tak, aby si osobní a nákladní doprava vzájemně nepřekážely. Vlaková plavidla přitom byla projektována na proplavení vlečného parníku pouze se dvěma loděmi, narozdíl od většího typu použitého u všech plavidel pod Prahou, který umožňoval spolu s vlečným parníkem proplavit hned čtyři lodě. Menší varianta vlakového plavidla byla pro Prahu zvolena z toho důvodu, že se předpokládalo přeložení většiny nákladu již v pražských přístavech, dále proti proudu proto měla pokračovat jen menšina lodí.

V roce 1896 byla Vltava uvnitř Prahy přehrazena čtyřmi jezy – šítkovským, staroměstským, novomlýnským a helmovským. Kanalisační komise si vytkla za cíl odstranit

---

<sup>138</sup> Jubilejní zpráva, s. 28 – 32.

<sup>139</sup> Plavební ročenka 1923, Praha 1923, s. 88.

dva z nich – staroměstský a novomlýnský – a na místě zbývajících dvou postavit nové pevné jezy, doplněné 12 m širokou vorovou propustí a plavidly. Podle projektu vypracovaného Kanalisační komisí v roce 1901 měl první z nových jezů nahradit stávající šítkovský jez, přičemž za účelem překonání vzniklého spádu se měla postavit dvě plavidla. Komorové, sloužící k proplavení osobních parníků, mělo být zřízeno u Žofínského ostrova<sup>140</sup>; vlakové, určené pro nákladní lodě, mělo vzniknout mezi Židovským ostrovem, jehož jižní cíp se plánoval prodloužit až k Petržilkovým mlýnům stojícím na stejnojmenném ostrově, a Ferdinandovým nábřežím.

Vzhledem k zamýšlenému odstranění staroměstského jezu bylo zapotřebí vyřešit způsob přivedení potřebného množství vody ke staroměstským mlýnům, jež měly zůstat zachovány. Projekt navrhoval vybudovat 1,5 m vysokou dělící hráz lemující nábřeží císaře Františka<sup>141</sup>, kterou by se vytvořil náhon zajišťující zásobování mlýnů vltavskou vodou. Aby měly dostatek vody nejenom staroměstské, ale i tři výše položené Šítkovské mlýny, měl se na počátku náhonu zřídit 15 m dlouhý stavidlový jez. Druhý z nových jezů měl být vztyčen na místě stávajícího helmovského jezu, dimenzován podle výšky zrušeného jezu novomlýnského. Plavidla měla být umístěna u pravého břehu ostrova Štvanice, a to ve sdruženém postavení – komorové bezprostředně u ostrova, vlakové pak napravo od něj.<sup>142</sup>

Cesta od vypracování projektu na splavnění Vltavy uvnitř Prahy k jeho realizaci nicméně nebyla jednoduchá a protáhla se na několik let. Prvotním problémem bylo zajištění financování akce, jelikož zákon č. 66 z 11. června 1901, o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, podle kterého se mělo postupovat, ve svém znění pamatoval pouze na splavnění Vltavy z Budějovic do Prahy, samotná Praha v něm zpočátku obsažena nebyla. O nápravu se museli postarat čeští poslanci, kteří zahrnutí Prahy do rámce vodních cest prosadili. Druhý problém spočíval v komplikovaném jednání s vlastníky o výkupu vodních sil a mlýnských objektů, určených ke zrušení. Stavba zdymadla u ostrova Štvanice (helmovský jez) tak mohla být zahájena až roku 1907, s budováním žofínského zdymadla (šítkovský jez) se začalo o čtyři roky později.<sup>143</sup>

---

<sup>140</sup> Dnešní Slovanský ostrov, vznikl postupným přibýváním nánosů v řečišti Vltavy v průběhu 17. a 18. století a původně byl označován jako Barvířský podle svého majitele, barvíře Josefa Ignáce Saengera. Žofínským ostrovem byl oficiálně nazván v roce 1841 na počest arcikněžny Žofie, matky Františka Josefa I., a toto jméno si zachoval až do roku 1925. Lašťovka, M. a kol., Pražský uličník, 2. díl, s. 190 – 191.

<sup>141</sup> Dnešní Smetanovo nábřeží, původně nazýváno čistě jen Nábřeží či Staroměstské nábřeží, jedná se o nejstarší pražské nábřeží – v letech 1841 – 1845 jej podle návrhu architekta Bernarda Grubera vybuodovalo z opracovaných žulových kvádrů Lannovo stavební podnikatelství. Označení Františkovo neslo nábřeží v letech 1894 – 1919 na počest císaře Františka Josefa I. Tamtéž, s. 192 – 193.

<sup>142</sup> Kohout, Alois, Splavnění Vltavy v Praze, Technický obzor, 1904, roč. XII., č. 17, s. 144 – 146.

<sup>143</sup> Kohout, Alois, Stavby pro plavbu na Vltavě uvnitř města Prahy, Technický obzor, 1921, roč. XXIX., č. 16, s. 65 – 66.

## Štvanické zdymadlo (obr. 24, obr. 25)

Veřejná soutěž na realizaci štvanického zdymadla byla vypsána v květnu 1907. Výběrového řízení se zúčastnilo devět subjektů, z jejichž nabídek byly jako nejvýhodnější zvoleny nabídky firem Kapsa & Müller a stavebního podnikatelství A. Lanna, které se o provedení stavby díky jejímu rozdělení na sedm částí víceméně rovnoměrně podělily. Výstavba zdymadla byla započata již v srpnu 1907 a k jejímu dokončení, vyjma vodní elektrárny dobudované až roku 1913, došlo v roce 1911.<sup>144</sup>

Zdymadlo Štvanice se skládalo ze dvou pevných jezů, vorové a rybí propusti při levém břehu Vltavy, z plavidel a hydroelektrárny umístěné na jižní špičce Štvanického ostrova. Větší z jezů, nacházející se v hlavním vltavském toku, nahradil původní helmovský jez postavený v roce 1398, po kterém převzal i svůj název. Starý jez nicméně zůstal částečně zachován, jelikož se po zřízení nového jezu dostal 1,4 m pod normální vzdutou vodu, a nemohl tak být na překážku vorové ani lodní plavbě. Nový helmovský jez byl umístěn za jez původní, dosahoval délky 164 m a vytvářel spád 4,7 m. Menší jez byl navržen v pravém rameni Vltavy pod Hlávkův most klenoucí se přes ostrov Štvanice, byl dlouhý 58 m a jeho spád činil 2,5 m. Plavidla byla postavena vedle sebe při pravém břehu Štvanického ostrova – komorové disponovalo rozměry 55 x 11 m s dobou plnění 5 minut, vlakové mělo parametry 175 x 11 m a plnilo se 11 minut. Délka plavebního kanálu představovala 452 m.<sup>145</sup>

Domek pro plavidelníka a pomocné dělníky byl postaven u dolního ohlaví komorového plavidla. V přízemí se nacházela kancelář a dva byty pro pomocníky, v prvním patře pak byty plavidelníka a strojníka se společnou pavlačí. Do všech místností v domě byl zaveden elektrický proud, v kuchyních a na toaletách byla k dispozici voda z obecního vodovodu, kancelář a plavidelníkův byt byly navíc vybaveny telefonem. Návrh domu pocházel z ateliéru architekta Františka Sandera.<sup>146</sup> Součástí stavebních prací byly rovněž terénní úpravy ostrova Štvanice, jehož jižní část byla vysypána nad nejvyšší známou velkou vodu a určena pro vybudování zábavních a sportovních objektů, uvažovalo se zde i o zřízení zoologické zahrady; severní část byla ponechána s dosavadní niveletou a měla být proměněna v lidový sad.

V souvislosti se zrušením novomlýnského jezu a s úpravami nábřeží, které se rozšířilo na úkor vltavského řečiště, došlo k odříznutí Nových, Loděckých a Helmovských mlýnů od přísunu vody. Celá skupina mlýnů proto byla vykoupena a následně zbořena a na vzniklé

<sup>144</sup> Pavlousek, Vítězslav, Zdymadlo u Štvanice, Technický obzor, 1913, roč. XXI., č. 5, s. 33 – 36.

<sup>145</sup> Podzimek, J. a kol., Povodí Vltavy, s. 86 – 88.

<sup>146</sup> Pavlousek, Vítězslav, Zdymadlo u Štvanice, Technický obzor, 1913, roč. XXI., č. 7, s. 49 – 53.



ploše měla vyrůst nová obchodní čtvrť. Jediné mlýny, které v této lokalitě zůstaly zachovány, byly Šaškovy mlýny, k nimž se voda přiváděla dvěma kanály se vtokem u Hlávkova mostu.<sup>147</sup>

### **Žofínské (smíchovské) zdymadlo (obr. 26, obr. 27, obr. 28)**

Před započítím výstavby žofínského zdymadla musela Kanalisační komise přistoupit k revizi původního projektu, podle kterého se doposud postupovalo. Stalo se tak v důsledku podání memoranda, apelujícího na estetické cítění členů Komise, v němž byla vyslovena obava, že by odstraněním staroměstského jezu radikálně poklesla hladina Vltavy, čímž by došlo k narušení světoznámého panorama Hradčan a Malé Strany. Další korekce pak přineslo rozhodnutí smíchovské obce postavit most spojující Ferdinandovo nábřeží s protilehlou Myslíkovou ulicí<sup>148</sup> a přání zachovat věž bývalé malostranské vodárny.

Naopak ponechání strojovny a lednice, tvořících součást vodárenského komplexu na Petržilkovském ostrově, ani zachování alespoň jedné tzv. barborky<sup>149</sup> coby význačných technických památek se prosadit nepodařilo. Upravený projekt na splavnění zbývajících úseku Vltavy v Praze byl schválen v únoru 1911. Zohledňoval jak ponechání staroměstského jezu, tak i ostatní vznesené požadavky vyjma zachování strojovny s lednicí, pro které se nepodařilo najít nové využití, a barborky, podle níž alespoň vznikl zmenšený model zařazený do sbírek Technického muzea.

Na základě nabídkového řízení bylo provedení žofínského zdymadla svěřeno pražské firmě František Schön a synové, jež stavební práce zahájila v srpnu 1911, realizace zdymadla včetně architektonické výzdoby pak byla završena až roku 1922.<sup>150</sup> Neobvykle dlouhý proces výstavby byl zapříčiněn jednak změnami původního projektu, které se objevily nejen před započítím stavebních prací, ale i v jejich průběhu, jednak důsledky první světové války, jež přinesla nedostatek, respektive snížení produktivity dělnictva, zdražení materiálu a mezd atp. Podobně jako při stavbě lovosického zdymadla tak musela Kanalisační komise přistoupit na zvýšení jednotkových cen prací provedených od začátku srpna 1914.<sup>151</sup>

<sup>147</sup> Pavlousek, Vítězslav, Zdymadlo u Štvanice, Technický obzor, 1913, roč. XXI., č. 6, s. 41 – 46.

<sup>148</sup> Výstavba mostu, předpokládající mimo jiné i demolici Šítkovských mlýnů, však v původně zamýšlené trase nakonec realizována nebyla, jelikož se po první světové válce prosadil návrh založený na posunu mostu do osy Resslerovy ulice. Na tomto místě byl železobetonový most, pojmenovaný po spisovateli Aloisi Jiráskovi a vycházející z návrhu architektů Vlastislava Hofmana a Františka Mencla, postaven v letech 1929 – 1933. Jiráskův most je široký 21 m, jeho zábradlí a kandelábry jsou zhotoveny z umělého kamene a předmostí na obou březích řeky má s ohledem na lepší dopravní napojení charakteristický nálevkovitý tvar. Beran, Lukáš – Valchářová, Vladislava (eds.), Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy, Praha 2005, s. 48.

<sup>149</sup> Barborka = šlapací kolo k vytahování lodí vorovou propustí. Jubilejní zpráva, s. 52.

<sup>150</sup> Kohout, Al., Stavby pro plavbu na Vltavě, Technický obzor, s. 65 – 66.

<sup>151</sup> Jubilejní zpráva, s. 53.

Žofínské zdymadlo zahrnovalo dva pevné jezy – šítkovský a staroměstský, oba doplněné 12 m širokou vorovou propustí umístěnou uprostřed jezu – a dvojici plavidel. Komorové plavidlo se nacházelo u levého břehu Žofínského ostrova, mělo parametry 55 x 11 m a doba jeho plnění obnášela 5 minut. Vzhledem ke své poloze sloužilo především rekreačním parníkům k plavbě od jihu pouze do zdrže staroměstského jezu. Další pohyb lodí po proudu Vltavy měl být umožněn vybudováním druhého komorového plavidla, které mělo vzniknout u severní špičky Střeleckého ostrova. Protesty představitelů Klubu za starou Prahu, sdružení architektů Mánes i zemského konzervátora, odvolávající se v krátké době již podruhé na hrozbu narušení pohledu na Hradčany, však nejprve posunuly umístění plavidla až ke staroměstské vodárně, aby bylo nakonec od záměru výstavby plavidla ve staroměstském jezu upuštěno úplně.<sup>152</sup>

Pro překonání spádu obou jezů bylo zapotřebí využít vlakového plavidla situovaného mezi Židovským ostrovem a Ferdinandovým nábřežím. Jeho rozměry byly stejně jako v případě komorového plavidla totožné s parametry štvanických plavidel, tj. 175 x 11 m, přičemž smíchovské vlakové plavidlo bylo možné rozdělit středními vraty ve dvě samostatně použitelné komory, které se plnily 11, respektive 8 minut. Podél levé zdi plavidla vedl krytý přivaděč do Čertovky, jenž byl napájen vodou ze 718 m dlouhého plavebního kanálu.<sup>153</sup> Stavba plavidla byla provedena podle návrhu architekta Františka Sandera – za dominantu jeho projektu lze považovat využití kyklopského kamenného zdiva v kombinaci s geometrizovanými prvky z umělého kamene. Umělecky hodnotné zpestření jinak utilitární technické stavby obstaraly plastiky od sochaře Josefa Pekárka z roku 1916 znázorňující alegorii Vltavy a jejích čtyř přítoků, umístěné na říční zdi.<sup>154</sup>

Šítkovský jez o spádu 1,36 m dosahoval délky 280 m, byl navržen jako dřevěný s kamennou výplní tzv. pražského typu a vynikal lomeným půdorysem. Staroměstský jez, postavený na místě středověkého jezu pocházejícího z roku 1241, disponoval stejnou konstrukcí jako šítkovský jez, nicméně byl delší (317 m), měl menší spád (0,95 m) a vyznačoval se šikmým půdorysem.<sup>155</sup> Součástí výstavby žofínského zdymadla byla rovněž úprava Židovského a Petržlíkovského ostrova a především přestavba Karpelesova mlýna na kanceláře Kanalisační komise. Veřejná lodní doprava mezi Vltavou nad a pod Prahou byla slavnostně zahájena v roce 1921 za účasti ministra veřejných prací Antonína Srby a řady

<sup>152</sup> Kohout, Al., Stavby pro plavbu na Vltavě, Technický obzor, s. 66 – 69.

<sup>153</sup> Podzimek, J. a kol., Povodí Vltavy, s. 91 – 92.

<sup>154</sup> Beran, L. – Valchářová, V. (eds.), Pražský industriál, s. 154.

<sup>155</sup> Podzimek, J. a kol., Povodí Vltavy, s. 88 – 90.

dalších hostů, kteří se na palubě státních parníků Štefánik a Sokol zúčastnili plavby v trase od klubovny Českého Yacht Klubu v Podolí přes vlaková plavidla až do Stromovky.<sup>156</sup>

Stěžejní součástí přípravy na výstavbu každého zdymadla bylo zajištění výkupu pozemků a vodních sil, dotčených stavbou. Za předem stanovenou smluvní cenu se vykupovala pole, louky, zahrady, pastviny i neplodná půda ležící podél kanalizovaného toku. Některé pozemky byly využity pouze v průběhu stavebních prací a po jejich skončení mohly být původním majitelům spolu s vyplacením příslušného odškodného za dočasné užívání navráceny. V krajních případech bylo možno aplikovat i institut vyvlastnění. Složitější jednání byla vedena s majiteli vodních sil, především s mlynáři a vlastníky závodů odkázaných na vodní pohon, ale také s osobami, kterým náleželo právo rybolovu, přívozu, dobývání ledu a písku, provozování plovárny apod. Ti všichni byli existenčně závislí na řece v její nekanalizované podobě, proto bylo nezbytné dojednat s jedním každým z nich podmínky, za nichž by byli ochotni se svých práv souvisejících s užíváním vodní síly vzdát.<sup>157</sup>

Nejvíce finančních prostředků na výkup pozemků a odškodnění vlastníků vodních sil – přibližně 400 tisíc zlatých – muselo být vynaloženo v souvislosti s výstavbou trojského zdymadla. Jednak zde bylo zapotřebí s ohledem na rozsah stavby vykoupit velké rozlohy pozemků, jednak byla jejich cena vzhledem k těsné blízkosti Prahy a vysoké bonitě půdy – například na Císařském ostrově se nacházely ovocné zahrady nesoucí plody vyhlášené kvality – značná. Největší plochy byly vykoupeny od c. k. dvorního eráru, zemského výboru království Českého a od císařského rady Raimunda Kubíka, jenž v Bubenči vlastnil továrnu na výrobu papíru.<sup>158</sup>

Výkupy předcházející zahájení splavňovacích prací v obvodu Prahy byly započaty po desetiletí trvajících jednáních v roce 1907 a týkaly se převážně mlýnských realit včetně jejich vnitřního zařízení a vodních práv. Celkem bylo vykoupeno 29 mlýnů o 1 230 koňských silách, přičemž 21 z nich bylo hned po svém převzetí Kanalisační komisí propachtováno povětšinou svým původním majitelům, a to až do doby, kdy si postup stavebních prací vynutil jejich zbourání. Plynulé provádění splavňovacích prací bez zbytečných prodlev bylo zajištěno stanovením krátkých, obvykle dvoutýdenních, výpovědních lhůt.<sup>159</sup> Posledními vykoupenými mlýny se stala čísla popisná 87 a 90 na Smíchově, tedy Pardubův a Karpelesův mlýn, pozdější sídlo Kanalisační komise, jejichž převod do držby Komise se podařilo uskutečnit až v roce

---

<sup>156</sup> Jubilejní zpráva, s. 56 – 66.

<sup>157</sup> 2. výroční zpráva, s. 21 – 25.

<sup>158</sup> 3. výroční zpráva, s. 38 – 39.

<sup>159</sup> 11. výroční zpráva, s. 38 – 39.

1908. Zatímco s majiteli mlýnských realit se zástupcům Kanalisační komise podařilo na podmínkách výkupu nakonec vždy dohodnout, v případě Primátorského<sup>160</sup> a Židovského ostrova se muselo přistoupit k aplikaci tzv. vyvlastňovacího zákona z roku 1878<sup>161</sup>, na jehož základě mohla být předmětná věc po složení soudem stanovené ceny státní mocí okamžitě vyvlastněna.<sup>162</sup>

### **3.2.2 Adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní** (obr. 29)

Na území dnešní Prahy bylo na počátku 20. století v provozu pět přístavů – nejstarší karlínský, jenž se začal ke kotvení lodí využívat již od roku 1822 a po svém rozšíření v 90. letech byl schopen pojmout až 40 lodí; podolský přístav zřízený v roce 1869, který byl vzhledem ke své menší hloubce určen primárně nevelkým plavidlům a lodím náležejícím členům Yacht Klubu; libeňský přístav postavený v 90. letech 19. století ve starém mlýnském rameni, jenž mohl poskytnout kotviště asi 16 labským lodím; smíchovský přístav dokončený v roce 1903, který byl se svojí délkou 1 400 m a šířkou 110 m největším přístavem na vltavsko-labské vodní cestě a který sloužil především pro přezimování až 200 vorů a přibližně stejného počtu lodí a pro vykládku kulatiny na pily; a konečně přístav holešovický, na jehož pozdější přestavbě se Kanalisační komise podílela vypracováním příslušného projektu.<sup>163</sup>

Holešovický přístav byl vybudován v letech 1892 – 1894 stavebním podnikatelstvím Vojtěcha Lanny v lokalitě Na Maninách. Jeho výstavba se nedotkla přirozeného toku Vltavy, přístav byl totiž uměle vyhlouben v pobřežním terénu. Dosahoval délky 750 m, šířky 100 m a hloubka vody činila 2 m, což umožňovalo využití přístavu až 160 velkými labskými plavidly. Holešovický přístav zpočátku sloužil pouze jako přístav ochranný, přičemž jeho vznik a další rozvoj podporoval mezi jinými již od svého prvního funkčního období i český místodržitel František hrabě Thun.<sup>164</sup>

Úprava přístavu v Holešovicích tak, aby vyhovoval potřebám obchodu, byla zahájena v roce 1905 vypracováním projektu, který zahrnoval spojení přístavu vlečnou drahou s železniční stanicí Holešovice-Bubny a zřízení přístavního nádraží, vybavení přístavu

---

<sup>160</sup> Dnešní Rohanský ostrov, označení Primátorský, které odkazovalo k vlastnictví ostrova staroměstskými primátory, se oficiálně používalo od 17. století do roku 1777, kdy staroměstská obec ostrov prodala, nicméně název Primátorský ostrov se vžil natolik, že byl běžně užíván ještě na počátku 20. století. Lašťovka, M. a kol., Pražský uličník, 2. díl, s. 147 – 148.

<sup>161</sup> Zákon č. 30 ze dne 18. února 1878 říš. z. se původně týkal vyvlastnění pouze za účelem stavby a provozování železnic, nicméně paragrafem 13 zákona č. 66/1901 byla umožněna jeho aplikace i v případě stavby vodních drah. Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, č. 66/1901 říš. z., s. 217.

<sup>162</sup> 12. výroční zpráva, s. 40 – 41.

<sup>163</sup> Plavební ročenka 1923, s. 94 – 98.

<sup>164</sup> Outrata, Jan Jakub, Obchodní a ochranný přístav v Holešovicích. Příspěvek k poznání industriální architektury v Praze, in: Staletá Praha XXIII. Pražské památky 19. a 20. století, Praha 1997, s. 161.

veškerými přístroji a pomůckami, sloužícími k překládání zboží, a rovněž výstavbu skladišť, celních budov a bytů pro úředníky. Holešovický přístav měl i nadále sloužit jako zimoviště lodí a měla zde být zprovozněna loděnice pro opravu poškozených lodí.<sup>165</sup>

Stavební práce byly vzhledem ke svému odlišnému charakteru rozděleny do dvou částí. Vybudování přístavní dráhy od hranic bubenského nádraží až do přístavu a v přístavním nádraží samotném bylo v roce 1906 zadáno podnikatelství staveb František Schön a synové, výstavba celního skladiště a budov pro personál celní expozitury a pro železniční zřízení byla ve stejném roce svěřena pražskému architektovi a staviteli Čeňku Gregorovi, jenž vycházel z návrhu Františka Sandera. Schönova firma získala kromě výše uvedeného rovněž zakázku na prohloubení holešovického přístavu o 80 cm na celkových 2,80 m.<sup>166</sup> Všechny provedené práce si vyžádaly úhrnného nákladu 2,875.000 K.

Provoz holešovického obchodního přístavu spolu s přístavní dráhou byl zahájen v červnu 1910. Mezi bubenským nádražím a přístavem se denně vystřídalo deset párů vlaků – první vyrážel v 7.00 z Buben, poslední v 19.45 z přístavu. Na nově vybudovanou železniční trať byly postupně napojovány vlečky, vedoucí k jednotlivým provozům v rámci holešovického průmyslového areálu – nejdelší z nich, měřící 444 m, spojovala se železnicí Akciovou společnost mlýnů v Praze. K další přestavbě a rozšíření obchodního a ochranného přístavu v Holešovicích pak došlo až v letech 1926 – 1928, a to v souvislosti s přeložením koryta vltavského toku.<sup>167</sup>

### **3.2.3 Charakteristika nákladní lodní dopravy v letech 1896 – 1931**

Vývoj nákladní lodní dopravy ve sledovaném období lze co do objemu vyvezeného a dovezeného zboží vyčíst z následujících tabulek (tab. č. 1, tab. č. 2) a pro lepší názornost též z připojených grafů (graf č. 1, graf č. 2). Ze srovnání množství přepraveného zboží je patrné, že české země byly orientovány proexportně, přičemž nejvyšší hodnota vývozu byla zaznamenána v roce 1903 (2,067.547 t).<sup>168</sup> V poválečném období se – především kvůli rostoucímu podílu železniční dopravy – předválečných výsledků již dosáhnout nepodařilo; výjimku tvořil rok 1926, kdy vzhledem k dlouhodobé stávce v anglickém uhelném průmyslu došlo k výraznému nárůstu objemu kamenného i hnědého uhlí určeného na export, což se pozitivně odrazilo na celkové hodnotě vývozu v uvedeném roce (1,161.092 t).<sup>169</sup> Z hlediska

<sup>165</sup> Klír, Ant., Stavby Komise, s. 33 – 37.

<sup>166</sup> 10. výroční zpráva, s. 20 – 21.

<sup>167</sup> Fojtík, Pavel, Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala, DP kontakt. Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, 2010, roč. 15, č. 5, s. 32 – 35.

<sup>168</sup> Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934, s. 12.

<sup>169</sup> [http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1750\\_30.htm](http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1750_30.htm) [28.11.2013]

dovozu byl nejsilnější rok 1912 (297.268 t). Naopak nejhorších výsledků bylo dosaženo v posledních letech první světové války – u exportu v roce 1917 (319.818 t), import se svého dna dotkl o rok později (52.593 t).<sup>170</sup>

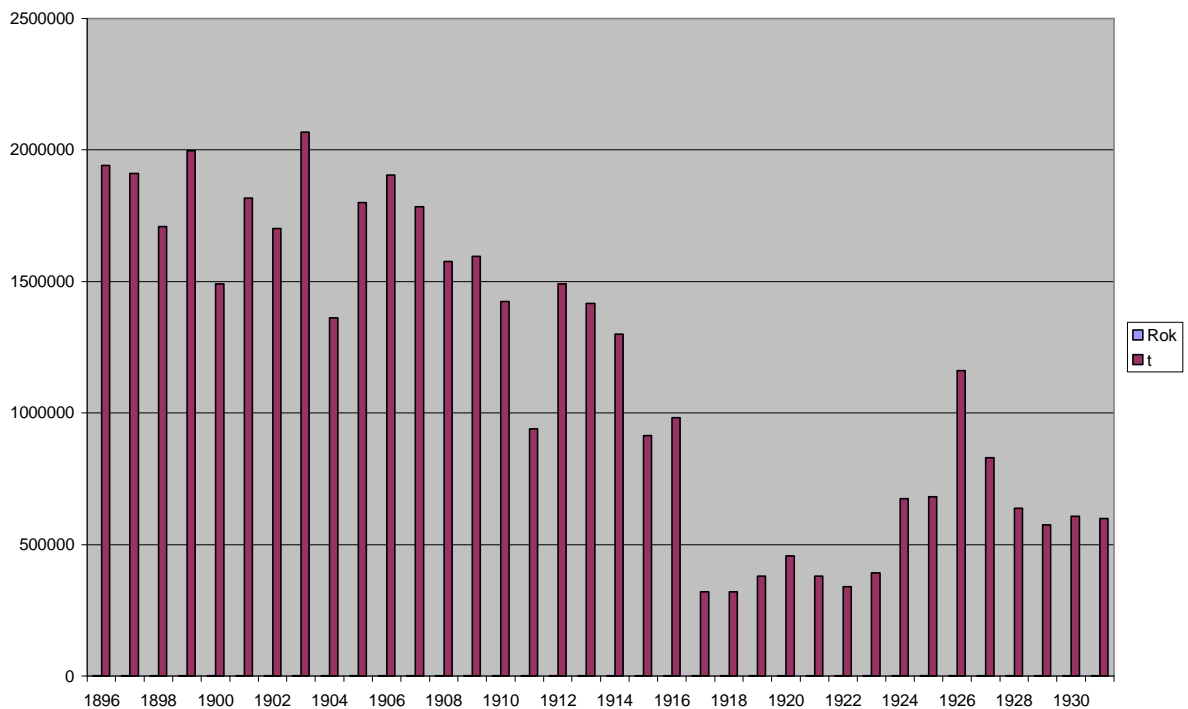
Tabulka č. 1: Objem nákladní lodní dopravy na vltavsko-labské vodní cestě mezi Prahou a Ústím nad Labem v letech 1896 – 1931: vývoz do zahraničí

Rok	t		Rok	t		Rok	t
1896	1 941 646		1908	1 575 496		1920	456 458
1897	1 910 671		1909	1 594 765		1921	379 768
1898	1 709 562		1910	1 423 830		1922	340 573
1899	1 997 779		1911	939 318		1923	391 030
1900	1 491 040		1912	1 490 942		1924	673 892
1901	1 816 296		1913	1 416 755		1925	682 290
1902	1 701 666		1914	1 298 692		1926	1 161 092
1903	2 067 547		1915	914 114		1927	829 894
1904	1 361 144		1916	982 671		1928	638 138
1905	1 800 445		1917	319 818		1929	575 260
1906	1 904 522		1918	320 137		1930	606 567
1907	1 783 662		1919	378 786		1931	599 519

Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu vyvezeného zboží z hlavních vltavských a labských přístavů a překladišť na trase Praha – Ústí nad Labem (jmenovitě: Karlín, Holešovice, Kralupy nad Vltavou, Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem). Zpracováno podle: Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934, s. 12 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle významných přístavů a překladišť, a) Vývoz).

<sup>170</sup> Malík, K., Deset let čs. statistiky, s. 12 – 13.

Graf č. 1: Objem nákladní lodní dopravy na vltavsko-labské vodní cestě mezi Prahou a Ústím nad Labem v letech 1896 – 1931: vývoz do zahraničí



Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu vyvezeného zboží z hlavních vltavských a labských přístavů a překladišť na trase Praha – Ústí nad Labem (jmenovitě: Karlín, Holešovice, Kralupy nad Vltavou, Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem). Zpracováno podle: Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934, s. 12 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle významných přístavů a překladišť, a) Vývoz).

Tabulka č. 2: Objem nákladní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě mezi Ústím nad Labem a Prahou v letech 1896 – 1931: dovoz ze zahraničí

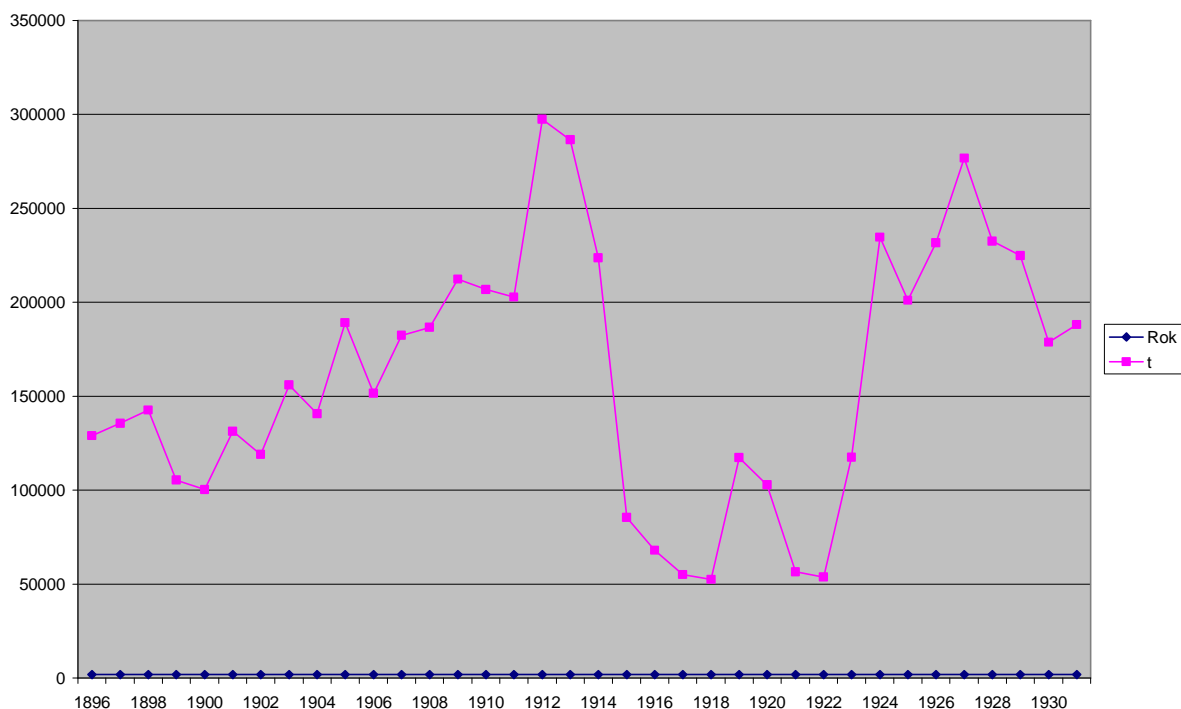
Rok	t		Rok	t		Rok	t
1896	129 039		1908	186 596		1920	102 880
1897	135 559		1909	212 278		1921	56 627
1898	142 503		1910	206 696		1922	53 789
1899	105 418		1911	202 783		1923	117 426
1900	100 280		1912	297 268		1924	234 546
1901	131 277		1913	286 457		1925	201 030
1902	119 031		1914	223 525		1926	231 718
1903	155 915		1915	85 501		1927	276 604
1904	140 651		1916	67 918		1928	232 510
1905	189 199		1917	55 137		1929	224 903
1906	151 491		1918	52 593		1930	178 766
1907	182 429		1919	117 330		1931	188 129

Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu dovezeného zboží do hlavních labských a vltavských přístavů a překladišť na trase Ústí nad Labem – Praha (jmenovitě: Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Holešovice, Karlín). Zpracováno podle: Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934, s. 13 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle význačných přístavů a překladišť, b) Dovoz).

V grafickém vyjádření vynikne pozvolný nárůst objemu zboží dováženého ze zahraničí vrcholící rokem 1912, po němž následuje prudký propad v letech 1915 – 1918, způsobený důsledky první světové války. Rychlá poválečná obnova nákladní lodní dopravy zahájená již v roce 1919 byla krátkodobě přerušena v letech 1921 a 1922, aby v následujícím období hodnota importu opět rostla, a to až do znatelného útlumu na počátku 30. let, vyvolaného nastupující světovou hospodářskou krizí.



Graf č. 2: Objem nákladní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě mezi Ústím nad Labem a Prahou v letech 1896 – 1931: dovoz ze zahraničí

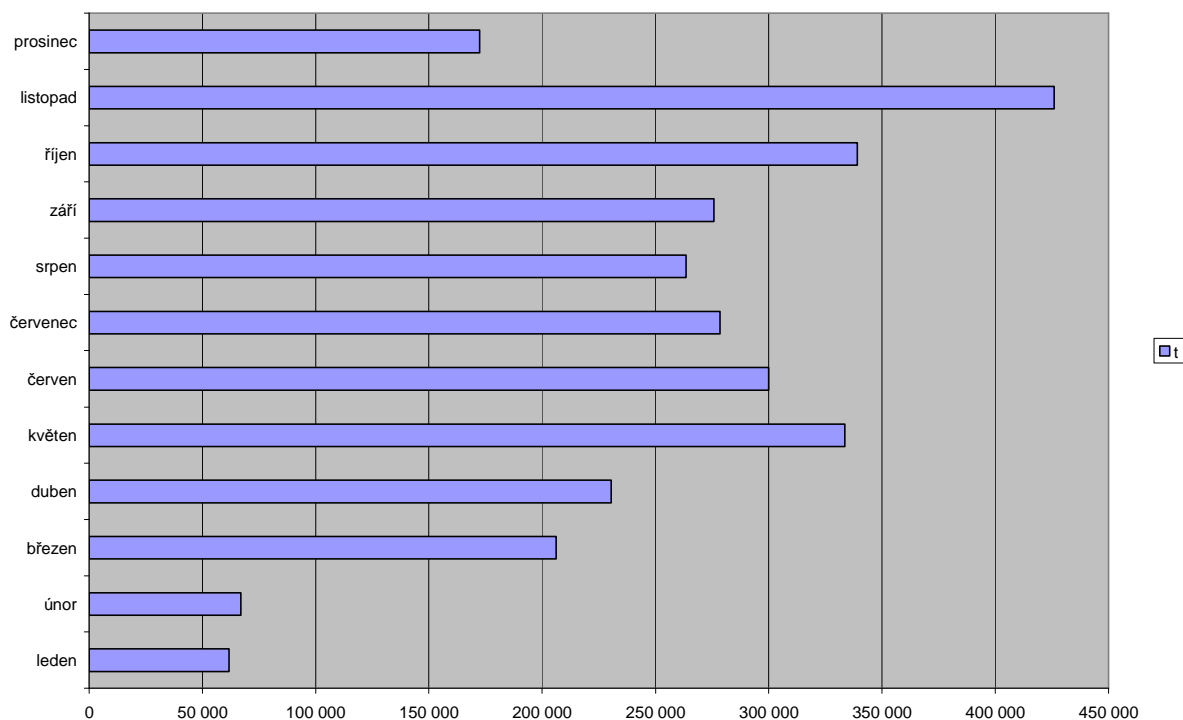


Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu dovezeného zboží do hlavních labských a vltavských přístavů a překladišť na trase Ústí nad Labem – Praha (jmenovitě: Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Holešovice, Karlín). Zpracováno podle: Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934, s. 13 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle významných přístavů a překladišť, b) Dovoz).

Následující graf dokládá na příkladu Labe ve vzorovém roce 1927 uskutečnění závazku celoročního splavnění hlavních vodních toků, které bylo umožněno provedením kanalizačních prací. Z grafu je sice zřejmé, že největší přepravní aktivitu vykazovaly měsíce květen až listopad, nicméně nákladní plavba byla provozována po celý rok.<sup>171</sup>

<sup>171</sup> Plavební ročenka 1929, Praha 1929, s. 287.

Graf č. 3: Objem nákladní lodní dopravy na celém toku Labe po jednotlivých měsících roku 1927



Zdroj: Plavební ročenka 1929, Praha 1929, s. 287 (Tab. 1. Celkový přehled vodní dopravy v Československé republice).

Pokud jde o skladbu přepravovaných komodit v předválečném období, vývozu jednoznačně dominovalo hnědé uhlí, které představovalo přibližně 70% veškerého exportu, ve velkém množství se vyvážel rovněž cukr, ječmen a petrolej. Klíčové postavení v oblasti dovozu zaujímal hnojiva, surové a zlomkové železo, olejnatá semena a různé rudy.<sup>172</sup> Vnitrozemské dopravě vévodila převážka stavebních materiálů, zejména písku, šterku a kamene. V meziválečném období došlo k několikanásobnému poklesu množství vyváženého uhlí, které na pozici nejexportovanější komodity nahradily produkty zemědělského průmyslu, především cukr, následovaný s velkým odstupem sladem a moukou. Importu dominovala sůl, kukuřice a nejrůznější rudy. Struktura vnitrozemské dopravy se v porovnání s předválečným stavem příliš nezměnila – i za první republiky převažoval transport stavebních materiálů, přičemž k tradičnímu písku, šterku a kamení se přiřadila ještě zemina, prst' a výkopový materiál.

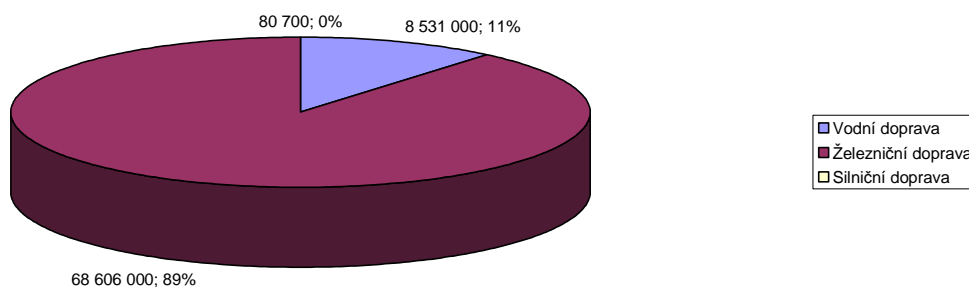
Vzhledem ke geografické situaci se nemohl příliš změnit ani směr obchodování – tradičním cílem exportu i východiskem importu byly německé přístavy, z nichž výsadního

<sup>172</sup> Schwarz, Zdeněk, Plavební dráha Vltavy a Labe z Prahy na hranici, Praha 1925, s. 78 – 81.

postavení požíval Hamburk, kam například v letech 1926 – 1931 směřovalo přibližně 73% veškerého československého vývozu a odkud k nám bylo dováženo zhruba 85% importovaných komodit. Za druhý nejvýznamnější přístav z hlediska československého zahraničního obchodu lze označit Magdeburk.<sup>173</sup>

Největším konkurentem vodní dopravy v oblasti přepravy nákladů byla doprava po železnici, prostřednictvím které byl ke konci sledovaného období transportován přibližně devítinásobek zboží přepraveného vodní cestou. Podíl nákladní silniční dopravy byl v této době ještě naprosto zanedbatelný (graf č. 4), nicméně v následujících letech měl několikanásobně vzrůst.<sup>174</sup> Obecně platilo, že vodní doprava byla využívána zejména pro přepravu objemného zboží, které nepodléhalo rychlé zkáze (např. stavební materiály, uhlí, obilí), pro výrobky lehkého průmyslu (např. textil a galanterie, sklo a keramika) a potraviny byla vhodnější naopak železniční cesta.<sup>175</sup>

Graf č. 4: Podíl jednotlivých odvětví dopravy na celkovém objemu přepraveného zboží v Československu v roce 1931



Zdroj: Historická statistická ročenka ČSSR, Praha 1985, s. 849 (Tab. 59 – Železniční doprava – přeprava nákladů a osob) – 850 (Tab. 62 – Nákladní silniční doprava Čs. státních drah; Tab. 63 – Říční nákladní doprava po Vltavě, Labi a Dunaji).

<sup>173</sup> Malík, K., Deset let čs. statistiky vodní dopravy, s. 4 – 9.

<sup>174</sup> Historická statistická ročenka ČSSR, Praha 1985, s. 849 – 850.

<sup>175</sup> Kubů, Eduard – Jakubec, Ivan, Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období, Hospodářské dějiny 20, Praha 1992, s. 140.

### 3.3 Využití vodních sil

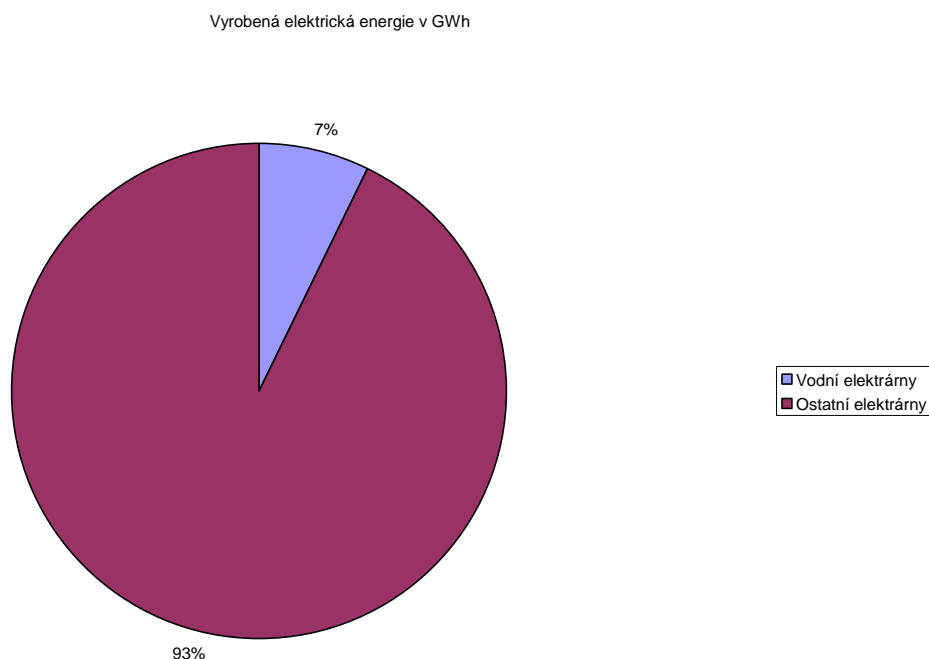
V červenci 1919 byl vydán zákon o soustavné elektrizaci státu, jenž jako významný zdroj energie prosazoval využití vodní síly namísto předchozí jednostranné orientace na energii získávanou spalováním uhlí.<sup>176</sup> Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu roku 1919 představoval přibližně 7% (tab. č. 3, graf č. 5).<sup>177</sup>

Tabulka č. 3: Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu v roce 1919

Typ elektrárny	Vyrobena elektrická energie v GWh	Procentuální vyjádření
Vodní elektrárny	85	7
Ostatní elektrárny	1076	93
Celkem	1161	100

Zdroj: Vlastní výpočty zpracované podle: Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995, s. 122.

Graf č. 5: Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu v roce 1919



Zdroj: Vlastní výpočty zpracované podle: Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995, s. 122.

<sup>176</sup> Deset let ČSR, s. 581.

<sup>177</sup> Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995, s. 122.

Pole působnosti Kanalisační komise se tak přijetím uvedeného zákona rozšířilo o přípravu projektů na využití vodních sil, potažmo na výstavbu hydroelektráren při budovaných zdymadlech na Vltavě a Labi v trase z Prahy do Ústí nad Labem. Kanalisační komise sice dbala na využití vodní síly při svých stavbách již od svého vzniku, počáteční plány však byly dosti skromné – vygenerovaná energie totiž měla pokrýt pouze energetickou spotřebu samotného zdymadla.

První konkrétní plány na využití vodní energie byly obsaženy v projektu splavnění Prahy z roku 1901, který počítal s vybudováním dvou elektráren na turbínový pohon, a to na jižním cípu Židovského ostrova a v západní části ostrova Štvanice. Obě elektrárny měly dodávat elektrický proud pro pohon mechanismu zdymadla a pro jeho osvětlení. V roce 1905 byla na základě projektu vypracovaného Františkem Křížíkem postavena a do provozu uvedena hydroelektrárna při hořínském zdymadle. Zde vyrobená elektrická energie však stačila opět pouze na pokrytí spotřeby mechanismů a osvětlení zdymadla.

Širšího užitku měly dosáhnout vodní elektrárny u Štvanice a Těšnova, jejichž základy byly položeny již roku 1908, avšak vodoprávní povolení k využití vodní síly získaly až o šest let později. Dotčené úřady se obecně stavbě hydroelektráren na kanalizovaných tocích zpočátku bránily z obav před narušením vhodných podmínek pro plavbu. Obě rozestavěné elektrárny byly následně pronajaty pražské obci na dobu padesáti let za roční nájem 25.000 K, k čemuž bylo nutné připočíst částku 334.000 K, kterou si Kanalisační komise účtovala za vybudování základů. Další náklady město čekaly v souvislosti s dokončením stavby elektráren a s jejich vybavením potřebným strojním a elektrickým zařízením. Praze se však veškeré výdaje záhy bohatě vyplatily, když také díky využití vodní energie neměla ani během první světové války výrazné problémy se zásobováním elektrickou energií.

V předválečném období byla vyhotovena ještě studie o využití vodní síly při zdymadlech číslo XI a XII u Prackovic a Střekova – na základě doporučení autora studie, Elektrotechnické společnosti akciové dříve Kolben a spol. ve Vysočanech, Komise rozhodla o sloučení dvou výše uvedených zdymadel v jedno u Střekova, které mělo být doplněno hydroelektrárnou.

V průběhu tří let následujících po vydání již zmíněného zákona o soustavné elektrizaci státu v červenci 1919 ministerstvo veřejných prací pověřilo Kanalisační komisi, aby připravila vodoprávní řízení a plány pro zadání staveb několika vodních elektráren. Uvažovalo se o lokalitách u Slovanského ostrova, u Štvanice a Těšnova, v Troji, v Libčicích, u Měřejovic, v Hoříně a u Dědibab.

## **Slovanský ostrov**

U Slovanského ostrova Komise plánovala postavit hydroelektrárnu se dvěma Kaplanovými turbínami o výkonu 365 ks, které by ročně vyrobily 3,500.000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 16,5 h za 1 kWh. Vzhledem ke zrušení prakticky všech pravobřežních mlýnů na Šítkovském jezu v souvislosti s výstavbou nábřeží a zdymadla by se projektovaná elektrárna musela o vodní sílu dělit pouze s jedním mlýnem, a mohla by tak pro své účely využívat cca 130 m<sup>3</sup>/s vody. Lokalizována měla být mezi krajními budovami Šítkovských mlýnů. Elektrické podniky hlavního města Prahy však o zapojení elektrárny do rozvodné sítě neprojeví zájem, tudíž byla její realizace prozatímně odložena, nicméně ani v budoucnu zde žádná vodní elektrárna nevznikla.

## **Štvanice a Těšnov**

V případě hydroelektráren u Štvanice a Těšnova, dokončených v letech 1913 – 1914, které měla pražská obec v dlouhodobém pronájmu od státu, se nemělo jednat o stavbu na zelené louce, nýbrž o radikální rekonstrukci stávajících provozů, které vlivem zastaralých technologií dosahovaly jen 63%, resp. 73% svého možného výkonu. Kanalisační komise proto vypracovala tři varianty, jak výkon elektráren zvýšit. První z nich počítala s výstavbou nové elektrárny těsně přiléhající k původní štvanické elektrárně a měla zajistit roční výrobu 10,248.000 kWh elektrické energie s výrobní cenou 11,3 h za 1 kWh. Druhá varianta vycházela z premisy, že stará elektrárna na Štvanici bude zrušena a na jejím místě vyrostě nová, jež bude ročně vyrábět 19,788.000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 7,5 h za 1 kWh.

Poslední zamýšlená varianta se zdála být nejvýhodnější, jelikož slibovala výkon nové elektrárny pohybující se okolo 23,558.000 kWh elektrické energie za rok, přičemž výrobní cena 1 kWh byla vypočtena na 6,7 h. Nastíněná alternativa předpokládala likvidaci nejen staré štvanické, ale i těšnovské hydroelektrárny, což však na počátku 20. let ještě nebylo realizovatelné. Přes turbíny elektrárny na Těšnově totiž proudila voda nezbytná k proplachování karlínského přístavu, kam ústily městské stoky ze Žižkova a z velké části Vinohrad. Zánik těšnovské elektrárny tak byl možný až ruku v ruce se svedením splašků kanálem pod Vltavou do městské čistírny odpadních vod v Bubenči. Zajímavé je, že architektonický návrh na rekonstrukci budovy štvanické hydroelektrárny počítal ve všech variantách se snesením její věže, která byla považována za neúčelnou a zbytečně narušující rovnováhu zdiva a okolní zeleně.<sup>178</sup>

---

<sup>178</sup> Jubilejní zpráva, s. 68 – 73.

Vodní elektrárna na Těšnově byla nakonec zrušena v roce 1929 současně se zánikem karlínského přístavu. Hydroelektrárna na Štvanici se přístavby nedočkala, prošla pouze modernizací s cílem zvýšení výkonnosti, přičemž její charakteristická věžička zůstala zachována. Provoz štvanické elektrárny byl ukončen v roce 1972, nicméně již v letech 1984 – 1987 zde proběhla rozsáhlá rekonstrukce zaměřená na obnovu skrytých funkčních prvků, vtoku, strojovny a odpadního kanálu, které byly rozšířeny a prohloubeny. Strojovna byla osazena třemi novými turbogenerátory, které sestávají z Kaplanových turbín a generátorů. Vyrobena elektrická energie tak prostřednictvím rozvodné sítě dodnes zásobuje Prahu.<sup>179</sup>

## Troja

Projekt vodní elektrárny v Troji, jímž se Kanalisační komise zabývala od počátku roku 1920, sliboval ročně vygenerovat 17,165.000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 17 h za 1 kWh, a to za předpokladu spotřeby 152 m<sup>3</sup>/s. Potřebné množství vody mělo být do hydroelektrárny přivedeno čtyři metry hlubokým náhonem, odbočujícím na pravém břehu nad jezem, na jehož začátku bylo projektováno plovoucí svodidlo s ponořenou stěnou, eliminující průnik nežádoucích předmětů do náhonu. Stavební náklad na výstavbu trojské vodní elektrárny byl vypočítán na 25,149.000 Kč.<sup>180</sup> Návrh hydroelektrárny byl v létě roku 1920 předložen ministerstvu veřejných prací, které jej obratem schválilo a nařídilo vypsání veřejné soutěže na realizaci stavby.

Zakázka měla být na základě nejvhodnější nabídky svěřena podnikatelství Lanna, avšak těsně před podpisem smlouvy vystoupili představitelé Státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí s tím, že existuje konkurenční projekt inženýrů Karbana-Schwarzera, který řeší regulaci Vltavy od Pelc-Tyrolky po Podbabu a zahrnuje také návrh trojské hydroelektrárny. Kanalisační komise byla následně pověřena srovnáním obou variant, z něhož jasně vyplynulo, že její původní projekt je po stránce hydrologické, plavební a především finanční nejvýhodnější, jelikož předpokládá nejnižší stavební náklady i nejlevnější výrobní cenu elektrické energie. Návrh inženýrů Karbana-Schwarzera kromě Státní regulační komise podporovaly jenom Pražské Vzorkové Veletrhy, jimž se zamlouval jeden z nápadů obsažených v regulační studii, a sice přeložení státní dráhy u Výstaviště, díky kterému by došlo k podstatnému rozšíření výstavní plochy.<sup>181</sup>

<sup>179</sup> Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. díl (P – S), Praha 2003, s. 250 – 251.

<sup>180</sup> Pavloušek, Vítězslav, Elektrárny na Vltavě pod Prahou, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1926, roč. XXXIV, č. 12, s. 218 – 220.

<sup>181</sup> Jubilejní zpráva, s. 73 – 80.

Vzhledem k přetrvávajícím protichůdným názorům zde ve sledovaném období hydroelektrárna postavena nebyla, malá vodní elektrárna se dvěma Kaplanovými turbínami o výkonu 670 kW tu byla vybudována až v roce 1977.<sup>182</sup>

### **Miřejovice** (obr. 9, obr. 10)

Jediná vodní elektrárna z těch, nacházejících se v kompetenci Kanalisační komise, kterou se podařilo ještě do konce 20. let nejen navrhnout a úspěšně projednat, ale rovněž postavit, byla hydroelektrárna v Miřejovicích. Vybudována byla v letech 1923 – 1926 podle projektu inženýrů Komise, do plného provozu byla uvedena v roce 1927. Na jejím vzniku se finančně podílela státní a zemská správa spolu s karlínskou firmou Středočeské elektrárny s.r.o., později přejmenovanou na Elektrárenský svaz středočeských okresů v Praze s.r.o., do jehož rozvodné sítě měla být vyrobená elektrická energie dodávána. Na základě uzavřené smlouvy se stát a země zavázaly, že svým nákladem zajistí výstavbu veškerých vodních staveb, které byly pro prostor miřejovického zdymadla schváleny, tj. jmenovitě výměnu starých hradlových jezů za jezy válcové, rekonstrukci stavidlového jezu, náhon se svodidlem, odpadní kanál elektrárny a konečně její základy včetně kašen pro vodní turbíny, vše do úrovně podlahy strojovny. Naproti tomu Elektrárenský svaz měl postavit vlastní budovu strojovny, rozvodny a administrativní budovy a v neposlední řadě přijal úkol vybavit všechny objekty potřebným strojním a elektrickým zařízením.

Celkem realizace projektu vodní elektrárny Miřejovice přišla na 38 mil. Kč, z čehož 20 mil. Kč uhradil stát a země, 18 mil. Kč připadlo na vrub Elektrárenského svazu, jemuž byla hydroelektrárna o pěti Francisových turbínách s roční výrobou elektrické energie ve výši 17,500.000 kWh na dobu 50 let pronajata.<sup>183</sup> Miřejovická vodní elektrárna vybudovaná v secesním slohu je dnes hodnotnou architektonickou památkou, nicméně její největší význam spočívá v tom, že je do současnosti schopna vyrábět elektrickou energii, a to stále díky pěti Francisovým turbínám o celkovém výkonu 3.570 kW.<sup>184</sup>

### **Hořín a Dědibaby**

Poslední lokalitou, o níž se v této době v souvislosti s využitím vodní energie uvažovalo, byl prostor vraňansko-hořínského laterálního kanálu, kde se plánovala výstavba moderní hydroelektrárny na místě staré, málo výkonné elektrárny v Hoříně z počátku 20. století. Hořínskou vodní elektrárnu pak měla na druhém konci průplavu doplnit výkonem menší

---

<sup>182</sup> Technické památky, III. díl, s. 356.

<sup>183</sup> Jubilejní zpráva, s. 80 – 96.

<sup>184</sup> Technické památky, II. díl, s. 434.



hydroelektrárna u Dědibab nedaleko Vraňan, přičemž celková roční výroba elektrické energie obou elektráren se odhadovala na 37,500.000 kWh s výrobní cenou 1 kWh ve výši 8 až 11 h. Stavební náklady hořínské a dědibabské hydroelektrárny měly obnášet 32,813.000 Kč. Studie, které Kanalisační komise zpracovávala, se zabývaly zejména otázkou, jak přivést k projektovaným elektrárnám dostatek vody a přitom sníženým vodním stavem neomezit plavbu. Dospělo se k názoru, že zatímco v zimním období, kdy se plavba v hořínském průplavu neprovozovala, lze využít veškeré vody protékající kanálem, v plavebním období bude moci elektrárna spotřebovat jen takové množství vody, které se rozsahu plavby žádným způsobem nedotkne. Jelikož by tato podmínka za stávající situace nemohla být splněna, bylo navrženo prohloubení koryta o 90 cm a zvýšení vzdutí o 50 cm.<sup>185</sup>

Po provedení této úpravy měla mít hořínská hydroelektrárna možnost odebírat 38 m<sup>3</sup>/s v plavebním období během dne a 76 m<sup>3</sup>/s během nocí plavebního a po celé zimní období, dědibabská elektrárna měla mít k zabezpečení svého provozu k dispozici 76 až 114 m<sup>3</sup>/s. Vzhledem k plánovanému zvýšení vzdutí vraňanského jezu bylo zapotřebí v návrhu projektu počítat s jeho nahrazením modernějším válcovým jezem a především s nutností zvýšit potahové stezky a hráze o 30 cm a zvednout všechny mosty, překlenující laterální kanál, o 50 cm.<sup>186</sup> Navzdory promyšlenému technickému řešení se však vraňansko-hořínský kanál nové hydroelektrárny dočkal až v roce 1996, kdy zde vznikla malá vodní elektrárna s jednou Francisovou turbínou o výkonu 30 kW.<sup>187</sup>

Na základě propočtů provedených Kanalisační komisí ve 20. letech bylo vyhodnoceno, že pokud by byly všechny projektované vodní elektrárny na dolní Vltavě zprovozněny, ročně by dohromady vyrobily 147,223.000 kWh<sup>188</sup> elektrické energie. Výrobní cena 1 kWh by přitom byla v průměru o polovinu nižší než u parních elektráren v Holešovicích a Ervěnicích, které měly ve třetí dekádě 20. století dominantní postavení na trhu s elektrickou energií. Potíže by vltavské hydroelektrárny neměly ani s odbytem vygenerované energie – například elektrický proud vyrobený štvanicou a trojskou elektrárnou se plánoval využít jako základní proud pražských elektrických podniků. Elektřina dodávaná modernizovanou hořínskou elektrárnou zase měla být spotřebována v místním

---

<sup>185</sup> Jubilejní zpráva, s. 96 – 105.

<sup>186</sup> Pavloušek, V., Elektrárny na Vltavě pod Prahou, Časopis československých inženýrů Technický obzor, s. 221 – 224.

<sup>187</sup> Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl (Š – Ž), Praha 2004, s. 183.

<sup>188</sup> Údaj zahrnuje i hodnotu 48,000.000 kWh, což je odhad množství elektrické energie, kterou by mohla vyrobít libčická hydroelektrárna. Podrobná studie využití vodní síly při zdymadle v Libčicích totiž ve sledovaném období vyhotovena nebyla. Pavloušek, V., Elektrárny na Vltavě pod Prahou, Časopis československých inženýrů Technický obzor, s. 224.

zemědělství a průmyslu, případně mohla posloužit při elektrifikaci železničních tratí ústících ze severu do Prahy.

Jak však vyplývá z výše uvedeného, československý stát nedokázal levnou a snadno dostupnou vodní sílu plně využít, a vzhledem k praktické realizaci pouze jediné z plánovaných hydroelektráren, Miřejovic, bylo skutečné množství vyrobené elektrické energie mnohem menší než možných více než 147 mil. kWh ročně. Důvodem nízkého počtu postavených vodních elektráren byla především špatná pověst, kterou si hydroelektrárny v poválečném období vlivem několika nepromyšlených projektů a ukvapených investic získaly.<sup>189</sup>

### **Střekov**

Nepříznivou bilanci počtu vybudovaných vodních elektráren vylepšovala dolnolabská hydroelektrárna u Střekova, dokončená v roce 1936, která se zařadila mezi nejlepší elektrárny svého druhu v Evropě. Vybudována byla podle již zmíněného předválečného projektu Elektrotechnické společnosti akciové dříve Kolben a spol. ve Vysočanech, který však po první světové válce doznal řady změn.

Samotnou výstavbu probíhající v nepříznivém období první poloviny 30. let, kdy se podstatná část světa včetně Československa potýkala s hospodářskou krizí, provázely protesty veřejnosti, která v době úspor odmítala státní investice do nákladných projektů s nejistou rentabilitou. To se týkalo nejenom střekovské hydroelektrárny, ale například i souběžně vznikající vodní elektrárny u Vraného nad Vltavou nedaleko Prahy. Zastánci elektráren oponovali, že investice státu obecně jsou právě v krizovém období zapotřebí, jelikož se díky nim podaří zaměstnat tisíce pracovníků různých profesí, kteří by jinak byli odkázáni na podporu v nezaměstnanosti. Navíc v případě hydroelektráren vznikají užitečné, strategicky významné podniky, které jsou na rozdíl od jiných staveb schopny v horizontu několika let od svého uvedení do provozu splatit finanční prostředky věnované na jejich výstavbu a vybavení.

Vodní elektrárna Střekov byla v době zpracování projektu navržena do silně průmyslové oblasti, jež skýtala jistotu využití veškeré vygenerované elektrické energie. Vlivem hospodářské krize se však situace na Ústecku změnila – spotřeba energií poklesla a navíc začaly být zdejší podniky zásobovány elektřinou z parní elektrárny v Trmicích. Střekovská hydroelektrárna se tak zpočátku potýkala s problémy s odbytem vyrobené elektrické energie. Ty se vyřešily až v souvislosti s jejím převzetím akciovou společností Ústřední elektrárny, jejímž majoritním akcionářem byl stát, které se rychle podařilo získat

---

<sup>189</sup> Tamtéž, s. 224 – 225.

důležitého odběratele, Chemický spolek ústecký. Především však ke státem postavenému zdymadlu a elektrárenské budově včetně jejího strojního a elektrického vybavení připojila budovu rozvodny 100 kV a spojovací vedení do parní elektrárny Ervěnice.<sup>190</sup> Dalším krokem pak bylo napojení střežovské vodní elektrárny přes Toušeň na Prahu, čímž se uzavřela druhá větev zásobující hlavní město elektřinou z Ervěnic (první větev vedla po trase Ervěnice – Louny – Slaný – Praha). Střežovská hydroelektrárna tak byla plně zasazena do rámce soustavné elektrifikace.<sup>191</sup>

Elektřina zde byla vyráběna rotací tří Kaplanových turbín o hlnosti 100 m<sup>3</sup>/s a celkovém výkonu 18.000 kW. Množství vygenerované elektrické energie ve srážkově průměrném roce kolísalo mezi 86 a 104 mil. kWh<sup>192</sup>, což představovalo více než pětinašobek výkonu miřejovické hydroelektrárny a přibližně dvě třetiny množství elektrické energie, která by byla vyrobena za předpokladu zprovoznění všech projektovaných dolnovltavských vodních elektráren. Především díky zapojení hydroelektrárny Střežov do rozvodné sítě se podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu během meziválečného období zdvojnásobil a v roce 1938 dosahoval již zhruba 15% (tab. č. 4, graf č. 6).<sup>193</sup>

Tabulka č. 4: Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu v roce 1938

Typ elektrárny	Vyrobena elektrická energie v GWh	Procentuální vyjádření
Vodní elektrárny	600	15
Ostatní elektrárny	3450	85
Celkem	4050	100

Zdroj: Vlastní výpočty zpracované podle: Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995, s. 122.

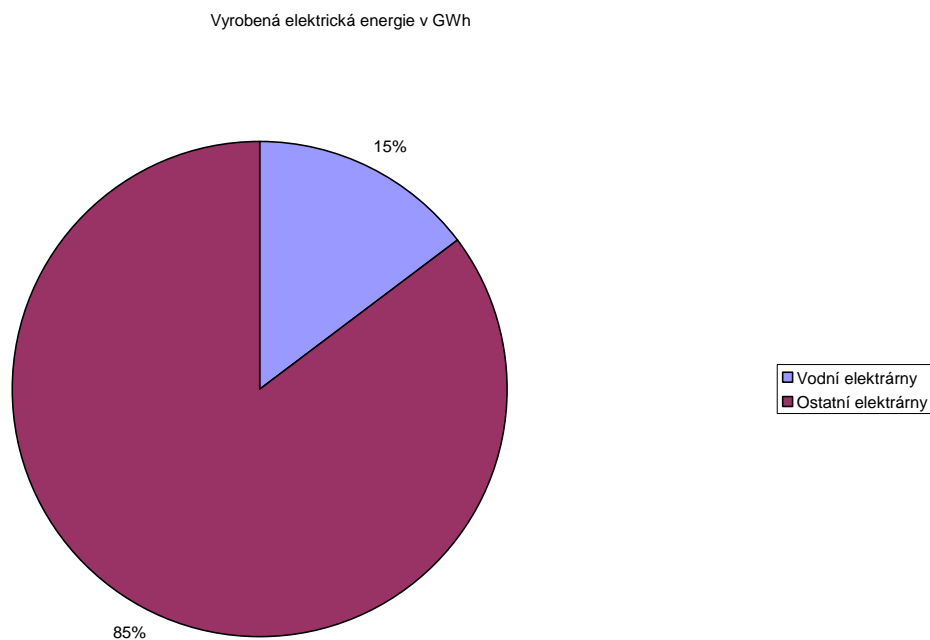
<sup>190</sup> Strojní a elektrické zařízení elektrárny Střežov dodaly z největší části firmy ČKD, Škodovy závody a podnikatelství Františka Křížíka, výstavbu budov provedla osvědčená firma Lanna. Šembera, František, Nové vodní elektrárny: Vrané – Střežov, Elektrotechnický obzor, 1936, roč. 25, č. 38, s. 607.

<sup>191</sup> Šembera, František, Nové vodní elektrárny: Vrané – Střežov, Elektrotechnický obzor, 1936, roč. 25, č. 12, s. 179 – 181.

<sup>192</sup> Šembera, Fr., Nové vodní elektrárny, Elektrotechnický obzor, č. 38, s. 603 – 606.

<sup>193</sup> Studie o technice V. (1. část), s. 122.

Graf č. 6: Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu v roce 1938



Zdroj: Vlastní výpočty zpracované podle: Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995, s. 122.

## Závěr

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla zřízena na podzim roku 1896 z podnětu c. k. ministerstva vnitra jakožto první instituce na našem území, jež se měla systematicky zabývat splavněním českých řek, využitelných pro rozvoj obchodní plavby. Samotná myšlenka usplavnění páteřních vodních toků nebyla ničím novým – soustavně se jí věnoval již český král a římský císař Karel IV. kolem poloviny 14. století – do vzniku Kanalisační komise však naprostá většina splavněvacích prací spočívala v prohrábkách a čištění říčních koryt spolu s budováním potahových stezek pro pohyb plavidel proti proudu řeky.

Projekt, založený na splavnění Vltavy a Labe kanalizační metodou, jejíž podstata tkvěla ve výstavbě soustavy zdymadel zajišťujících dostatečnou plavební hloubku i pro plně naložené nákladní lodě o nosnosti 600 – 700 t, vypracovalo stavební podnikatelství Vojtěcha (Adalberta) Lanny v rámci širší studie týkající se vybudování plavebního kanálu spojujícího Dunaj s Vltavou a Labem. Zmíněný projekt se stal ideovým základem pro budoucí práci Kanalisační komise.

Její působnost byla vymezena zařizováním všech technických, administrativních a finančních záležitostí spojených s realizací kanalizace řek Vltavy a Labe v úseku mezi Prahou a Ústím nad Labem. V roce 1900 se kompetence Komise rozšířila i na splavnění Vltavy v obvodu královského hlavního města Prahy včetně adaptace ochranného přístavu v Holešovicích na moderní obchodní přístav napojený vlečkou na státní železniční síť. Po vzniku Československé republiky bylo Kanalisační komisi svěřeno rovněž vypracování studií na využití vodních sil při jednotlivých zdymadlech.

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla tvořena dvěma kuriemi po čtyřech členech a v jejím čele stál místodržitel království Českého. První kurie, státní, sestávala z představitelů vlády a zasedali v ní zástupci ministerstev vnitra a obchodu spolu se dvěma reprezentanty pražského místodržitelství. Druhá kurie, zemská, se skládala z nominantů Zemského výboru království Českého. V roce 1905 došlo k rozšíření počtu členů státní kurie na šest, když se k výše uvedeným zástupcům vlády připojili ještě představitelé ministerstva financí a Ředitelství pro stavbu vodních cest. Výkonným orgánem Kanalisační komise byla její ústřední kancelář, označená jako Vrchní stavební ředitelství pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, která byla rozdělena na administrativní a technické oddělení, jehož přednostou byl stavební ředitel, klíčová osoba v procesu přípravy a realizace kanalizačních staveb. Za jednacím řeč byly zvoleny oba zemské jazyky, tj. čeština i němčina.

Financování činnosti Komise zajišťoval ze dvou třetin rakouský stát, zbývající třetina byla hrazena z české zemské pokladny.

Po vzniku samostatného československého státu došlo k rozpuštění obou kurií a k podřízení Kanalisační komise ministerstvu veřejných prací, vedením Komise byl pověřen prezident zemské správy politické. Po celá dvacátá léta pak probíhaly diskuze o sloučení úřadů, zabývajících se projektovou přípravou a řízením výstavby vodohospodářských děl na území Čech, které vyvrcholily v roce 1931 vydáním zákona o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil, na jehož základě byla Kanalisační komise zrušena. V provozu však až do roku 1938 zůstala její kancelář, jež byla přiřčena k Zemskému úřadu v Praze jako jeho 50. oddělení, mající za úkol dokončit všechny práce započaté Kanalisační komisí.

Výsledkem pětáctiletého působení Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla realizace třinácti zdymadel ležících na vltavsko-labské vodní cestě mezi Prahou a Ústím nad Labem, jejichž vznik Komise provázela od počátečního vypracování projektů včetně majetkoprávního vyrovnání s vlastníky dotčených pozemků, realit a vodních sil, přes zadání výstavby a vybavení zdymadel vybraným stavebním a strojírenským firmám až po závěrečnou kolaudaci hotového díla.

Klíčovou komponentu všech zdymadel tvořil jez a plavidla (plavební komory) umístěná v plavebním kanálu. Jez sloužil ke vzednutí vodní hladiny, a tím k dosažení optimální plavební hloubky. Současně však vytvářel migrační překážku pro vodní živočichy, zvláště stěhovavé ryby, pro vory a především pro samotné lodě, proto bylo nezbytné každý jez doplnit rybovodem, vorovou propustí a plavidly, umožňujícími přechod lodí z jedné zdrže do druhé. Plavidla se podle velikosti rozlišovala na komorová a vlaková a mohla být uspořádána buď ve směru jízdy za sebou, nebo sdruženě vedle sebe.

Na vltavském úseku mezi Prahou a Mělníkem bylo v letech 1897 – 1905 vybudováno pět zdymadel – Troja, Klecany, Libčice, Miřejovice a Vraňany-Hořín spolu s 10 km dlouhým laterálním kanálem. Labský tok od Mělníka po Ústí nad Labem byl v letech 1903 – 1936 zesplavněn šesti zdymadly v pořadí Dolní Beřkovice, Štětí, Roudnice nad Labem, Litoměřice, Lovosice a Střekov. Masarykovo zdymadlo ve Střekově, tvořící hranici mezi kanalizovaným a volným Labe, se stalo největší stavbou svého druhu v Československu. Splavnění Vltavy v Praze, respektující požadavek na zachování šitkovského, staroměstského a helmovského jezu, bylo provedeno v rozmezí let 1907 – 1922 výstavbou štvanického a žofínského (smíchovského) zdymadla. Mimo splavňovacích prací se Kanalisační komise zasloužila rovněž o přestavbu holešovického přístavu v Praze, která proběhla v letech 1905 – 1910.

V prvorepublikovém období ji zaměstnávala příprava studií na využití vodních sil při vybraných zdymadlech (Troja, Mířejovice, Hořín a Dědibaby, Střekov a pražské lokality u Slovanského ostrova, Štvanice a Těšnova), na základě kterých pak byly v Mířejovicích a ve Střekově vybudovány dvě nové vodní elektrárny, které doplnily stávající hydroelektrárny v Hoříně, na Štvanici a v Těšnově, k jejichž intenzifikaci však navzdory slibným propočtům obsaženým ve studiích ve sledovaném období již nedošlo.

Závěrem lze konstatovat, že se Komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v průběhu její existence podařilo nejenom naplnit původní plán spočívající v usplavnění Vltavy a Labe mezi Prahou a Ústím nad Labem, ale že se úspěšně zhostila i nově svěřených úkolů, které přinášela měnící se doba. Při projektování staveb se přitom po celou dobu neodchýlila od prvotního záměru splavnit vltavsko-labskou vodní cestu kanalizační metodou a ustála i snahy zástupců německého obyvatelstva v pohraničí, kteří pod záminkou snížení nákladů navrhovali nahradit zvolenou metodu v úseku od Litoměřic do Ústí nad Labem provedením méně efektivních regulačních prací, které by neumožnily velkým labským lodím přístup do nitra Čech, čímž by zůstalo zachováno výsadní postavení přístavů a překladišť na jazykově německém území. Výsledky činnosti Kanalisační komise vyniknou zejména ve srovnání se stavem prací na středním Labi, kde se do první světové války podařilo postavit pouhá dvě zdymadla – Hadík a Obříství.

Dokončení kanalizace Vltavy a Labe, umožňující přímé lodní spojení Prahy s Hamburkem, nicméně pravděpodobně nepřineslo takový rozmach nákladní vodní dopravy, jaký si její propagátoři představovali. Nejvyšších hodnot přepravovaných komodit bylo dosaženo již před první světovou válkou, kdy jednoznačně dominoval export hnědého uhlí. V meziválečném období si nákladní lodní doprava udržela významnou pozici především u vývozu produktů zemědělského průmyslu, zejména cukru, a u vnitrozemské přepravy stavebních materiálů. Obecně však byla postupně vytlačována železniční a později též silniční dopravou, což je trend, který přetrval dodnes – v současné době se vodní doprava podílí na celkovém objemu nákladní přepravy přibližně z necelého 0,5%, pětina zboží je transportována železniční cestou, zbytek připadá na silniční dopravu.

Projekty mající za cíl zlepšit podmínky plavby nicméně nejsou mrtvé ani dnes, kdy je diskutováno například vybudování nového plavebního stupně v Děčíně či výstavba dlouho odkládaného vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Ať se však zmíněné plány nakonec vyvinou jakkoliv, jisté je, že stavby vzniklé z činnosti Kanalisační komise budou i nadále sloužit svému původnímu účelu, a budou tak připraveny na případný budoucí rozkvět nákladní či osobní lodní dopravy.

## Seznam použitých pramenů a literatury

### **Prameny:**

Archiv Národního technického muzea, fond Prof. ing. dr. Antonín Klír (1876 – 1927).

Národní archiv Praha, fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe.

### **Vydané prameny:**

Důvodová zpráva k zákonu o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931, č. 50/1931 Sb. z. a n. ČSR, in: Zprávy veřejné služby technické, 1931, roč. XIII, č. 12, s. 413.

Historická statistická ročenka ČSSR, Praha 1985.

Nařízení ministeria obchodního ze dne 11. října 1901, jímž zřizuje se c.k. ředitelstvo pro stavbu vodních drah a poradní sbor pro vodní cesty, č. 163 říš. z.

Plavební ročenka 1923, Praha 1923.

Plavební ročenka 1929, Praha 1929.

Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850 – 1970, Praha 1978.

Stenografický protokol o anketě, pořádané obchodní a živnostenskou komorou v Praze dne 20. září 1905 o otázce, zda Labe ze Štětí do Ústí nad Labem má býti kanalisováno či pouze regulováno, a o vystrojení holešovického přístavu, Praha 1905.

Vyhlášení c. k. místodržitele, kterýmž uveřejňují se stanovy komise k provedení kanalisace Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. listopadu 1896, č. 77 čes. z. z.

Vyhlášení c.k. místodržitele o doplnění stanov komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. dubna 1905, č. 41 čes. z. z.

Vyhlášení c.k. místodržitele o doplnění stanov komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 26. srpna 1905, č. 113 čes. z. z.

Zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931, č. 50/1931 Sb. z. a n. ČSR.

Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, č. 66/1901 říš. z.

Zimmler, Emil, Moje inženýrské paměti. K vydání připravili: Havelková, Michaela – Hozák, Jan, 1. a 2. díl, Praha 2013.



Zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její od doby ustavení se dne 23. listopadu roku 1896 až do konce roku 1897, Praha 1898.

Druhá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1898, Praha 1899.

Třetí výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1899, Praha 1900.

Čtvrtá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1900, Praha 1901.

Pátá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1901, Praha 1902.

Šestá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1902, Praha 1903.

Sedmá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1903, Praha 1904.

Osmá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1904, Praha 1905.

Devátá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1905, Praha 1906.

Desátá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1906, Praha 1907.

Jedenáctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1907, Praha 1908.

Dvanáctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1908, Praha 1909.

Třináctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1909, Praha 1910.

XIV., XV. A XVI. výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za léta 1910, 1911 a 1912, Praha 1913.

Jubilejní zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách. XVII. až XXX. výroční zpráva o její činnosti v letech 1913 až 1926, Praha 1927.

## **Literatura:**

Beran, Lukáš – Valchářová, Vladislava (eds.), Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy, Praha 2005.

Biografický slovník českých zemí, C, Praha 2008.

Bor, Michael, Vodní doprava, in: Jílek, František a kol., Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 IV., Praha 1986, s. 338 – 359.

Deset let Československé republiky, Svazek druhý, Praha 1928.

Dvanáctá výroční zpráva komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách za rok 1908, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 24, s. 183 – 184.

Fojtík, Pavel, Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala, DP kontakt. Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, 2010, roč. 15, č. 5, s. 32 – 35.

Galandauer, Jan, František kníže Thun, místodržící českého království, Praha 2007.

Hájek, Jan, Návrhy na usplavnění českých řek v 17. a 18. století, in: Pánek, Jaroslav (ed.), Vlast a rodný kraj v díle historika. Sborník prací žáků a přátel věnovaný profesoru Josefu Petráňovi, Praha 2004, s. 447 – 472.

Chaloupecký, Václav – Tolman, Břetislav, Starý kamenný most přes Labe v Roudnici, Technický obzor, 1909, roč. XVII., č. 23, s. 175 – 176, č. 24, s. 182 – 183, č. 25, s. 189 – 190.

Jungmann, Jan, Smíchov, město za Újezdskou branou, Praha 2007.

Klír, Antonín, Hradlový jez u Štětí na Labi, Technický obzor, 1907, roč. XV., č. 18, s. 149 – 152.

Klír, Antonín, Stavby Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, Praha 1908.

Kohout, Alois, Splavnění Vltavy v Praze, Technický obzor, 1904, roč. XII., č. 16, s. 135 – 136, č. 17, s. 144 – 146.

Kohout, Alois, Stavby pro plavbu na Vltavě uvnitř města Prahy, Technický obzor, 1921, roč. XXIX., č. 16, s. 65 – 66.

Kubů, Eduard – Jakubec, Ivan, Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období, Hospodářské dějiny 20, Praha 1992, s. 127 – 166.

Lašťovka, Marek a kol., Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství, 1. díl (A – N), Praha 1997.

Lašťovka, Marek a kol., Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství, 2. díl (O – Ž), Praha 1998.

- Malík, Karel, Deset let československé statistiky vodní dopravy, Praha 1934.
- Ottův slovník naučný, Dvacátýšestý díl (U – Vusín), Praha 1907.
- Outrata, Jan Jakub, Obchodní a ochranný přístav v Holešovicích. Příspěvek k poznání industriální architektury v Praze, in: Staletá Praha XXIII. Pražské památky 19. a 20. století, Praha 1997, s. 161.
- Pavlousek, Vítězslav, Elektrárny na Vltavě pod Prahou, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1926, roč. XXXIV, č. 12, s. 218 – 220.
- Pavlousek, Vítězslav, Masarykovo zdymadlo na Labi u Střekova, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1933, roč. XLI., č. 12, s. 165.
- Pavlousek, Vítězslav, Stavba Masarykova zdymadla u Střekova, Časopis československých inženýrů Technický obzor, 1927, roč. XXXV., č. 7, s. 180 – 189.
- Pavlousek, Vítězslav, Zdymadlo u Štvanice, Technický obzor, 1913, roč. XXI., č. 5, s. 33 – 36, č. 6, s. 41 – 46, č. 7, s. 49 – 53.
- Podzimek, Josef a kol., Dolní Labe, Praha 1976.
- Podzimek, Josef a kol., Povodí Vltavy, Praha 1970.
- Schwab, Hugo, O zdymadle u Miřovic, Technický obzor, 1904, roč. XII., s. 58 – 59.
- Schwarz, Zdeněk, Plavební dráha Vltavy a Labe z Prahy na hranici, Praha 1925.
- Schwarz, Zdeněk, Zdymadlo u Dolních Beřkovic, Technický obzor, 1910, roč. XVIII., č. 32, s. 223 – 225, č. 33, s. 231 – 233, č. 37, s. 266.
- Stav prací na zdymadle u Klecan, Národní politika, 1898, roč. XVI, č. 236, s. 4 – 5.
- Studie o technice v českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část), Praha 1995.
- Šembera, František, Nové vodní elektrárny: Vrané – Střekov, Elektrotechnický obzor, 1936, roč. 25, č. 12, s. 179 – 181, č. 38, s. 607.
- Šteinerová, Svatava a kol., Bibliografie dějin čsl. vodní dopravy a vodního hospodářství, Praha 1964.
- Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, II. díl (H – O), Praha 2002.
- Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, III. díl (P – S), Praha 2003.
- Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, IV. díl (Š – Ž), Praha 2004.
- Tolman, Břetislav, Zdymadlo u Troje, Epocha, 1902, roč. VII, č. 8, s. 141 – 146, č. 9, s. 164 – 171.

Vrbata, Jaroslav a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek I., Praha 1987.

Vrbata, Jaroslav a kol., Průvodce po archivních fondech a sbírkách, Díl II., Svazek 2., Praha 1988.

Záhorský, Jan, Říšský silnicový most přes Vltavu u Měrovic a Veltrus, spojený s jezem, Technický obzor, 1905, roč. XIII., č. 30, s. 231 – 234, č. 32, s. 244 – 245, č. 36, s. 269 – 270.

Žákavec, Theodor, Lanna. Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu, Praha 1936.

**Elektronické zdroje:**

[http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1750\\_30.htm](http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1750_30.htm) [28.11.2013]

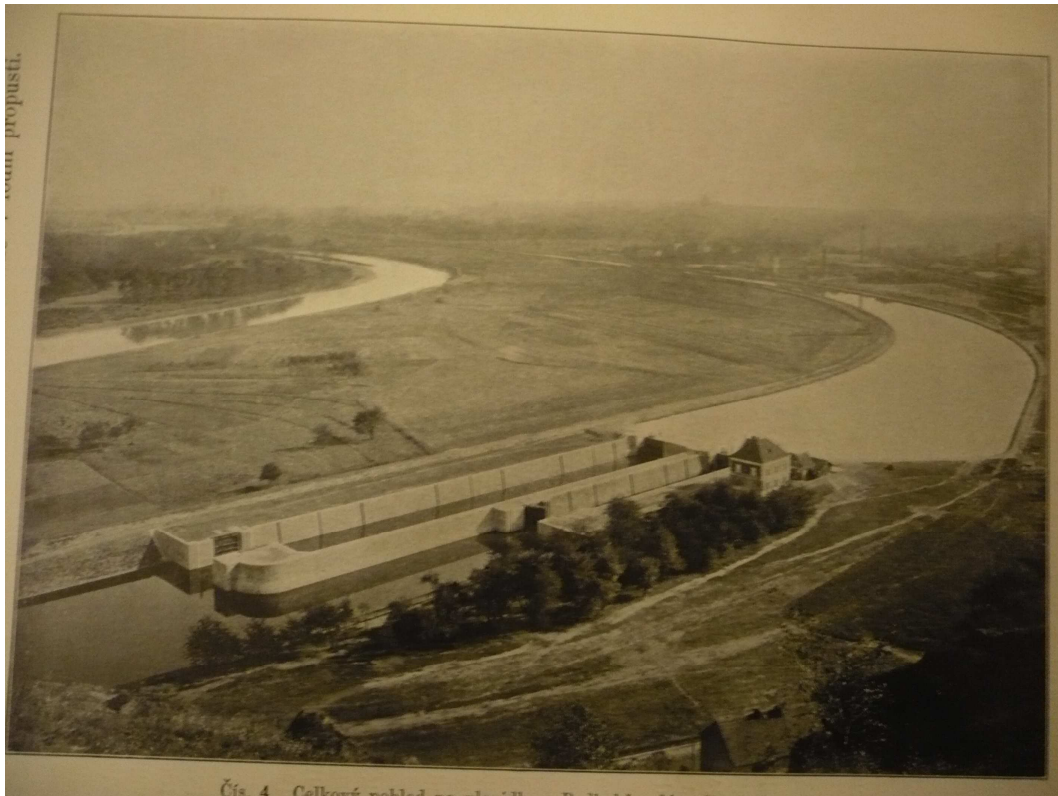
## Obrazová příloha



Obr. 1: Karpelesův mlýn v roce 1911 krátce před přestavbou na sídlo Kanalisační komise  
Jungmann, Jan, Smíchov, město za Újezdskou branou, Praha 2007, s. 118.



Obr. 2: Současná podoba někdejšího sídla Kanalisační komise, v sousedství malostranská  
vodárenská věž  
Fotoarchiv autora (foto z 23. 12. 2013).



Obr. 3: Celkový pohled na sdružená plavidla trojského zdymadla v Podbabě v roce 1902  
6. výroční zpráva, s. 50.

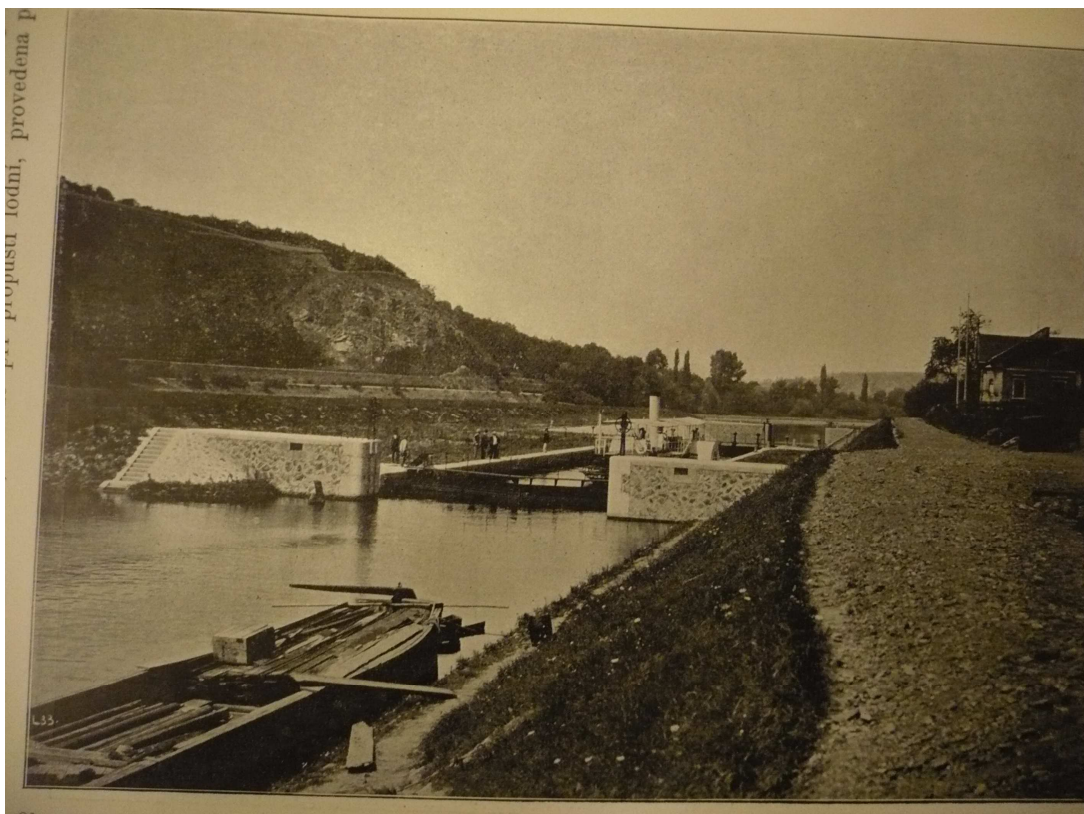


Obr. 4: Celkový pohled na sdružená plavidla trojského zdymadla v Podbabě, v současné době  
zastíněná areálem Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka, v.v.i.  
Fotoarchiv autora (foto z 6. 9. 2013).

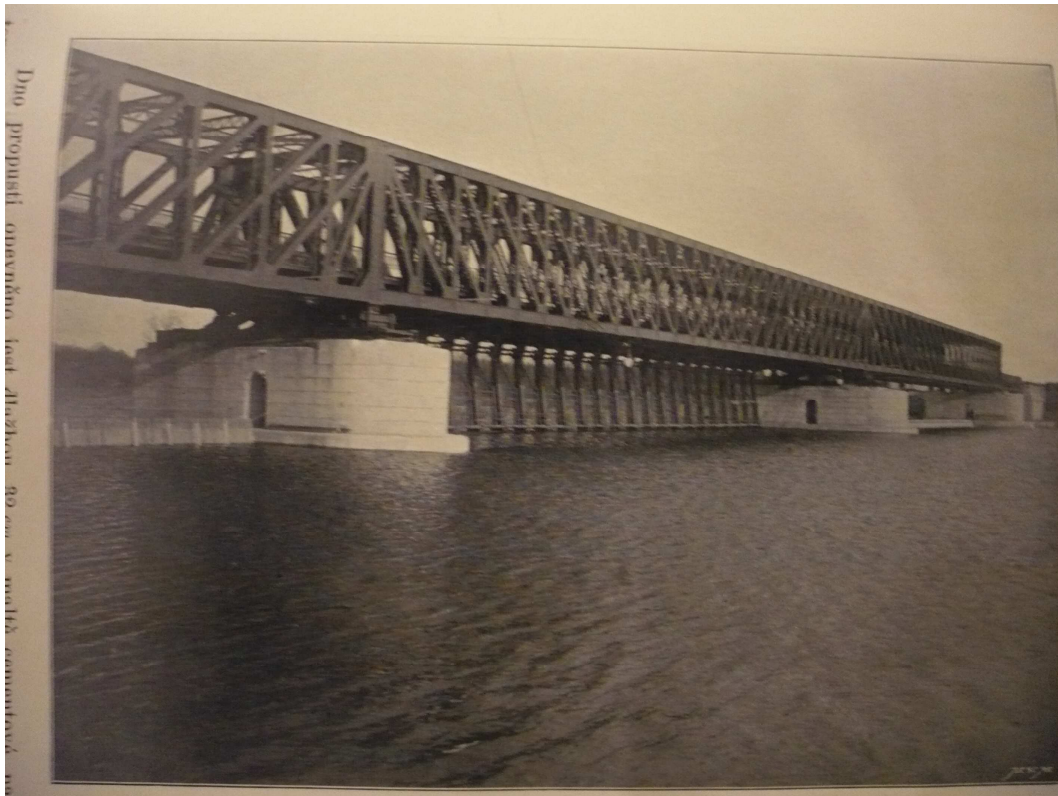


Obr. 8. Pohled z levého břehu příplavu na postavený jez hradlový na průmysl vyrovnat a na obydlí jezného u Klecan.

Obr. 5: Pohled na hradlový jez klecanského zdymadla a obydlí jezného v roce 1898  
2. výroční zpráva, s. 45.



Obr. 6: Proplavování parníku Kanalisační komise Marie Valerie komorovým plavidlem  
libčického zdymadla v roce 1901  
5. výroční zpráva, s. 82.

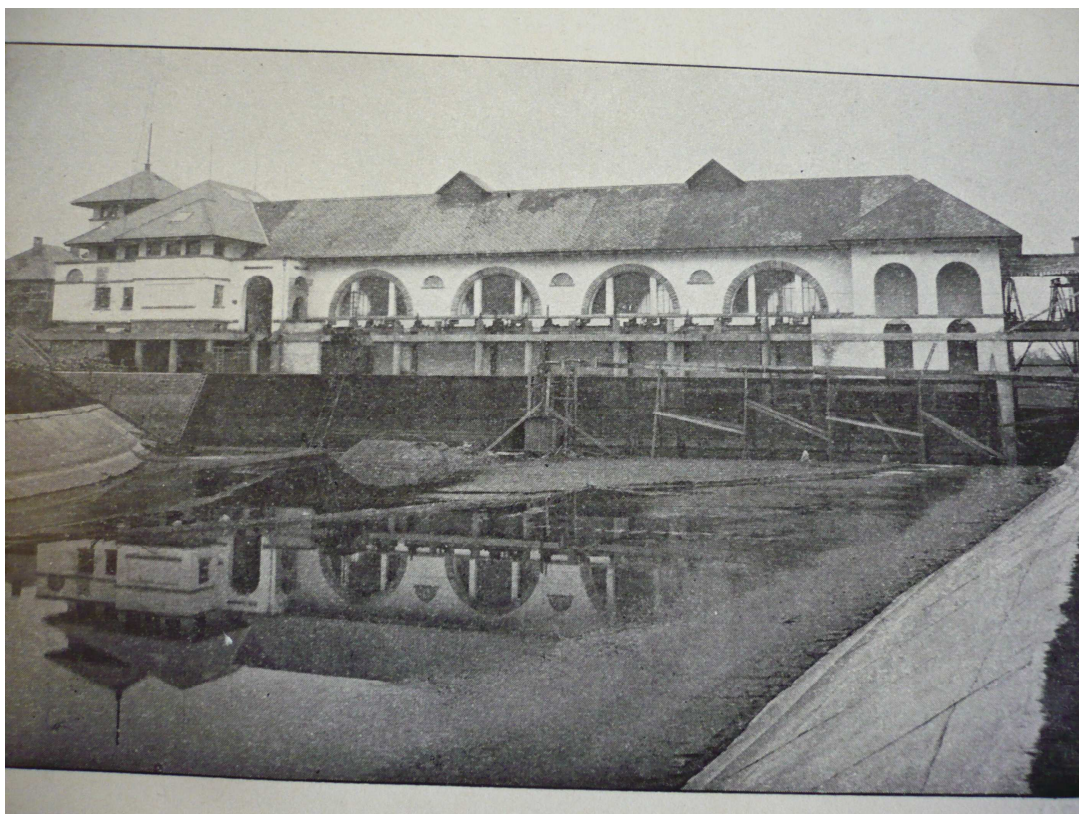


Obr. 7: Pohled na most se zavěšeným stavidlovým jezem miřejovického zdymadla v roce 1903  
7. výroční zpráva, s. 47.



Obr. 8: Pohled na most s nově instalovaným válcovým jezem miřejovického zdymadla v roce 1924  
Kalendář Povodí Vltavy na rok 2013, Prosinec 2013.

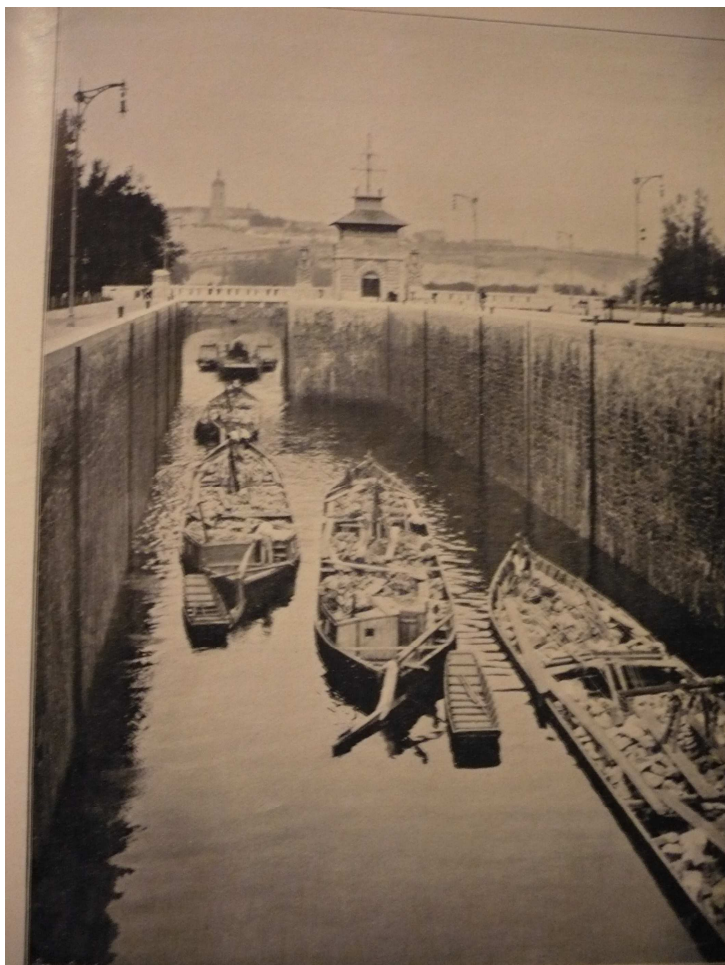




Obr. 9: Vodní elektrárna Miřejovice v roce 1926  
Jubilejní zpráva, s. 93.



Obr. 10: Vodní elektrárna Miřejovice v roce 2012, v pozadí miřejovické zdymadlo s mostem  
Fotoarchiv autora (foto z 13. 7. 2012).



Obr. 11: Vlakové plavidlo vraňansko-hořínského zdymadla v Hoříně v roce 1905, v pozadí Mělník  
9. výroční zpráva, s. 65.



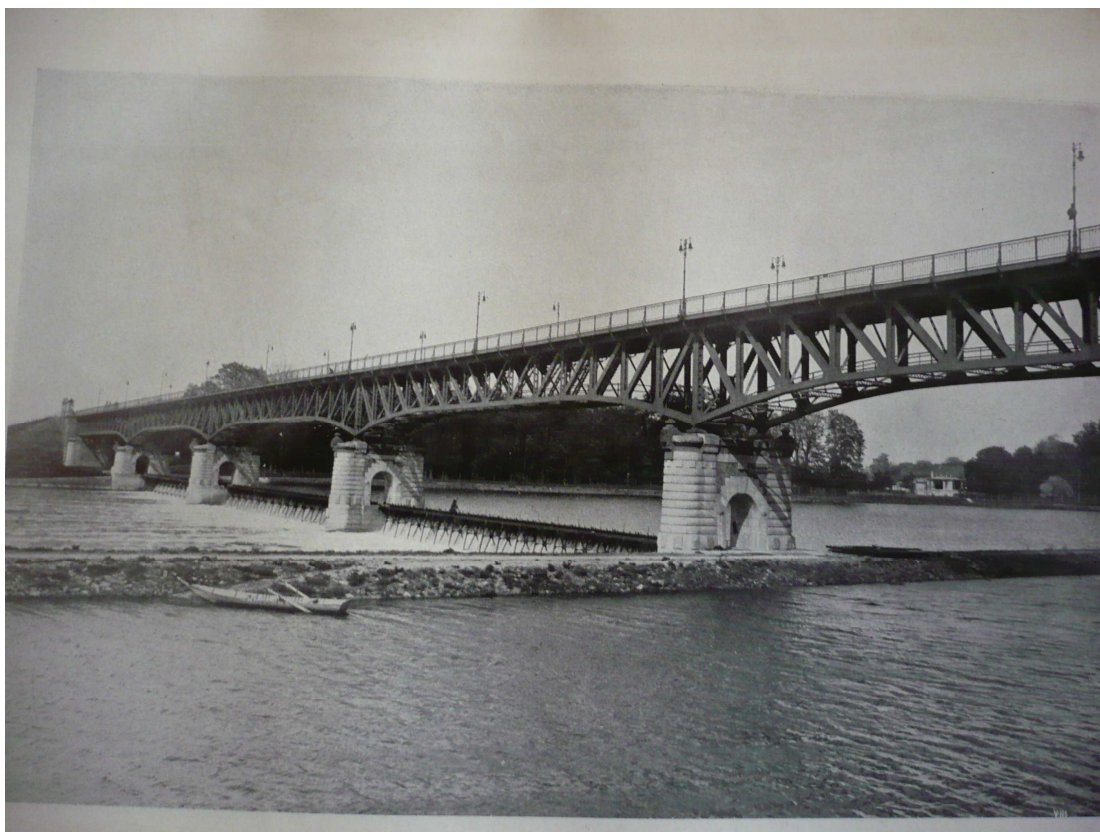
Obr. 12: Pohled na dolní ohlaví plavidel vraňansko-hořínského zdymadla v roce 2013  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 13: Sdružená plavidla zdymadla v Dolních Beřkovicích v roce 1908  
12. výroční zpráva, s. 49.



Obr. 14: Celkový pohled na zdymadlo ve Štětí v roce 1909  
13. výroční zpráva, s. 46.



Obr. 15: Most s připojeným hradlovým jezem roudnického zdymadla v roce 1912  
14., 15. a 16. výroční zpráva, s. 114.



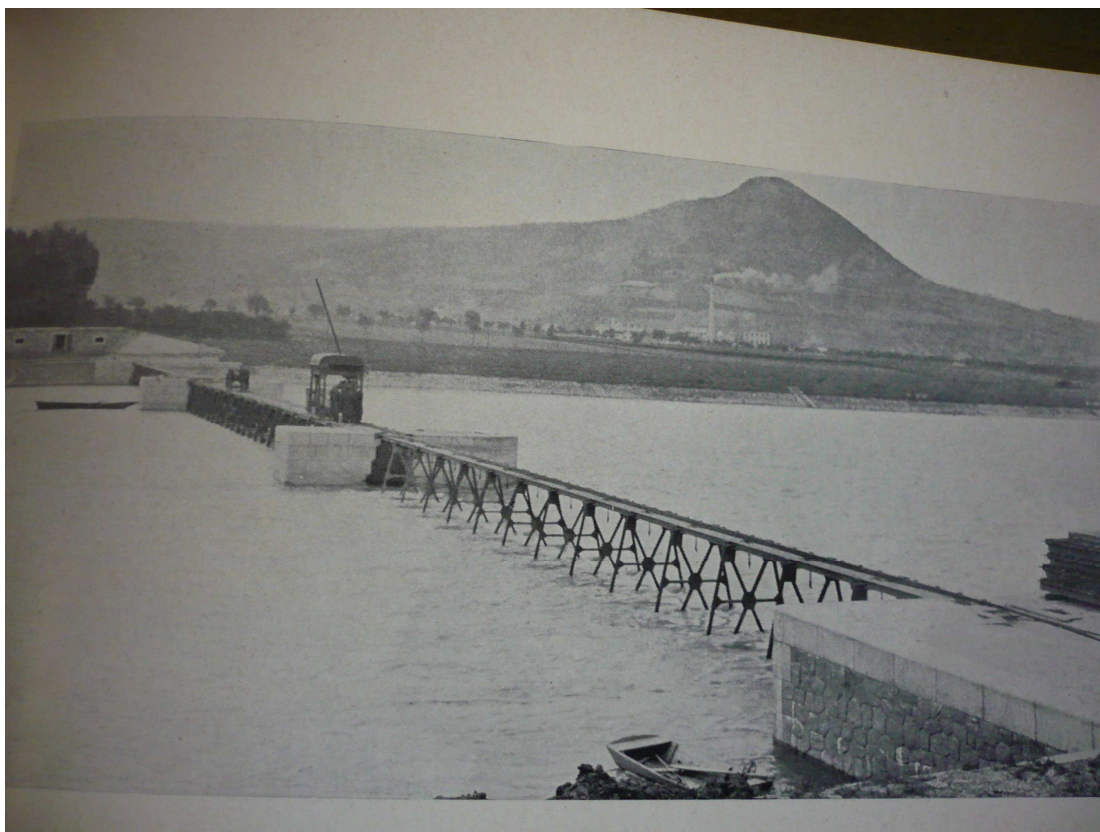
Obr. 16: Most se zrekonstruovaným jezem roudnického zdymadla v roce 2013  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 17: Detail levého pole kombinovaného stavidlového a hradlového jezu litoměřického zdymadla v roce 1914  
Žákavec, Th., Lanna, s. 107.



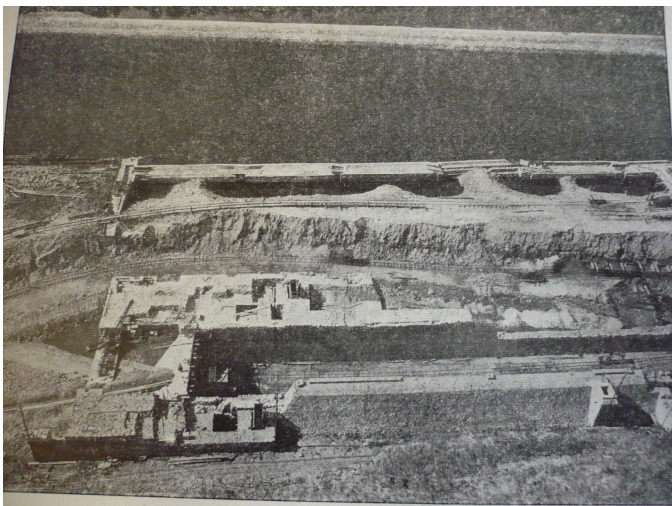
Obr. 18: Současná podoba jezu litoměřického zdymadla  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 19: Kombinovaný stavidlový a hradlový jez lovosického zdymadla v roce 1919  
Žákavec, Th., Lanna, s. 109.



Obr. 20: Současná podoba jezu lovosického zdymadla  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 21: Pohled na rozestavěná plavidla střekovského zdymadla v roce 1926  
Jubilejní zpráva, s. 40.



Obr. 22: Pohled na střekovské zdymadlo v současnosti  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 23: Současná podoba Masarykova zdymadla v pozadí s hradem Sretek  
Fotoarchiv autora (foto z 8. 9. 2013).



Obr. 24: Pohled na sdužená plavidla a domek pro plavidelníka u štvanického zdymadla v roce 1913  
Žákavec, Th., Lanna, s. 115.



Obr. 25: Celkový pohled na helmovský jez a hydroelektrárnu na jižním cípu ostrova Štvanice v současné době  
Fotoarchiv autora (foto z 6. 9. 2013).





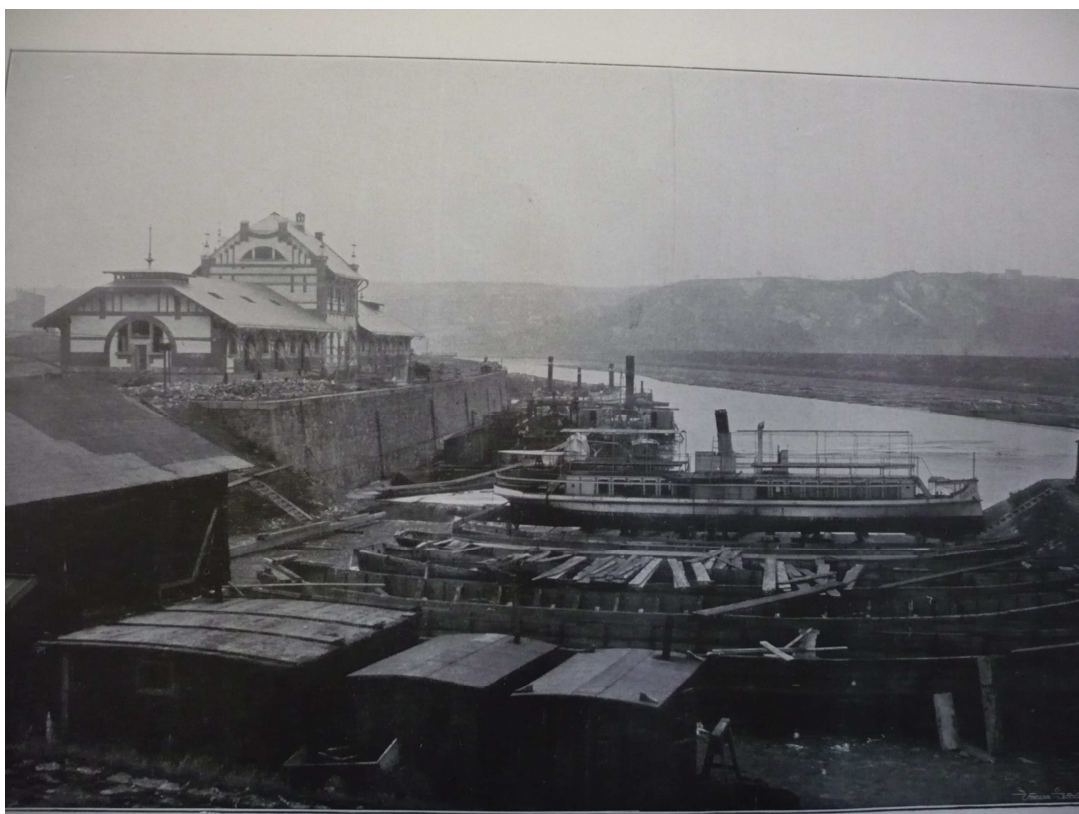
Obr. 26: Vlakové plavidlo smíchovského zdymadla v roce 1926  
Jubilejní zpráva, s. 66.



Obr. 27: Pohled ze stejného místa a se stejným motivem o 87 let později, po levé straně na říční zdi plavebního kanálu alegorie Vltavy a jejích přítoků od sochaře Pekárka  
Fotoarchiv autora (foto z 27. 11. 2013).



Obr. 28: Celkový pohled na šitkovský jez s vorovou propustí uprostřed, v pozadí komorové plavidlo u Slovanského ostrova  
Fotoarchiv autora (foto z 23. 12. 2013).



Obr. 29: Pohled na celní skladiště a loděnici v holešovickém přístavu v roce 1906  
10. výroční zpráva, s. 59.