

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300985

G. 43.
15
1907.

J. Braun
Symphonie
Böhmischer U. erbaudrat

*Präsident
auf dem Ausschuss für den Fluss
Aufs. Bauverwaltung G. m. B.
28. 5.
J. Braun*

ELFTER
JAHRES-BERICHT

DER

KOMMISSION FÜR DIE KANALISIERUNG
DES MOLDAU- UND ELBE-FLUSSES
IN BÖHMEN

ÜBER

IHRE TÄTIGKEIT IM JAHRE

1907.



PRAG 1908.

BÖHMISCHE GRAPHISCHE ACTIEN-GESELLSCHAFT «UNIE». — SELBSTVERLAG.

G. 43
84^a

G. 43. 84^a

X
2.217

g.x.12/1907



Symphor
Geheimer O. erbaurat

ELFTER

JAHRES-BERICHT

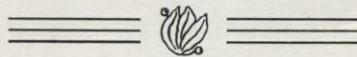
DER

KOMMISSION FÜR DIE KANALISIERUNG
DES MOLDAU- UND ELBE-FLUSSES
IN BÖHMEN

ÜBER

IHRE TÄTIGKEIT IM JAHRE

1907.



PRAG 1908.

BÖHMISCHE GRAPHISCHE ACTIEN-GESELLSCHAFT »UNIE«. — SELBSTVERLAG.

X
2.217/4



III 18423

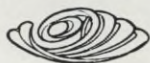
7.X.12/1907



nr inw. 1437

INHALT.

	Seite
I. Einleitung	1
II. Chronologischer Überblick über wichtigere Vorkommnisse im Berichtsjahre	3
III. Technische Vorarbeiten	28
IV. Ausarbeitung der Projekte und Vergebung der Arbeiten	34
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	34
B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag	37
C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	38
V. Behördliche Entscheidungen, Erlässe und Mitteilungen	40
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	40
B. Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag	42
C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	43
VI. Grundeinlösungen, Einlösung von Wasserbenützungsrechten etc. Evidenzhaltung	44
A. Grundeinlösungen bezw. Entschädigungen in der Flusstrecke Prag-Aussig	44
B. Einlösungen für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag	46
C. Evidenzhaltung	48
VII. Bauausführung und Baufortschritt	51
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	51
B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag	76
C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	78
VIII. Betrieb der fertigen Staustufen	84
Übersicht des Schiffverkehrs auf der kanalisierten Moldaustrecke im Jahre 1907	
nach einzelnen Staustufen	87
IX. Geldgebarung	88
X. Personalien	108





I. Einleitung.

Der Rückblick auf das Jahr 1907, das elfte Jahr des Bestandes der Kanalisierungs-Kommission, ruft in der Kommission an erster Stelle die Gefühle dankbarster Erinnerung an die hohe Auszeichnung wach, welche der Kommission und ihren Arbeiten gelegentlich der Allerh. Anwesenheit Sr. k. und k. Apost. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. in Prag zu Teil geworden ist. Am 16. April 1907 geruhte Se. Majestät anlässlich des Besuches in dem neuen Amtsgebäude der Prager Handels- und Gewerbekammer auch die in dem Kammergebäude veranstaltete Ausstellung der Modelle, Pläne und Diagramme der Kanalisierungsbauten in Augenschein zu nehmen und gab bei dieser Besichtigung Allerh. Seiner Befriedigung und Seinem lebhaften Interesse für die Arbeiten der Kommission in huldvollster Weise Ausdruck. Der erhabene Monarch, in welchem alle kulturellen und volkswirtschaftlichen, auf die Hebung des allgemeinen Wohlstandes gerichteten Bestrebungen einen ebenso begeisterten wie mächtigen Förderer finden, geruhte Sein lebhaftes Interesse für die Arbeiten der Kanalisierungs-Kommission auch noch durch Seine Teilnahme an einer Stromfahrt zu bekunden, welche am 28. April 1907 mit dem Kommissions-Dampfer „Marie Valerie“ stattgefunden hat. Se. k. und k. Majestät hat hiebei die kanalisierte Moldau vom Karolinenthaler Hafen bis zum Stauwehre in Klecan einer eingehenden Besichtigung unterzogen.

Bei dieser Gelegenheit geruhte Seine Majestät Allerhöchstseiner Zufriedenheit mit den Leistungen der Kommission und der bauführenden Firmen Ausdruck zu geben und der Tüchtigkeit der an diesem Werke be-

teiligten Ingenieure Anerkennung zu zollen, was die Kommission mit freudiger Genugtuung erfüllte.

Im Berichtsjahre wurden die fünf fertigen Staustufen an der Moldau mit Einschluss des Lateral-Kanals Wraňan-Hořin samt der grossen Schleusenanlage bei dem letztgenannten Orte in die Verwaltung des Staates übergeben. Die bezügliche Übergabsverhandlung konnte zwar formell im Jahre 1907 noch nicht ganz zum Abschlusse gebracht werden, doch ergaben sich bei der kommissionellen Übergabe bzw. Übernahme in Bezug auf die Bauausführung und das Funktionieren der Schiff- und Flossfahrtsanlagen keinerlei Anstände. Wenn erwogen wird, dass die Mehrzahl dieser Wasserbauwerke bereits seit einer Reihe von Jahren in Betrieb steht und infolge dessen in einem ganz neuen, eben fertiggestellten Zustande nicht übergeben werden konnte, so liegt in dem günstigen Ergebnisse der Übergaben derselben gewiss ein Beweis für deren solide, zweckentsprechende Ausführung.

Ein bedeutungsvolles Gepräge drückt dem Berichtsjahre der Beginn der Schiffbarmachungsarbeiten an der Moldau in Prag auf. Seit mehr als zehn Jahren beschäftigte dieses Projekt nicht nur alle massgebenden Faktoren der Landeshauptstadt, sondern auch die Regierung und die Landesvertretung. Die bevorstehende Einlösung der Prager Mühlrealitäten hemmte jeden Fortschritt, jede Investition in diesem Zweige der Industrie; allein auch eine grosszügige Entfaltung des Wirtschaftslebens im Herzen des Landes erschien für alle jene, die den hohen Wert eines der Grossschiffahrt dienenden Wasserweges erkannt haben, insolange als ein unerreichbares Ideal, als der die Landeshauptstadt durchfliessende mächtige Strom, durch zahlreiche Wehre gefesselt, seine Tragkraft nicht dem Handel und der Industrie dienstbar machen konnte. Endlich im Jahre 1907 ist das erlösende Wort gefallen: mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 19. April 1907 Zl. 962 W. Str. ist der Kommission die Entschliessung der Regierung bekannt gegeben worden, dass die Einlösungsvereinbarungen rücksichtlich einer Reihe von Mühlen und Wasserwerken genehmigt werden und nur hinsichtlich einzelner Objekte noch weitere Verhandlungen gepflogen werden sollen. Durch die darauf folgende tatsächliche Einlösung der meisten Objekte samt Wasserkraften und die sich daran anschliessende Vergebung sämtlicher für die Hetzinselhaltung erforderlichen Bauarbeiten hat die Moldaukanalisierung in Prag eine Wendung genommen, welche die Realisierung dieses Projektes nurmehr als eine Frage von einigen Jahren erscheinen lässt.

Was den Baufortschritt bei den Kanalisierungsbauten an der Elbe anbelangt, so sei hier nur im Allgemeinen konstatiert, dass es im Berichtsjahre trotz mehrfacher Schwierigkeiten, als Arbeitermangel, passive Resistenz bei der öst.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, Hochwasser etc. gelang die vom Mai angefangen im Ganzen günstige Bausaison in einem Masse auszunützen, dass die Staustufe in Unter-Beřkowitz vollkommen fertiggestellt und im Wegstädtl und Raudnitz ein den Verhältnissen entsprechender Baufortschritt erzielt worden ist.

Ganz zufriedenstellende Leistungen weist auch die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens auf, indem daselbst im Berichtsjahre der Hafenhof samt allen Dienst- und Magazinsgebäuden sowie der Flügelbahn zum Bahnhofe in Bubna fertiggestellt ist. Es erübrigt daselbst nur noch die Eintiefung des Hafenbassins zu vollenden, den Anschluss an den Bahnhof der öst.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft sowie die Zufahrtsstrasse zum Hafenhof herzustellen. Diese Arbeiten sind bereits im Gange und werden bis zum Sommer 1908 beendet werden.

Indem die Kanalisierungs-Kommission den vorliegenden Jahresbericht der Öffentlichkeit übergibt, fügt sie die Bitte bei, es möge ihren Arbeiten auch fürderhin jenes Wohlwollen und jene Förderung erhalten bleiben, welche denselben seitens der k. k. Regierung, des Landtages des Königreiches Böhmen und der übrigen beteiligten Behörden und Korporationen bisher zu Teil wurde.

PRAG, im Dezember 1907.

II. Chronologischer Überblick über wichtigere Vorkommnisse im Berichtsjahre.

Am 5. Jänner 1907 fand im Bureau des Statthaltereidepartements VII b. die Fortsetzung der Verhandlung in Angelegenheit der Entschädigungsansprüche des Mühlbesitzers R. Taussig in Wraňan statt, wobei die Kommission durch den administrativen Leiter, Statthaltereirat Freiherrn von Braun, den Baudirektor Baurat Rubin, Finanzprokurator-Sekretär Dr. Weiss und Oberingenieur Drahorád vertreten war.

Am 7. Jänner 1907 führte Oberingenieur Drahorád die Superkollaudierung des Baues eines Magazins beim Schleusenmeistergehöfte in Hořin durch.

Am 11. Jänner 1907 wurde in Podbaba die wasserrechtliche Verhandlung bezüglich der Erhaltung des anlässlich des Baues der Trojer Staustufe entlang der Bezirksstrasse hergestellten Entwässerungsgrabens abgehalten, bei welcher Oberingenieur Štěpán und Bezirkskommissär Dr. Kirchner von Neukirchen die Kommission vertraten.

Am 18. Jänner 1907 fand beim k. k. Bezirksgerichte der unteren Neustadt in Prag die erste Tagsatzung in Angelegenheit der gerichtlichen Abschätzung der Primatoreninsel in Prag statt, welche für den Bau der Hetzinselstaustufe, beziehungsweise der Quaimauer im Skt. Petersviertel benötigt wird, hinsichtlich deren jedoch mit den Besitzern ein gütliches Übereinkommen nicht erzielt werden konnte.

An demselben Tage intervenierten in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission der k. k. Obergeringenieur Drahorád und der k. k. Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen bei der wasserrechtlichen Kollaudierung der Kläranlage für die Abwässer aus der Petroleumraffinerie in Kralup.

Am 22. Jänner 1907 fand die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt für die Errichtung von Klärbassins für die Abfallwässer aus der Zuckerraffinerie in Židowic bei Raudnitz statt, bei welcher Obergeringenieur Dr. Klír und Bezirkskommissär Dr. Kirchner von Neukirchen intervenierten.

Am 24. und 25. Jänner 1907 wurde die Kollaudierung des Lateralkanals Wraňan-Hořín durch die Herren Kollaudatoren Ministerialrat Goldbach und Landesoberbaurat Freiherr von Spens-Booden beendet und die Kollaudierungsprotokolle geschlossen und gefertigt.

Am 26. Jänner 1907 wurde die Grundeinlösung der entlang des Schleusenkanales unterhalb der ehemaligen Mühle in Raudnitz gelegenen Obstgärtchen durch die Delegierten der Kanalisierungs-Kommission Statthaltereirat Freiherr von Braun, Baurat Rubin, Obergeringenieur Dr. Klír und Landwirtschaftsinspektor Kilian durchgeführt.

Am 28. und 29. Jänner 1907 beteiligten sich die Bureauvorstände Statthaltereirat Baron Braun und Baurat Rubin an Ministerialkonferenzen im k. k. Handels- und Finanz-Ministerium in Wien in Angelegenheit der Einlösung der Prager Mühlenwerke.

Am 31. Jänner 1907 beehrte Se. Exzellenz der Herr Handelsminister Dr. Fořt in Begleitung Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove die Bureaux der Kanalisierungs-Kommission in Karolinenthal mit seinem Besuche. In dem Bureau hatten sich eingefunden die Herren: Statthaltereivizepräsident Dörfl, Bürgermeister von Prag Dr. Groš, Bürgermeister von Karolinenthal kais. Rat Ronz, Bürgermeister von Smichov Dr. Koldinský, der Präsident der Handels- und Gewerbekammer kais. Rat Řivnáč, Hofrat Mrasick, Oberfinanzrat Kossler, die Kommissionsmitglieder: Oberstlandmarschall-Stellvertreter L. A. B. Dr. Wernsky, Abg. Ingenieur Dr. Kaftan, Landesoberbaurat Baron Dr. Spens-Booden, Statthaltereirat Filip, der administrative Leiter der Kommission Statthaltereirat Freiherr von Braun, Baudirektor Baurat Rubin und Obergeringenieur Kohout mit den zugeordneten Ingenieuren.

Se. Exzellenz der Herr Handelsminister besichtigte eingehend die ausgelegten Pläne für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag und teilte mit, dass die Genehmigung der Mühleinlösungen in nächster Zeit zu erwarten steht. Hierauf wurde eine Rundfahrt durch die Stadt Prag entlang der beiden Moldau-Ufer von Smichow bis Karolinenthal unternommen, wobei von Sr. Exzellenz dem Herrn Statthalter, sowie vom Baudirektor der Kanalisierungs-Kommission dem Herrn Minister an Ort und Stelle die Details des Schiffbarmachungsprojektes erläutert worden sind.

An demselben Tage vormittags fand beim k. k. Bezirksgerichte der oberen Neustadt Prags die erste Tagsatzung in Angelegenheit der gerichtlichen Abschätzung der sogenannten Judeninsel in Prag für Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau in Prag statt, bei welcher die Kanalisierungskommission durch den k. k. Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis vertreten war.

Bei dieser Tagfahrt sollte die Wahl der drei gerichtlichen Sachverständigen erfolgen, doch wurde dieselbe, da einige Fragen formeller Natur gelöst werden mussten, auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Am 1. Feber 1907 intervenierte in Vertretung der Kanalisierungskommission Oberingenieur Kohout bei der Verhandlung bezüglich der Parzellierung der Grundstücke Kat.-Zl. 353 und 351 in Prag-Holeschowitz, welche an die Holeschowitzter Hafenbahn angrenzen.

Am 6. Feber 1907 beteiligte sich Oberingenieur Dr. Klír und Bezirkskommissär Dr. Kirchner von Neukirchen an der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit des Holzwälze- und Bindeplatzes der Domäne Liboch am rechten Elbeufer in Liboch.

Am 8. Feber 1907 fand unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove eine Sitzung des Kanalisierungskomitees statt, in welcher die wichtigsten Programmpunkte der für den nächsten Tag anberaumten Plenarsitzung einer Vorberatung unterzogen worden sind.

Am 9. Feber 1907 wurde unter dem Vorsitze des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove die XXX. Plenarsitzung der Kanalisierungskommission abgehalten. Anwesend waren der Stellvertreter des Vorsitzenden Herr Statthaltereivizepräsident Dörfl und sämtliche Kommissionsmitglieder sowie die Ersatzmänner und Experten. Die Referate erstatteten die Bureauvorstände. Nach Genehmigung des Protokolles der letzten Sitzung und Entgegennahme der präsiidiellen Mitteilungen wurde der Bericht über den Baufortschritt bei den im Baue befindlichen Arbeiten an der Elbe bei Unter-Beřkowitz, Wegstädtl und Raudnitz erstattet. Diesem Berichte ist zu entnehmen, dass mit Ende der Bausaison des Jahres 1906 fertiggestellt wurde: die Schleusen-Anlage der Staustufe bei Unter-Beřkowitz samt allen Eisenkonstruktionen, die Überbrückung der Unterhäupter, das Nadel- und das Dammbalkenmagazin mit Werkstätte. Das Nadelwehr ist nahezu gänzlich vollendet, dagegen ist die Flossschleuse samt dem Segmentverschlusse und den Klapphölzern völlig fertig.

Die Erdbewegung ist bis auf einen kleinen Teil in Křiwenitz vollendet und kann sonach der Inbetriebsetzung dieser Staustufe im Laufe des Jahres 1907 mit Sicherheit entgegengesehen werden.

Bei der Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl ist der Aushub bei der Schleusenanlage, die Betonierung der Fundamente für sämtliche Schleusenmauern und Häupter, die Ausmauerung der Schleusenwände auf

eine Höhe von mindestens 1,5 m fertiggestellt. Bei der Wehranlage wurde die linksseitige Wehröffnung samt dem anschliessenden Land- und ersten Flusspfeiler ausgebaut und wurden siebzehn Stück Wehrböcke neuer Konstruktion fertig montiert. Ausserdem erscheinen noch mehrere andere Arbeiten teils vollendet, teils im vollsten Baue.

Bei der Staustufe Nr. VIII bei R a u d n i t z, deren Bau mit 7. Juli 1906 eingeleitet worden war, wurde an Erdbewegung ein Ausmass von 46.600 m³ erreicht, wobei der Aushub für die Flossschleuse und den ersten Wehrteil am rechten Elbeufer in Arbeit war. Der Aushub für den Wehrteil samt dem an der linken Seite der Flossschleuse situierten Brückenpfeiler ist fertiggestellt.

Anschliessend an das Referat über den im obigen auszugsweise skizzierten Baufortschritt wurde das Bauprogramm für das Jahr 1907 für die Kanalisierungsbauten an der Elbe durchberaten und festgestellt.

Von den zahlreichen Programmsgegenständen sei noch des Berichtes über das Ergebnis der wasserrechtlichen Kollaudierung des Lateralkanals W r a ñ a n - H o ř i n und der Inundationsdämme in derselben Strecke, sowie des umfangreichen Elaborates und Berichtes über das Ergebnis der Baukollaudierung der erwähnten Bauten Erwähnung getan.

Was die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag anbelangt, so nahm die Kommission den Bericht über den dermaligen Stand dieser Angelegenheit zur Kenntnis und zog die Grundsätze in Erwägung, nach welchen im gegebenen Zeitpunkte bei der Offertausschreibung vorzugehen wäre.

Zu der Ausgestaltung d. Holeschowitzter Hafens übergehend, welche, wie bekannt, der Kanalisierungs-Kommission gleichfalls zur Ausführung übertragen wurde, nahm die Kommission den Bericht über das im Jahre 1906 Geleistete zur Kenntnis und genehmigte das Bauprogramm für das Jahr 1907.

Dem Berichte ist zu entnehmen, dass die Ausgestaltung des Hafens im Jahre 1906 bedeutende Fortschritte gemacht hat. Die Abgrabung des hohen Terrains für den Hafenbahnhof wurde beinahe ganz fertiggestellt. Zur vollständigen Beendigung der Erdbewegung erübrigt nur noch der Erdaushub für das Schotterbett auf dem Hafenbahnhof und den Umschlagsplätzen. Im ganzen wurden bis Ende 1906 44.000 m³ Erdaushub, daher von der Gesamtmenge per 64.000 m³ ungefähr 68 Perz. bewältigt. Mit diesem Material wurde vollständig die Anschüttung des Dammes für das Ausfahrtsgeleise und für das Zweiggeleise zum Hafentor sowie des neuen Schutzdammes von der Schlachthausgasse bis zur Kreuzung des Dammes mit der zu der Brücke nach Lieben führenden Strasse und endlich der den Bahnhof Bubna der St.-E.-G. mit dem Hafenbahnhof verbindenden Strecke bis zum Zaun dieses Bahnhofes bewerkstelligt.

Unterhalb dieser Verbindungsstrecke wurden zwei gemauerte Kanäle hergestellt und zwei Röhrenleitungen für die künftige Stadtkanalisation ge-

legt; ausserdem wurden zwei Schutzkanäle für die städtische Gas- u. Wasserleitung hergestellt.

Da das gesamte Oberbaumaterial — nämlich die Schienen, Schwellen, Weichen und der Schotter — bereits an Ort und Stelle vorhanden ist, wurde gegen Jahresschluss auch mit der Legung der Geleise begonnen und eine Weiche (die linksseitige, für die Verbindung des Ausfahrtsgeleises mit den Rangiergeleisen notwendige Weiche) gelegt.

Die noch erübrigenden Arbeiten werden im Laufe des Jahres 1907 beendet werden.

Von den Hochbauten wurde das Zollmagazin und das Wohnhaus für das Personal der Zollamtsexpositur bis Ende 1906 fast vollständig fertiggestellt.

Das Wohngebäude für das Bahnpersonal ist unter Dach gebracht worden, für das Importmagazin auf dem Umschlagsplatze wurde die Untermauerung für die Eisenkonstruktion aufgeführt.

Die Kanalisierungs-Kommission genehmigte schliesslich die Vergebung von Ausrüstungsgegenständen für den Holeschowitzter Hafen, unter anderen auch einer Waggonwage, von Waggondrehscheiben und zwei elektrischen Kränen.

Zum Schlusse erledigte die Kommission mehrere freie Anträge, worauf die Sitzung nach vierstündiger Dauer geschlossen wurde.

Am 14. Feber 1907 fand eine wasserrechtliche Verhandlung in Angelegenheit des Mülhgerinnes der Mühle Nr. C. 489-III des J. Veselý am Čertovkaarm in Prag statt, bei welcher Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen intervenierten.

Am 16. Feber 1907 wurde die Verhandlung bezüglich der Schadenersatzansprüche des R. Taussig in Wraňan fortgesetzt, an welcher sich Statthaltereirat Freiherr von Braun, Baurat Rubin, Finanzprokurator-Sekretär Dr. Weis und Oberingenieur Drahorád beteiligten.

Am 20. Feber 1907 intervenierte Oberingenieur Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit der Rekonstruktion eines Brückenbogens der Karlsbrücke auf der Insel Kampa in Prag.

Am 21. Feber 1907 wurde durch die Herren Kollaudatoren Ministerialrat Goldbach und Landesbaurat Jirsík unter Intervention des k. k. Baurates Weingärtner und Vertreter der Oberbauleitung und der Bauunternehmung A. Lanna die Superkollaudierung des Baues der Staustufe Nr. IV bei Miřowitz durchgeführt, bei welcher sich kein Anstand ergab, so dass die Bauunternehmung bezüglich dieses Baues als haftfrei erklärt wurde.

Am 22. Feber 1907 beteiligten sich die Bureauvorstände Statthaltereirat Freiherr von Braun und Baurat Rubin an einer Ministerial-Konferenz bei Sr. Exzellenz dem Herrn Handelsminister Dr. Fořt in Angelegenheit der Prager Mühlelösungen.

Am 23. Feber 1907 besichtigte Herr Ministerialrat Anton Spiess aus dem Eisenbahn-Ministerium in Wien in Begleitung des Herrn k. k. Regierungsrates Adolf Post, Direktorstellvertreters der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag und des k. k. Oberingenieurs Kohout den Bau der Holeschowitz Hafensbahn.

Am 26. Feber 1907 fand die baubehördliche Kommission in Angelegenheit der Parzellierung der an die Holeschowitz Hafensbahn angrenzenden Grundparzelle Kat.-Zl. 305 in Holeschowitz statt, bei welcher Obergeringenieur Kohout intervenierte.

Am 27. Feber 1907 wurde die Kollaudierung und Übernahme der rekonstruierten Telephonlinie von Miřowitz nach Wraňan durch den Obergeringenieur Dr. Klír durchgeführt.

In der Zeit vom 4. bis 9. März 1907 fanden abermalige Verhandlungen mit den Prager Mühlbesitzern wegen gütlicher Einlösung der denselben gehörigen Mühlrealitäten unter Intervention des Herrn Vizepräsidenten Terssch der k. k. Finanzlandes-Direktion in Prag, sowie der beiden Bureauvorstände Statthaltereirat Freiherr von Braun und Baurat Rubin statt.

Am 7. März 1907 wurde die wasserrechtliche Kollaudierung der von der Militärbaudirektion durchgeführten Ufermauer am Čertovkamühlarm bei der Zeughauskaserne auf der Kleinseite in Prag durchgeführt, bei welcher Obergeringenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen intervenierten.

Am 13. März 1907 fand beim Bürgermeisteramte in Bubeně eine wasserrechtliche Verhandlung in Angelegenheit der Regulierung des Dejvicer Baches statt, bei welcher sich Obergeringenieur Štěpán und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen beteiligten.

Am 14. März 1907 beteiligten sich in Vertretung der Kanalisierungskommission Obergeringenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen bei der wasserrechtlichen Kollaudierung des Wasserzuleitungs-Kanales zu der Kammgarnspinnerei in Křesčitz an der Elbe.

An demselben Tage fand in Holeschowitz die baubehördliche Kommission in Angelegenheit der Parzellierung der Grundstücke Kat.-Zl. 427/1 und 428/1 statt, an welcher Obergeringenieur Kohout teilnahm.

Am 15. März 1907 beteiligte sich Obergeringenieur Kohout an der gleichen Kommission bezüglich der Parzellen Nr. 351/4 und 351/6 in Holeschowitz.

Am 16. März 1907 fand nach vorangehender Vorberatung am 15. März unter dem Vorsitze des Herrn k. k. Statthaltereivizepräsidenten Dörfl und in Anwesenheit von Vertretern des k. k. Handelsministeriums, des k. k. Eisenbahnministeriums, der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag und der Kanalisierungskommission im Sitzungssaale der k. k. Statthaltereie eine Konferenz in Ange-

legenheit des Anschluss- und Betriebsvertrages für die Holeschowitz Hafentbahn statt, bei welcher eine volle Übereinstimmung sowohl hinsichtlich des Anschlusses der Hafentbahn an die Station Bubna der St.-E.-G., als auch hinsichtlich der Betriebsführung auf der Hafentbahn durch die österr.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft erzielt wurde.

Am 3. April 1907 wurde in Lobositz die Kollaudierung der Drahtseilbahn zur Fabrik der Firma Schramm durchgeführt, bei welcher sich in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Oberingenieur Šponar und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen beteiligten.

Am 13. April 1907 unternahm Professor F. X. Novotný von der Staatsgewerbeschule in Prag mit 20 Hörern eine Exkursion zur Staustufe Nr. IV bei Miřowitz und zum Lateralkanal Wraňan-Hořín, bei welcher Oberingenieur Drahorád die erforderlichen Auskünfte erteilte.

Am 16. April 1907 besichtigte Se. Majestät der Kaiser Franz Josef I., welcher tags zuvor zu einem mehrtägigen Aufenthalte in Prag eingetroffen war, die von der Kanalisierungs-Kommission in dem Palais der Prager Handels- und Gewerbekammer veranstaltete Ausstellung von Plänen und Modellen, welche sich auf die Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig, die Schiffbarmachung der Moldau in Prag und die Ausgestaltung des Holeschowitz Hafens beziehen. Se. Majestät der Kaiser, zu dessen Begrüssung sich Se. Exzellenz der Herr Statthalter Graf Coudenhove mit allen Mitgliedern, Ersatzmännern und Experten der Kanalisierungs-Kommission, sowie sämtlichen zugeteilten Beamten eingefunden haben, geruhte die Ausstellung eingehend zu besichtigen und sich über die ausgeführten und projektierten Bauten zu informieren. Nach Entgegennahme der Vorstellung sämtlicher erschienenen Herren verliess Se. Majestät mit Worten der Zufriedenheit die Ausstellung.

Am 17. April 1907 wurde bei einem Wasserstande von + 124 cm am Karolinenthaler Pegel von der staatlichen Flussbauverwaltung mit der Aufstellung der Moldauwehren begonnen, doch konnten vorläufig nur die Wehrböcke aufgestellt werden, da am 19. April der Wasserstand wieder die Höhe von + 184 cm K. P. erreichte.

Am 18. April 1907 intervenierten Oberingenieur Drahorád und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen bei der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit der Regulierung des Zákolaner Baches in Kralup.

Am 19. April 1907 fand in Holeschowitz die wasserrechtliche Verhandlung bezüglich der Aufstellung von Flussbädern im Holeschowitz Hafent statt, bei welcher sich Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen beteiligten.

Am 20. April 1907 verhandelten Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen mit mehreren Grundbesitzern in der Gemeinde Račie wegen Entschädigung für die aufgeschütteten Parzellen.

Am 22. April 1907 langte der Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. April 1907 Z. 962 W. Str. ein, mit welchem die Vereinbarungen bezüglich der Einlösung der Prager Mühlrealitäten genehmigt wurde, so dass nunmehr die Schiffbarmachung der Moldau in Prag, insbesondere in der Hetzinselhaltung in der nächsten Zeit in Angriff genommen werden kann.

Am 25. April 1907 traten die neu zugeteilten Beamten, k. k. Bauadjunkt Georg Maenner und k. k. Baupraktikant Hugo Schwaab von Wildenfried den Dienst bei der Kanalisierungs-Kommission an.

Am 28. April 1907 Nachmittags unternahm Se. Majestät der Kaiser Franz Josef I., welcher am nächsten Tage Prag verliess, auf dem Dampfer „Marie Valerie“ eine Stromfahrt vom Karolinenthaler Hafen bis Roztok und zurück, um die Trojer Staustufe, deren Bau Se. Majestät im Jahre 1901 besichtigt hatte, auch im fertigen Zustande in Augenschein zu nehmen. Se. Majestät bekundete während der ganzen, mehr als zwei-stündigen Stromfahrt wiederholt durch fachliche Fragen das lebhafteste Interesse für die Kanalisierungsbauten im Allgemeinen, sowie für die einzelnen besichtigten Bauobjekte im Besonderen und brachte die ganze Zeit während der Hin- und Rückfahrt stehend auf dem Deck zu. An dieser denkwürdigen Stromfahrt nahmen nachstehende Herren Teil: Se. k. und k. Hoheit Erzherzog Karl Franz Josef, Se. Exzellenz Generaladjutant G. d. K. Graf Paar, Se. Exzellenz Generaladjutant F. Z. M. Bolfras, Flügeladjutant des Erzherzogs Oberst Graf Wallis, Se. Exzellenz Minister des Innern Freiherr von Bienerth, Se. Durchlaucht der Oberstlandmarschall Fürst Georg Lobkowitz, Se. Exzellenz der Korpskommandant F. Z. M. Ritter von Cibulka, der Präsident des Landeskulturrates des Königreiches Böhmen Se. Durchlaucht Prinz Ferdinand von Lobkowitz, ferner der Stellvertreter des Vorsitzenden der Kanalisierungs-Kommission Statthaltereivizepräsident Dörfel mit den Kommissionsmitgliedern Abg. Ingenieur Dr. Käftan, Oberstlandmarschallstellvertreter Dr. Werunsky, Statthaltereirat Filip, Oberbaurat Dr. Rytíř, dann die Bureauvorstände der Kommission Statthaltereirat Freiherr von Braun und Baudirektor Baurat Rubin, endlich Flussdistrikts-Oberingenieur Machulka.

Am 30. April 1907 fand in Wegstädtl eine Verhandlung zwischen den Vertretern der Stadtgemeinde Wegstädtl und der Kanalisierungs-Kommission behufs Erzielung einer gütlichen Einigung in Bezug auf die erforderliche Grundeinlösung und einzelne Entschädigungsansprüche der Gemeinde.

Am 2. und 3. Mai 1907 beteiligte sich Baudirektor, Baurat Rubin als Experte bei den informativen Verhandlungen bezüglich der von der Direktion für den Bau der Wasserstrassen ausgearbeiteten Projekte für die Regulierung und Kanalisierung der Mittel-Elbe bei Lobkowitz und Elbe-Kosteletz.

Am 8. Mai 1907 übergaben die Vertreter der Kanalisierungs-Kommission Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. Kirchner von Neukirchen die aufgeschütteten Grundstücke in der Gemeinde Račic an deren Besitzer.

Am 11. Mai 1907 fand im Bureau der Oberbauleitung eine technische Beratung statt, an welcher sich beteiligten die Herren: Abg. Ingenieur Dr. K a f t a n, Oberbaurat Dr. R y t í ř, Landesbaurat J i r s í k, Baurat R u b i n, die Flussdistrikts-Oberingenieure M a c h u l k a und C r a m e r und der Sektionsbauleiter Oberingenieur Dr. Klír. Gegenstand der Beratung bildete: Die Höhenlage der festen Wehrrücken in den Schiffsdurchlässen an der kanalisierten Moldau und Elbe, der Betrieb der Kettenschiffahrt nach der Kanalisierung der Elbe, das Ergebnis der Offertverhandlung für die Vergebung der Eintiefungsarbeiten im Holeschowitzer Hafen, sowie die Vorbereitungsarbeiten für die Ausschreibung der Bauarbeiten für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Am 13. Mai 1907 beteiligte sich Oberingenieur K o h o u t bei der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit der Reinigung des Čer-tovka-Mühlarmes auf der Kleinseite in Prag.

Am 15. Mai 1907 unternahm Professor R i p p l von der deutschen technischen Hochschule in Prag mit 70 Hörern eine Exkursion zu den Baustellen der Staustufen bei Unter-Beřkowitz und Wegstädtl.

Am 16. Mai 1907 wurden von der staatlichen Flussbauverwaltung die Stauwehren an der Moldau definitiv aufgestellt, mit Ausnahme des Libschitzer, an welchem noch einige Reparaturen vorgenommen werden mussten.

Am 17. Mai 1907 fand durch den Rechnungsrat H a v l í k und Oberingenieur Dr. Klír die Übergabe des Inventars der Staustufe Nr. I. bei Troja an die staatliche Flussbauverwaltung statt.

An demselben Tage fand unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters im Sitzungssaale der Statthalterei eine Komitee-Sitzung statt, bei welcher die wichtigsten Programmpunkte der für den nächsten Tag anberaumten Plenarsitzung der Kanalisierungs-Kommission einer Vorberatung unterzogen worden sind.

Am 18. Mai 1907 fand im Sitzungssaale der Statthalterei unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen C o u d e n h o v e die XXXI. Plenarsitzung der Kanalisierungs-Kommission statt. An derselben nahmen Teil: der Stellvertreter des Vorsitzenden Herr Statthalterei-Vizepräsident D ö r f l sowie die Kommissionsmitglieder sowohl der Regierungs- wie der Landeskurie, deren Ersatzmänner und Experten im Wasserbaufache teil.

Die Referate hatten die Vorstände des Kommissionsbureau inne.

Se. Exz. der Herr Vorsitzende eröffnete die Sitzung um 9 Uhr Vorm., worauf nach Genehmigung des über die letzte Plenarsitzung aufgenommenen Protokolles und Entgegennahme der präsi-diellen

Mitteilungen in die Beratung und Beschlussfassung der zahlreichen Programmpunkte der Tagesordnung eingegangen wurde.

Die Tagesordnung umfasste die Kanalisierung der Moldau und Elbe in der Strecke Prag-Aussig, die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag und die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und dessen Bahnverbindung.

Die Kanalisierungs-Kommission hat den Vertrag, welcher anlässlich der Kombinierung der seitens der Stadtgemeinde Raudnitz zu errichtenden eisernen Strassenbrücke über die Elbe mit dem von der Kanalisierungs-Kommission dortselbst zur Ausführung gelangenden Stauehre hinsichtlich der Beitragsleistung der Stadtgemeinde zu dem Baue und zu dem Erhaltungsaufwande abzuschliessen ist, einer eingehenden Erwägung unterzogen und den vom Bureau beantragten Entwurf genehmigt.

Hierauf wurde über die Frage des eventuellen Weiterbetriebes der Kettenschiffahrt in der kanalisierten Elbestrecke beraten und sodann die Angelegenheit betreffend die Höhenlage der festen Wehrrücken in der kanalisierter Flusstrecke einer langdauernden, eingehenden Erörterung unterzogen.

Die Kommission hatte ferner Gelegenheit, über einzelne, die Bauten bei Wegstädtl und Raudnitz berührende Angelegenheiten, darunter über die Vergebung eines Krahnens zum Umlegen der Wehrböcke bei der Staustufe bei Wegstädtl, Beschluss zu fassen.

Hinsichtlich der Schiffbarmachung der Moldau in Prag gelangte der Erlass des Handelsministeriums, mit welchem im Einvernehmen mit dem Finanzministerium der von der Kanalisierungs-Kommission beschlossenen Einlösung von Mülhrealitäten und Wasserbenützungsrechten in Prag zugestimmt und die erforderlichen Geldmittel bewilligt wurden, zur Mitteilung. Da nunmehr der tatsächlichen Bauinangriffnahme nichts mehr hindernd im Wege steht, hat die Kommission nicht gezögert, hinsichtlich der Ausschreibung jener Bauten, welche nach Massgabe des Bauprogrammes sofort zur Vergebung gelangen sollen und die sich vor allem auf die Hetsinselstauhaltung beziehen, Beschluss zu fassen. Die öffentliche Bauausschreibung wird noch im Laufe dieser Woche erfolgen und wurde die Fallfrist zur Einbringung der Offerten mit dem 25. Juni 1907 festgesetzt.

Mit diesen Arbeiten steht der weiter gefasste Beschluss betreffend die Aufstellung von zwei Limnigraphen im Prager Stadtgebiete im engsten Zusammenhange.

Was die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und dessen Bahnverbindung anbelangt, so hat die Kanalisierungs-Kommission nach Entgegennahme des Referates über den Baufortschritt auf Grund der eingelangten Offerten die Eintiefung des Hafens vergeben und über die

Vergebung der elektrischen Installation im Holeschowitzer Hafen Beschluss gefasst.

Die Kommission genehmigte ferner die Anschaffung von vier Drehscheiben im Hafenhofe, die Vergebung einer eisernen Einfriedung samt Zugehör dortselbst und nahm zur Errichtung eines Hellings am Süden des Hafenbeckens Stellung.

Einer eingehenden Beratung wurde schliesslich der erst kurz vor der Plenarsitzung von der k. k. priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingelangte Entwurf des mit dieser Gesellschaft abzuschliessenden Vertrages hinsichtlich des Anschlusses der Hafenhafenbahn an die Station Holeschowitz-Bubna der St.-E.-G. und hinsichtlich des Betriebes der Hafenhafenbahn unterzogen, worauf die Kommission den Vertrag genehmigte. Nach diesem Vertrage wird die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Verbindung der Hafenhafenbahn an ihre Station Bubna auf Kosten des Hafenhafenbahnunternehmens — der Kanalisierungs-Kommission — selbst herstellen. Da die Genehmigung des Vertrages seitens des k. k. Eisenbahnministeriums sicher ist, wird die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Verbindung mit der Station Bubna ohne Verzögerung bewirken können.

Aus dem Referate ist zu ersehen, dass der Landtag des Königreiches Böhmen erst gegen Ende des Jahres 1905 in die Lage gekommen ist, den auf das Land für Zwecke der Holeschowitzer Hafenhafenbahn und Hafenausgestaltung entfallenden Beitrag zu genehmigen, was zur Folge hatte, dass die Kanalisierungs-Kommission erst zu Beginn der Bausaison 1906 die Bauten, und zwar die Bahnbauten der Firma Schön und Söhne, die Hochbauten der Firma Vinzenz Gregor zur Ausführung übergeben konnte.

Beide Firmen haben seither beträchtliches geleistet, die Hochbauten sind fertiggestellt, der Bahnbau ist bis zum Territorium der Staatseisenbahn-Gesellschaft gediehen und da diese Gesellschaft nunmehr den Anschluss bewirken kann, ist die Beendigung des Gesamtbaues mit Ende dieses Jahres mit Sicherheit zu gewärtigen.

Schliesslich befasste sich die Kommission mit der Frage der Beteiligung an der Jubiläumsausstellung der Prager Handels- und Gewerbekammer im Jahre 1908, deren Beschiebung beschlossen wurde, und genehmigte den Rechnungsabschluss für das Jahr 1906. Nach Austragung einzelner Mitteilungen und freier Anträge wurde die Plenarsitzung nach vierstündiger Dauer von Sr. Exz. dem Herrn Vorsitzenden geschlossen.

An demselben Tage wurde auch das Libschitzer Wehr aufgestellt. Zugleich fand auch unter der Führung des Oberingenieurs Dr. Klír eine Exkursion des Professors Petrlik von der böhmischen technischen Hochschule in Prag mit 100 Hörern zu den Bauplätzen der Staustufen bei Wegstädtl und Randnitz statt.

Am 24. Mai 1907 besichtigten einige Delegierte des mährischen Landesausschusses und zw. der Landesausschuss-Beisitzer Abg. Dr. Šílený, Pro-

fessor Smrček, Prof. Dr. Kresnick, der Landesausschussrat Šebesta, Bauräte Wolfschütz und Holeček sowie Ingenieur Šlemr die Kanalisierungsbauten von Prag bis Beřkowitz, wobei die Führung Baudirektor Baurat Rubin besorgte.

An demselben Tage intervenierten Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär von Neukirchen bei der wasserrechtlichen Verhandlung betreffend den Fortbetrieb der Überfuhr über die Elbe bei Liboteinitz.

Am 25. Mai 1907 fand eine wasserrechtliche Verhandlung behufs Sicherstellung der faktischen Verhältnisse bei den Mühlgerinnen der Mühlen Nr.-C. 449 und 489-III (Leipen und Weselý) am Čertovkaarm in Prag statt, bei welcher sich Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen beteiligten.

An demselben Tage führte Oberingenieur Dr. Klír die Superkollaudierung der im Jahre 1905 ausgeführten Sohlenversicherung unterhalb des Nadelwehres der Staustufe Nr. I bei Troja durch.

Am 29. Mai 1907 fand eine Verhandlung in Angelenheit der Zufahrtsstrasse zur Überfuhr vom rechten Ufer in der Gemeinde Liboch statt, bei welcher Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen intervenierten.

Am 31. Mai 1907 unternahmen etwa 60 Mitglieder des in den Vortagen in Wien stattgefundenen internationalen landwirtschaftlichen Kongresses mit dem Präsidenten des Landeskulturrates des Königreiches Böhmen Sr. Durchlaucht dem Prinzen Ferdinand Lobkowitz an der Spitze auf dem Dampfer „Marie Valerie“ eine Stromfahrt von Prag bis Melnik zur Besichtigung der Kanalisierungsbauten, wobei die beiden Bureauvorstände Statthaltereirat Freiherr von Braun, Baudirektor Baurat Rubin, sowie die Oberingenieure Dr. Klír und Müller die erforderlichen Aufklärungen während der Reise erteilten.

Am 2. Juni 1907 unternahm der Verein der Magistrats-Konzepts-Beamten der kgl. Hauptstadt Prag mit za. 120 Mitgliedern eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Moldau von Prag bis Melnik.

Am 4. Juni 1907 nahmen die Herren Kollaudatoren Ministerialrat Goldbach und Landesoberbaurat Dr. techn. Freiherr von Spens-Booden unter Intervention der Oberbauleitung und der Bauunternehmung A. Lanna die Superkollaudierung jener Bauherstellungen am Lateralkanal Wraňan-Hořín vor, für welche eine einjährige Haftfrist bestimmt war.

An demselben Tage fand die Übergabe des Inventars der Schleusenanlage bei Podbaba an die staatliche Flussbauverwaltung statt und am folgenden Tage beim Wehr und der Schleuse der Staustufe Nr. II bei Klecan.

Am 6. Juni 1907 inspizierte Herr Regierungsrat Post, Direktorstellvertreter der k. k. Staatsbahndirektion in Prag, als Experte der Kanalisierungs-Kommission den Bau der Holeschowitzer Hafenbahn.

An demselben Tage beteiligte sich Oberingenieur Kohout an der kommissionellen Verhandlung in Angelegenheit der Ableitung der Abfallwässer aus der Pergamentfabrik der Firma Schlütter in Holeschowitz, und Oberingenieur Dr. Klír führte mit einem Vertreter der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Prag die Kollaudierung und Übernahme der Schiffahrts-Telephonlinie des zweiten Stromkreises in der Strecke von Prag bis Kralup durch, und setzte dieselbe Amtshandlung am 7. Juni in der Strecke Kralup-Hořín, am 12. Juni in der Strecke Hořín-Wegstädtl-Raudnitz fort.

Am 9. Juni 1907 unternahm der montanistische Klub für die Bergreviere Teplitz, Brüx und Komotau mit 60 Mitgliedern mit dem Obmanne k. k. Bergrat Porsche an der Spitze, welchen sich auch 15 Mitglieder des berg- und hüttenmännischen Klubs in Prag mit ihrem Obmanne k. k. Bergrat Preissig anschlossen, unter der Führung des Baudirektors Baurates Rubin und des Oberingenieurs Štěpán eine Exkursion zur Besichtigung der Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis Beřkowitz.

Am 10. Juni 1907 fand am Altstädter Rathause in Prag eine Verhandlung zwischen den Vertretern der Stadtgemeinde und der Kanalisierungs-Kommission behufs Erzielung einer Einigung bezüglich der Durchführung der Bauarbeiten in der Staustufe bei der Hetzinsel in Prag.

An demselben Tage fand die Übergabe des Inventars der Staustufe Nr. III bei Libsčitz an die staatliche Flussbauverwaltung statt.

Am 13. und 14. Juni 1907 besichtigte der Regierungsbaumeister Gerecke von der Kanalbaudirektion Hannover aus Minden unter Führung des Ingenieurs Schwarzer die Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis Wegstädtl.

An demselben Tage beteiligte sich der Baudirektor Baurat Rubin als Experte an der informativen Verhandlung über die von der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstrassen ausgearbeiteten Projekte für die Regulierung und Kanalisierung der Mittelelbe bei Čelakowitz und Brandeis a. E.

Am 17. Juni 1907 fand beim k. k. Bezirksgerichte für die untere Neustadt in Prag die Tagfahrt zur Wahl von 3 Sachverständigen für die gerichtliche Abschätzung der Primatoreninsel in Prag statt.

Am 18. Juni 1907 fand in der Gemeinde Dušník die wasserechtliche Verhandlung über das von der Kanalisierungs-Kommission vorgelegte Projekt für die Herstellung einer Drainage entlang des Dušniker Hochwasserdammes statt, welches jedoch, da sich die Interessenten und die amtlichen Sachverständigen gegen dasselbe ausgesprochen haben, wieder zurückgezogen worden ist. Die Kanalisierungs-Kommission war bei dieser Verhand-

lung durch das Kommissionsmitglied Statthaltereirat Filip, die beiden Bureauvorstände, Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und Oberingenieur Drahorád vertreten.

An demselben Tage führte Oberingenieur Kohout die Baueinleitung für die Eintiefung des Holeschowitzer Hafens durch.

Am 19. und 22. Juni 1907 wurde die am 10. Juni begonnene Verhandlung bezüglich der Hetzinselhaltung am Altstädter Rathause fortgesetzt.

Am 20. Juni 1907 intervenierte Statthaltereirat Freiherr von Braun und Oberingenieur Kohout bei der kommissionellen Verhandlung betreffend den Fortbestand des Pionnierübungsplatzes auf der Hetzinsel in Prag.

Am 21. Juni 1907 wurde im Bureau der Kanalisierungs-Kommission die Verhandlung mit der Gemeinde Wegstädtl fortgesetzt.

Am 22. Juni 1907 wurde das Inventar der Staustufe Nr. IV bei Miřowitz an die staatliche Flussbauverwaltung übergeben.

Am 24. Juni 1907 wurde durch das k. k. Bezirksgericht der oberen Neustadt in Prag die örtliche Besichtigung der abzuschätzenden Judeninsel in Prag unter Zuziehung von 3 Sachverständigen vorgenommen, wobei die Kanalisierungs-Kommission durch die beiden Bureauvorstände, sowie den Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und Oberingenieur Kohout vertreten war.

Am 25. Juni 1907 wurden im Bureau der Kanalisierungs-Kommission durch die Kommissionsmitglieder Statthaltereirat Filip und Landesbaurat Jirsík in Gegenwart der beiden Bureauvorstände die eingelangten Offerten für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag in der Hetzinselhaltung eröffnet.

Am 26. Juni 1907 fand im Sitzungssaale der Statthalterei unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Herrn Statthalters die V. Plenarsitzung des Zentral-Komitees für Wasserbauangelegenheiten im Königreiche Böhmen statt, an welcher sich in Vertretung des verhinderten Baudirektors Oberingenieur Dr. Klir beteiligte.

Am 28. Juni fand unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove die XXXII. Plenarsitzung der Kanalisierungs-Kommission statt.

Diese Sitzung wurde zu dem Behufe einberufen, um über die Vergebung der mit der Ausführung der Hetzinselstaustufe in Prag zusammenhängenden Bauten, Arbeiten und Herstellungen schlüssig zu werden. Wie bekannt, hat die Kanalisierungs-Kommission auf Grund des in der letzten Sitzung vom 18. Mai d. J. gefassten Beschlusses am 22. Mai d. J. folgende, mit der Ausführung der Hetzinselstaustufe im Zuge der Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag zusammenhängende Bauten, Arbeiten und Herstellungen zur öffentlichen Ausschreibung gebracht: 1. die Flussvertiefung und Regulierung entlang der Hetzinsel, 2. die Flossschleuse, 3. die Herstellung der oberen Spitze der Hetzinsel samt der Kiesschleuse, 4. das Helmerwehr (mit Beseitigung der alten Helmer und des Neumühl-



wehres), 5. die Kaimauer im St. Petersviertel, 6. die Schleusenanlage und 7. den Schleusenunterkanal. Die Offerten waren bis zum 25. Juni d. J. 12 Uhr Vorm. einzureichen. Auf Grund der Bauausschreibung sind neun Offerten eingelaufen, deren Eröffnung am Endtage des Einreichungstermins Nachmittags kommissionell in Gegenwart der Offerenten stattgefunden hat. — In der Sitzung vom 28. Juni d. J. hat die Kommission nach tagsvorher bereits stattgefundener Beratung und nach eingehender gründlicher Beurteilung sämtlicher massgebenden Verhältnisse beschlossen, die unter Post 1, 5, 6 und 7 angeführten Bauten der Bauunternehmung A. Lanna in Prag und die unter Post 2, 3 und 4 erwähnten Bauten der Bauunternehmung Müller und Kapsa zu vergeben.

Am 29. Juni 1907 wurde sodann im Anschlusse an die Plenarsitzung mit dem Dampfer „Marie Valerie“ von sämtlichen Kommissionsmitgliedern mit Sr. Exzellenz dem Herrn Statthalter Grafen Coudenhove an der Spitze eine Stromschauafahrt von Prag bis Aussig vorgenommen, bei welcher nicht nur die fertiggestellten oder im Bau begriffenen Stau-stufen besichtigt, sondern auch die weiteren Projekte einer eingehenden Erörterung unterzogen worden sind.

An dieser Stromfahrt beteiligten sich neben den Kommissionsmitgliedern auch die Ersatzmänner und Experten der Kommission, ferner die beiden Bureauvorstände Statthaltereirat Freiherr von Braun und Baudirektor Baurat Rubin, sowie die Sektionsbauleiter, Oberingenieure Dr. Klír und Müller.

Am 1. Juli 1907 wurde eine Vermessungs-Sektion bestehend aus dem Ingenieur Karban und dem Bauadjunkten Schwaab von Wildenfried nach Wannow exponiert, um die Aufnahme für die Projektverfassung der Staustufe bei Schreckenstein vorzunehmen. Diese Arbeit wurde am 30. Juli beendet. Zu gleicher Zeit wurde auch mit den Bohrversuchen hierselbst begonnen.

Am 2. Juli 1907 intervenierte Oberingenieur Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung betreffend die systematische Kanalisation der Stadt Smichov.

Am 4. Juli 1907 besichtigte Professor M. Strukel von der technischen Hochschule in Helsingfors (Finnland) unter Führung des Baurates Rubin die Kanalisierungsbauten von Prag bis Hořín.

Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen beteiligten sich an der kommissionellen Verhandlung in Angelegenheit der Reinigung des Mühlgrabens in Schopka.

Am 5. Juli 1907 besichtigte der General-Militär-Baudirektor Cejpek mit mehreren Beamten der Militärbaudirektion in Prag unter Führung des Oberingenieurs Dr. Klír die Kanalisierungsbauten an der Moldau von Prag bis Miřowitz.

Am 8. Juli 1907 wurde die Verhandlung mit den Vertretern der Prager Stadtgemeinde bezüglich der Ausführung der Hetzinselstaustufe fortgesetzt.



Am 10. Juli 1907 unternahm der literarische Verein aus Kolin mit za. 200 Teilnehmern eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Moldau von Prag bis Melnik, wobei die Obergeringenieure Dr. Klír und Štěpán, sowie Ingenieur Schwarzer die erforderlichen Aufklärungen erteilten.

Am 22. Juli 1907 unternahmen die Professoren Smrček, Štys und Klenka mit 45 Hörern der böhmischen technischen Hochschule in Brünn unter der Führung der Obergeringenieure Dr. Klír und Müller eine Exkursion zur Besichtigung der Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Libsčitz bis Raudnitz.

Am 23. Juli 1907 beteiligten sich in Vertretung der Kanalisierungskommission Obergeringenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen an der wasserrechtlichen Verhandlung über das von der Zuckerfabrik in Unter-Beřkowitz vorgelegte Projekt für eine Kaimauer im Elbe-fluss bei der bezeichneten Zuckerfabrik.

Am 27. Juli 1907 erfolgte durch den Rechnungsrat Havlík und Obergeringenieur Dr. Klír die Übergabe des Inventars des Nadelwehres in Wraňan und der Schleusenanlage in Hořín an den Vertreter der staatlichen Flussbauverwaltung.

Am 28. und 29. Juli 1907 besichtigte Baurat Ringl aus Meissen die Bauten in Prag und im Holechowitzer Hafen, sowie die Kanalisierungsanlagen an der Moldau von Prag bis Raudnitz, wobei ihm Obergeringenieur Dr. Klír das Geleite gab.

Am 31. Juli 1907 fand auf der Schützeninsel eine baubehördliche Kommission über das Projekt eines Zubaus beim Restaurationsgebäude statt, bei welcher Obergeringenieur Kohout intervenierte.

Am 2. August 1907 fand die Verhandlung über das Gesuch der Besitzer der Grundstücke Kat.-Z. 290/1, 290/2 und 290/3 in Prag VII um Bewilligung zur Parzellierung dieser Gründe statt, an welcher sich die Kommission beteiligte.

Am 6. August 1907 intervenierte der k. k. Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis bei der Verhandlung betreffend die Ergänzung des Grundbuches für die Katastralgemeinde Wegstädtl.

Am 9. August 1907 hat die Belastungsprobe der Brücke über das Unterhaupt der Schleuse in Unter-Beřkowitz stattgefunden, welche von dem k. k. Baurate Weingärtner der k. k. Statthalterei geleitet wurde. Hiebei beteiligten sich für die Kommission der k. k. Obergeringenieur Dr. techn. Klír und der Statthaltereisekretär Průša.

An demselben Tage wurde in Unter-Beřkowitz über die Bedingungen verhandelt, unter welchen die neue Prahmenüberfuhr dortselbst zu betreiben wäre. Hiebei intervenierten dieselben Kommissions-Vertreter.

Am 16. August 1907 fand die kommissionelle Untersuchung des Bauzustandes der Prager Wehren statt, um die etwa nötigen Reparaturen der-

selben zu erheben. Die Kommission vertraten Obergeringieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen.

Am 17. August 1907 wurde die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt der Prager Stadtgemeinde hinsichtlich der Errichtung des Kais am linken Moldauufer zwischen der Franz Josefs-Brücke und der Hieronymus-Gasse abgehalten. Hiebei vertraten die Kommission der Statthaltereirat Baron Braun, Baudirektor Baurat Rubin und Obergeringieur Kohout.

Am 19. August 1907 fand die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt der Stadtgemeinde Prag betreffend die Errichtung einer eisernen Brücke mit Steinpilelern vom rechten Moldauufer auf die Hetzinsel statt. Auch hiebei intervenierten die Referenten der Kommission wie am 17. August 1907.

Am 24. August 1907 unternahm Se. Exzellenz der Herr Minister Dr. Pacák in Begleitung Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove und zahlreicher Vertreter der staatlichen und autonomen Behörden, sowie des Verbandes der Abgeordneten aus der Elbegegend mit dem Vorsitzenden Professor Hráský und des Mittelbekomitees mit dem Obmanne, Bürgermeister Dr. Ulrich an der Spitze eine Fahrt auf dem Dampfer „Marie Valerie“ von Melnik bis Kralup, um die Kanalisierungsbauten in dieser Strecke zu besichtigen. An der Fahrt nahmen auch teil der Statthaltereirat Baron Braun und Baurat Rubin, welche

am selben Tage Nachmittags bei einer internen Verhandlung in Hinsicht auf die Ermittlung von Material-Depots auf der Hetzinsel in Prag intervenierten.

Desselben Tages Vormittags fand die vom Bezirksgerichte in Welwarn ausgeschriebene Aufnahme des Zustandes einzelner Grundstücke in Dušník statt, deren Unternässung durch den Bau des Wehres in Wraňan von dem Besitzer beklagt wurde. Auch hiebei intervenierte ein Vertreter der Kommission.

Am 27. August 1907 wurde das Projekt der Stadtgemeinde Prag betreffend die Errichtung eines Ober- und Unterkais in der Strecke vom František bis zur Rohan'schen Insel der wasserrechtlichen Verhandlung unterzogen, wobei für die Kommission Baurat Rubin, Statthaltereirat Baron Braun und Obergeringieur Kohout intervenierten.

Desselben Tages Nachmittags verhandelten die eben genannten mit Vertretern der Stadtgemeinde der kgl. Hauptstadt Prag in Angelegenheiten, welche eine gemeinsame Lösung einzelner Bauten im Weichbilde von Prag betreffen.

Der 28. August 1907 war der Verhandlung mit der Stadtgemeinde Raudnitz betreffend die Ausführung der mit der Staustufe dortselbst kombinierter Strassenbrücke gewidmet. An der Verhandlung nahm der Referent der k. k. Statthaltereie im Brückenbaufache, Baurat Weingärtner mit Vertretern des Kommissionsbureaus teil.

Am 29. August 1907 intervenierten Baurat Rubin und Oberingenieur Kohout bei der Verhandlung mit der Stadtgemeinde Prag betreffend die Fixierung eines Materialdepotplatzes am linken Moldauufer in Bubna.

Am 31. August 1907 haben Statthaltereirat Baron Braun, Baurat Rubin und Oberingenieur Dr. Klír unter Zuziehung von landwirtschaftlichen Sachverständigen mit der Stadtgemeinde Wegstädtl in Hinsicht auf die Details der Ausführung der dort situirten Staustufe verhandelt.

Am 6. September 1907 hat in der Ortsgemeinde Alt-Ouholie eine Verhandlung hinsichtlich der Entschädigung einzelner Grundbesitzer für einige durch den Bau des Wraňaner Wehres teils überschwemmte teils unternässte Grundstücke stattgefunden. Hiebei intervenierten für die Kommission Statthaltereirat Baron Braun, Baurat Rubin und ein landwirtschaftlicher Sachverständiger.

Am 9. September 1907 wurde die von der k. k. Statthaltereie in Prag über das Gesuch der Bauunternehmung A. Lanna um Genehmigung zur Errichtung einer Holzbrücke über die Moldau von der Rohan'schen Insel zur Kronen-Insel zwecks Überführung von Baumaterialien ausgeschriebene kommissionelle Verhandlung abgewickelt. Auch hiebei hat die Kommission durch ihre Bureaureferenten interveniert.

Desselben Tages Nachmittags wurden von den Vertretern der Kommission Statthaltereirat Baron Braun und Baurat Rubin unter Teilnahme des Finanzprokurators-Sekretärs Dr. Weis die eingelösten Mühlen Nr. C. 1241, 1294 und 1301 in den Besitz des Schiffbarmachungsfondes übernommen.

Am 11. September 1907 hat die Superkollaudierung der elektrischen Einrichtungen bei der Schleuse in Hořín durch den Professor Vejdělek in Gegenwart des Oberingenieurs Drahorád stattgefunden.

Desselben Tages Nachmittags wurde einerseits vom Statthaltereirate Baron Braun und Baurat Rubin mit dem Besitzer des in den Šašek'er Mühlgruppe in Karolinenthal gelegenen Wasserwerkes, Franz Baumgartl wegen Einlösung beziehungsweise Entschädigung seiner Anlage verhandelt, andererseits wurde durch den Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und den Oberingenieur Kohout die eingelöste Grohmann'sche Mühle für den Schiffbarmachungsfond in Besitz genommen.

Am 16. September 1907 fand die wasserrechtliche Verhandlung aus Anlass der von der staatlichen Flussbauverwaltung projektierten Regulierung der Elbe bei Czalositz statt, an welcher seitens der Kommission der Oberingenieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen teilgenommen haben.

Am 17. September 1907 wurde seitens des Prager Magistrates über das Gesuch um Bewilligung zur Parzellierung der Grundstücke Nr. Parz. 480/1 und 480/3 in Prag VII die Verhandlung gepflogen, bei welcher Oberingenieur Kohout intervenierte.

Am 19. September 1907 hat im Sinne der wasserrechtlichen Entscheidung über das Projekt der Staustufe Nr. V bei Wraňan samt dem Lateralkanale Wraňan-Hořín eine Verhandlung bezüglich der Erhaltung der durch den Bau geschaffenen oder verlegten Strassen und Wege stattgefunden, an welcher nebst den Vertretern der interessierten Bezirke und Gemeinden in Vertretung der staatlichen Flussbauverwaltung k. k. Oberingenieur Machulka, in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Oberingenieur Drahorád und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen teilgenommen haben.

An demselben Tage intervenierten Statthaltereirat Freiherr von Braun, Baurat Rubin und Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis bei der gerichtlichen Befundaufnahme in der Gemeinde Dušník hinsichtlich der vom Grundbesitzer Wenzel Pokorný behaupteten Beschädigung einzelner Grundstücke durch Unternässung.

Am 21. September 1907 übernahmen Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und Oberingenieur Kohout die Mühlrealität Nr. C. 1297 Prag II in das Eigentum des Schiffbarmachungsfondes.

Am 23. September 1907 hat eine Besichtigung der fertigen und der im Baue begriffenen Staustufen in der Strecke Prag-Miřowitz durch den Hofrat Schön der technischen Hochschule in Wien mit 24 Hörern stattgefunden. An der Besichtigung nahmen weiters teil Professor Budau aus Wien, Baurat Schulte aus Breslau und Baurat Neminar aus Dresden mit 4 sächsischen Ingenieuren. Die Exkursion begleiteten Namens der Kanalisierungs-Kommission Baudirektor Baurat Rubin und Oberingenieur Dr. Klír. Die Besichtigung wurde

am 24. September 1907 in der Strecke Miřovic-Unter-Beřkovic und

am 25. September 1907 in der Strecke Unter-Beřkovic- Raudnitz fortgesetzt, wo die Besichtigung ihren Abschluss fand.

Am 26. September 1907 trafen im Bureau der Kanalisierungs-Kommission Vertreter der staatlichen Wasserbauverwaltung und der Kommission zusammen, um die Verhandlung betreffend die Übergabe der fertigen Staustufen in der Strecke Prag-Melnik in die Staats-Verwaltung einzuleiten.

An dieser Verhandlung nahmen teil seitens des k. k. Ministeriums des Innern Oberbaurat Hugo Franz, seitens der Statthalterei Hofrat Dr. tech. Rytír mit dem Vertreter der staatlichen Flussbauverwaltung Baurat Machulka, seitens der Kanalisierungs-Kommission die Mitglieder Statthaltereirat Filip und Landesbaurat Jirsík mit dem administr. Leiter Statthaltereirat Freiherrn Braun und dem Baudirektor Baurat Rubin.

Diese Kommission nahm desselben Tages die Befahrung der kanalisierten Strecke von Prag bis Klecan vor, an die sich

am 27. September 1907 die Befahrung der Strecke Klecan-Libschitz-Miřowitz und

am 30. September 1907 die Befahrung der Strecke Miřowitz-Wraňan-Hořín anschloss.

Die Mitglieder dieser Übergabs- beziehungsweise Übernahms-Kommission haben ihre Anträge in einem über die ganze Verhandlung aufgenommenen Protokolle niedergelegt, welches

am 2. Oktober 1907 fortgesetzt und

am 3. Oktober abgebrochen wurde.

Am 1. Oktober 1907 fand die Superkollaudierung des Schleusenmeistergehöftes der Staustufe in Wegstädtl durch den Oberingenieur Dr. Klir statt.

Am 2. Oktober 1907 intervenierten Oberingenieur Dr. Klir und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen bei der Verhandlung betreffend die Erhöhung des Navigationsdammes am rechten Elbeufer bei Šopka.

Am 3. Oktober 1907 nahm Oberingenieur Drahorád für die Kommission an der von der k. k. Statthalterei geleiteten wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Gemeinde Kralup betreffend die Überwölbung des dortigen Ortsbaches teil.

Am 5. Oktober 1907 hat beim k. k. Bezirksgerichte Prag-Untere Neustadt die Wahl der gerichtlichen Sachverständigen behufs Abschätzung der zu Zwecken der Durchführung der Schiffbarmachung der Moldau in Prag enteigneten sogenannten Primatoreninsel stattgefunden. Hierbei beteiligten sich für die Kommission Statthaltereirat Baron Braun, Baurat Rubin, Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und Oberingenieur Kohout.

Am 7. Oktober 1907 beteiligten sich über Einladung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Karolinenthal der Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen in Vertretung der Kommission an der politischen Begehung über das Projekt der österr. Nordwestbahn betreffend die Instandsetzung der von der sogenannten Kindl-Insel zum Frachtenbahnhofe der genannten Bahn führenden Verbindungsbrücke.

Am 8. Oktober 1907 fand beim Magistrate der königl. Hauptstadt Prag eine Verhandlung hinsichtlich der etwa nötigen Reparaturen an den Prager Wehren statt, wobei die vordem genannten Kommissionsvertreter intervenierten.

Am 9. Oktober 1907 nahmen der Baudirektor Baurat Rubin mit dem Oberingenieur Kohout an der über Einladung des Prager Stadtrates stattgefundenen Verhandlung betreffend die Bestimmung der Höhenkote für die über den Moldauarm zur Hetzinsel projektierte eiserne Brücke teil.

Am 11. Oktober 1907 wurde die am 19. September 1907 begonnene Verhandlung bezüglich der Erhaltung der Strassen und Wege in der kanalisierten Strecke zwischen Wraňan und Hořín fortgesetzt.

Am 12. Oktober 1907 fand im Bureau der Oberbauleitung eine technische Beratung statt. Gegenstand der Beratung war das Projekt für die Errichtung der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz-Trzebautitz und

das Projekt für die Adaptierung des ehemaligen Mühlgebäudes in Raundnitz.

Am 14. Oktober 1907 beteiligte sich Namens der Kanalisierungs-Kommission der Obergeringieur Drahorád an der bei der Statthalterei stattgefundenen Beratung über die Möglichkeit und die Modalitäten der Ausnützung der Wasserkraft bei der Schleusenanlage in Hořín für landwirtschaftliche Zwecke.

Am 18. Oktober 1907 war eine Tagfahrt beim k. k. Bezirksgerichte Prag Obere Neustadt in Angelegenheit der gerichtlichen Abschätzung der für Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau in Prag enteigneten sogenannten Judeninsel. Bei der Tagfahrt waren für die Kommission anwesend Statthaltereirat Baron Braun, Baurat Rubin, Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis und Obergeringieur Kohout.

Am 22. Oktober 1907 verhandelten in Vertretung der Kommission Obergeringieur Dr. Klír und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen mit einigen Besitzern von Grundstücken in der Gemeinde Mlázec im Gegenstande der Entschädigung für die durch den künftigen Bau der Staustufe in Unter-Beřkovic unausweichliche Überflutung ihrer Grundstücke.

Am 26. Oktober 1907 hielt die Kanalisierungs-Kommission unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters Grafen Coudenhove ihre XXXIII. Plenarsitzung ab.

An der Sitzung, welcher tagsvorher eine Beratung über die Gegenstände des Programmes vorangegangen war, nahmen nebst dem Stellvertreter des Vorsitzenden, Herrn Statthalterei-Vizepräsidenten Dörfel, die Mitglieder der Regierungskurie, die Herren Ministerialrat Goldbach, Ministerialrat Dr. Künstler, Hofrat Mrasick, Sektionsrat Dr. Kautzky, Hofrat Dr. Rytíř und Statthaltereirat Filip, weiter die Mitglieder der Landeskurie, die Herren Dr. Russ, Abgeordneter Dr. Ing. Kaftan, Oberstlandmarschall-Stellvertreter Dr. Werunsky, Landesoberbaurat Dr. Baron Spens-Booden, dann die Ersatzmänner, die Herren Abgeordneter JUDr. Kiemann, Baurat von Rittershain, die Experten Herr k. k. Landeskulturinspektor Regierungsrat Ritter Brechler von Troškovice, Herr Binnenschiffahrtsinspektor Hofrat Schromm, schliesslich die Flussdistrikts-Ingenieure für die Moldau und Elbe Baurat Machulka und Obergeringieur Cramer teil.

Die Referate hatten der Baudirektor Baurat Rubin und der Administrations-Leiter Statthaltereirat Freiherr von Braun inne.

Die Sitzung wurde von Seiner Exzellenz dem Herrn Vorsitzenden um halb 10 Uhr eröffnet.

Nach Genehmigung des Protokolles über die letzte Sitzung nahm die Kommission die präsiadiellen Mitteilungen entgegen und ging sodann zur Erledigung der zahlreichen Gegenstände des Programmes über.

Unter diesen befand sich der Bericht über das Ergebnis der in den Tagen vom 26. September bis 3. Oktober d. J. stattgefundenen Übergabe der

Kanalisierungsbauten an der Moldau zwischen Prag und Melnik an die staatliche Wasserbauverwaltung, welchen Bericht die Kommission genehmigend zur Kenntnis nahm. Mit der Übernahme der kanalisierten Moldaustrecke in die staatliche Verwaltung ist die Tätigkeit der Kommission an der Moldau definitiv beendet.

Dem hierauf erstatteten Berichte über den Baufortschritt bei den an der Elbe situierten Staustufen Nr. VI bei Unter-Beřkowitz, Nr. VII bei Wegstädtl und Nr. VIII bei Raudnitz ist zu entnehmen, dass die erste Staustufe an der Elbe bei Unter-Beřkowitz bereits zur Gänze zur Ausführung gelangt ist. Die probeweise Aufstellung des Stauwehres wird im Laufe des Monats November erfolgen und soll das Wehr auch weiterhin aufgestellt bleiben und sonach die ganze Staustufe der öffentlichen Benützung übergeben werden, falls dies die Schiffsinteressen erheischen sollten.

Die Bauarbeiten in Wegstädtl und Raudnitz schreiten rüstig vorwärts, obgleich der Baufortschritt unter den obwaltenden minder günstigen Arbeitsverhältnissen zu leiden hatte. Insbesondere machte sich der Mangel an geeigneten Arbeitern zeitweise recht unangenehm fühlbar.

Den Gegenstand eingehender Beratung bildete das Projekt für die Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz-Trzebauitz. Die Kommission unterliess es nicht, die Vor- und Nachteile der Alternativen dieses Projektes in allen Details zu prüfen und zu erwägen, nahm jedoch dormalen von einer definitiven Entscheidung Abstand und beschloss, vor allem den interessierten Gemeinden und Korporationen, von welchen Ansuchen um eine bestimmte Art der Anlage der Staustufe eingelaufen sind, bei einer informativen Besprechung Gelegenheit zu bieten, in die Alternativprojekte Einsicht zu nehmen. Diese informative Besprechung, an welche sich im Falle der Notwendigkeit eine Besichtigung der Baustelle anschliessen soll, wird in der Hälfte des Monats November i. J. in Leitmeritz stattfinden. Die Einladung zur Teilnahme wird seitens der Kommission in den nächsten Tagen ergehen.

Die Kommission beschäftigte sich weiter mit der Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag, von der ein Teil, die Staustufe bei der Hetzinsel, wie bekannt, bereits vergeben wurde. Der über die Einleitung und den Fortschritt des Baues erstattete Bericht konstatierte, dass die Arbeiten an beiden Moldaufern entsprechend fortschreiten. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, dass, eine günstige Witterung vorausgesetzt, noch heuer ein tüchtiges Stück Arbeit geleistet werden wird. Mit Befriedigung nahm die Kommission das über die Einlösung der Mühlrealitäten vorgebrachte Referat zur Kenntnis und nahm die Gelegenheit wahr, noch einzelne weitere Details der Erledigung zuzuführen.

Die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und die Verbindung dieses letzteren mit der Station Bubna der österr.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft machte bisher bedeutende Fortschritte. Da diese Gesellschaft die ihr zur Ausführung übertragenen Arbeiten auf eigenem Territorium nun auch in Angriff genommen hat, so kann der Beendigung der

ganzen Hafenausgestaltung bis Juni nächsten Jahres wohl mit Bestimmtheit entgegengesehen werden.

Mit Genugtuung konnte die Nachricht begrüsst werden, dass die Hafenausgestaltung sich auch auf die Anlage einer Schiffsreparaturwerkstätte beim Hafen erstrecken wird, da der bisherige Mangel einer derartigen Anlage von den Schiffern hart empfunden wurde. Die Kanalisierungs-Kommission nahm schliesslich das Referat über die Geldgebarung entgegen, worauf die Sitzung nach dreistündiger Dauer geschlossen wurde.

An demselben Tage unternahm Professor Petrlík der böhmischen technischen Hochschule in Prag mit 107 Hörern eine Exkursion zur Baustelle der Staustufe Nr. VII in Wegstädtl und besichtigte die dortselbst in der Ausführung begriffenen Bauten. Die Exkursion geleiteten Namens der Kanalisierungs-Kommission der Sektionsbauleiter Oberingenieur Dr. Klír mit den Oberingenieuren Drahorád und Štěpán.

Am 29. Oktober 1907 fand eine kommissionelle Erhebung in Hinsicht der Unterbringung einer Badeanstalt der Prager Stadtgemeinde in der Nähe des Holeschowitz Hafens statt. An dieser Erhebung, sowie an der

am 30. Oktober 1907 angeordneten Verhandlung mit der priv. Buschtährader Eisenbahn betreffend die infolge der Errichtung der Staustufe bei der Hetzinsel in Prag notwendig werdende Verlegung der Wasserzu- und Ableitungs-Anlage der Bahn, nahmen in Vertretung der Kommission Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen teil.

Am 6. November 1907 begaben sich Baurat Rubin, Statthaltereirat Freiherr Braun und Oberingenieur Dr. Klír nach Šopka bei Melnik, um Namens der Kommission mit der Besitzerin der dort an der Elbe situirten Mühle, Frau Schneiberger, hinsichtlich der Behebung eventuell Entschädigung der Einwirkungen des Baues der Staustufe Nr. VI bei Unter-Beikowitz auf diese Mühle zu verhandeln.

An demselben Tage war die Kommission bei der politischen Begehung des Projektes der österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft für die Erweiterung der Station Schreckenstein durch den Oberingenieur Müller vertreten.

Am 8. November 1907 hat in der Gemeinde Liboch die Ermittlung der faktischen Grenze zwischen dem Elbeflusse und den angrenzenden Ufergrundstücken der gräflich Lippe-Biesterfeld-Weissenfeldschen Herrschaft stattgefunden, bei welcher Verhandlung Oberingenieur Dr. Klír, Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen und Evidenzhaltungsobergeometer Meder intervenierten.

Am 16. November 1907 war eine von der k. k. Statthalterei in Prag einberufene Enquete, bei welcher zufolge Ersuchens der ersten Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft über die Möglichkeit sowie über die Modalitäten des Winterbetriebes der Kettenschiffahrt auf der Elbe nach deren vollständiger Kanalisierung verhandelt wurde. An der Enquete haben ausser den Vertretern der besagten Gesellschaft Statthaltereirat Filip, Sektionsrat Dr.

K a u t z k y vom Handelsministerium, Binnenschiffahrtsinspektor Hofrat S c h r o m m, Baudirektor R u b i n, Oberingenieur C r a m e r, Statthaltereirat Freiherr B r a u n und Bezirkshauptmann K a l l a n d r a teilgenommen.

Am 19. November 1907 hat nach tagsvorher stattgefundener Beratung, auf Grund des in der Kommissionssitzung vom 26. Oktober 1907 gefassten Beschlusses über Einladung der Kommission im Sitzungssaale des Bürgermeisteramtes in Leitmeritz eine informative Besprechung der über das Projekt für die Errichtung der Staustufe Nr. IX bei L e i t m e r i t z - T r z e b a u t i t z ausgearbeiteten Alternativen, in deren einen (Alternative I) die Situierung des Schleusenkanals am rechten, in der zweiten (Alternative II) jedoch am linken Elbeufer projektiert war, stattgefunden. An der informativen Besprechung haben Vertreter der Kanalisierungs-Kommission, der Stadtgemeinde Leitmeritz, der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg, des Elbevereines in Aussig, der österr. Nordwestdampfschiffahrtsgesellschaft, der k. und k. Pionierbataillons Nr. 3 in Theresienstadt, der Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz, der Braubürgerschaft und der I. Genossenschaft für Handel und Industrie dortselbst, dann der k. k. Flussdistriktsingenieur von Aussig sowie die Referenten des Kommissionsbureaus teilgenommen. Die Besprechung leitete Herrenhausmitglied Dr. R u s s als Mitglied der Kanalisierungs-Kommission. Nach eingehender Besprechung beider Alternativen, welche an der Hand von Projektsplänen vom Baudirektor, Baurat R u b i n erläutert worden, und nach Entgegennahme der einerseits vom Landtagsabgeordneten Ingenieur P e t e r s, andererseits vom Professor R i p p l, der deutschen technischen Hochschule in Prag abgegebenen Gutachten, welche beide für die Alternative II (mit dem Schleusenkanale am linken Elbeufer) plaidierten, sprachen sich die Teilnehmer an der informativen Besprechung einstimmig für die letzterwähnte Alternative aus. Auf Grund des Ergebnisses der stattgehabten Besprechung hat sodann die Gemeindevertretung in Leitmeritz in der Sitzung vom 9. Dezember 1907 den Beschluss gefasst, mit der Ausführung des Projektes II (Schleusenkanal am linken Elbeufer) unter der Bedingung einverstanden zu sein, dass ein Umschlagsplatz in einer Länge von mindestens 1 Kilometer am rechten Ufer der Elbe bei der Station der k. k. priv. österr. Nordwestbahn Leitmeritz zum Anschlusse an dieselbe geeignet auf Kosten der Moldau- und Elbe-Kanalisierungs-Kommission und zwar gleichzeitig mit der Kanalisierung ausgeführt werde.

Am 23. November 1907 wurde die am 17. August 1907 eingeleitete Verhandlung über das Projekt der Errichtung eines Kais unter dem Beldere in Prag am linken Moldauufer fortgesetzt und beendet.

Am 26. November 1907 hat die interne Kollaudierung der Umlaufkanäle und der Sohlenpflasterungen bei und in der Schleuse der Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl stattgefunden. Diese Vorkollaudierung haben die Kommissionsmitglieder k. k. Baurat v o n R i t t e r s h a i n und Landesbaurat J i r s i k unter Intervention des Baudirektors Baurates R u b i n und des Sektionsbauleiters Oberingenieurs Dr. K l i r vorgenommen.

Am 1. Dezember 1907 wurde die Lokalbauleitung in Unter-Beřkowitz nach vollendetem Baue der dort situierten Staustufe Nr. VI aufgelöst und wurden die Beamten zur Zentrale einberufen.

Am 2. Dezember 1907 hat über Einladung des böhmischen Forstvereines der administrative Leiter der Kommission Statthaltereirat Freiherr Braun der Ausschussitzung dieses Vereines beigewohnt, in welcher über die Modalitäten einer Besichtigung der fertigen Staustufen und der von der Kommission bewirkten Aufforstungen der Lehnen zwischen Karolinenthal und Chvatěrub beraten wurde.

Am 4. Dezember 1907 fand eine Tagfahrt in der Gemeinde Dušnik aus Anlass der von dem dortigen Grundbesitzer Pokorný eingebrachten Klage auf Entschädigung einiger angeblich unternässter Grundstücke statt.

Am 7. Dezember intervenierte der Baudirektor Baurat Rubin bei einer im Statthaltereigebäude stattgefundenen technischen Beratung wegen Beseitigung der auf der Telefon-Linie Prag-Hořín zutage getretenen Mängel.

Am 10. Dezember 1907 hat die von der k. k. Statthalterei in Prag ausgeschriebene wasserrechtliche Verhandlung über das von der Stadtgemeinde Prag eingebrachte Projekt betreffend die Herstellungen und Anlagen auf der Hetzinsel stattgefunden. Der Verhandlung wohnten in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Baurat Rubin, Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen bei.

Am 12. Dezember 1907 wurde die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt der Stadtgemeinde Smichov betreffend die Einleitung der Abfallwässer aus der elektrischen Anlage in die Moldau abgehalten, wobei für die Kommission Oberingenieur Kohout und Bezirks-Kommissär Dr. von Neukirchen intervenierten.

Am 18. Dezember 1907 hat eine interne Verhandlung wegen der infolge der Ausführung des Baues der Staustufe bei der Hetzinsel in Prag notwendig werdende Verlegung der Wasserzu- und Ableitungs-Anlage der Firma Böhm in Bubna unter Zuziehung von Vertretern der Stadtgemeinde Prag stattgefunden.

Am 23. Dezember 1907 fand eine neuerliche Tagfahrt im Gegenstande der gerichtlichen Abschätzung der Judeninsel in Prag statt, zu welcher Statthaltereirat Freiherr Braun, Baurat Rubin und Finanzprokurators-Sekretär Dr. Weis entsendet wurden.

III. Technische Vorarbeiten.

Mit Rücksicht darauf, dass die prinzipielle Frage, ob die Elbe von Leitmeritz bis Aussig nach dem ursprünglichen Projekte mittels der Kanalisierungsmethode schiffbar gemacht oder bloss reguliert werden soll, bisher definitiv nicht entschieden worden ist, wurde auch zu den weiteren Vorarbeiten für diese Flussstrecke nicht geschritten.

Es wurden bloss die Bodenuntersuchungen und einige Ergänzungsaufnahmen für den Schiffahrtskanal bzw. für die Staustufe Nr. XII bei Schreckenstein vorgenommen, weil nach den Ergebnissen der bisherigen Erwägungen und Studien der vorerwähnten Frage fast mit Sicherheit anzunehmen ist, dass die Errichtung eines Umgehungskanals in den Schreckensteiner Stromschnellen auch dann wird erfolgen müssen, wenn die Schiffbarmachung der übrigen Strecke durch Niedrigwasserregulierung bewirkt werden sollte.

Ausserdem erschien es notwendig die Lagerung und Zusammensetzung der Bodenschichten an dieser Stelle, und zwar sowohl an den beiden Ufern als auch im Flussbette selbst deshalb schon im vorhinein kennen zu lernen, damit man einerseits die Alternativen mit blossem Schiffahrtskanal und die komplette Staustufe, anderseits die Varianten dieser Staustufe mit den Schleusenkanale am linken oder rechten Ufer und schliesslich auch alle die genannten Projekte mit der eventuellen Niedrigwasserregulierung vergleichen und richtig beurteilen könne. Aus diesem Grunde wurde die ursprüngliche nur den linksseitigen Schiffahrtskanal betreffende Disposition der Bodenuntersuchungs-Arbeiten in entsprechender Weise auch auf das Flussbett selbst und das rechte Ufer ausgedehnt, und in dieser Richtung auch die ursprüngliche Detail-Aufnahme vom J. 1904 ergänzt.

Die Bodenuntersuchung für die Staustufe bei Schreckenstein wurde in der Zeit vom 10. Juli bis 19. September 1907 durchgeführt und enthielt vier Arbeitsgruppen, welche sich auf die Sicherstellung der Bodenverhältnisse:

1. für den Schiffahrtskanal am linken Ufer,
2. für die Wehranlage mit der Flossschleuse,
3. für die Abgrabung des rechtsseitigen Ufervorsprunges gegenüber Wannow im *km* 67-700 zwecks Verbesserung der Vorflutverhältnisse der Hochwässer und
4. für den Schleusenkanal am rechten Ufer bezogen haben.

Bei der Bodenuntersuchung wurde im Ganzen in analoger Weise wie bei der Mehrheit der ausgeführten Staustufen vorgegangen und bestand die-

selbe *a)* in der Abteufung von Schächten, *b)* in der Ausführung von Bohrlöchern und *c)* in Rammversuchen mittelsteiserner Stange.

Für den 1.6 *km* langen Schleusenkanal am linken Ufer wurden ursprünglich sieben Bohrlöcher in Aussicht genommen, von welchen eines gleichzeitig für die Wehranlage dienen sollte; hievon entfielen drei bzw. vier Bohrlöcher auf den Oberkanal, zwei auf die Kammerschleuse und eines auf den Unterkanal. Bis zum Grundwasserspiegel, dessen Niveau gewöhnlich mit demjenigen des Wassers im Flusse übereinstimmte, oder bis zu einer Tiefe, bei welcher der Wasserandrang mittels einer Handpumpe noch leicht bewältigt werden konnte, wurden geböhlzte Schächte abgeteuft, und in diesen wurde dann mit der Bohrung fortgesetzt.

Bezüglich der Bohrtiefe war die Alternative eines blossen Schleusenkanales ohne Wehranlage massgebend, da die Sohle des Oberkanales für diesen Fall auf die Kote 133.35 oder rund 2.50 *m* unter Nullwasser bei der oberen Kanalabzweigung zu legen wäre, wogegen bei der Anwendung eines Wehres die Kanalsohle um 2 *m* höher gelegt werden könnte. Die Sohle der Schleusen und des Unterkanales käme auf die Kote 131.30 oder 2.5 *m* unter das Nullwasser bei der unteren Kanalöffnung zu liegen. Für die Fundierung der Schleusen wurde die Bohrung noch 1.50 *m* unter diese Kote fortgesetzt.

Bezüglich der Zusammensetzung der Bodenschichten ist man bei dieser Bodenuntersuchung für den Schleusenkanal am linken Ufer jenseits des Hufschlagsdammes zu dem folgenden Ergebnisse gekommen: Die oberen Schichten bestehen aus Anschüttungen einestheils von aus dem Flussbette geräumten Steinblöcken und von gebaggertem Materiale (insbesondere im Oberkanal), anderteils aus Asche, Schlacken und Abfällen aller Art, welche hier von der Stadtgemeinde Aussig deponiert worden sind. Diese Anschüttung reicht bis zur Tiefe des ursprünglichen Flussbettes, welches durch den vorerwähnten Hufschlagsdamm von dem Hauptbette abgebaut wurde. Dementsprechend weisen die weiter folgenden tieferen Schichten insgesamt Schotter und Sand mit Basaltblöcken verschiedener Grösse gemengt auf. Die Basaltblöcke boten grosse Schwierigkeiten bei der Bohrung, da sie zertrümmert werden mussten, und das dadurch verursachte häufige Wechseln der verschiedenen Bohrer führte zu grossen Zeitverlusten, so dass der Fortschritt der genannten Bohrarbeiten hiedurch stark beeinträchtigt und verzögert wurde.

Da die Zusammensetzung der Bodenschichten in den einzelnen Bohrlöchern am linken Ufer ziemlich gleichmässig erschien, wurde von der Ausführung eines zweiten Bohrloches für die Schleusen Abstand genommen und man nahm hier nur Rammversuche zwecks Sicherstellung des eventuellen Vorhandenseins von Felsgrund vor. In ähnlicher Weise wurden auch bei

den anderen vier Bohrlöchern am linken Ufer weitere Proben-Rammungen unter die zukünftige Kanalsole und zwar bis auf 4·50 *m* unter Nullwasser durchgeführt, um zu untersuchen, ob nicht irgendwo Felsengrund vorkomme; doch wurde ein solcher nirgends vorgefunden.

Für die Wehranlage wurde ursprünglich das Profil in *km* 68·200 in Aussicht genommen und sollten über die Bodenbeschaffenheit zwei Bohrlöcher auf den beiden Ufern und je eins für jeden Wehrpfeiler in Flussbette Aufschluss geben; ausserdem sollte der Verlauf des Felsengrundes zwischen den einzelnen Bohrlöchern mittels Rammversuchen und zwar in Abständen von 10 zu 10 *m* festgestellt werden. Aber die ungemein ungünstigen Flussverhältnisse bei Schreckenstein machten die Vornahme von Bohrungen in Flussbette sozusagen unmöglich, und da es sich bloss um die Sicherstellung eines im Bereiche der Kanalisierungsbauten etwa vorfindlichen Felsengrundes handelte, — welcher hier fast mit Bestimmtheit gewärtigt werden konnte — wurde von den Bohrversuchen in eigentlichen Flussbette überhaupt abgesehen, und dieselben bloss durch Rammversuche mit einer eisernen Stange ersetzt. Im Wehrprofile sind daher nur die beiden Bohrlöcher an den Ufern ausgeführt worden.

Die Lage des Wehres ist in den vorerwähnten verschiedenen Alternativen für die Schreckensteiner Staustufe auch verschieden und aus diesem Grunde wurden durch Rammversuche fünf Flussquerprofile in Entfernungen von 50 *m*, somit im Ganzen eine 200 *m* lange Flusstrecke, in welche die Wehranlage wahrscheinlich fallen dürfte, durchsondirt. Hierbei war man bestrebt wenigstens die Tiefe von 1 *m* unter dem zukünftigen Fundamente des Schiffsdurchlasses, oder die Tiefe von rund 5 *m* unter dem Nullwasserspiegel zu erreichen.

Das Bohrloch für die Wehranlage am linken Ufer war bei der Mündung des Padloschiner Baches in dem Tümpel hinter dem Hufschlagsdamme gelegen, und wurde bis zu einer Tiefe von 4·70 *m* unter die Terrain-Oberfläche oder 2·40 *m* tief unter das Nullwasser durchgeführt. Eine weitere Fortsetzung der Bohrung erwies sich nach zwanzigtägiger Arbeit wegen der Unmasse von Basaltblöcken als unmöglich, aus welchem Grunde der Rest der Tiefe von 2·30 *m* nur mittelst eiserner Stange sondirt wurde.

Die Rammversuche bezogen sich teils auf das eigentliche Flussbett, teils auf den abgebauten Flussgrund zwischen dem Konzentrierungswerke und dem rechten Flussufer. In dem ersteren Teile wurden dieselben von zwei Pontons aus vorgenommen, in dem zweiten Teile gelang es die Versuche bei dem herrschenden niedrigen Wasserstande im Trockenem durchzuführen.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Arbeit wurden die Sonden im eigentlichen Flussbette auf das allernotwendigste Mass, drei Sonden pro Profil, beschränkt; ausserdem kamen noch 3 Sonden nächst dem linken Ufer ausserhalb des früher erwähnten 200 *m* langen Flusstreifens und zwar

für die Flossschleuse zur Ausführung, so dass im ganzen an 18 Stellen Rammversuche im eigentlichen Flussbette vorgenommen wurden.

Diese Arbeit war ausserordentlich schwierig und zwar sowohl wegen der Zusammensetzung des Flussgrundes, als auch wegen der steten Störung und Unterbrechung der Arbeiten durch die an diesen Stellen bekanntlich ziemlich rege Fracht- und Personen-Dampfschiffahrt sowie auch nicht minder durch die Flossfahrt. Es war daher notwendig, wie schon früher erwähnt wurde, die Anzahl der Sonden zu restringieren und namentlich alle diejenigen Sonden wegzulassen, welche in die Fahrstrasse zu fallen hätten, weil die letztere infolge des ziemlich niedrigen Wasserstandes so eng geworden ist, dass ein Vorbeifahren der Personen- und Schleppdampfer hier absolut unmöglich gewesen wäre.

Die tiefste Sonde reichte auf 4.70 *m* unter den Flussgrund oder auf 5.60 *m* unter den Nullwasserspiegel. Der Flussgrund besteht hier aus grösseren und kleineren Basaltblöcken, deren Zwischenräume durch Schotter und Sand ausgefüllt sind. Die eiserne 70 *mm* im Durchmesser starke Stange mit gestählter Spitze drang bei der Rammung in diese Zwischenräume, indem sie sich schlangenförmig bald links bald rechts durchbog, und nicht selten brach auch die Stahlspitze ab. An vielen Stellen musste mit dem Einrammen zwei-, drei- bis fünfmal von neuem begonnen werden, bevor es gelang die Sondierstange auf eine gewisse Tiefe zu bringen und stellenweise mussten die Rammversuche überhaupt aufgegeben werden. Infolge der Verbiegung der Stange dauerte deren Herausziehen oft mehrere Stunden, so dass die Rammversuche nur langsam vorwärts giengen. Dasselbe galt auch von dem Einrammen, was aus dem Umstande beurteilt werden kann, dass die Anzahl der an einer Sondierstelle gegebenen Rammschläge zwischen 400 bis 1040 betrug, und sich am häufigsten zwischen 800 bis 1000 bewegte.

In ähnlicher Weise wurde auch die Partie der Rammproben hinter dem rechtsseitigen Konzentrierungswerke bis zum rechten Ufer durchgeführt. Hier wurden in jedem der fünf Profile zwei und in einem drei, im ganzen daher elf Sonden vorgenommen, wobei sich bezüglich der Bodenarten in der Nähe des Parallelwerkes ähnliche Verhältnisse ergaben wie in dem eigentlichen Flussbette, aber gegen das rechte Ufer hin kamen bereits Schotter- und Sandschichten vor, welche stellenweise mit schwachen Schichten von rot- und blaufärbigem Letten durchgezogen waren.

Entsprechend dieser Schichtung des Flussgrundes erforderten auch die einzelnen Sonden im ersten Falle bis 1460 Rammschläge, im zweiten bloss 200, um die Tiefe bis 4.90 *m* unter dem abgebauten Flussgrunde oder 5.60 *m* unter dem Nullwasserspiegel zu erreichen. Im Ganzen gieng hier jedoch die Arbeit bedeutend günstiger von statten, da es nur an einer Stelle notwendig war, die Sondierstange zweimal anzusetzen und grösstenteils im Trockenem gearbeitet werden konnte, ohne durch die Schifffahrt gestört zu sein.

Das am rechten Ufer bis zu einer Tiefe von 440 *m* unter Nullwasser ausgeführte Bohrloch für die Wehranlage wies in den oberen Schichten gröberen und feineren Sand, in den unteren Schichten kleineren Schotter mit einzelnen Basaltsteinen auf. In der vorangeführten Tiefe blieb der Bohrer in einem grösseren Basaltblocke stecken.

Das Ergebnis der Rammversuche für die Wehranlage war deshalb überraschend, weil auch im Flussbette nirgends Felsen zum Vorschein kam, so dass hieraus geschlossen werden kann, dass die ganze Grundschwelle bei Schreckenstein aus lauter grossen Basaltblöcken und grobem Geschiebe besteht.

Zur Untersuchung des rechtsseitigen Ufervorsprunges gegenüber Wannow wurden drei Schächte an der flussseitigen Böschung abgeteuft und in einem derselben wurde noch mit der Stange bis zum Nullwasserspiegel sondiert. In den oberen zwei Schächten wurden durchwegs grosse Basaltblöcke mit grobem, scharfkantigen Schotter, mit Sandsteinstücken und Lehm untermengt, unten von einer za. 40 *cm* starken Schichte von rotem Letten unterlagert, vorgefunden. Da alle diese Bodenarten auch viel höher an der Berglehne jenseits der Nordwestbahn zu finden sind, kann insbesondere mit Rücksicht auf die untere Lettenschichte und das auffallende Vorkommen von Sandstein in dieser Tiefe, sowie auch aus der ganzen Konfiguration des Geländes und der Form des vorgenannten Ufervorsprunges an das Vorhandensein von Rutschterrain geschlossen werden. Allem Anschein nach ist das Flussbett der Elbe an dieser Stelle einst durch einen Bergsturz gegenüber von Wannow teilweise verrammelt worden, wodurch die bekannte scharfe Einbiegung in das linke Ufer sowie auch der tiefe Kolk im Flussbette an dieser Stelle entstanden ist; als sich dann später der Fluss wieder freien Weg geschaffen und die herabgestürzte Bergmasse durchbrochen hat, häuften sich die abgeschwemmten Basaltblöcke und andere schwerere Bestandteile etwas weiter flussabwärts an, nämlich dort, wo sich das Flusstal plötzlich erbreiterte — und bildeten so die Schwelle oberhalb Schreckenstein.

Der gegen die Gemeinde Schreckenstein näher gelegene dritte Schacht enthielt zwar in den oberen Schichten bereits feinere Erdarten, wie Lehm, feinen und groben Sand, aber in der Tiefe von 3—4 *m* kam schon wieder dieselbe Zusammensetzung der Bodenschichten zum Vorschein, wie bei den beiden vorangeführten Schächten.

Für den Schleusenkanal am rechten Ufer wurden nur Rammversuche an sechs Stellen (je 200 *m* voneinander entfernt und eine Sonde für die Schleusen) und zwar bis zu derselben Tiefe wie für den linksseitigen Schleusenkanal vorgenommen. Im Ganzen wurden auch hier grosse Basaltblöcke und Schotter, ähnlich wie im Flussbette, reichlich vorgefunden; in den flussabwärtigen Sonden unterhalb des Schreckensteiner Felsens fanden sich jedoch weniger Steine, dagegen mehr Sand vor, ausserdem kam hier

wieder die rote Lettenschichte zum Vorschein. Die Rammversuche wurden in dem abgebauten Flussbette teilweise im Wasser durchgeführt und wurde auch hier nirgends Felsen vorgefunden.

Ausser diesen Bodenuntersuchungsarbeiten wurden auch die Verhältnisse einiger in der Nähe des Elbeflusses gelegenen Brunnen erhoben, wobei auch die Angaben der Besitzer derselben hinsichtlich der bei dem Baue dieser Brunnen angetroffenen Bodenschichten vorgemerkt wurden. Nach den Mitteilungen der Besitzer von zehn solchen Brunnen, von welchen einige bis 10 m tief sind, also 4—5 m unter den Nullwasserspiegel reichen, ist man auch bei der Herstellung der Brunnen nirgends auf Felsen gestossen, sondern überall fanden sich nur die grossen Basaltblöcke vor, wie sie auch in den ausgeführten Sonden vorgefunden worden sind.

Aus allen diesen Erhebungen geht hervor, dass die Bodenverhältnisse bei Schreckenstein für die Kanalisierungsbauten ziemlich ungünstig sind und zwar sowohl mit Rücksicht auf die Fundierung derselben, als auch mit Rücksicht auf das Aushubsmaterial und auf das Gleichgewicht jener Schichten, welche namentlich am rechten Ufer durch die Abgrabung tangiert werden sollen. Dieser letztere Umstand erscheint so wichtig, dass es notwendig sein wird, noch vor der definitiven Entschliessung für die eine oder die andere Alternative die vorbesprochene Rutsch-Partie einer eingehenden Untersuchung nach der geologischen Seite hin zu unterziehen.

Eine Ergänzung der Detailaufnahme von Schreckenstein vom J. 1904 war notwendig namentlich für die Ausarbeitung der Alternative der Staustufe mit dem Schleusenkanale am rechten Ufer. Die Flussquerprofile wurden am rechten Ufer sämtlich bis jenseits der Strecke der Nordwestbahn und bis zum Niveau des Hochwassers vom J. 1890 verlängert, die Objekte dieser Bahn wurden aufgenommen, sowie auch einige Teile der Ortsgemeinde Schreckenstein.

Die weiteren Ergänzungen bezogen sich auf den vorbesprochenen rechtsseitigen Ufervorsprung im km 67.700, woselbst auch einzelne Querprofile bis zum Fusse der Berglehne verlängert wurden und die Konfiguration des ganzen in Frage kommenden Geländes durch Tachymetrierung sichergestellt worden ist, damit die eventuellen Änderungen der Gleichgewichtsbedingungen der Erdschichten für den Fall deren Aufschneidens durch Abgrabung beurteilt werden könnten.

IV. Ausarbeitung der Projekte und Vergebung der Arbeiten.

A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig.

Im vorigen Jahresberichte wurde bereits davon Erwähnung getan, dass für die Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz-Trzebautitz zwei Alternativprojekte ausgearbeitet worden sind, und zwar das erste mit dem Schleusenkanale am rechten Ufer, und das zweite mit dem Schleusenkanale am linken Ufer. Der Vollständigkeit wegen sollen diese beiden Projekte hier etwas näher behandelt werden.

Bei der ersten Alternative ist das Stauwehr im Elbekilometer 40·5 situiert und besitzt drei Öffnungen, von denen die linksseitige als Schiffsdurchlass ausgebildet und mit einem Schutzwehr abgeschlossen ist. In den beiden anderen Wehröffnungen sind Nadelwehre beantragt.

Der Schleusenkanal zweigt am rechten Ufer unmittelbar bei der Gemeinde Trzebautitz von der Elbe ab und besitzt bis zu der Schleusenanlage eine Länge von 2·3 km. Bei der Trassenführung musste darauf Rücksicht genommen werden, dass der Schleusenkanal durch einen Schutzdamm bis zur Höhe des Hochwassers vom Jahre 1897 vor Vertragungen geschützt werde, wobei zwischen dem Schutzdamme und dem linken, zum Teil hochwasserfreien Ufer ein entsprechend grosses Hochwasserabflussprofil belassen werden musste. Dieser Umstand hat dazu geführt, dass der Schleusenkanal stark in das rechte Ufer eingeschnitten werden musste und der an demselben Ufer, jedoch näher zum Flusslaufe gelegene alte Elbearm nur in einer ganz unbedeutenden Partie als Schleusenkanal ausgenützt werden konnte. Behufs Erzielung einer günstigen Ausfahrt aus dem Schleusenunterkanale erschien es erforderlich, die Schleusenanlage in ein dermal mit Wasser bedecktes Terrain zu situieren, wodurch deren Ausführung wesentlich erschwert wäre. Nebstdem war es bei dieser Alternative notwendig ausgedehnte Grundstücke in der Nähe des künftigen Schleusenkanales durch Anschüttungen zu erhöhen, da sonst diese Flächen durch das Stauwasser versumpft worden wären. Ebenso hätten die Grundstücke auf der Insel durch Herstellung kostspieliger Drainagen vor Unternässung geschützt werden müssen. Zur Aufrechthaltung der Kommunikation zur Insel war eine Brücke über den Schleusenkanal projektiert.

Die zweite Alternative mit dem Schleusenkanale am linken Ufer erhielt das Stauwehr im km 41·2. Dasselbe besteht ebenfalls aus drei Öffnungen; im Schiffsdurchlasse wurde der Schweller in eine Tiefe von 1·6 m unter das Nullwasser gelegt und in dieser Öffnung ein Schützenwehr projektiert.

Die Stauhöhe beträgt auch hier 3·2 *m*. Die beiden Nachbarfelder sollen als gewöhnliche Nadelwehre ausgebildet werden.

Die konstruktive Ausbildung des Stauwehres weist nur im Schiffsdurchlasse, dessen Schweller, wie bereits erwähnt, in eine Tiefe von 1·6 *m* unter das Nullwasser im Wehrprofil gelegt wurde, eine Änderung des daselbst für die vorhandene Stauhöhe von 2·53 *m* erforderlichen Schützenwehres auf. Die genieteten Böcke des Schützenwehres werden in Entfernungen von je 3·6 *m* aufgestellt und mit einem Laufsteg verbunden werden. Zwischen je zwei Wehrböcken werden in Entfernungen von 1·2 *m* sekundäre Losständer angeordnet werden, gegen die sich aus Buckelplatten hergestellten Schützen- tafeln von 1·0 *m* Höhe anlehnen werden.

Die Hilfsständer sind an Wehrrücken sowie am Laufstege drehbar gelagert und werden mit der gesamten Eisenkonstruktion mittels einer stabilen Winde niedergelegt.

Über die Detailausbildung wird erst nach der Ausführung unter Beischluss von Photographien eine nähere Mitteilung erfolgen.

Am rechten Ufer ist beim Wehre die *Flosschleuse* projektiert, deren konstruktive Ausgestaltung den analogen früheren Anlagen nachgebildet wurde.

Etwa 120 *m* oberhalb des Wehres zweigt am linken Ufer der Schleusenkanal ab; derselbe besitzt bis zum Oberhaupte der Schleusenanlage eine Länge von rund 500 *m*. Die Sohlenbreite erweitert sich von 20 *m* bei der Einfahrt bis auf 40 *m* vor den Schleusen; die Wassertiefe beträgt durchwegs mindestens 2·5 *m*. Die *Schleusenanlage* besteht aus zwei nebeneinander gekuppelten Schleusen; die linksseitige Kammerschleuse von 73 *m* nutzbarer Länge und 11 *m* Breite dient zur Durchschleusung von einzeln verkehrenden Fahrzeugen, die rechts situierte Zugschleuse hat wie alle Elbeschleppzugschleusen derartige Abmessungen erhalten, dass in derselben vier grosse Elbekähne zugleich Platz finden können. Die nutzbare Länge beträgt 146 *m* und die Breite 22 *m*. Die Tiefe auf den Drepeln wurde mit 2·5 *m* bemessen. Das grösste Schleusengefälle ist gleich der Stauhöhe im Wehr und beträgt daher 3·2 *m*.

Unterhalb der Schleusenanlage folgt dann ein etwa 180 *m* langer Unterkanal, welcher im *km* 41·9 wieder in die Elbe einmündet.

Der am rechten Ufer im Bereiche der Staustufe befindliche *Elbearm* wird an seinem oberen Ende mittels eines festen Überfalldammes, dessen Krone 10 *cm* über die zukünftige Stauhöhe gelegt wurde, abgesperrt werden, wodurch sein weiterer Lauf zugleich für die Entwässerung der Grundstücke auf der zwischen dem Arme und dem Flusse befindlichen Insel vorteilhaft ausgenützt wird.

Im Zusammenhange mit der Staustufe steht auch die Errichtung eines rund 1 *km* langen *Um-schlagsplatzes* oberhalb Leitmeritz am rechten Ufer, welcher derart situiert ist, dass eine Bahnverbindung desselben mit dem

in unmittelbarer Nähe gelegenen Frachtenbahnhofe der priv. österr. Nordwestbahn möglich erscheint.

Beide Alternativprojekte dieser Staustufe sind samt den zugehörigen Kostenanschlägen vollständig ausgearbeitet worden, wobei sich herausgestellt hat, dass die linksseitige Variante wesentlich billiger zu stehen kommt. Auch vom schiffahrtstechnischen Standpunkte erwies sich diese Variante als vorteilhafter, namentlich mit Rücksicht auf den sehr kurzen Schleusenkanal, da die Fahrzeuge in den Schleusenkanälen nur mit geringerer Geschwindigkeit verkehren können, lange Schleusenkanäle daher, besonders wenn über dieselben, wie im vorliegenden Falle, auch eine Brücke führt, für die Schifffahrt ungünstiger sind als kurze.

Um den Interessenten die Möglichkeit zu bieten, noch vor der Durchführung der wasserrechtlichen Verhandlung in die beiden Projekte Einsicht zu nehmen, wurde über Beschluss der Kanalisierungs-Kommission eine informative Besprechung nach Leitmeritz einberufen, welche am 19. November 1907 stattgefunden hat.

Bei dieser informativen Besprechung haben in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission interveniert die Herren: Oberstlandmarschallstellvertreter Dr. W e r u n s k y, Dr. R u s s, Ministerialrat Dr. K ü n s t l e r, Sektionsrat Dr. K a u t z k y, Hofrat M r a s i c k, Hofrat S c h r o m m und die Bureauvorstände Statthaltereirat Baron B r a u n und Baurat R u b i n, sowie der Sektionsbauleiter Oberingenieur Dr. K l i r. Nebst dem waren eingeladen: Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg, welche als technischen Experten den Herrn Abgeordneten Ing. P e t e r s beigezogen hat, die Stadtgemeinde Leitmeritz, welche als technischen Beirat den Herrn Professor R i p p l bestimmt hat, der Elbeverein in Aussig, die Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der staatliche Flussdistriktsleiter Herr Oberingenieur C r a m e r.

Nach Aufklärung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten haben sich sämtliche anwesenden Interessenten einstimmig für die Variante mit dem Schleusenkanale am linken Ufer ausgesprochen, zumal es diese Projektalternative — wie bereits erwähnt — ermöglicht, am rechten Ufer in der Nähe des Frachtenbahnhofes der priv. Nordwestbahn oberhalb der Stadt Leitmeritz einen für den Umschlag sehr geeigneten Landungsplatz herzustellen, welcher als Bestandteil der Staustufe in das Projekt aufgenommen wurde.

Die am Schlusse dieses Berichtes beigefügte Situation gibt über die allgemeine Anordnung dieses Projektes den erforderlichen Aufschluss.

B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Schon im X. Jahresberichte wurde erwähnt, dass die Projekte und Kostenberechnungen für die Schiffbarmachung der Moldau innerhalb Prags bereits im Jahre 1906 ausgearbeitet waren und dass bloss die Einlösung der Mühlrealitäten und die Geldfrage die Inangriffnahme derselben verhindert haben.

Zu Beginn des Jahres 1907 wurde das erstgenannte Hindernis bei der Staustufe bei der Hetzinsel behoben und wurden auch der Kommission genügende Geldmittel zur Verfügung gestellt, so dass zufolge Beschlusses der Kommission vom 18. Mai 1907 das Präsidium durch die Kundmachung vom 22. Mai 1907 den öffentlichen Konkurs für die Vergebung der Bauten dieser Staustufe gemäss den Direktiven ausgeschrieben hat, welche die Kommission in ihrer Sitzung am 9. Feber 1907 beschlossen hat.

Nach diesen Direktiven wurden die Bauten der Haltung bei der Hetzinsel auf 7 Lose verteilt, welche so gewählt wurden, dass sie eventuell einzeln vergeben werden konnten.

In der bis zum 25. Juni 1907 festgesetzten Frist sind an die Kommission 9 Offerten eingelaufen, von welchen ein Offert bloss auf 1 Los und 1 Offert auf 2 Lose lautete, während die übrigen 7 Offerenten ihre Angebote auf alle 7 Baulose stellten.

Auf Grund der durchgeführten Offertverhandlung hat die Kommission in ihrer Sitzung vom 28. Juni 1907 der Firma Müller und Kapsa 3 Baulose vergeben und zwar:

1. den Bau der Flossschleuse und der Ufermauer von der Flossschleuse bis zur Kaiser Franz Joseph-Brücke;
2. den Bau des neuen Helmerwehres samt Beseitigung des alten Helmer- und Neumühlwehres;
3. den Bau der westlichen Spitze der Hetzinsel mit der Kies-Schleuse.

Der Firma A. Lanna wurden die übrigen 4 Baulose vergeben und zwar:

1. Die Erdbewegung vom Helmer Wehre bis zum Viadukt der Staatseisenbahngesellschaft einschliesslich der Regulierung des rechten Ufers des Hauptarmes längs der Hetzinsel;
2. der Bau der Kai-Mauer im St.-Peters-Viertel von der Kaiser Franz Joseph-Brücke bis zur neuen Brücke über die Hetzinsel samt der Erdbewegung in dieser Strecke;
3. den Bau der Schleusen bei der Hetzinsel samt dem Wehre im Schiffahrtskanal und der Uferregulierung längs der Hetzinsel von der Westspitze bis zum Viadukt der Staatseisenbahn-Gesellschaft;
4. Ausführung des Unterwasserkanales vom Viadukt der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft bis zu seiner Ausmündung in den Moldau-Fluss.

Für die Haltung bei der Sofien-Insel wurden ebenfalls sämtliche Vorkehrungen getroffen, damit die Bauten ausgeschrieben und vergeben werden können, sobald die Verhandlungen mit den Interessenten beendet sein werden.

C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Da der Bau der Holeschowitzer Hafenbahn schon zu Beginn des Jahres 1907 bedeutend vorgeschritten war, konnte die mechanische Ausrüstung des Hafens vergeben werden, für welche im Projekte 4 Drehscheiben, 1 Brückenwage, 2 fahrbare Kräne mit elektrischem Antrieb und die Installation der Beleuchtung des ganzen Hafenbahnhofes vorgesehen waren.

Auf Grund der ausgeschriebenen Offertverhandlung wurde der Firma F. Wiesner in Chrudim über Beschluss der Kommission vom 9. Feber 1907 die Lieferung von 4 Drehscheiben mit 6,5 m Durchmesser und 80 t Tragfähigkeit, weiters eine Wage mit ununterbrochenem Geleise und hydraulischer Hebevorrichtung vergeben.

Auf Grund desselben Beschlusses wurde die Lieferung des elektrischen Portalkranes der Firma Breitfeld, Daněk und Comp. gemeinsam mit der Firma Kolben, und die Lieferung des Universalkranes der Böhmisch-Mährischen Maschinen-Fabrik gemeinsam mit der Firma Křížík vergeben.

Es steht zu erwarten, dass für die rasche Verladung der Waren mehr als zwei Kräne erforderlich sein werden, auf welchen Umstand auch die Vertreter der Staatseisenbahn-Gesellschaft bei der Beratung über den Vertrag betreffend den Anschluss der Holeschowitzer Hafenbahn und ihren Betrieb aufmerksam gemacht haben. Die Kommission hat daher in ihrer Sitzung vom 26. Oktober 1907 beschlossen bei den oberwähnten Firmen zwei weitere elektrische Kräne von derselben Konstruktion wie die beiden vorigen zu bestellen.

Nach dem Projekte für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens soll für den ganzen Bahnhof und die Wohngebäude elektrische Beleuchtung und für die Kräne und die Brückenwage elektrischer Antrieb eingeführt werden. Über Beschluss der Kommission vom 18. Mai 1907 wurde die Installation für die elektrische Beleuchtung und den Motorenbetrieb im Holeschowitzer Hafen den elektrischen Unternehmungen der Stadtgemeinde Prag vergeben, welche auch das hiezu erforderliche Projekt ausgearbeitet haben.

Für den Strom von 220 Volt Spannung wurde die Erdleitung mit Panzer-Kabeln gewählt, welche so dimensioniert sind, dass sie eine Vermehrung der elektrischen Kräne zulassen.

Im ganzen werden 14 Bogenlampen aufgestellt, welche auf Ständern aus Mannesmann-Röhren von 15 *m* Höhe montiert sind. Die Innen-Beleuchtung der Gebäude erfolgt mittels 145 Glühlampen.

In der XXXI. Sitzung der Kommission vom 18. Mai 1907 wurde auf Grund der ausgeschriebenen Offertverhandlung die Lieferung des Eisengeländers längs des Hafenhofes dem Schlossermeister Žlůva, die Lieferung von 3 Eisentoren, einer eisernen Eingangstür und eines dekorativen Gitters dem Schlosser Páv und schliesslich die Lieferung von 8 Geleiseabschlüssen mit Puffern und eines eisernen Strassengeländers System Prášil der Firma Brůder Prášil vergeben.

Eintiefung des Hafens. Wie schon im Abschnitte IV des Berichtes für das Jahr 1904 erwähnt wurde, hat die Kanalisierungs-Kommission über Einladung des k. k. Ministeriums des Innern behufs Erzielung einer grösseren Tiefe im Holeschowitzer Hafen zwei Projekte ausgearbeitet.

Nach dem ersten Projekte sollte die grössere Tiefe durch Abgrabung der Sohle, nach dem zweiten durch eine Stauanlage mit einer Kammer-schleuse in der Hafenmündung erzielt werden.

Das k. k. Eisenbahn-Ministerium hat mit Erlass vom 10. Oktober 1905 im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern das Projekt mit der Vertiefung der Sohle unter der Voraussetzung genehmigt, dass das Land die Hälfte der Auslagen auf den Landesfond übernimmt.

Die Verhandlungen mit dem Landesauschusse des Königreiches Böhmen über den Beitrag wurden bis zum Ende 1906 günstig zu Ende geführt. Auf Grund des in der XXX. Sitzung der Kanalisierungs-Kommission am 9. Feber 1907 gefassten Beschlusses hat die Kanalisierungs-Kommission die beschränkte Offertverhandlung auf die Vergebung der Arbeiten für die Vertiefung des Holeschowitzer Hafens mit Erlass vom 4. März 1907 ausgeschrieben. Im Projekte war eine Tiefe von 2·5 *m* unter dem Nullpunkte des Hafenpegels vorgesehen.

Auf Grund der durchgeführten Offertverhandlung hat die Kommission in ihrer XXXI. Sitzung am 18. Mai 1907 die mit der Vertiefung der Hafensohle verbundenen Arbeiten der Firma F. Schön und Söhne vergeben. Mit Rücksicht auf das günstige Ergebnis der Offertverhandlung wurde die Oberbauleitung ermächtigt aus der gegenüber dem Kostenanschlage erzielten Ersparnis eine weitere Vertiefung um za. 30 *cm* durchzuführen, so dass die ganze Vertiefung za. 80 *cm* und die Wassertiefe im Hafen bei Normalwasser und niedergelegtem Trojer Wehre 2·80 *m* betragen wird.

V. Behördliche Entscheidungen, Erlässe und Mitteilungen.

Die schriftliche Agenda der Kommission ist im Berichtsjahre durch eine erhebliche Steigerung gekennzeichnet, welche hauptsächlich darin ihren Grund hat, dass in dieses Jahr die Durchführung der Einlösungsaktion für Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau in Prag fällt. Die mit dieser Aktion im innigsten Zusammenhange stehenden wiederholten Verhandlungen mit den zahlreichen Interessenten brachten natürlicher Weise eine bedeutende Zunahme der Amtskorrespondenz mit sich, welche sich nach Abschluss definitiver Vereinbarungen noch gelegentlich der bücherlichen Ordnungsherstellung und Flüssigmachung der Einlösungssummen insbesondere auch aus dem Grunde in nicht geringem Masse vermehrte, weil bei einzelnen einzulösenden Objekten die Eigentumsverhältnisse ziemlich komplizierte waren. Wohl war das Bureau bei diesem Einlösungsgeschäfte im Interesse einer raschen Abwicklung der Arbeit bestrebt, sich nach Tunlichkeit der mündlichen Aussprache und der telephonischen Vermittlung in ausgiebigem Masse zu bedienen, doch erschien es trotzdem im Hinblick auf die Wichtigkeit und Tragweite der Verhandlungen unerlässlich, alle belangreichen Verhandlungsergebnisse sowie alle entscheidenden Verfügungen schriftlich zu fixieren.

Nicht minder rege war jedoch der schriftliche Verkehr des Kommissionsbureaus auch in Bezug auf die Flusstrecke Prag-Aussig sowie rücksichtlich der Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und es giengen der Kommission auch in diesen zwei Belangen zahlreiche Zuschriften und Entscheidungen von staatlichen und autonomen Behörden zu.

Es kann nicht in der Aufgabe dieser übersichtlichen Darstellung der Kommissionstätigkeit im Berichtsjahre liegen, an dieser Stelle aller der behördlichen Entscheidungen und Mitteilungen Erwähnung zu tun, welche im Berichtsjahre zum nicht geringen Teile zur Vermehrung des Bureaueinlaufes beigetragen haben. Aus der Fülle des einschlägigen Materials sollen hier nur einige wichtigere Geschäftsstücke angeführt werden.

A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig.

1. Das k. k. Ackerbauministerium hat laut des Erlasses vom 13. März 1907 Z. 9516 der Statthalterei eine Subvention von 3000 K zur Durchführung von Nachbesserungen in dem Aufforstungsgebiete zwischen Troja und Chwatěrub bewilligt und angeordnet, dass die Statthalterei künftige-

hin den zur Fortsetzung der Aufforstungen und Nachbesserungen auf diesen Lehnen erforderlichen Aufwand in den Jahresvoranschlägen über die staatlichen Aufforstungs-Subventionen einstelle. Hiedurch ist die Kommission der Verpflichtung enthoben, für die weitere Instandhaltung dieser Aufforstungen vorzusorgen.

2. Mit der Zuschrift vom 18. März 1907 Z. 4229 hat die Statthalterei der Kommission mitgeteilt, dass der Moldau- und Elbe-Remorquage-Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Prag die Konzession zum Betrieb der Fracht- und Dampfschleppschiffahrt sowie Remorquierung von Flößen auf der Moldau und Elbe in Böhmen erteilt worden ist.

3. Die k. k. Statthalterei hat der Kommission mit der Zuschrift vom 5. Feber 1907 Z. 221.984 ai. 1906 die vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium genehmigte Instruktion für die ärarischen Dienstdampfer auf der Elbe bezw. das auf diesen Dampfern bestellte Schiffspersonale übermittelt; die Geltung dieser Instruktion wurde auch auf das Bedienungspersonal des Kommissionsdampfers „Marie Valerie“ ausgedehnt.

4. Auf Grund der Ermächtigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Feber 1907 Z. 2756 hat die Statthalterei die auf das I. Semester 1907 entfallende Hälfte des Staatsbeitrages (11. Rate) für die Kanalisierung der Moldau und Elbe in der Strecke Prag-Aussig im Betrage von 1.067.000 K flüssig gemacht. Die auf das II. Semester 1907 entfallende Hälfte dieses Staatsbeitrages wurde mit dem Erlasse desselben Ministeriums vom 27. September 1907 Z. 32.649 zur Auszahlung angewiesen.

5. Laut Note vom 3. Juni 1907 Z. 53.659-II hat der Landesausschuss die auf das I. Halbjahr 1907 entfallende Quote per 533.500 K der 11. Landesbeitragsrate zu den Kosten der Moldau- und Elbekanalisierung in der Strecke Prag-Aussig flüssig gemacht.

6. Der Landesausschuss hat laut Note der k. k. Statthalterei vom 30. September 1907 Z. 281.097 am 10. September 1907 beschlossen, in den Landesvoranschlag für das Jahr 1908 den Betrag von 100.000 K als einen Teilbetrag der künftigen Landessubvention zum Baue der Raudnitzer Brücke, welche mit der in Raudnitz seitens der Kanalisierungs-Kommission zur Ausführung gelangenden Staustufe Nr. VIII kombiniert ist, einzustellen.

7. Mit dem Erlasse vom 1. April 1907 Z. 2127 hat sich das k. k. Ministerium des Innern einverstanden erklärt, dass die seinerzeit in Aussicht gestellte Subvention per 350.000 K zu den Kosten der Flossremorquage von dem Baufonde für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses vorläufig unter den bisherigen Modalitäten vorschussweise getragen werde und dass die Entscheidung über die Frage der Behandlung dieser Subvention jenem Zeitpunkte vorbehalten bleibe, wo die Schlussabrechnung über die der Moldau- und Elbe-Kanalisierungskommission zur Verfügung gestellten Mittel erfolgt.

8. Das Ansuchen der Stadtgemeinde Kralup um Verhaltung der Kommission zur Leistung eines alljährlichen Beitrages zu den Kosten der Reinigung des neu regulierten Teiles des Zakolaner Baches wurde mit der Statthaltereie-Entscheidung vom 12. August 1907 Z. 217.845 als unbegründet abgewiesen.

9. Mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juli 1907 Z. 22.764 wurde die Durchführung der Übernahme der fertigen Staustufen an der Moldau in die Erhaltung und Verwaltung des Staates angeordnet.

10. Die Statthaltereie hat der Kommission mit der Zuschrift vom 28. Dezember 1907 Z. 368.028 zur Kenntnis gebracht, dass das k. k. Ministerium des Innern die Aufrechthaltung der Feuerversicherung der Wehr- und Schleusenmeistergehöfte samt Nebengebäuden, welche mit der Übernahme der fertigen Moldaustaustufen in die Verwaltung des Staates mitübergegangen sind, genehmigt hat.

11. Die wasserrechtliche Kollaudierung des Lateralkanals Wraňan-Hořín samt dem Wehrbau in Wraňan und der Schleusenanlage in Hořín fand mit der Statthaltereie-Entscheidung vom 27. Feber 1907 Z. 309.801/06 ihren Abschluss, durch welche über zahlreiche gelegentlich der Kollaudierungsverhandlung von Gemeinden und Privatinteressenten geltend gemachten Ansprüche, Forderungen und Wünsche abgesprachen wurde.

12. Mit dem Erlasse vom 19. November 1907 Z. 23.586 hat das k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien den Kommissionsbericht über das Ergebnis der Kollaudierung der Staustufe Nr. V bei Wraňan samt dem Lateralkanal zur Kenntnis genommen.

13. Laut Mitteilung des Stadtrates in Leitmeritz vom 21. Feber 1907 Z. 1195, welchem über dessen Ansuchen von der Kommission die Entsendung eines Vertreters mit beratender Stimme in die Kommissionssitzungen gelegentlich der Verhandlung über Fragen, welche direkt das Interesse der Stadtgemeinde Leitmeritz tangieren, bewilligt worden ist, wurde mit der Vertretung der genannten Stadtgemeinde in den betreffenden Kommissionssitzungen der I. Stadtrat Herr Josef Czerney designiert.

B. Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag.

1. Im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium hat das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 19. April 1907 Z. 962 W. St. die Kommission ermächtigt, die Einlösung der überwiegenden Mehrheit der Mühlen und Wasserkräfte in Prag zu vollziehen.

2. Laut Zuschrift vom 30. Jänner 1907 Z. 356 pp. hat die k. k. Finanz-Landesdirektion in Prag auf Grund der vom k. k. Finanzministerium erhaltenen Ermächtigung den Betrag von 1,000.000 K zu Zwecken der Schiffbarmachung der Moldau in Prag flüssig gemacht.

3. Mit dem Erlasse vom 19. April 1907 Z. 29.988 hat das k. k. Finanzministerium der Kanalisierungs-Kommission Beträge bis zur Höhe von 5,000.000 K bei der k. k. Landeshauptkassa zur Verfügung gestellt; diese Summe wurde in drei Raten von 2,000.000 K, 2,000.000 K und 1,000.000 K behoben.

4. Mit dem weiteren Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 5. September 1907 Z. 63.773 wurde für denselben Zweck noch der Betrag von 1,500.000 K flüssig gemacht und auf Grund der Kassaverfügung der k. k. Finanz-Landesdirektion vom 14. Oktober 1907 Z. 131.922/VII in Empfang genommen.

5. Das k. k. Ministerium des Innern hat mit dem Erlasse vom 14. April 1907 Z. 41.479 ai. 1906 im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Ackerbauministerium die von mehreren Interessenten gegen die Enteignung ihrer Realitäten und Wasserbenützungrechte eingebrachten Rekurse als unbegründet abgewiesen.

6. Mit dem Erlasse vom 29. November 1907 Z. 6392 hat das k. k. Handelsministerium an die Kommission das Ersuchen gestellt, nach Tunlichkeit darauf Bedacht zu nehmen, dass dem Arbeitspersonal der zu demolierenden Mühlen anderweitig Arbeitsgelegenheit geboten wird.

C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

1. Auf Grund der Ermächtigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Feber 1907 Z. 3793 hat die k. k. Statthalterei von dem pro 1907 bewilligten Staatsbeiträge für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens per 120.000 K die Quote von 10.000 K flüssig gemacht. Die noch ausständige Quote von 110.000 K war für die Hafeneintiefung und Herstellung einer Schiffsreparaturwerkstätte reserviert.

2. Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat laut Note vom 6. April 1907 Z. 35.204-II die zweite Rate des Landesbeitrages zu den Kosten der Hafenausgestaltung für das Jahr 1906 im Betrage von 625.000 K zur Auszahlung angewiesen.

3. Laut der an die k. k. Statthalterei in Prag gerichteten Mitteilung des Landesausschusses vom 29. März 1907 Z. 4986-II wurde in den Landesvoranschlag pro 1907 für die Eintiefung des Holeschowitzer Hafens der Betrag von 135.000 K eingestellt.

4. Mit der Zuschrift vom 23. April 1907 Z. 44.033-E hat die Direktion der k. k. priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft dem Wortlaute des zwischen ihr und der Kanalisierungs-Kommission abzuschliessenden Vertrages, betreffend den Anschluss der Holeschowitzer Hafenbahn an die Station Bubna und den Betrieb dieser Bahn, die Zustimmung erteilt.

5. Mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Mai 1907 Z. 16.243 wurde der Kommission von dem pro 1907 bewilligten Staatsbeitrage für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens per 120.000 K als Hälfte der hievon für die Hafeneintiefung bestimmten Quote per 110.000 K der Betrag von 55.000 K flüssig gemacht. Die zweite Hälfte dieses Staatsbeitrages per 55.000 K wurde mit dem Erlasse desselben Ministeriums vom 27. September 1907 Z. 32.650 zur Auszahlung angewiesen.

6. Laut Note des Landesausschusses vom 26. August 1907 Z. 77.226-II wurde die erste Hälfte des Landesbeitrages zu den Kosten der Hafeneintiefung im Betrage von 67.500 K zur Auszahlung angewiesen.

7. Der Landesausschuss hat laut Note vom 24. Juni 1907 Z. 65.358-II die Hälfte der mit 35.000 K ermittelten Kosten für die Herstellung eines Schiffsreparaturplatzes im Holeschowitzer Hafen unter bestimmten Bedingungen auf den Landesfond übernommen.

VI. Grundeinlösungen, Einlösung von Wasserbenützungsrechten etc. Evidenzhaltung.

A. Grundeinlösungen bezw. Entschädigungen in der Flusstrecke Prag-Aussig.

Bei den fertiggestellten Staustufen an der Moldau ergab sich im Jahre 1907 nur in sehr beschränkter Masse die Veranlassung, an Neuerwerbungen von Grundstücken zu schreiten. So wurde von der Grundparzelle K. Z. 408/1 in Bubentsch (Kaiser-Insel) ein Streifen im Ausmasse von 94 □^o zum Zwecke der Errichtung eines provisorischen Fuss- und Fahrweges entlang des Treppelweges am linken Ufer des Schiffahrtskanals der Staustufe Nr. I nach gepflogenen Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Prag käuflich erworben. Dieser Grundstreifen soll seinerzeit zum Baue der von der Stadtgemeinde Prag projektierten Strasse von Holeschowitz entlang des Schiffahrtskanals nach Bubentsch mitverwendet und der Kaufpreis der Kanalisierungs-Kommission rückersetzt werden.

Bereits im Jahre 1905 wurde auf Grund der mit den damaligen Besitzern protokollarisch getroffenen Vereinbarung ein Streifen im Ausmasse von 808 □^o von den Parzellen K. Z. 116 und 640 in der Gemeinde Wr̄bno zur Errichtung eines Entwässerungsgrabens erworben, um das aus dem Lateralkanal durchsickernde Wasser abzuleiten. Da bei diesem Grunderwerb mit 22 Mitbesitzern zu verhandeln war und auf Seite dieser Mitbesitzer nachträglich Veränderungen eingetreten sind, welche die Finalisierung des Rechtsgeschäftes verzögert haben, konnte erst im Jahre 1907 zum formellen Vertragsabschlusse geschritten und die bücherliche Ordnungsherstellung sowie die Flüssigmachung des Kaufpreises veranlasst werden.

Die Notwendigkeit eines weiteren nachträglichen Grunderwerbes bei dem Lateralkanal Wraňan-Hořín hat sich in der Gemeinde Lužetz herausgestellt, woselbst anlässlich der Hebung der Nivellette der Lokalbahn Jenschowitz-Lužec, die den Kanal in entsprechender Höhe über dem Wasserspiegel durch eine Einsenbrücke übersetzt, von den Parzellen K. Z. 408, 410, 412, 418, 419 und 420 Teilstücke im Gesamtausmasse von 26 □^o zu erwerben waren, um die Kreuzung der Strasse K. Z. 1338 mit der genannten Lokalbahn entsprechend herzustellen. Dasselbe war auch bei der Kreuzung dieser Lokalbahn mit der Wegparzelle Z. 1341 der Fall, wo dieser Weg zu beiden Seiten der Bahn ein wenig erweitert und überdies von demselben fahrbare Kommunikationen auf die angrenzenden Grundstücke hergestellt werden mussten. Zu diesem Behufe wurden von der priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft von den Parzellen K. Z. 1382 und 1385 Teilflächen im Ausmasse von zusammen 134 □^o erworben.

Etwas grössere Dimensionen nahm dagegen die Grundeinlösung für die im Bau begriffene Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz an, woselbst die Grundstücke K. Z. 309, 310, 311, 314, 316 und 325 in Raudnitz für Bauzwecke eingelöst worden sind.

Was die Frage der Entschädigung für verschiedene durch den Bau der einzelnen Staustufen oder infolge ihres Bestandes herbeigeführte Eingriffe in den Besitz der Anrainer und sonstiger Interessenten betrifft, so war das Berichtsjahr ziemlich reich an mehrfache Verhandlungen dieser Art.

Die bereits im Jahresberichte für das Jahr 1906 des Näheren besprochene Entschädigungsverhandlung wegen Unternässung von Grundstücken in der Gemeinde Duschnik, welche mit der Hebung des Wasserspiegels in der Moldau durch das Wraňaner Stauwehr ursächlich zusammenhängt, griff rücksichtlich einiger Grundstücke in das Jahr 1907 hinüber; nach mehrfachen Verhandlungen gelang es auch mit diesen Grundbesitzern, welche ihren Entschädigungsanspruch später geltend gemacht haben, eine gütliche Vereinbarung zu treffen, wobei die entschädigten Grundeigentümer die grundbücherliche Dienstbarkeit auf sich genommen haben, jeden wie immer gearteten Schaden, welcher an den betreffenden Grundstücken infolge der Hebung des Wasserspiegels entstehen sollte, zu dulden.

Eine ähnliche Entschädigungsfrage war im Berichtsjahre auch in der Gemeinde Alt-Ouholitz zu lösen, wo gleichfalls einige Grundstücke durch das Stauwasser der Wraňaner Haltung teils überschwemmt, teils unternässt wurden, so dass deren Eigentümer in analoger Weise wie in Duschnik entschädigt werden mussten.

Der Ausbau der Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz machte umfassende Anschüttungen von tief liegenden Ufergrundstücken in den Gemeinden Liboch, Mlasitz und Wehlowitz notwendig, was natürlicher Weise für die betreffenden Besitzer, darunter die gräflich Lippe'sche Herrschaft in Liboch sowie für die Prinz Ferdinand Lobkowitz'sche Domaine in Unter-Beřkowitz, mit Nutzentgang verbunden war. Die für diesen Verlust vereinbarte Entschädigung entspricht sowohl der Kulturgattung, welche die entschädigten Ufergrundstücke aufwies und welche zumeist in Weidenanpflanzungen bestand, als auch der Dauer, welche erforderlich sein wird, damit diese Gründe wieder ertragsfähig werden.

Desgleichen brachte auch die Ausführung der Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl sowohl auf dem linken Elbeufer in der Gemeinde Račitz als auch auf dem gegenüber liegenden Territorium der Stadtgemeinde Wegstädtl und der Gemeinde Gastorf ausgedehnte Anschüttungsarbeiten mit sich, für welche den Besitzern entsprechende Entschädigungen geleistet werden mussten.

In Raudnitz wurde einer Grundbesitzerin für die durch den Bau der Staustufe unmöglich gemachte Benützung der Parzelle K. Z. 2418/t angemessene Schadloshaltung zugesprochen.

Die durch den Bau der Staustufe in Unter-Beřkowitz bedingte Verlegung der dortigen Elbeüberfuhr war allerdings schon im Jahre 1903 gelegentlich der Einlösung der der Herrschaft Unter-Beřkowitz gehörigen Grundstücke Gegenstand definitiver Vereinbarung; fällig war jedoch die festgesetzte Entschädigung erst mit der faktischen Verlegung der Überfuhr auf die neue Stelle unterhalb der Kammerschleuse, was erst im September 1907 erfolgt ist.

B. Einlösungen für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Die seit mehr als einem Decennium ventilerte und anhängige Einlösung der Prager Mühlen ist im Laufe des Jahres 1907 zur Tat geworden. Mit dem Erlasse vom 19. April 1907 Z. 962 W. St. hat das k. k. Handelsministerium die Kanalisierungs-Kommission ermächtigt, die bereits im Vorjahr vereinbarten Mühleneinlösungen mit Ausnahme der städtischen Wasserwerke N. C. 575 und 1240, dann des Wasserwerkes des Fabrikanten Franz Baumgartl N. C. 8 und 313 in Karolinenthal und der Mühle N. C. 90 in Smichow zu voll-

ziehen. Infolge dessen gelangten folgende Mühlrealitäten samt Wasserbenützungsrchten und innerer Einrichtung zur Einlösung:

N. C. 1220, 1298, 1303, 1293, 1292, 1451, 1241, 1294, 1301, 1224, 1300, 1302, 1242, 1243, 1299, 1221, 1377, 1297, 1222, 1295, 1223, 1528, 1296, 1278, 250, 87, 251, 9 und 10, zusammen 29 Mühlrealitäten mit 1230-18 rohen Pferdekräften.

Die Kaufverträge wurden hinsichtlich aller 29 Mühlrealitäten definitiv abgeschlossen und das Eigentum von 28 Objekten auf den Schiffbarmachungsfond der Moldau in Prag grundbücherlich übertragen. Bloss bei der Mühle N. C. 87 in Smichow war es bis Jahresschluss nicht möglich die grundbücherliche Ordnung herzustellen, doch befindet sich der Kaufvertrag bezüglich dieses Objektes auch bereits bei Gericht.

Es liegt in der Natur der Sache, dass alle diese Mühlen nicht auf einmal demoliert werden können, sondern dass zur Abtragung derselben nur nach Massgabe des Baufortschrittes geschritten werden kann. Aus diesem Grunde wurden im Sinne der vom k. k. Handelsministerium erteilten Weisung 21 Mühlrealitäten gleich nach deren Übernahme und zwar zumeist an die Vorbesitzer wieder verpachtet. Bei dieser Verpachtung wurde jedoch im Interesse des ungehemmten Fortganges der Kanalisierungsarbeiten eine kurzfristige Kündigung ausbedungen, damit es jederzeit möglich wäre, im Bedarfsfalle von der eingelösten Mühlrealität Besitz zu ergreifen.

Von den 7 unverpachtet gebliebenen Mühlrealitäten sind 3 Brandstätten (N. C. 1220, 1221 und 1302), 3 Mühlen standen schon vor der Einlösung ausser Betrieb (N. C. 1223, 1296 und 1278), 1 Mühle blieb bis auf weiteres gemäss der Einlösungsverhandlung in Benützung des Vorbesitzers (N. C. 1297).

Was die von der Einlösung vorläufig ausgeschiedenen Objekte betrifft, so stellt sich der Stand der einschlägigen Verhandlungen am Jahresschluss wie folgt dar:

Bezüglich der städtischen Wasserwerke N. C. 575 (der Kleinseitner Wasserturm oberhalb der Judeninsel) und N. C. 1240 (das Neustädter Wasserwerk unterhalb der Franz Josefs-Brücke) sind die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Prag noch im Zuge, doch ist Hoffnung vorhanden, dass dieselben in nicht zu ferner Zeit zum Abschlusse gebracht werden. Ähnliches Bewandnis hat es auch mit der Mühle N. C. 90 in Smichow, hinsichtlich welcher noch Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Smichow obschweben. Was dagegen die Realitäten N. C. 8 und 313 in Karolinenthal betrifft, so ist gegenwärtig nicht mehr die Einlösung dieser Realitäten und der zugehörigen Wasserkräfte, sondern bloss eine angemessene Entschädigung des Besitzers in Aussicht genommen, wobei die Objekte samt dem Wassertriebwerke bestehen bleiben und der Besitzer sich bloss mit der Gewährung einer Pauschalentschädigung für Betriebsstörungen während des Baues der Schiff-

fahrtsanlagen und für Pulsation des Wasserstandes nach der Inbetriebsetzung der Schleusenanlage in der Hetzinselhaltung begnügen würde. Die auf dieser neuen Grundlage eingeleiteten Verhandlungen haben zu einem günstigen Resultate geführt.

Ausständig ist noch die Frage der Einlösung der Primatoren- und der Judeninsel, mit deren Besitzern eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt werden konnte. Die Kommission war infolge dessen genötigt, im Sinne des Gesetzes vom 18. Februar 1828 R. G. Bl. Nr. 30 um die gerichtliche Abschätzung dieser Objekte anzusuchen. Das Verfahren in dieser Angelegenheit ist noch bei den zuständigen Gerichten anhängig.

C. Evidenzhaltung.

Die vielseitige und intensive Tätigkeit der Kanalisierungs-Kommission im Jahre 1907 hat auch in der Vermehrung der Agenda des der Kommission zugeteilten Evidenzhaltungsbeamten ihren Ausdruck gefunden. Diesem und der zugeteilten fachlichen Hilfskraft ist im Berichtsjahre insbesondere durch die Einlösungsaktion für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag sowie durch die Vornahme von Vorarbeiten für die Fortsetzung der Elbekanalisation von Leitmeritz abwärts eine bedeutende Arbeitsvermehrung erwachsen.

Unter Zugrundelegung der in diesem Jahresberichte beibehaltenen Einteilung der drei Arbeitsgebiete der Kanalisierungs-Kommission stellt sich die Arbeitsleistung der Evidenzhaltung im Jahre 1907 wie folgt dar:

a) Flusstrecke der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig.

Die im Berichtsjahre eingeleitete Verhandlung zum Zwecke der Übergabe der fertiggestellten Staustufen an der Moldau in die Staatsverwaltung hatte zur Folge, dass bei den Staustufen in Troja, Klecan, Libschitz, Mirowitz und Wraňan jene Grundstücke, welche für den Betrieb der Schiffahrtsanlagen notwendig sind oder in Zukunft benötigt werden könnten und aus diesem Grunde von der staatlichen Flussverwaltung in Anspruch genommen werden, unter Intervention des Vertreters der Navigationsbehörde neu vermessen werden mussten. Bei allen diesen Staustufen wurden die der staatlichen Wasserbauverwaltung übergebenen Grundstücke durch Versetzung von Grenzsteinen abgegrenzt.

Anlässlich der Grundeinlösung für die Errichtung eines Weges zur Moldau in der Katastralgemeinde Alt-Ouholitz wurden die betreffenden Grundstücke in der Natur vermessen und 10 Teilungspläne ausgefertigt.

Für die k. k. Evidenzhaltung des Grundsteuerkatasters in Schlan wurden die durch den Bau der Staustufe in Miřowtiz herbeigeführten Veränderungen in die Evidenzhaltungsmappen der Gemeinden Mühlhausen, Alt-Ouholitz und Weltrus eingezeichnet.

In der Gemeinde Chramostek wurde ein von der Parzelle K. Z. 86/5 abverkauftes Trennstück vermessen und wurden aus diesem Anlasse behufs bücherlicher Ordnungsherstellung 5 Teilungspläne verfasst.

Behufs Entschädigung einiger zur Mühle in Schopka gehörigen Grundstücke, welche durch den Stau des Wehres in Unter-Beřkowitz zum Teile unter Wasser gesetzt werden sollen, wurden die Besitzgrenzen ausgesteckt.

Bei der Staustufe in Unter-Beřkowitz ergaben sich mit Rücksicht auf die bevorstehende Bauvollendung mehrfache Vermessungs- und Abgrenzungsarbeiten. So gelangte daselbst die Abgrenzung der Unter-Beřkowitz Insel, dann der Grundstücke am linken Elbeufer von der ehemaligen Mühle bis zum Oberkanale vor der Schleusenanlage sowie endlich die Abgrenzung der Zufahrtsstrasse zur Überfuhr am rechten Ufer im Kataster der Gemeinde Liboch zur Ausführung.

Gelegentlich Vermarkung der Beřkowitz Insel wurde auch die Flächenberechnung dieser Insel vorgenommen und 10 Situationspläne ausgearbeitet.

Infolge der Anschüttung des zur Herrschaft Liboch gehörigen Grundstückes K. Z. 232 in Liboch war zur Durchführung der damit verbundenen Entschädigungsverhandlung auch die Vermessung dieser Parzelle erforderlich und sind zu diesem Zwecke die nötigen Situationspläne angefertigt worden. Gleichzeitig wurde auch die Fläche dieses Grundstückes hinter dem Konzentrierungswerke, auf welcher auf Kosten der Kanalisierungs-Kommission Weidenruten angepflanzt worden sind, genau ermittelt.

Bei der im Baue begriffenen Staustufe Nr. VII in Wegstädtl wurden in der Gemeinde Račitz zahlreiche Ufergrundstücke angeschüttet, um dieselben über den Stauwasserspiegel zu heben; da hiedurch die Grenzen dieser Grundstücke unkenntlich geworden sind, musste die neuerliche Vermessung und Abgrenzung derselben vorgenommen werden. Dieselbe hat unter Intervention der Interessenten stattgefunden.

Am rechten Ufer im Gebiete der Gemeinde Wegstädtl mussten die Grundflächen, welche entweder durch das Stauwasser überflutet oder durch Anschüttung erhöht oder für die Errichtung des Umschlags- und Landungsplatzes daselbst eingelöst werden, berechnet werden.

Die Einlösung bzw. Entschädigung der zum Baue der Staustufe Nr. VIII in Raudnitz benötigten Grundstücke machte die Vermessung der ganzen Raudnitzer Insel mittels Polygonalmethode sowie die Abgrenzung der Trennstücke notwendig. Entlang des linken Ufers der Insel wurden die Grenzen

der abgetheilten Grundstücke durch Grenzsteine markiert und 9 Teilungspläne ausgefertigt. Auch der für den Hufschlagsdamm in Raudnitz erworbene Grundstreifen wurde vermessen und die behufs Entschädigung der Grundbesitzerin erforderlichen Situationspläne verfasst.

Zu dem Operate für die IX., bei Leitmeritz-Trzebautilz projektierte Staustufe wurde die Flächenberechnung der für diesen Bau nach den Alternativen I und II benötigten Grundstücke vorgenommen und hierüber zwei Verzeichnisse ausgefertigt.

Auch für die bei Lobositz projektierte Staustufe Nr. X wurden die erforderlichen Parzellenprotokolle und zwar nach den Katastralgemeinden Czalositz, Gross-Czernosek, Pistyan, Prosmysk und Lobositz zusammengestellt. Ausserdem gelangte daselbst eine umfassende Polygonalvermessung des rechten und linken Ufers bei Lobositz und Pistyan zur Durchführung. Für die bei Aussig projektierte Staustufe wurde die vorläufige Flächenberechnung der Grundstücke, welche für diese Schiffahrtsanlage benötigt werden dürften, vorgenommen und die Parzellenprotokolle für die Gemeinden Schreckenstein und Aussig zusammengestellt.

b) Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag.

Zu Zwecken der Einlösung mehrerer Mühlen wurden zahlreiche Realitäten und Grundstücke in den Gemeinden Smichow, Prag und Karolinenthal eingemessen und die dazu gehörigen Situationspläne ausgearbeitet. Ferner fand auch die Polygonalvermessung der Hetzinsel und Kroneninsel statt, um auf Grund dessen genaue Situations- und Teilungspläne verfassen zu können.

c) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Für die Erweiterung der Zufahrtsstrasse zum Holeschowitzer Hafen mussten von den Parzellen K. Z. 294/3 und 295/1 Grundstreifen erworben und aus diesem Anlasse 10 Teilungspläne ausgefertigt werden, worauf die Versetzung der Grenzsteine erfolgt ist.

Im ganzen wurde für Zwecke der bürgerlichen Ordnungsherstellung gegen 130 Situationspläne ausgefertigt.

VII. Bauausführung und Baufortschritt.

A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig.

Der gesamte Baufortschritt an den drei im Baue begriffenen Elbestaustufen bei Unter-Beřkowitz, Wegstädtl und Raudnitz blieb im Berichtsjahre leider durchwegs hinter den gehegten Erwartungen. Der Grund liegt in erster Reihe darin, dass die Frühjahrshochwasserstände ungewöhnlich lange gedauert haben, so dass sich eigentlich erst mit dem Beginne des Monats Juni die Bautätigkeit an den Staustufen im vollen Umfange entwickeln konnte. Eine weitere Verzögerung des Baufortschrittes wurde dadurch herbeigeführt, dass infolge des bestehenden Kartells der Zementfabriken die Bauunternehmung nicht in der Lage war, die ganze erforderliche Zementmenge zu den Baustellen rechtzeitig beizustellen, so dass inmitten der regsten Bausaison die Mauerungs- und Betonierungsarbeiten wiederholt wesentlich eingeschränkt, in einzelnen Fällen sogar gänzlich eingestellt werden mussten. Nebstdem machte sich seit Frühjahr ein andauernder Mangel an Arbeitern fühlbar, welcher schliesslich die Bauunternehmung dazu gezwungen hat, ungefähr 200 Ruthenen aus Ostgalizien für gewöhnliche Handlangerarbeiten anzustellen, was jedoch erst im Monate September somit fast am Schlusse der Bausaison geschehen ist, und daher auf den gesamten Baufortschritt keinen wesentlichen Einfluss gehabt hat.

Zum Teil hat auch die passive Resistenz des Personales der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, sowie die infolge dessen später eingetretenen abnormalen Betriebsverhältnisse auf dieser Bahn, die rechtzeitige Zufuhr der benötigten Baumaterialien insbesondere der Granitquader und des Zementes verzögert, wodurch ebenfalls der gedeihliche Baufortschritt ungünstig beeinflusst worden war.

Das aufgestellte Bauprogramm musste daher im Berichtsjahre etwas reduziert werden, und nur der Umstand, dass die günstigen Witterungsverhältnisse bis zur zweiten Hälfte des Monats Dezember angehalten haben, hat dazu beigetragen, dass die Reduktion sich nur auf die unwesentlichen Arbeiten beschränken konnte, während die Hauptobjekte dennoch ihrer gänzlichen Vollendung zugeführt worden sind. Über den Verlauf der Bauarbeiten an einzelnen Staustufen soll nun im Nachstehenden berichtet werden.

a) Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz.

Die nach dem Bauprogramme im Laufe des Sommers 1907 in Aussicht genommene gänzliche Vollendung und Inbetriebsetzung dieser Staustufe verzögerte sich derart, dass die Vornahme der Stauprobe erst in der zweiten Hälfte des Monats November zulässig erschien. Da jedoch in dieser Zeit die Elbe sehr niedrige Wasserstände aufwies und die Schiffahrtsverhältnisse an der unteren Elbe die Zurückhaltung der zur Erreichung der vollen Stauhöhe erforderlichen Wassermenge von rund 12 Millionen m^3 ohne merklichen Nachteil derselben nicht ermöglicht haben, musste auch die Inbetriebsetzung der Staustufe im Berichtsjahre entfallen, und wird dieselbe erst im Frühjahr 1908 zustande kommen. Sonst sind aber sämtliche Bauarbeiten bereits derart vollendet, dass die noch restlichen kleinen Ergänzungen auch bei aufgestelltem Wehre werden zur Ausführung gelangen können.

Der Bau des Stauwehres. Der letzte noch erübrigende Wehrteil umfasste eine Partie des mittleren und des rechtsseitigen Wehrfeldes samt dem zwischenliegenden Pfeiler zusammen in einer Länge von rund 38 m .

Die Ausführung erfolgte in einem Fangdamme, dessen Ansicht in der Abbildung Nr. 1 dargestellt erscheint. Die beiden mit dem Stromstriche parallelen Längswände desselben bildeten zwei auf den beiderseits bereits früher fertiggestellten Wehrkörpern aufgesetzten Fangdämme. Die Aufstellung dieser Fangdämme begegnete gewissen Schwierigkeiten, da für die vertikalen Säulchen derselben, welche mit den zugehörigen Längs- und Querzangen das Hauptgerippe der Tragkonstruktion darstellen, beim Baue der früheren Wehrteile in der Deckschichte des Wehrunterbaues nur die erforderlichen Nester belassen worden waren, welche zuvor unter Wasser von Sandvertragungen gereinigt werden mussten, worauf sodann zum Teil unter Zuhilfenahme des Taucherapparates die Säulchen mit ihrem unteren Ende eingesetzt werden konnten. Diese Arbeit erforderte ein ruhigeres Wasser, weshalb vor dem auszuführenden Fangdamme ein Schutzdamm aus Steinwurf mit einer bis zur Höhe des Nullwassers reichenden Krone hergestellt wurde. Die erforderliche Vorbaggerung für diesen Fangdamm war eine ganz minimale, da durch diese Stelle beim Baue des rechtsseitigen Teiles des anschliessenden Schiffsdurchlasses die Schiffahrt geleitet wurde, und somit die Vorbaggerung schon damals bei der Verlegung der Schiffahrtsrinne zur Ausführung gelangte. Bei diesem Umstande konnte auch schon am 3. Juni mit dem Rammen des vorderen vorspringenden Winkels des Fangdammes begonnen werden. Am 8. Juli war der Bau des Fangdammes bereits soweit vollendet, dass mit dem Umschütten desselben angefangen werden konnte. Nach kurzer Unterbrechung dieser Bauarbeiten infolge des am 18. Juli eingetretenen Wasserstandes von + 195 cm , wobei der Fangdamm überflutet war, konnte am 26. Juli das Ausschöpfen der Baugrube eingeleitet werden. Die hierzu verwendete Zentrifugalpumpe von 30 cm Saugrohr-

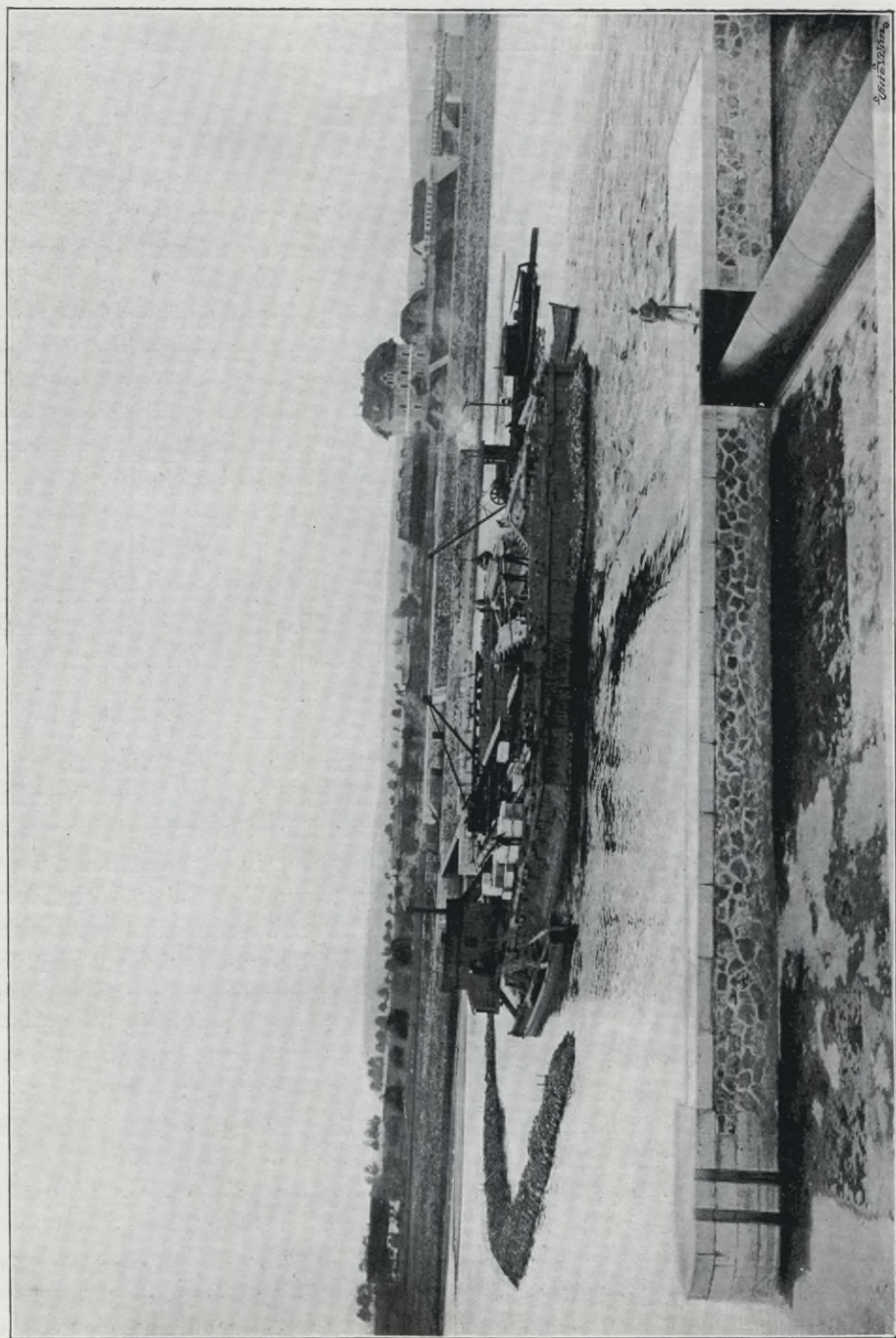


Abb. 1. Ansicht des Fangdammes für den letzten Wehrteil in Unter-Berkowitz.

durchmesser erwies sich mit Rücksicht auf den herrschenden anhaltend höheren Wasserstand als unzureichend für die Fundierungstiefe von 4,4 m unter Nullwasser und musste daher am 5. August eine zweite Pumpgarnitur in Betrieb gesetzt werden.

Der weitere Arbeitsfortgang entwickelte sich dann in normaler Weise ohne besonderen Schwierigkeiten. Die Fundierungstiefe musste etwas vergrößert werden, da während der Zeit, als an dieser Stelle die verlegte Schifffahrtsrinne sich befand, die Flussole vom Wasserstrom tief ausgekolkt wurde. Nach teilweiser Ausbetonierung der Fundamente konnte die zweite Pumpgarnitur am 9. September eingestellt werden.

Die Schifffahrt gieng während des Baues über den bereits vollendeten Teil des Schiffsdurchlasses; infolge der eingetretenen Einengung des Abflussprofils durch den Fangdamm hat sich ein merklicher Stau gebildet, welcher eine bedeutende Wassergeschwindigkeit in der belassenen Schifffahrtsstrasse herbeigeführt hat, wodurch der Verkehr namentlich der stromaufwärts fahrenden Fahrzeuge wesentlich erschwert wurde, so dass während der Campagne der Zuckerfabriken schliesslich eine Erdwinde zur ständigen Aushilfe aufgestellt werden musste.

In der Abbildung Nr. 1 ist der über der niedergelegten Konstruktion des Schiffsdurchlasses sich bildende Wasserschwall deutlich zu ersehen. Im Vordergrund sieht man die fertige Flossschleuse samt dem hochgestellten zur Absperrung derselben dienenden Segmentwehre.

Am 16. September hat die Firma Bromovský, Schulz und Sohr mit der Montierung der Wehrböcke angefangen, obzwar der Mittelpfeiler, an welchen die Eisenkonstruktion der beiden Wehrfelder angeschlossen werden musste, noch nicht auf volle Höhe gebracht war. Die Montierung gieng sehr rasch vonstatten; am 1. Oktober wurde bereits der in der Abbildung Nr. 2 dargestellte Zustand erreicht. Im Ganzen sind 22 Stück Wehrböcke des Mittelfeldes und 7 Stück Wehrböcke des Schiffsdurchlasses aufgestellt worden. Die Konstruktion dieser gewöhnlichen geschweissten und geschmiedeten Wehrböcke ist bekannt. Die Montierungsarbeiten samt dem Anstrich der Konstruktion dauerten bis zum 11. Oktober, das Wasserschöpfen konnte aber bereits am 5. Oktober eingestellt werden. Die Beseitigung des Fangdammes dauerte jedoch bis zum 22. November 1907, mit welchem Tage daher zugleich sämtliche Bauarbeiten dieser Staustufe zum definitiven Abschlusse gebracht worden sind.

Der Bau der Schleusenanlage wurde bereits im Vorjahre gänzlich beendet. Die Abbildung Nr. 3 giebt eine Ansicht des gesamten Bauwerkes vom Oberhaupte aus gesehen. Die im Hintergrunde ersichtliche Brücke über das gemeinschaftliche Unterhaupt der Kammer- und Schleppzugsschleuse wurde ebenfalls bereits im Jahre 1906 fertigmontiert; im Berichtsjahre wurde nur die makademisierte Fahrbahn hergestellt und am 9. und 10. August die Belastungsprobe durchgeführt.

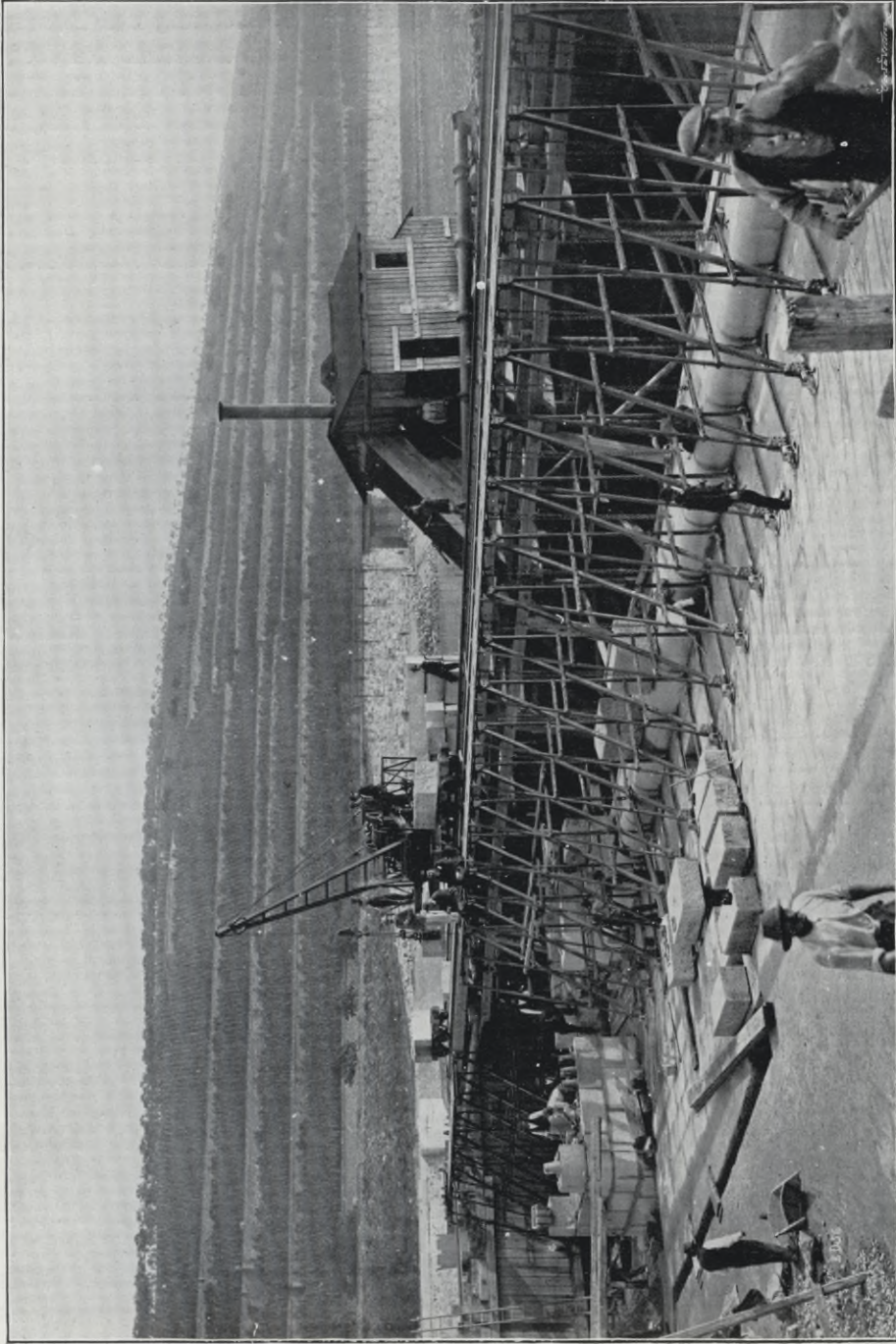


Abb. 2. Montierung der Wehrböcke im Fangdamme des letzten Wehrteiles bei Unter-Berškowitz.

Da das Ergebnis derselben in jeder Beziehung zufriedenstellend war und zu derselben Zeit auch die Rampe für die Fortsetzung des Zufahrtsweges von der Brücke zu der neuen verlegten Überfuhr unterhalb des Wehres angeschüttet und abgepflastert wurde, konnte unverzüglich auch die Verlegung der Beřkowitzter Prahmenüberfuhr an die neue Stelle veranlasst, und an die Beseitigung der alten den Oberkanal kreuzenden Zufahrtsrampe geschritten werden.

Das rechts von der Brücke in der Abbildung Nr. 3 ersichtliche Magazin erhielt eine Decke aus armiertem Beton. Die Oberfläche der Deckenkonstruktion wurde mit einer Asphaltisolierschichte versehen und entsprechend seitwärts entwässert. Über der Isolierschichte befindet sich das auf einer schwachen Kiesschichte ruhende Bruchsteintrockenpflaster von 25 *cm* Stärke, da über das Magazin der Zufahrtsweg zu der verlegten Überfuhr führt.

Nebenarbeiten und Regulierungsbauten.

Zu den Nebenarbeiten gehört die Herstellung des gewalzten Zufahrtsweges von und zu der verlegten Beřkowitzter Überfuhr samt Anbringung des erforderlichen Geländers. Die beiden Zufahrtswege wurden zwar zum Teil schon früher ausgebaut, mussten jedoch vor der erfolgten Verlegung der Überfuhr ausgebessert und neuerlich gewalzt werden.

Behufs Ermöglichung einer bequemen Zufahrt zwecks Wasserentnahme aus der Elbe bei gestautem Wasserspiegel wurde auf Kosten der Beřkowitzter Zuckerfabrik in der Nähe derselben eine kleine Aufschwemme errichtet.

Eine ähnliche Aufschwemme, welche jedoch hauptsächlich zur Eisabfuhr dienen wird, gelangte auch oberhalb der Gemeinde Weisskirchen in dem daselbst laut der wasserrechtlichen Entscheidung von der Kanalisierungskommission herzustellenden Uferdeckwerke zur Ausführung.

Bei der Gemeinde Schopka musste die dortselbst bestehende Aufschwemme samt dem anschliessenden Schiffbauplatze einer Rekonstruktion unterzogen werden, um deren weitere ungestörte Benützung auch beim aufgestellten Wehre in Unter-Beřkowitz zu ermöglichen. Infolge der bereits am 10. November vorgenommenen Niederlegung der Moldauwehre wurde der Steintransport derart erschwert, dass diese Bauarbeiten im Berichtsjahre nicht mehr beendet werden konnten.

Zu den wichtigsten Regulierungsbauten gehört der Ausbau der Flusstrecke bei Křiwenitz. Diese Strecke von rund 3 *km* Länge wird von dem unteren Nadelwehre bei Wegstädtl nicht überstaut, und musste daselbst eine durchlaufende Regulierung ausgeführt werden. Dieselbe besteht in der Ausbaggerung einer 40 *m* breiter Schiffahrtskүнette; das gewonnene Material sowie ein Teil des Aushubmaterials aus dem Schleusenunterkanale wurde zur Verschüttung der am rechten Ufer hinter dem daselbst befindlichen alten

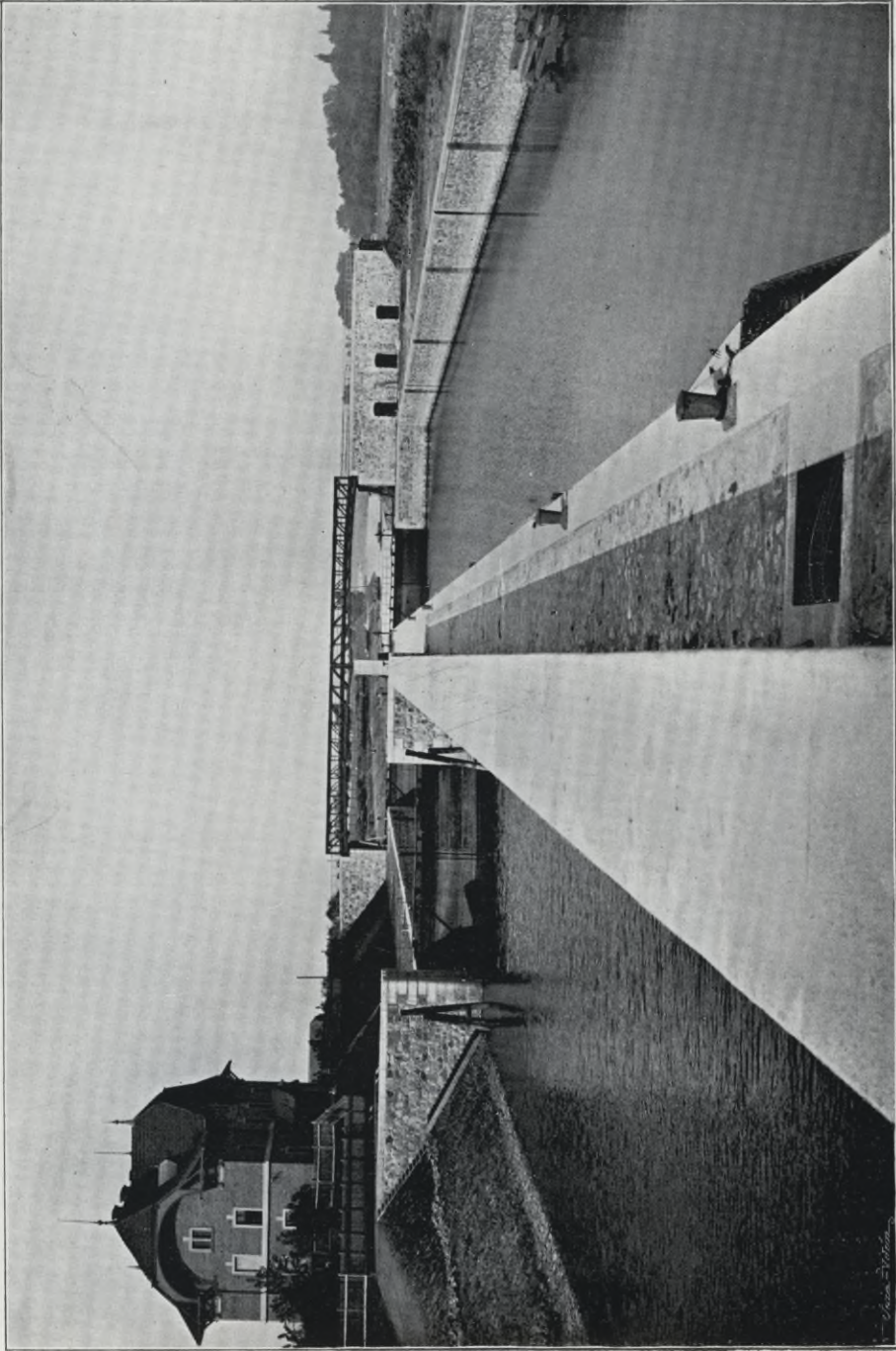


Abb. 3. Ansicht der Schleusenanlage bei Unter-Berlkowitz vom Oberhaupt aus gesehen.

Konzentrierungswerke befindlichen Wasserflächen verwendet. Diese Anschüttungen wurden durch eine Anzahl von Quertraversen gesichert und deren Oberfläche nebstdem durch Weidenanpflanzungen befestigt. In der weiter anschliessenden unteren Strecke, welche mangels des erforderlichen Materials nicht mehr voll ausgeschüttet werden konnte, wurden nur die Steintraversen ausgeführt, in welche behufs Ermöglichung der Wasserkommunikation Zementröhren von 40 cm Durchmesser eingelegt worden sind. Auch diese Arbeit musste nach dem Niederlegen der Moldauwehre eingestellt werden, weil die hiezu erforderliche bedeutende Steinkubatur nicht mehr zugeführt werden konnte.

Nach erfolgter Aufstellung des Beřkowitz Nadelwehres wird der alte Pegel bei Melnik, welcher bisher für den Prognosendienst von grosser Bedeutung war, überstaut und somit für weitere Wasserstandsablesungen fast unbrauchbar werden. Um für diesen Pegel einen Ersatz zu bekommen, wurde im Elbekilometer 7.1 bei Křiwenitz etwa 400 m unterhalb des Beřkowitz Nadelwehres in der bereits erwähnten von dem Stauwehre in Wegstädtl nicht überstauten Elbestrecke ein provisorischer Pegel aufgestellt, und bei geeigneten, namentlich unternormalen Wasserständen jede zwei Stunden abgelesen. Die gewonnenen Resultate werden dann mit den zugehörigen Ablesungen der Limnigraphenstation in Melnik verglichen werden, um für die Korrespondenz dieser zwei Pegelstationen verlässlichere Anhaltspunkte zu gewinnen.

b) Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl.

Zu Beginn des Berichtsjahres wurde beim Baue dieser Staustufe an der Beseitigung des noch übrig gebliebenen Fangdammrestes vom Jahre 1906 gearbeitet, welche Arbeit bis zum 16. Jänner gedauert hat; am folgenden Tage trat schon der Eisabgang ein, ohne im Bereiche der Baustelle einen Schaden anzurichten. Seit dieser Zeit ruhten dann sämtliche Bauarbeiten bis zum 11. März, an welchem Tage der Trockenbagger im Oberkanale in Betrieb gesetzt wurde, um mit dem gewonnenen Materiale die restlichen niedrig gelegenen Grundstücke in Račic noch vor der Frühjahrsbebauungszeit aufzuschütten. Nach einem nur zehntägigen Betriebe mussten jedoch die Baggararbeiten infolge des eingetretenen Hochwassers, welches am Baupegel eine Höhe von 256 cm erreicht hat, wieder eingestellt werden, und konnte die Fortsetzung dieser Anschüttungen erst am 15. April erfolgen.

Insoweit es der stetige Mangel an Arbeitern zugelassen hat, entwickelte sich nun die weitere Bautätigkeit in normaler Weise, worüber im Nachstehenden ein näherer Bericht erstattet wird.

Der Bau des Stauwehres konnte wegen des andauernd hohen Wasserstandes der Elbe erst am 25. April eingeleitet werden. Der auszuführende Wehrabschnitt umfasste einen rund 35 m langen Teil des rechts-

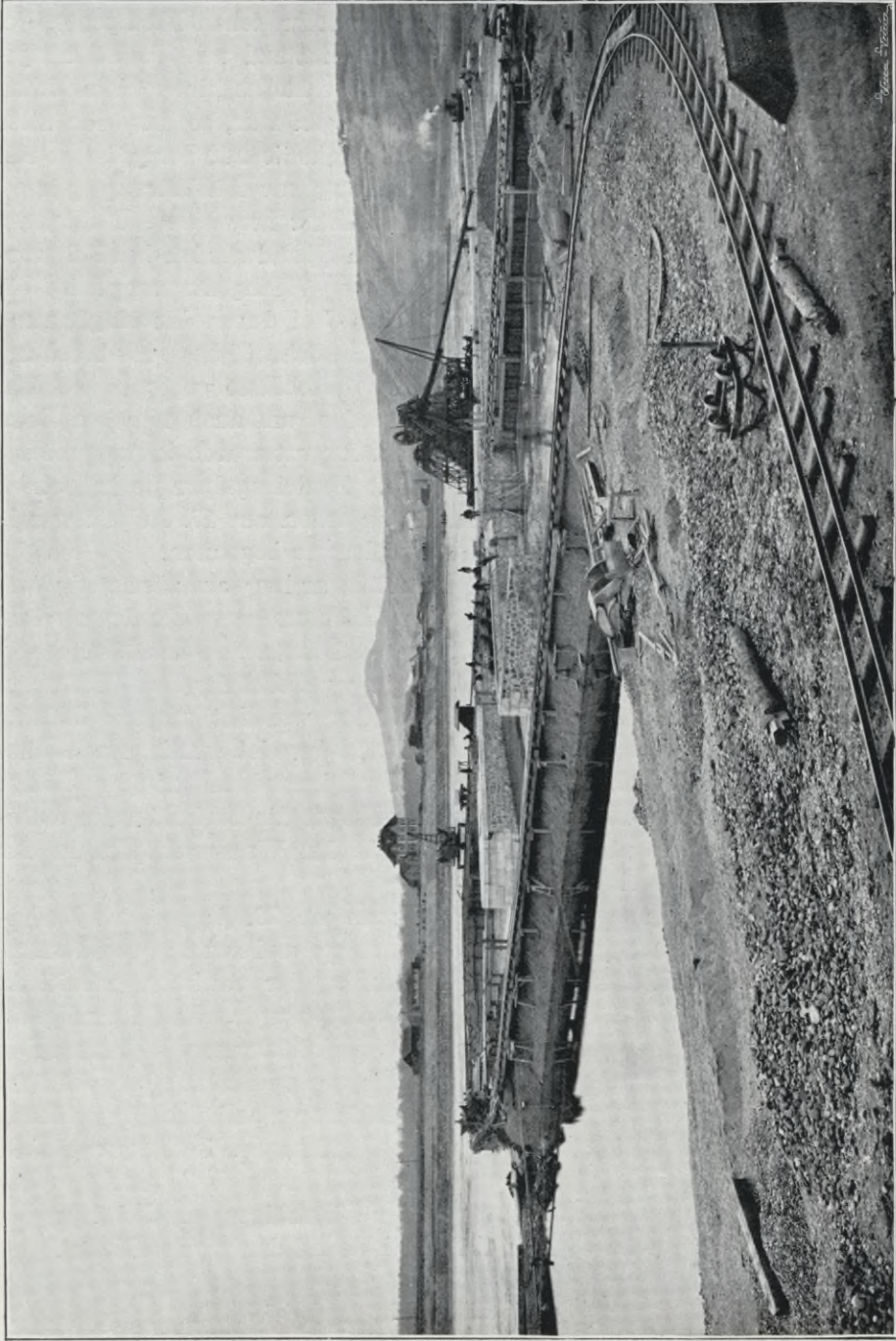


Abb. 4. Ansicht des rechtseitigen Wehrfangdammes in Wegstädtl.

seitigen Schiffsdurchlasses, weiters die beiden Einfahrts-Pfeiler der Flossschleuse samt dem in dem linksseitigen Pfeiler befindlichen Fischpasse. Bei der Ausbildung des Fangdammes wurde der Umstand mit Vorteil ausgenützt, dass etwa die Hälfte des vorerwähnten Wehrteiles hinter einem alten daselbst befindlichen Konzentrierungswerke gelegen war, so dass für diese vor der direkten Stromwirkung mehr geschützte Partie nur Fangdämme mit einfachen Spundwänden und Lettenhinterfüllung zur Ausführung gelangt sind, während für den Abschluss der in den Fluss hervortretenden Partie der Wehrbaugrube Fangdämmen mit doppelten Spundwänden benützt worden sind. Der Bau des Fangdammes schritt sehr langsam vorwärts; die Rammarbeiten haben gegen Mitte des Monats Juli durch das eingetretene Hochwasser (+ 196 *cm* am Baupiegel) eine einwöchentliche Unterbrechung erfahren, und sind erst am 11. August zum Abschlusse gebracht worden. Inzwischen sind Vorbereitungen getroffen worden, um auch mit dem Baue der Flossschleuse beginnen zu können. Am 12. August wurde der zugehörige einfache Fangdamm soweit vollendet, dass die Zentrifugalpumpe in Betrieb gesetzt werden konnte. Bald darauf und zwar schon am 17. August wurde auch mit dem Wasserschöpfen im Wehrfangdamme begonnen.

Der Bau der Flossschleuse schritt zwar langsam aber stetig vorwärts, so dass am 24. September bereits der Abschlussdamm für den zweiten unteren Teil der Flossschleuse hergestellt werden konnte. Mit dem Aushube in dieser verlängerten Flossschleusenbaugrube gieng parallel der Bau der beiden Führungsmauern des oberen Flossschleusenteiles, woselbst am 19. Oktober auch die Montierung der Flossfederkonstruktion beendet wurde. Nach Ausführung der Sohlenversicherung unterhalb der Flossfedern auf 30 *m* Länge wurden die Führungsmauern der Flossschleuse sowie die Stufen im Abschussboden ausgeführt und am 9. Dezember wurde das Wasserschöpfen in der Flossschleusenbaugrube eingestellt.

Während dieser Bauarbeiten gelangte man am 28. August zur Einleitung der Betonierungsarbeiten im Wehrfangdamme und zwar in den Fundamenten des Landpfeilers. Nach dem Einrammen der vorderen definitiven Spundwand entlang des künftigen Wehrkörpers wurde nach Beendigung des Aushubes auch mit dem Betonieren des Wehrfundamentes begonnen. Der weitere Verlauf der Bauarbeiten gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass; in der Abbildung N r. 4 ist der Bauzustand der Flossschleuse nach der Aufnahme vom 17. November ersichtlich. Im Fangdamme sind die beiden Einfahrtspfeiler der Flossschleuse vollständig fertiggestellt, ebenfalls der obere Teil der Führungsmauern der Flossschleuse erscheint bereits vollendet. Ein Elevateur besorgt die Hinterschüttung der rechtsseitigen Führungsmauer.

Die Montierung der 10 Stück genieteteten Wehrböcke im Schiffsdurchlasse, welche seit dem 11. November die Monteure der Maschinenfabrik Breitfeld, Daněk und Komp. in Karolinenthal besorgt haben, konnte im Laufe eines Monats samt dem Anstrich der Eisenkonstruktion zu Ende

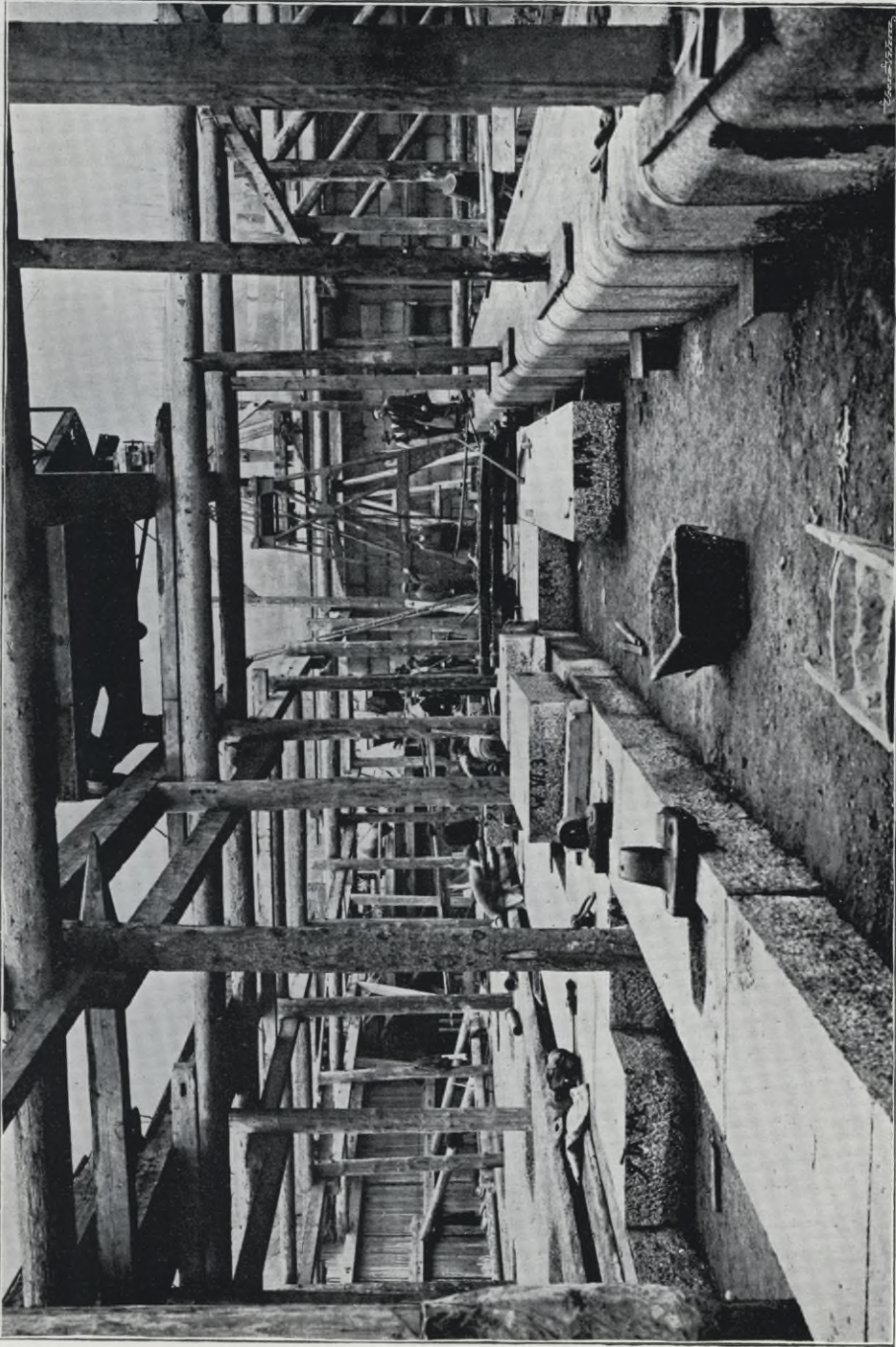


Abb. 5. Beginn der Montierungsarbeiten im Schiffsdurchlasse bei Wegstädtl.

geführt werden, obzwar, wie aus der *Abbildung* N r. 5, welche den Bauzustand vom 13. November darstellt, zu ersehen ist, bei Beginn der Montierungsarbeiten ein grosser Teil der Deck-Quader noch nicht versetzt war.

Am 13. Dezember wurden diese fertigmontierten Wehrböcke, deren Detailkonstruktion im vorigen Jahresberichte bereits beschrieben wurde, mittels einer zu diesem Zwecke eigens konstruierten, von der Firma *Brüder Prášil* in Prag gelieferten Winde niedergelegt, und das Wasserschöpfen nachher sofort eingestellt. Die Bauunternehmung schritt dann unverzüglich an die Beseitigung des Fangdammes, welcher teilweise schon früher auf das zulässige Mass abgetragen wurde, bis zum Jahresschlusse konnte jedoch diese mühsame Arbeit nicht mehr beendet werden.

Der Bau der Schleusenanlage weist im Berichtsjahre einen wesentlichen Fortschritt auf. Mit dem Wasserschöpfen wurde am 4. April begonnen, und kurz darauf wurden die Mauerungsarbeiten wieder in Gang gesetzt. Am 17. April wurde der Rest des Fundamentes für den Umlaufkanal in der linksseitigen Schleusenmauer ausbetoniert, so dass seit dem 22. April die Mauerungsarbeiten im vollen Umfange vor sich gehen konnten. Die am 23. April erfolgte Aufstellung der Moldauwehre sicherte eine genügende Zufuhr des Bausteines, und unter Verwendung des am Bauplatze vorhandenen Quadvorrates wurden die beiden Unterhäupter der Zug- und Kammer-schleuse nach Tunlichkeit rasch hochgemauert, um daselbst baldmöglichst auch die Montierung der Untertore vornehmen zu können. Die Maschinenfabrik *Ruston und Komp.* hat nach Herstellung des Montierungsgerüsts mit der Montierung selbst am 1. August angefangen.

Inzwischen wurde auch das Mauerwerk des Oberhauptes soweit vollendet, dass die *Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik* am 24. Juni die Vorbereitungsarbeiten zur Montierung der Horizontalschützen getroffen hat. Die photographische Aufnahme vom 29. Juli, *Abbildung* N r. 6 gibt eine Ansicht des damaligen Bauzustandes vom Unterhaupte aus gesehen. Die Ausmauerung der beiden Unterhäupter ist bis unter die Deckplatten vollendet. In den Stirnflächen sind die noch frei belassenen Löcher sichtbar, welche erst nach dem Versetzen der Toranker und Ausbetonieren der Torankerplatten geschlossen werden. Im Durchblicke in die Zugschleuse sind die vor der Ausmündung der Stichkanäle vorgesehenen schürzenartigen Sohlenbefestigungen aus Zementbeton deutlich bemerkbar.

Mit dem Fortschreiten der Mauerungsarbeiten konnte dann am 9. September die Firma *Skoda werke*, Aktien-Gesellschaft in Pilsen, auch mit der Montierung der Obertore beginnen. Gleichzeitig gelangten auch die Sohlenversicherungen in der Zug- und Kammerschleuse zur Ausführung, nach deren Vollendung auch die Sohlenbefestigungen unterhalb des Unterhauptes der Zug- und Kammerschleuse ausbetoniert worden sind. Inzwischen ist auch die Montierung sämtlicher Bewegungsmechanismen der Absperrvorrichtungen für die Umlaufkanäle beendet worden, und am 25. November fand eine ämtliche Vorkollaudierung der bereits ausgeführten Bauherstel-

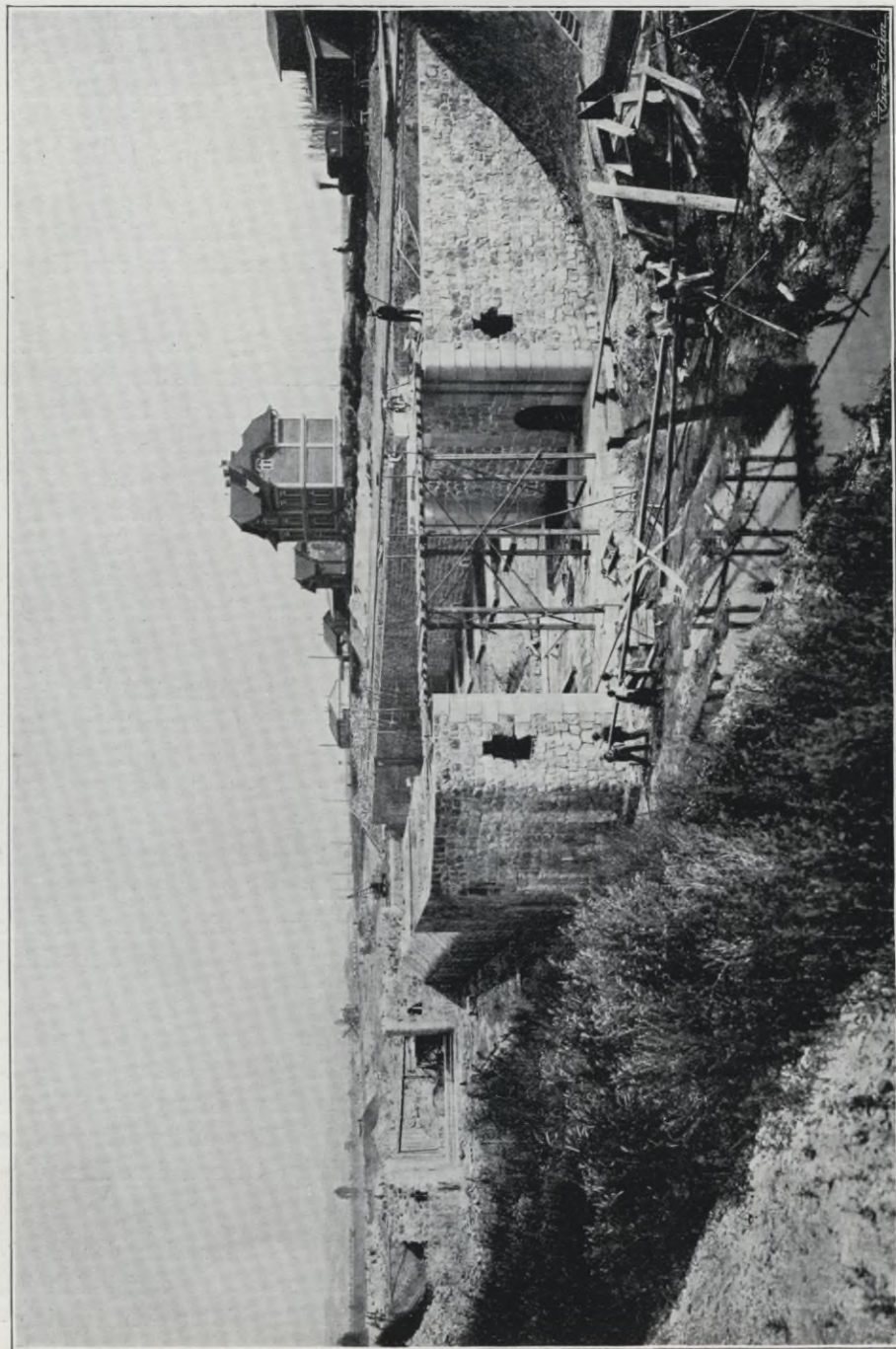


Abb. 6. Ansicht der Schleussenbaugrube in Wegstädtl vom Unterwasser aus gesehen.

lungen statt, um nachher mit dem Wasserschöpfen aufhören zu können. Bei dieser Amtshandlung wurden die Umlaufkanäle, die Sohlenversicherungen, die Untertore sowie sämtliche Absperrvorrichtungen einer genauen Besichtigung unterzogen, und nachdem mit Ausnahme von einigen unwesentlichen Ergänzungsarbeiten das Ergebnis dieser Untersuchung ein in jeder Beziehung zufriedenstellendes Resultat geliefert hat, wurde dann am 1. Dezember das Wasserschöpfen endgiltig eingestellt.

Der Damm, welcher die Schleusenbaugrube vom Unterkanale getrennt hat, wurde nachher durchbrochen und in die Schleusenanlage das Unterwasser eingelassen.

In der Abbildung Nr. 7 ist die Ansicht der fertiggestellten Schleusenanlage von der Unterwasserseite aus gesehen dargestellt, und zwar nach dem Stande vom 17. Dezember 1907. Die beiden Schleusentore sind bereits montiert, weswegen auch die früheren Löcher in den Stirnflächen des Oberhauptes nach Einbringung der Torverankerung zugemauert erscheinen. Behufs Erleichterung der Einfahrt sind beiderseits entsprechend ausgebildete, aus Holz und Eisen konstruierte Leitwerke angebracht worden. Die Versicherung der an das Unterhaupt anschliessenden Böschungen des Unterkanals wurde in einer Länge von 10 m bis zur Bermenhöhe durch eine Pflasterung in Zementmörtel ausgeführt.

Eine zweite Aufnahme, Abbildung Nr. 8, gibt die Ansicht des Oberhauptes nach dem Bauzustande vom 17. Dezember. Das Mauerwerk des Oberhauptes ist zwar noch nicht auf volle Höhe gebracht, aber die Montierung der Tore sowie der Einlaufgitter vor den Umlaufkanälen ist bereits vollendet. Wie aus der Abbildung zu ersehen ist, befindet sich der Einlauf in die beiden Umlaufkanäle, welche in der Mittelmauer der Schleusenanlage untergebracht sind, direkt in der Stirnfläche des Oberhauptes. Der linksseitige Umlauf der Zugschleuse sowie der rechtsseitige Umlauf der Kammerschleuse haben ihre Einlaufsöffnungen in den zugehörigen oberen Torkammern. Sämtliche Einlaufsöffnungen sind mit breitmaschigen Gittern versehen.

Die konstruktive Ausbildung der Schleusenanlage bei Wegstädtl unterscheidet sich nur unwesentlich von den ähnlichen bereits früher an der Moldau und Elbe ausgeführten Objekten. Eine kleine Abweichung besteht nur in der Art der Abdichtung der Horizontalschützen im Oberhaupt an der Seite der Nische, in welche das Schütz beim Öffnen desselben eingeschoben wird.

In der Abbildung Nr. 9, in welcher die Konstruktion des Horizontalschützes vor dem Ausbetonieren des Schützenschachtes ersichtlich ist, erblickt man auch den am Ende des Schützenschachtes hinter den Antriebszahnstangen angebrachten schräg abgeschnittenen Holzbalken, welcher beim geschlossenen Schütze gegen einen zweiten an der Rückwand des Stirnbleches befestigten Dichtungsbalken angepresst wird. Auf diese Weise werden nicht

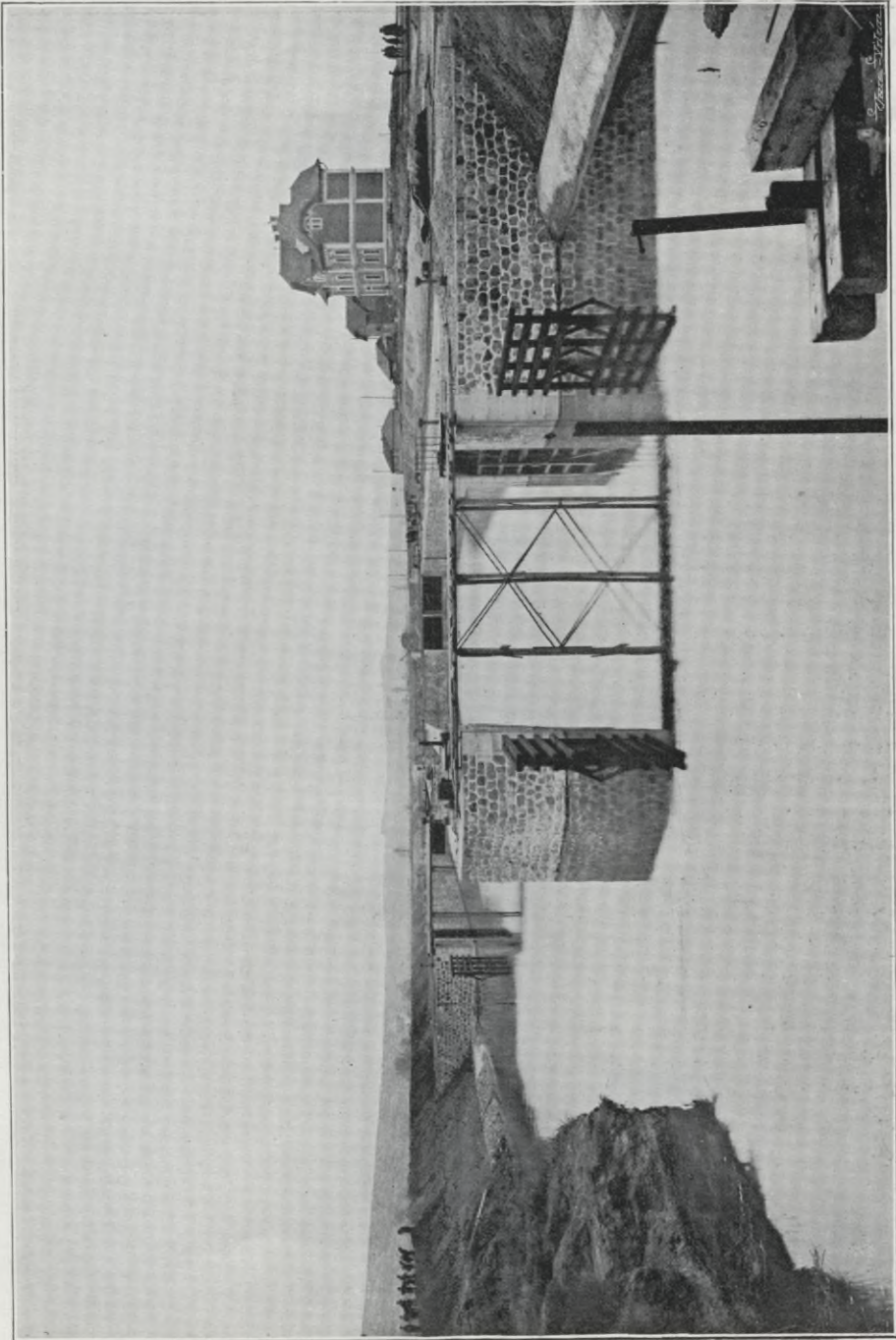


Abb. 7. Ansicht der fertiggestellten Schleusenanlage bei Wegstädtl.

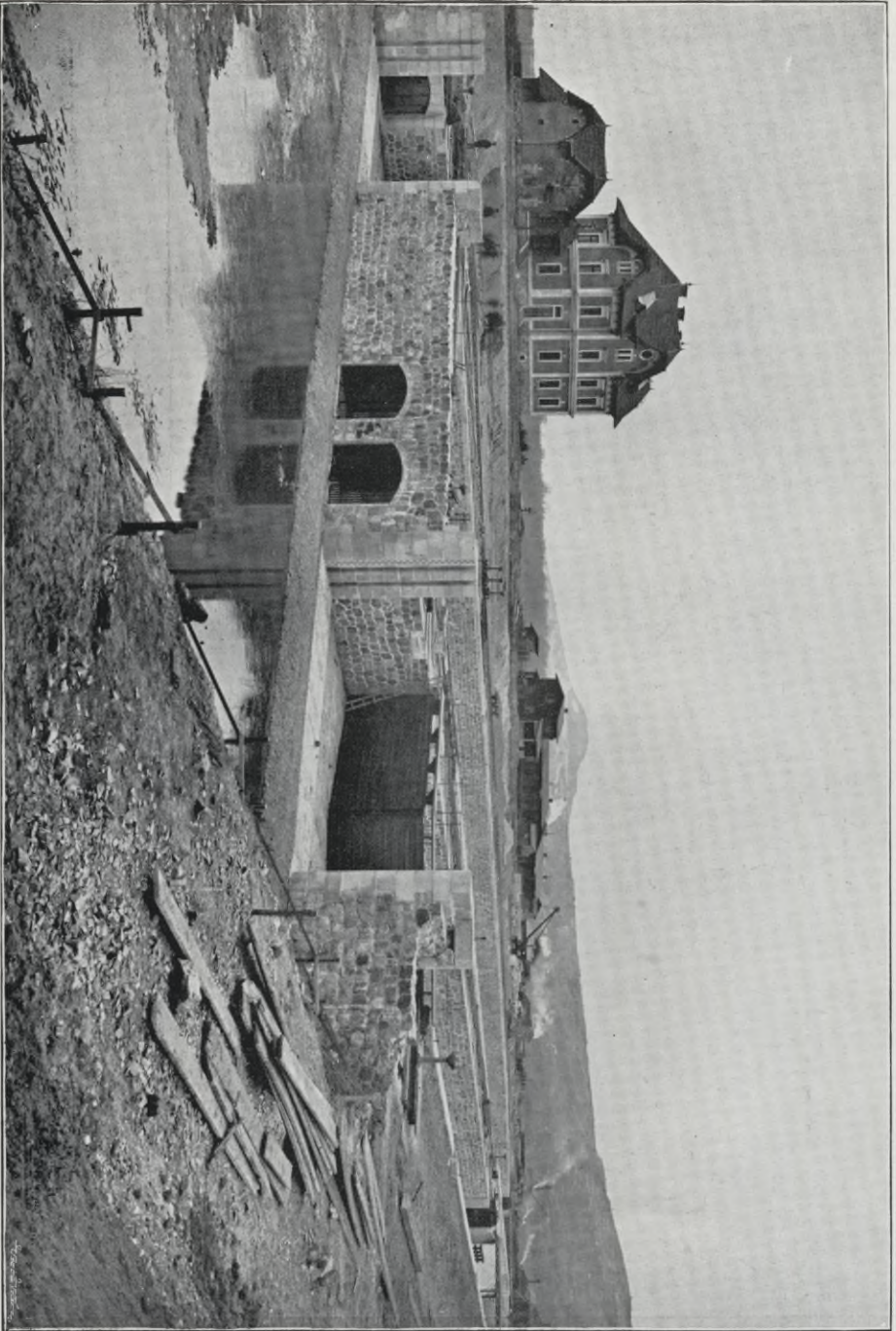


Abb. 8. Ansicht des Oberhauptes der Schleusenanlage bei Wegstädtl.

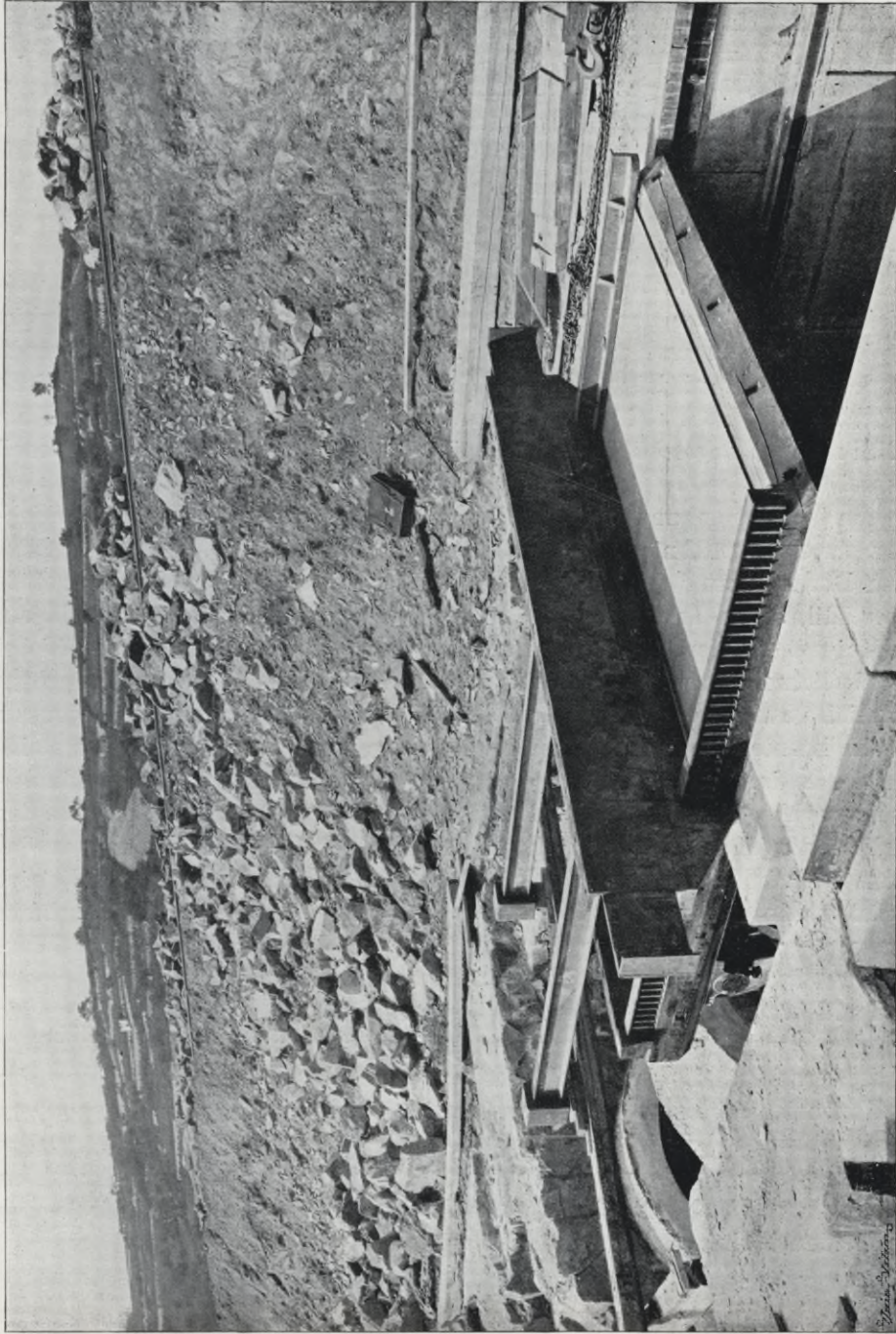


Abb. 9. Ansicht des Horizontalschützes vor dem Ausbetonieren der Schützenschächte.

nur die beiden in dem Stirnbleche für den Durchgang der Zahnstangen erforderlichen Öffnungen, sondern auch die zwischen der eigentlichen Schützentafel und dem unteren Rande des Stirnbleches vor der Nische befindliche, unvermeidliche Fuge gut abgedichtet. Die seitliche Dichtung mittels Holzkeilen ist beibehalten worden. Der vordere Balken dichtet ebenfalls gegen eine schräge Fläche, hat somit eine stumpf zugespitzte Form erhalten, wodurch zugleich ein leichteres Schliessen des Schützes bei strömendem Wasser bezweckt wird, falls es in Ausnahmefällen notwendig werden sollte, die bereits begonnene Schleusenfüllung zu unterbrechen.

Von den Nebenarbeiten und Regulierungsbauten, welche im Berichtsjahre zur Ausführung gelangt sind, wurde zum Teil bereits Erwähnung getan und zwar bezüglich der im Frühjahre vorgenommenen Anschüttung der niedrig gelegenen Grundstücke in der Katastralgemeinde Račić. Diese Arbeit hat bis zum Anfang des Monates Mai gedauert, und am 8. Mai sind die angeschütteten Grundstücke an die Eigentümer kommissionell übergeben worden.

Im Zusammenhange mit dem Baue der Staustufe steht auch die Errichtung eines ausgedehnten Landungsplatzes bei der Stadt Wegstädtl. Nach Durchführung der einleitenden Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Wegstädtl, deren Interessen bei diesem Baue tangiert werden, wurde am 23. Mai mit der Herstellung des Landungsplatzes begonnen. Da für die hiebei erforderlichen Anschüttungen eine genügende Menge des hiezu geeigneten Materiales aus dem normalen Aushube des Schleusenkanales nicht gewonnen werden konnte, wurde gleich am 28. Mai eine Baggerung im Elbeflusse eingeleitet, so dass am 3. Juni bereits mit den Pflasterungen am Landungsplatze angefangen wurde. Bald darauf war auch das Trajekt, welches das Aushubmaterial aus dem am linken Ufer befindlichen Schleusenkanale an das rechte Ufer in Mengen zu je zehn Materialwägen geschafft hat, in Betrieb gesetzt, wodurch die Anschüttung des Landungsplatzes in ein rascheres Tempo gebracht wurde. Am 29. Juli konnte die inzwischen verlegte Wegstädtler Überfuhr wieder an ihrer ursprünglicher Stelle in Betrieb gesetzt werden. Bis zum 16. September war der untere Teil des Landungsplatzes bis incl. der Überfuhrsrampe gänzlich vollendet. Die Arbeiten wurden, soweit es tunlich erschien, bis zum Jahresschluss fortgesetzt; eine Einbindung des Landungsplatzes flussaufwärts wurde nicht ausgeführt, um den Zugang zur Eisgewinnungsstelle nicht zu behindern. Ebenfalls die Strasse hinter dem Landungsplatze wurde noch nicht beendet und zwar wegen Mangel an Schottermaterial, dessen Zufuhr von Klecan nach erfolgter Niederlegung der Moldau-Wehre sistiert werden musste.

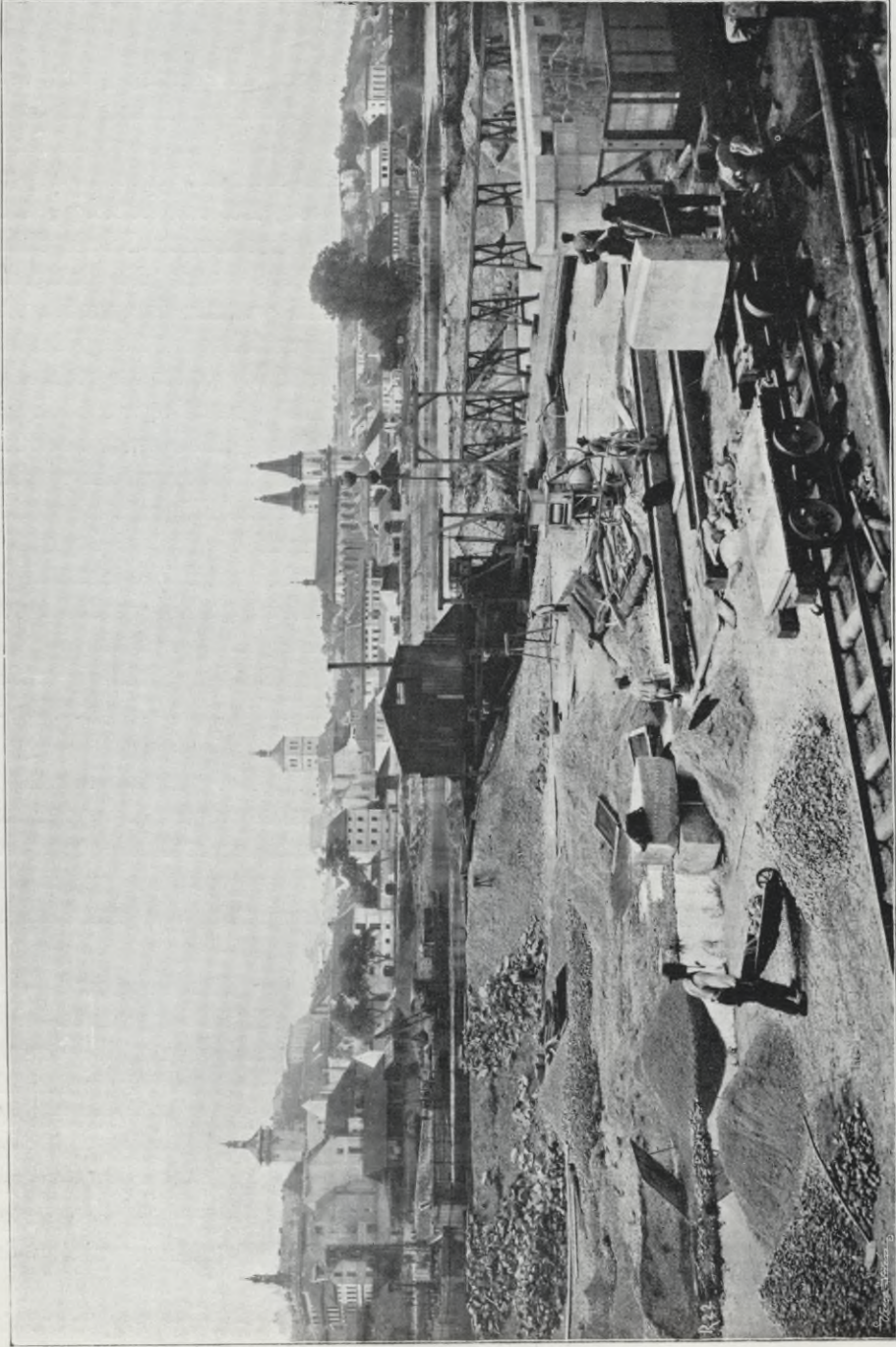


Abb. 10. Ansicht des rechtsseitigen Wehrteiles in Raudnitz.

c) Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz.

Im vorigen Jahresberichte wurde bereits hievon Erwähnung getan, dass infolge der im Monate Dezember 1906 eingetretenen starken Fröste die Bauarbeiten am rechten Wehrteile in Raudnitz in einem für die Überwinterung sehr ungünstigen Stadium unterbrochen werden mussten, indem der gesamte Aushub bis zur Fundamentsohle beendet war, die Betonierung jedoch nur in einer ganz kleinen Partie durchgeführt werden konnte. Sobald daher die Fröste am 9. Jänner 1907 nachgelassen hatten, wurde die Baugrube wieder trockengelegt und die Betonierungsarbeiten wurden fortgesetzt. Zugleich wurden auch die behufs Erzielung einer hinreichenden Tragfähigkeit in den Fundamenten des an der linksseitigen Flossschleusenmauer stehenden Pfeilers der künftigen Strassenbrücke über die Elbe beantragten 63 Stück Piloten eingerammt. Diese Arbeiten mussten jedoch am 22. Jänner abermals wegen Frostwetter eingestellt und die Baugrube unter Wasser gesetzt werden, wobei jedoch die Fundamentsohle bereits in der ganzen Fläche ausbetoniert war. Nach Ablauf des Frühjahrshochwassers wurde die Baugrube in der zweiten Hälfte des Monats April ausgeschöpft, wobei mit Rücksicht auf die höheren Wasserstände zwei Pumpgarnituren in Betrieb gesetzt werden mussten. Die Bauarbeiten wurden nachher ungestört fortgesetzt und am 10. Mai konnte schon zur Montierung der für diesen 32 *m* langen Wehrteil entfallenden 10 Stück Wehrböcke durch Monteure der Firma Fr. Ringhoffer in Smichov geschritten werden.

Parallel mit diesen Bauarbeiten gieng auch die Betonierung der 10 *m* breiten Sohlenversicherung unterhalb des Wehres sowie der Bau der anschliessenden Flossschleuse. Für die linksseitige Mauer der Flossschleuse wurde stellenweise ein sehr schlechter, schlammiger Baugrund vorgefunden, so dass die erforderliche Tragfähigkeit nur durch Anwendung von Fundamentpiloten erzielt werden konnte.

Die Abbildung Nr. 10 gibt die Ansicht der Baugrube nach dem Stande vom 6. Juli 1907; in der Mitte stehen die in Entfernungen von 30 *m* aufgestellten genieteten Wehrböcke, über deren Konstruktion im vorigen Jahresberichte nähere Mitteilungen enthalten sind, im Hintergrunde der Abbildung liegt die Stadt Raudnitz. Nach Fertigstellung der Eisenkonstruktion wurde dieselbe am 1. August definitiv niedergelegt; die Aufnahme von demselben Tage, Abbildung Nr. 11 stellt den Zustand dar, nach welchem ein Teil der Wehrböcke bereits niedergelegt, die andere Partie noch aufgestellt erscheint. Aus dieser Abbildung kann auch die Detailkonstruktion der Wehrböcke entnommen werden.

Inzwischen sind die Vorbereitungen für die Fortsetzung des Baues der Flossschleuse getroffen worden. Sämtliche Bauarbeiten schritten sehr langsam vorwärts, da immerwährend die Anzahl der Arbeiter eine ungenügende war; erst um Mitte des Monats September trat eine Besserung ein, als auf der

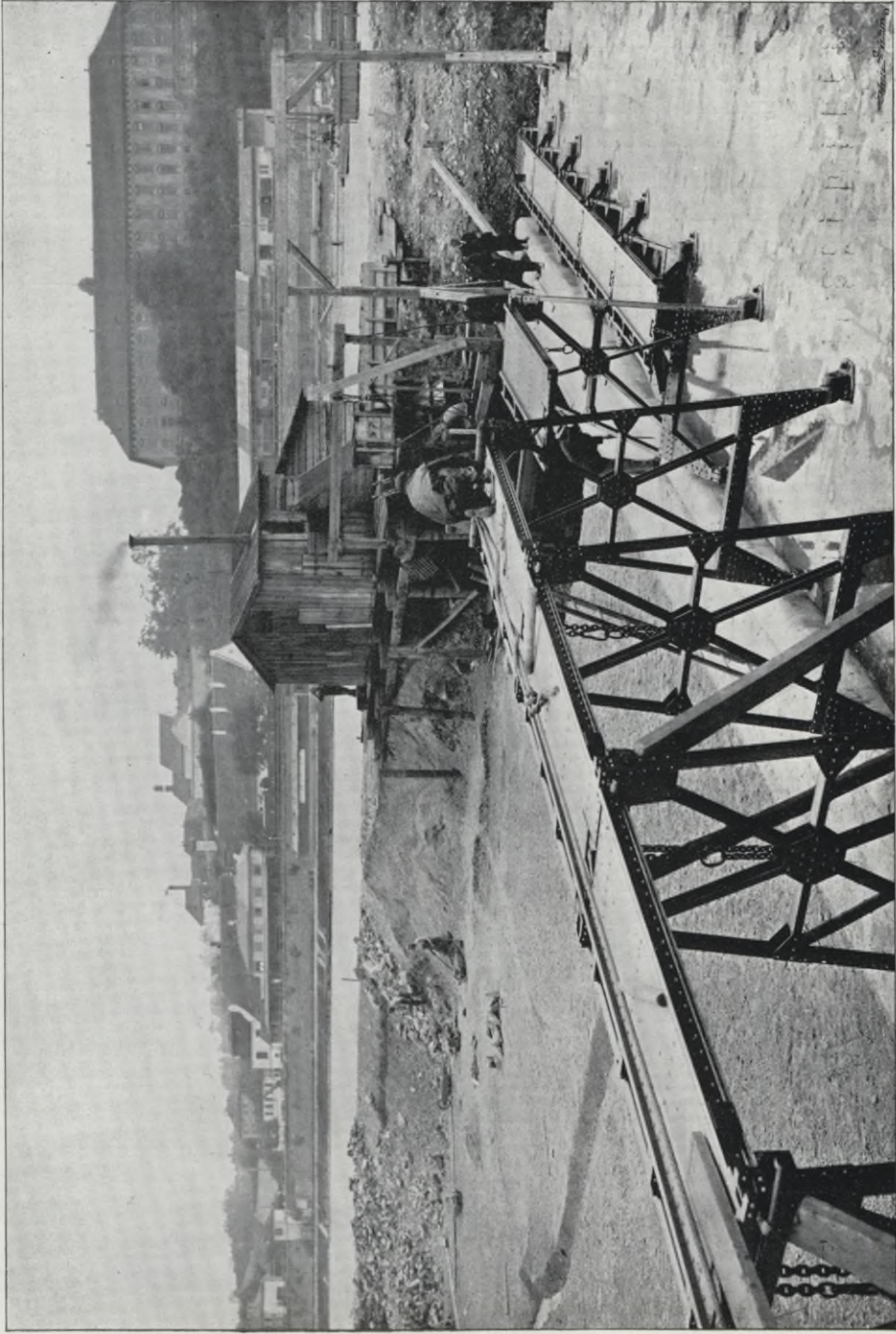


Abb. 11. Das Niederlegen der fertigmontierten Wehrkonstruktion im rechtsseitigen Wehrfelde bei Raudnitz.

Baustelle 120 Ruthenen in Arbeit aufgenommen worden sind. Das Wasserschöpfen in der Flossschleuse wurde zwar schon am 5. August eingeleitet, aber die Ausführung der beiden Flossschleusenmauern hat dennoch bis Ende November gedauert, wobei auch schon die Montierung der Konstruktion der Flossfedern beendet war.

In der Abbildung Nr. 12 ist diese Konstruktion nach der Aufnahme vom 28. November dargestellt. Die Detailausbildung der Flossfedern am Ende des festen Abschlussbodens der Flossschleuse unterscheidet sich nur ganz unwesentlich von den analogen an der Moldau bereits erprobten diesbezüglichen Konstruktionen. Die Lieferung des Traggerippes wurde der Firma Brüder Präšil und Komp. in Prag, die Anbringung des oberen Pfostenverschalung der Firma J. Victorin aus Melnik übertragen.

Der Bau des Schiffsdurchlasses, welcher in Raudnitz in der linksseitigen Wehröffnung sich befindet, wurde bereits Ende Mai eingeleitet, indem ein Flussbagger die erforderliche Vorbaggerung besorgt hat und nebstdem ein Kranbagger mit der Beseitigung der Überreste der ehemaligen Raudnitzer steinernen Brücke beschäftigt war. Diese Arbeit war sehr mühsam, da nebst einer grossen Menge von einzelnen Steinen verschiedener Grösse auch ein kompaktes Mauerwerk in der Flussole vorgefunden wurde. Die versuchsweise vorgenommene Sprengung unter Wasser mittels Dynamit hat kein zufriedenstellendes Resultat geliefert, so dass zur Beseitigung dieses Mauerwerkes mittels einer Taucherglocke geschritten werden musste.

Am 20. Juni sind die ersten Leitpiloten für den Fangdamm eingerammt worden, und seit dem 1. Juli wurden auch die Spundwände geschlagen. Das Hochwasser vom 18. Juli hat die damals eingerammte Spundwand von 98 *m* Länge stark beschädigt, so dass nur ein 34 *m* langer Teil für den Fangdamm später benützt werden konnte. Der Bau des Fangdammes wurde am 23. Juli wieder aufgenommen und am 1. September wurde mit dem Wasserschöpfen angefangen, für welches zwei Pumpgarnituren in Betrieb gesetzt wurden. Nach erfolgter Trockenlegung der Baugrube fand man im Innern des Fangdammes noch Überreste von zwei Pfeilern der alten Brücke. Interessant waren die ziemlich gut erhaltenen Teile des ursprünglichen Sandsteinquadermauerwerkes, welches auf einem liegenden Holzrost fundiert war. Das vorgefundene über 550 Jahre alte Kiefernholz war vollständig gesund.

Nach Vollendung des Materialaushubes im Fangdamme, wurden auch die definitiven Spundwände eingerammt und am 1. Oktober mit dem Betonieren angefangen. Gleichzeitig wurden auch die Umfassungs-Spundwände des Brückenpfeilers, welcher am linksseitigen Land-Pfeiler des Schiffsdurchlasses situiert ist, sowie die Tragpiloten in den Fundamenten desselben eingerammt.

In der Abbildung Nr. 13 ist die Gesamtansicht des Fangdammes während der Betonierungsarbeiten nach dem Stande vom 14. September ersichtlich. Dieser Fangdamm umfasste einen 39 *m* langen Teil des Schiffs-

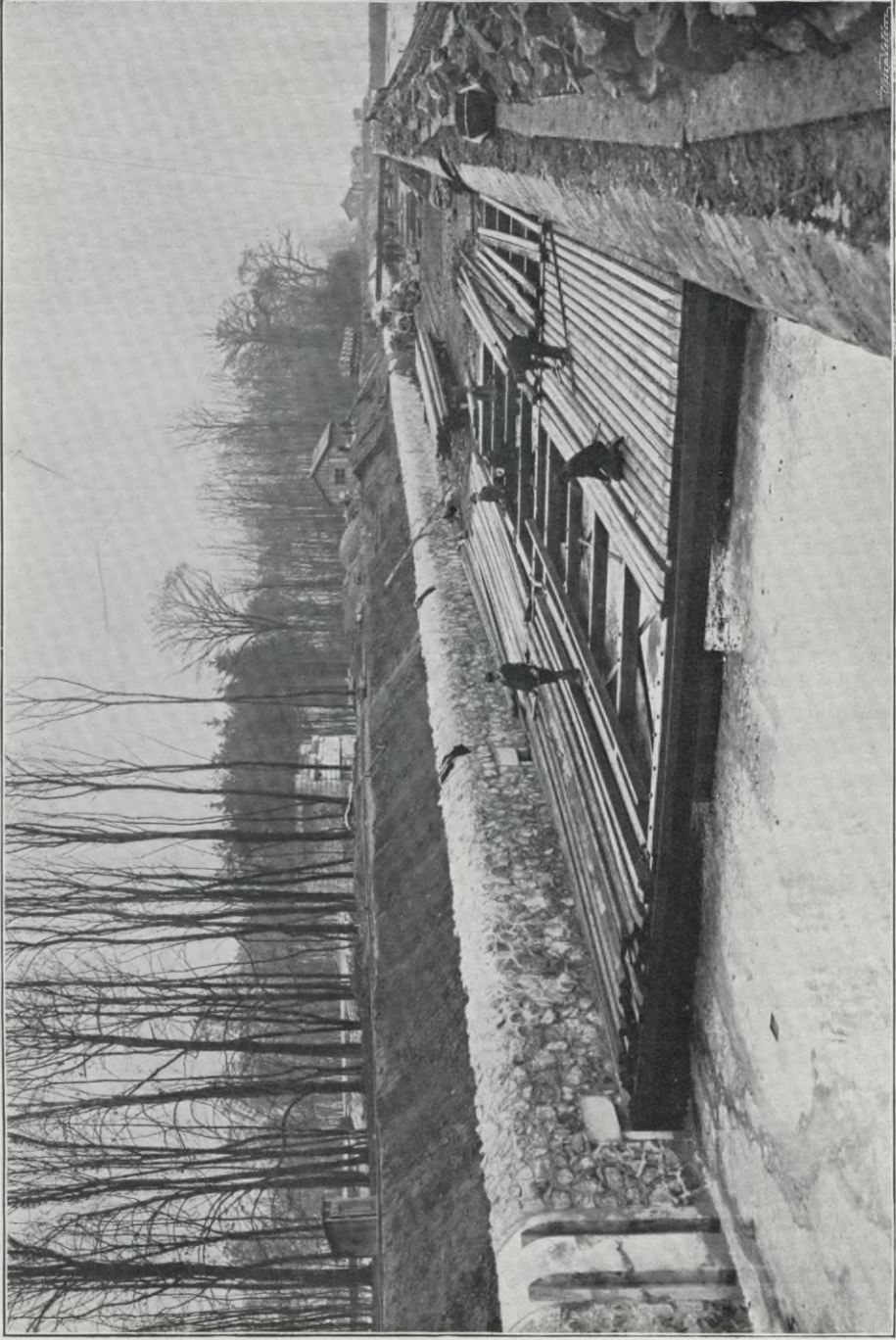


Abb. 12. Montierung der Flossfedern in der Flossschleuse bei Raudnitz.

durchlasses samt dem linksseitigen Landpfeiler, um welchen herum der Fischpass angelegt wurde. Zusammen war der Fangdamm senkrecht zum Stromstrich gemessen 64 *m* lang und die von demselben eingeschlossene Fläche betrug 1425 *m*² bei 177 *m* Länge des Fangdammumfangs.

Die Montierung von 13 Stück Wehrböcke wurde am 5. November eingeleitet und bis zum Monatsende zum Abschlusse gebracht, worauf das Waseschöpfen eingestellt und zur Beseitigung des Fangdammes geschritten wurde.

Der Bau der Schleusenanlage wurde im Berichtsjahre wegen Arbeitermangel nicht begonnen. Der Trockenbagger, welcher im Frühjahr den Aushub für die Flossschleuse am rechten Ufer beendet hat, wurde erst zum Schlusse des Monats Oktober an die Raudnitzer Insel transportiert und der Aushub der Schleusenbaugrube wird erst im Frühjahr 1908 erfolgen können.

Nebenarbeiten und Regulierungsbauten. Mit der Ausführung der Staustufe hängt auch die Rekonstruktion der städtischen Abwässerkanäle zusammen, zu welchen Bauarbeiten die Stadt Raudnitz einen angemessenen Beitrag geleistet hat. Der Hauptsammelkanal kreuzt den alten Mühlarm und führt dann über die Raudnitzer Insel zu seiner Ausmündung in den Elbefluss.

Der Bau dieses rund 300 *m* langen betonierten Kanales hat bereits im April angefangen; die Arbeit gieng jedoch sehr langsam vonstatten, und obzwar mit dem Betonieren schon am 13. Juni begonen wurde, konnte der Bau erst am 23. Oktober zum Abschlusse gebracht werden. Die Unterführung dieses Kanales unter der Sohle des zukünftigen Schiffahrtskanales, welcher zum Teil den ehemaligen Mühlarm benützt, sowie die Ausmündung in die Elbe, wurde nur in Erdfangdämmen ausgeführt. Nebstdem wurde im Berichtsjahre ein rund 150 *m* langer Teil des städtischen Sammelkanales entlang des linken Elbeufers bei Raudnitz hergestellt.

Von den Regulierungsbauten gelangte lediglich die Ausbildung der linksseitigen Uferkontur des Flusses unterhalb des Schiffsdurchlasses samt der anschliessenden Vertiefung der Flusssohle teilweise zur Ausführung. Im Winter wird beabsichtigt, den rechtsseitigen Uferdamm, auf welchem sich der Treppelweg befindet, abzutragen, da es für die Erweiterung des Abflussprofils an der Wehrstelle vorteilhaft erscheint, und die neue Uferkontur oberhalb des Wehres sowie die Flossschleuse unterhalb des Wehres bereits ausgebaut sind.

Im Zusammenhange mit der Staustufe wurde auf Kosten der Stadtgemeinde Raudnitz im Berichtsjahre der Durchlass unter der zukünftigen Zufahrtsrampe zur Brücke am rechten Ufer vollendet. Ausserdem wurde der rechtsseitige Landpfeiler der Brücke auf volle Höhe ausgemauert und hinterschüttet.

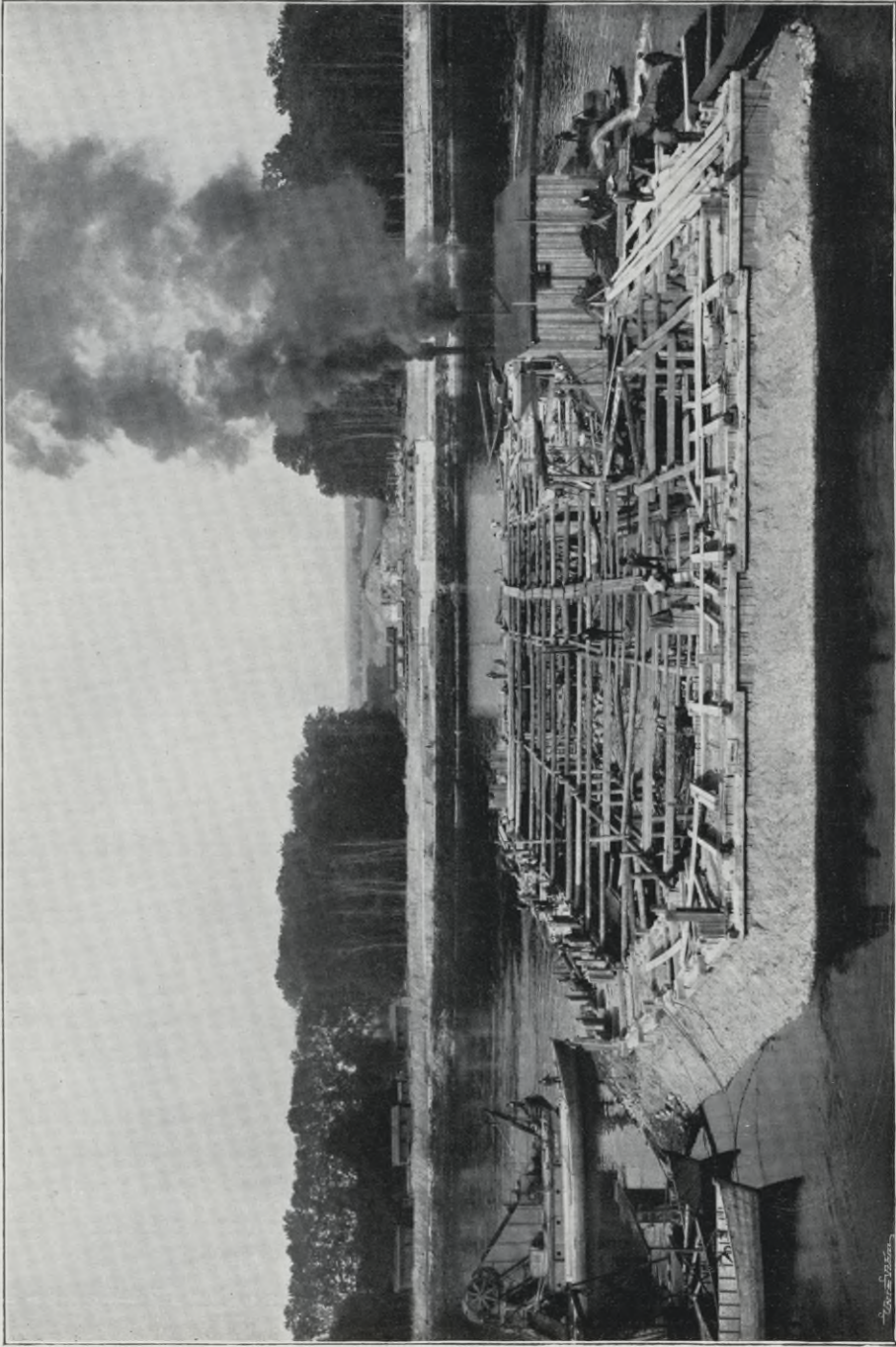


Abb. 13. Ansicht des Fangdammes für den Schiffsdurchlass bei Raudnitz.

B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Wie schon im Abschnitte IV erwähnt, wurden die Bauten in der Haltung bei der Hetzinsel am 28. Juni 1907 vergeben. Am 23. Juli 1907 erfolgte die Übergabe der der Firma A. L a n n a vergebenen Arbeiten, worauf sofort mit dem Abstecken und Vermessen der Profile begonnen wurde. Die auf der Kroneninsel deponierten alten Quader wurden auf die Hetzinsel transportiert, da sie auf der Kroneninsel dem Baue der Kaimauer im St. Peters-Viertel im Wege standen, welcher sofort in Angriff genommen wurde.

Die eigentlichen Bauarbeiten hat die Firma am 16. September 1907 eingeleitet und blieben dieselben im Verwaltungsjahre auf den Bau der Kaimauer und die Regulierung im Hauptarme der Moldau zwischen dem Helmer Wehre und dem Viadukte der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beschränkt.

Für den Bau der Kaimauer im St. Peters-Viertel wurde zwischen der Kanalisierungs-Kommission und der Stadtgemeinde Prag folgendes Übereinkommen getroffen: statt der Niederkai-Mauer und eines Hochkais mit gepflasterter Böschung, welche von der Kaiser Franz Josefs-Brücke bis zur Brücke über die Hetzinsel projektiert waren, baut die Kanalisierungs-Kommission einen Hochkai von der Hetzinselbrücke flussaufwärts auf eine Länge von 342 *m* und die Ufermauer der 87.5 *m* langen Rampe, während den Niederkai und den Hochkai von dieser Rampe nach flussaufwärts die Stadtgemeinde auf eigene Kosten baut, wozu die Kanalisierungs-Kommission nur einen entsprechenden Beitrag zahlt.

Auf der Abbildung N r. 14 ist die Fundierung der Hochkaimauer veranschaulicht, welche nahezu längs der Mitte der Kroneninsel verläuft, so dass ihr Bau, wie aus der Abbildung ersichtlich ist, ohne eigentlichen Fangdamm ausgeführt wird. Nur an der Wasserseite ist eine Spundwand zur Versicherung gegen Unterwaschung erforderlich.

Die Kaimauer hat am Anfang der Rampe 5.0, bei der Hetzinsel 5.90 *m* Höhe über dem Normalwasser; diese Steigung der Mauerkrone flussabwärts ist wie bei allen Kaimauern in Prag durch die Höhe der Nivellette bedingt, welche für die Fahrbahn der Brücke erforderlich ist.

Bis Ende Dezember 1907 wurde das 1.5 *m* starke Betonfundament auf eine Länge von 110 *m* und rund 200 *m*³ Bruchsteinmauerwerk ausgeführt. Im Hauptarme der Moldau wurde die felsige Sohle zwischen dem Viadukt und der Pilotenbrücke vertieft. Das bei der Vertiefung gewonnene Material wurde an der Ostspitze der Hetzinsel deponiert.

Die Bauunternehmung Müller und Kapsa hat die Bauarbeiten am 22. August 1907 mit dem Baue der Flossschleuse begonnen. Diese weicht im ganzen von der Type der Flossschleusen auf der kanalisierten Moldau nicht ab, nur sind die beiden Längsseiten mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse als Mauern ausgeführt. Die linksseitige Mauer der Schleuse bildet gleich-

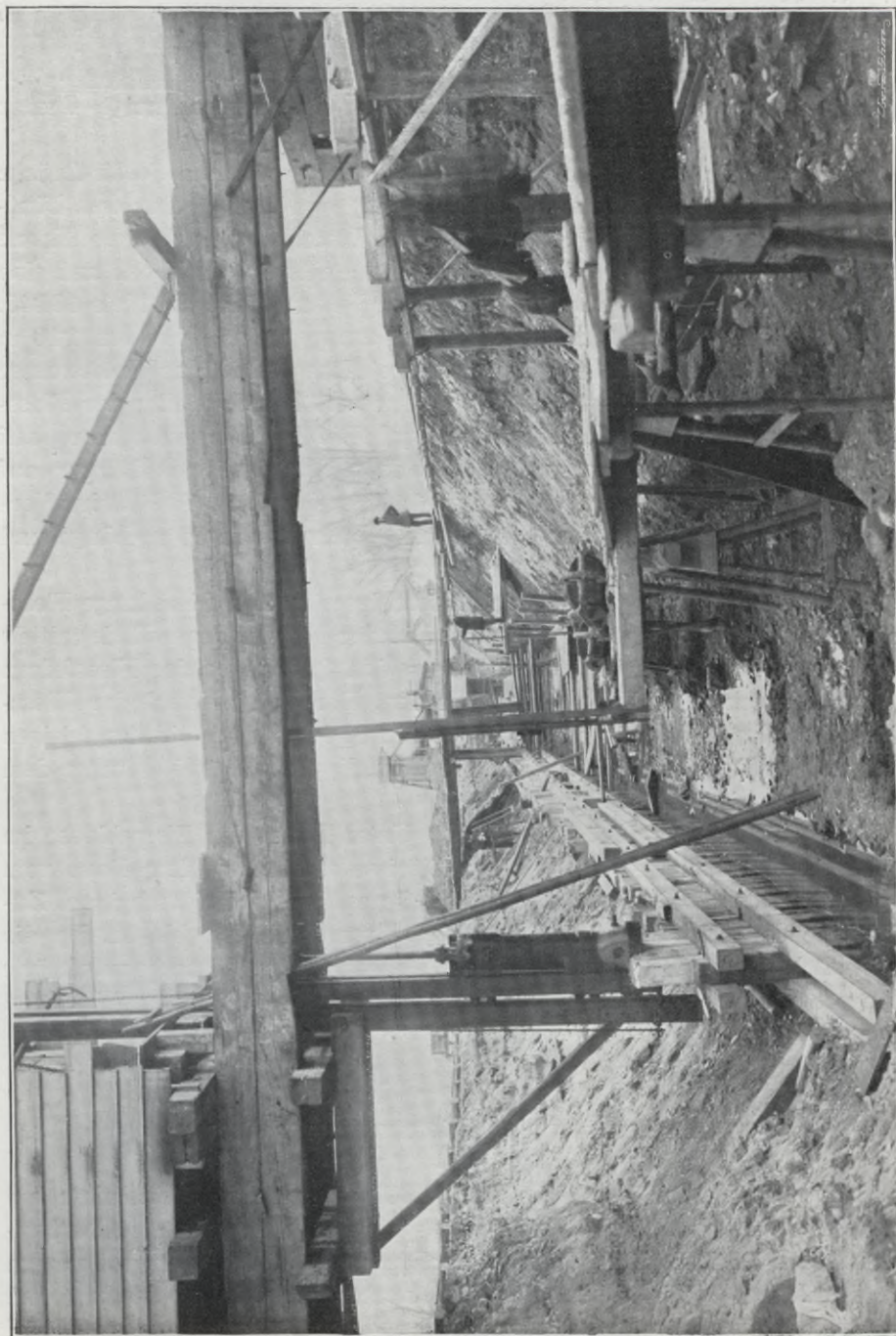


Abb. 14. Fundierung der Kaimauer auf der Kroneninsel.

zeitig die Mauer für den Bubnaer Kai und wird aus diesem Grunde auf Kosten der Stadtgemeinde Prag höher gebaut als ursprünglich projektiert wurde. Dies hat den Zweck, die Bělský-Strasse tunlichst zu erweitern und die heutige Böschung dieser Strasse, welche zu Rutschungen neigt, flacher zu gestalten und so zu versichern.

Die Krone dieser Ufermauer hat von der Kaiser Franz Josefs-Brücke bis zur Flossschleuse die Höhen-Kote 186'30, liegt somit 1'4 m über dem künftigen Normalwasserspiegel. Am Anfang der Flossschleuse wird die Krone dieser Mauer auf die Kote 187'30 erhöht und bleibt auf derselben auf eine Länge von 125 m, fällt dann stufenweise und hat am Ende die Kote 184'45. Die rechtsseitige Mauer der Flossschleuse hat anfangs eine Höhe von 1'10 m über dem zukünftigen Wasserspiegel, sinkt stufenweise in das Unterwasser und ist am Ende 1'50 m über dem Normalwasser. Der Schweller der Flossschleuse liegt 0'9 m unter dem Wasserspiegel. Die Sohle ist am Anfang auf eine Länge von 34'50 m horizontal, fällt dann stufenweise und zwar auf eine Länge von 36'0 m im Verhältnisse 1:65 auf weitere 70'0 m im Verhältnisse 1:35 und erreicht mit dem letzten Abschnitt von 36 m Länge und einer Neigung von 1:120 das Unterwasser.

Am Ende der geneigten Sohle der Flossschleuse werden 24 m lange Flossfedern verankert. Die Lage derselben wird in der Mitte und am Ende mittels Schrauben regulierbar sein, deren Muttern den Querträger der Flossfedern in der entsprechenden Höhe halten werden. Der Unter-Kanal der Flossschleuse hat ohne Flossfedern eine Länge von 87'0 m und ist in den felsigen Flussgrund auf die Kote 179'50 eingeschnitten, liegt somit 1'25 m unter dem Normalwasserspiegel.

Die Abbildung N r. 15 zeigt den Unter-Kanal der Flossschleuse im Baue. Mit Rücksicht auf die Lokalverhältnisse wurde mit dem Baue vom unteren Ende der Schleuse begonnen und flussaufwärts fortgeschritten. Zuerst wurde der Fangdamm auf eine Länge von 70 m geschlagen. Da die Arbeit rasch von statten gieng wurde die Baugrube um 120 m flussaufwärts verlängert und auch dieser Teil der Schleuse bis Ende 1907 fast vollkommen beendet.

C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

a) H a f e n b a h n. Bis Ende April 1907 wurden die Erdarbeiten am Bahnhof und auf den Umschlagsplätzen beendet. Da das gesamte Oberbaumaterial, die Schienen, Weichen, Schwellen und der Schotter schon am Ende des Jahres 1906 an Ort und Stelle vorbereitet war, so wurde sofort das Legen des Oberbaues und die Beschotterung der Stationsplätze in Angriff genommen. Die Rillenschiene System Phönix wurde im Monate Jänner geliefert. Das Legen dieser Schiene und der Vignolschiene hat daher einen ungehinderten Fortgang genommen und wurde im Monate Juli beendet.



Abb. 15. Bau der Flossschleuse in Prag-Bubna.

Im Monate März 1907 wurde der Bau der 720 *m* langen Einfriedungsmauer längs des Bahnhofes zwischen dem Gebäude für das Zollpersonal und dem Gebäude für Eisenbahnbedienstete wieder in Angriff genommen. Neben den genannten Gebäuden befinden sich die Einfahrten in den Hafbahnhof, welche mit eisernen Toren versehen sind. Der Bau der Einfriedungsmauer, sowie des Gebäudes für die Bahnbediensteten samt der Einfahrt in den Hafbahnhof ist auf den *Abbildungen* Nr. 16 und Nr. 17 zu sehen.

Im Monate März wurde auch die Abtragung des Querdammes und des Hafentores begonnen um hier für die Schiffsreparaturstätte Raum zu gewinnen. Das gewonnene Material wurde zur Anschüttung jener Partie des Inundationsdammes verwendet, welche zwischen dem alten Damm und den Überfahrts-Rampen der Strasse gegen Lieben liegt. Diese Arbeit wurde im Monate September beendet, der Damm sodann gepflastert und auf der Hafenseite mit Rasenziegeln belegt.

Im Monate Juli 1907 wurden die Fundamente für die Eisenkonstruktion des Export-Magazines ausgeführt und hierauf die Eisenkonstruktion beider Magazine montiert. Auf der *Abbildung* Nr. 18 ist diese fertigestellte Konstruktion des Importmagazines zu sehen. Beide Magazine sind mit Zinkblech gedeckt und werden mit 40 *mm* starken gespundeten Pfosten verschalt.

Im Monate September wurden die Fundamente für 4 Drehscheiben und eine Brückenwage gemauert, die letztere im Oktober auch versetzt und montiert.

Am 15. Oktober wurde die Installation der elektrischen Beleuchtungsanlage begonnen. Bis Ende 1907 ist die Hauptleitung des elektrischen Stromes gelegt, 14 Ständer für die Bogenlampen aufgestellt und die Leitung im Inneren der Gebäude montiert, so dass zur vollständigen Fertigstellung der elektrischen Installation nur mehr die Aufstellung der Transformatoren, der Haupt-Schaltplatten und der Ständer für die Stromentnahme der fahrbaren Kräne erübrigt.

b) *Hochbauten.* Zu Beginn des Jahres wurde der innere Ausbau des Zollmagazines und des Wohngebäudes für das Zoll-Personal beendet. Das Gebäude für Eisenbahn-Bedienstete war zu der Zeit unter Dach aber noch nicht verputzt. Nach Massgabe der Witterung wurde auch an die Beendigung dieses Gebäudes geschritten, in welchem über Ersuchen der Vertreter der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Einteilung im ersten Stockwerke geändert wurde; statt der vier kleineren Wohnungen wurden zwei grössere zusammengestellt und zwar eine von 4 und eine von 3 Zimmern samt Zugehör. Auf der bereits erwähnten *Abbildung* Nr. 17 ist die Fassade dieses Gebäudes von der Seite des Hafbahnhofes veranschaulicht.

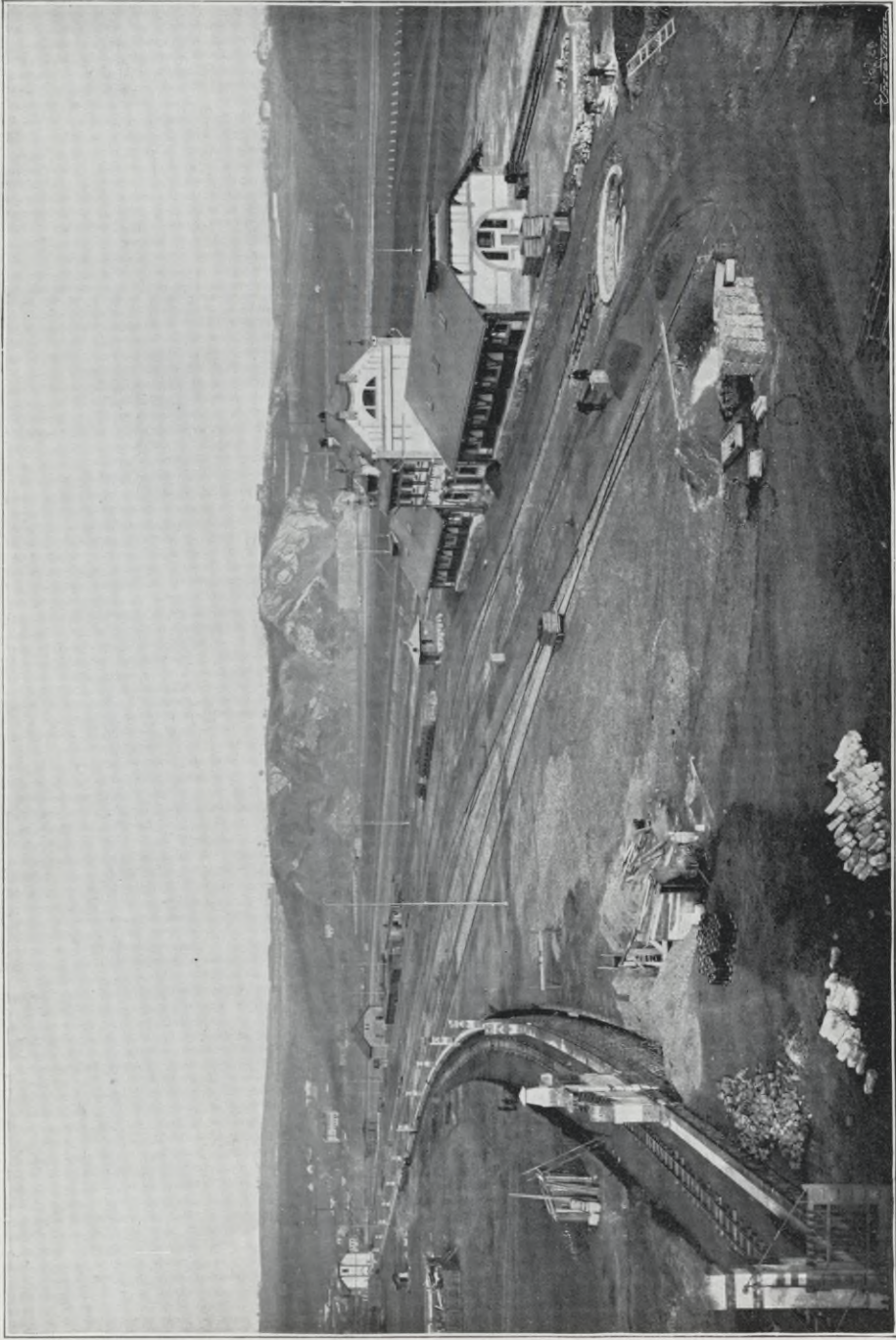


Abb. 16. Bau der Einfriedung des Holeschowitzer Hafenbahnhofes (rechts das fertige Zollmagazin).

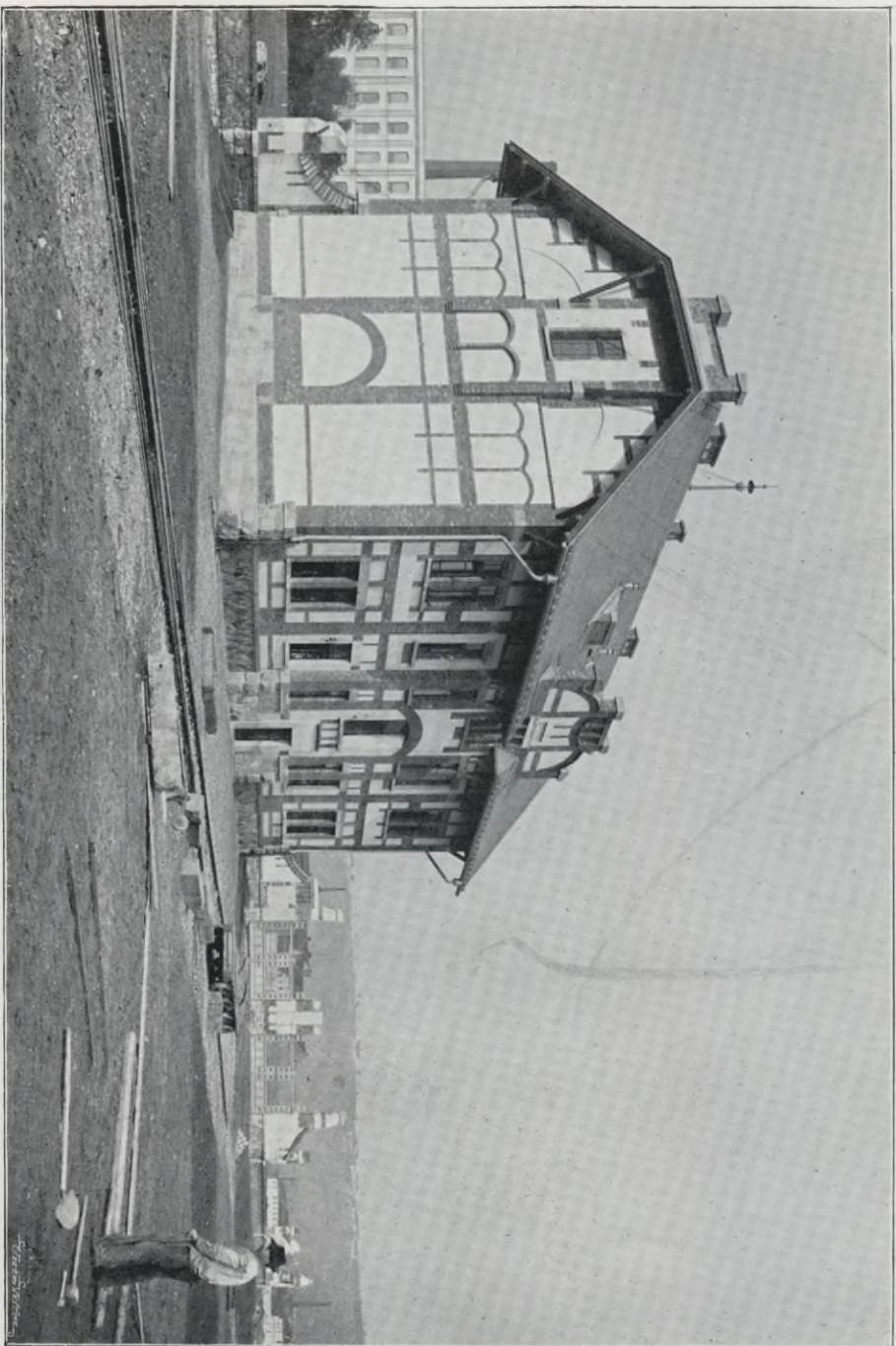


Abb. 17. Wohngebäude für die Bahnbediensteten mit der Einfahrt in den Hafentbahnhof.

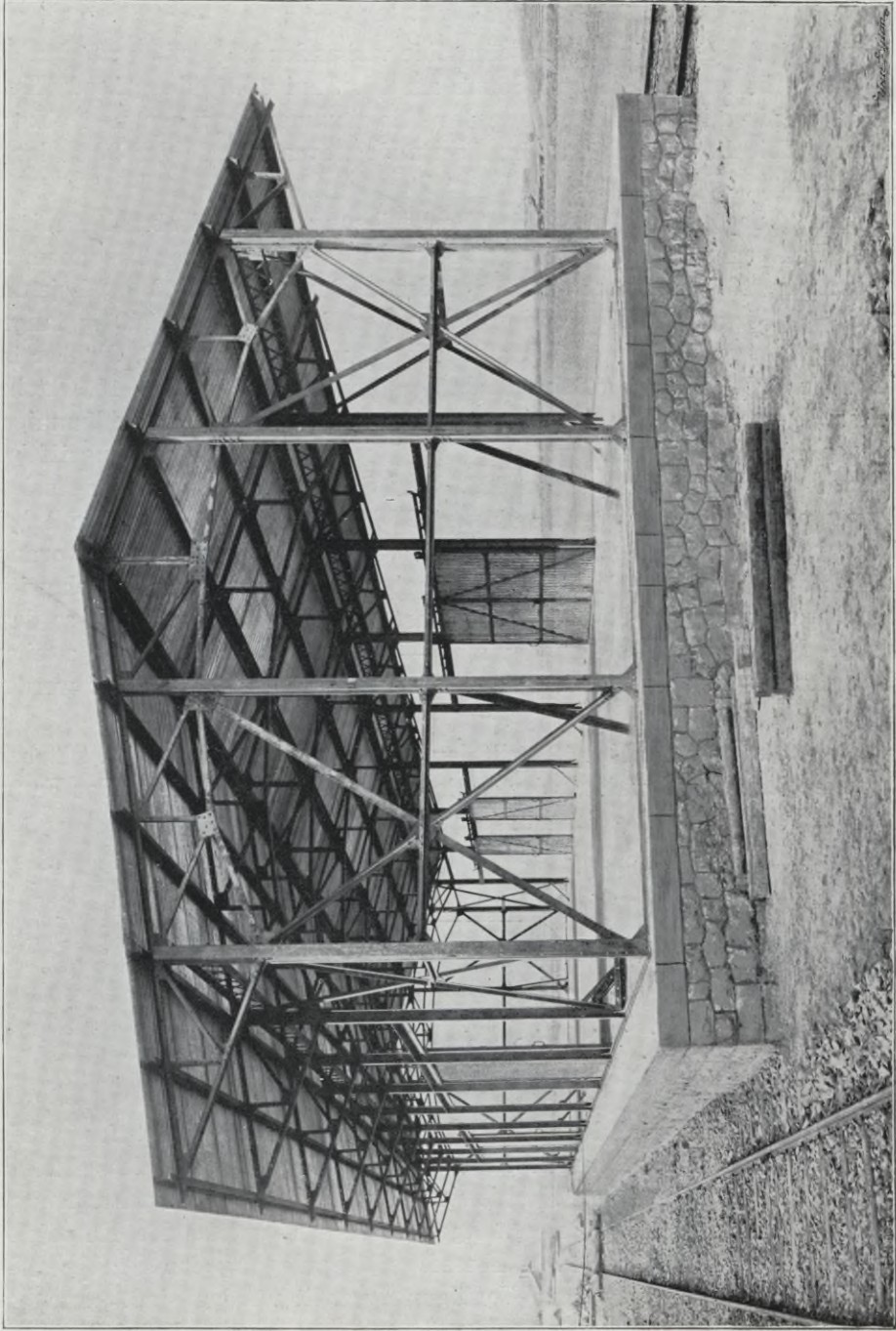


Abb. 18. Bau des Import-Magazines.

c) Eintiefung der Hafensohle.

Die mit der Eintiefung der Hafensohle verbundenen Arbeiten wurden der Bauunternehmung Schön und Söhne am 18. Juni 1907 übergeben. Kurz darauf wurde mit der Herstellung des Fangdammes begonnen und obzwar in dieser Zeit die Zimmerleute im Auslande waren, wurde der 80 m lange Fangdamm bis Ende August fertiggestellt.

Am 9. September wurde die Trockenlegung des Hafenbassins mittels zweier Pumpen mit einer Leistung von je 520 m^3 per Stunde begonnen, zu welchen am 16. September noch eine dritte Pumpe von 380 m^3 Leistung per Stunde hinzukam. Die Trockenlegung des eingedämmten 750 m langen 100 m breiten und 3·6 m tiefen Hafenbeckens wurde bis zum 10. Oktober bewirkt. Die eigentlichen Eintiefungsarbeiten konnten aber erst am 15. Oktober nach vollkommener Entwässerung und Austrocknung der schlammigen Hafensohle durch Herstellung der Entwässerungs-Gräben in Angriff genommen werden. Bisher wurden 32.000 m^3 Schlamm- und Schotter-Aushub geleistet, somit vom Gesamt-Aushub per 82.000 m^3 za. 37%. Die ganze Arbeit wird etwa Ende Juni 1908 beendet werden, bis zu welchem Termine voraussichtlich auch der Anschluss der Hafenbahn auf der Station Holeschowitz-Bubna, welche von der St.-E.-G. ausgeführt wird, bewirkt sein wird, so dass — nach Beseitigung des Fangdammes — der Hafen etwa in der zweiten Hälfte des Monats Juli 1908 seiner Bestimmung wird übergeben werden können.

Die Abbildung N r. 19 stellt den Stand der Arbeiten am 24. Oktober, also zu Beginn der Abgrabung der Sohle dar. Im Hintergrunde ist der Fangdamm und die Situierung der Pumpgarnituren zu sehen.

VIII. Betrieb der fertigen Staustufen.

Die Verwaltung und der Betrieb der fertigen Moldau-Staustufen wurde im Berichtsjahre bereits in der ganzen Flusstrecke Prag-Melnik durch die staatliche Flussbauverwaltung besorgt. Im Nachstehenden sollen hierüber nur einige Daten mitgeteilt werden, welche der Kanalisierungs-Kommission von der k. k. Flussdistriktsbauleitung der Strecke Stěchowitz-Melnik bereitwilligst zur Verfügung gestellt worden sind.

Die Wehren in der kanalisierten Moldau wurden bei den Staustufen Troja, Klecan, Miřowitz und Wraňan in der Zeit vom 17. bis 23. April aufgestellt. Das Libschitzer Wehr konnte nicht gleichzeitig voll-

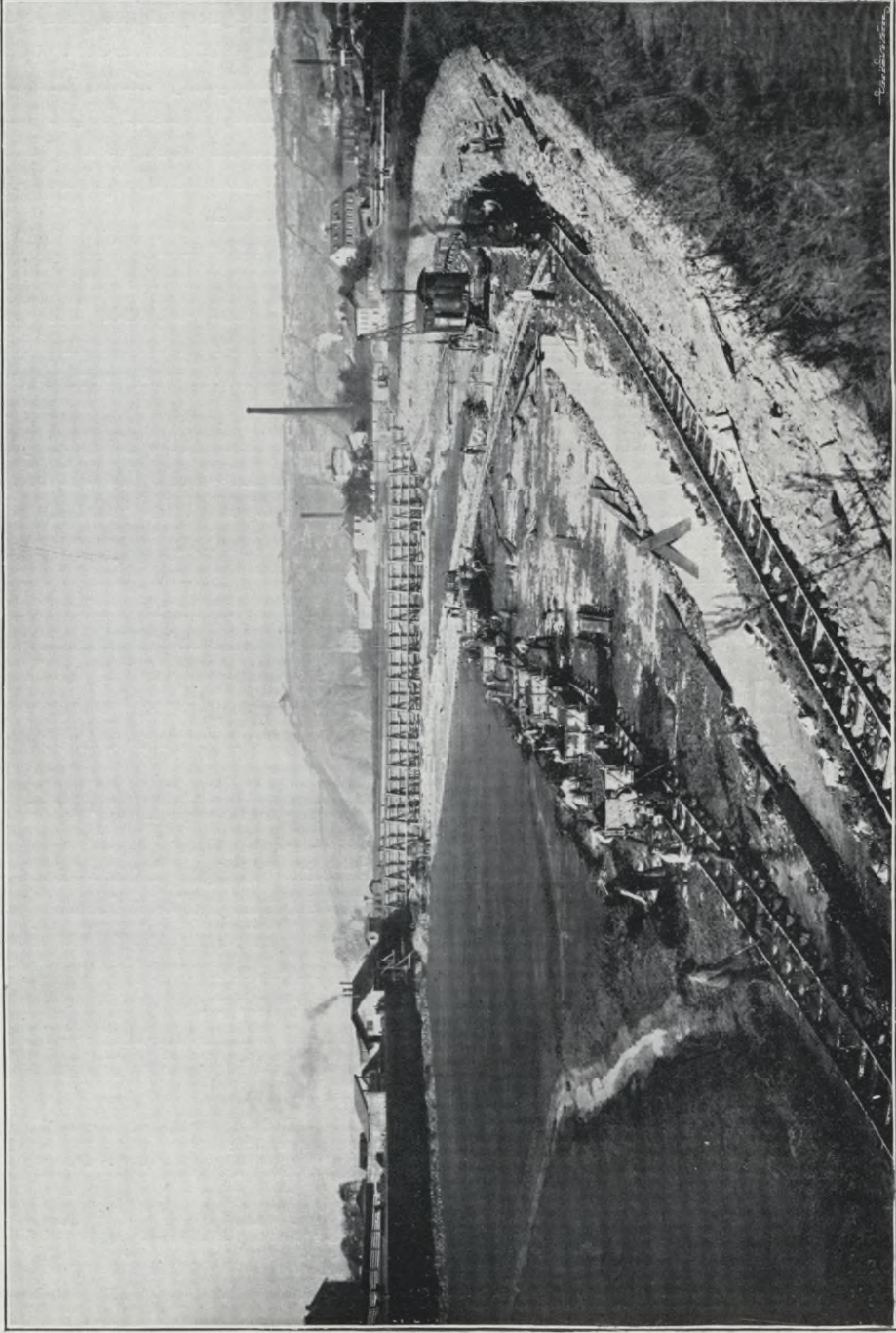


Abb. 19. Eintiefung der Hafensohle.

ständig aufgestellt werden, weil bei einzelnen Wehrböcken des Schützenwehres im Schiffsdurchlasse infolge von Schottervertragungen die Keile aus den rückwärtigen Lagern abhanden gekommen und einzelne Böcke daher aus den Lagern herausgesprungen sind. Nach Beseitigung dieses Hindernisses, welches bei dem anhaltend hohen Wasserstande, welcher sogar auch die teilweise Niederlegung des Mirowitzer und Wrañaner Wehres zur Folge hatte, naturgemäss längere Zeit in Anspruch nahm, konnte die Aufstellung sämtlicher Moldauwehre erst am 18. Mai bewirkt werden.

Während der Schifffahrtssaison mussten die Wehre einigemal niedergelegt werden.

Am 15. Juli trat ein plötzlicher Wasserwuchs ein, welcher die Umlegung aller fünf Moldauwehre bedingte. Dieser höhere Wasserstand hielt jedoch nicht lange an, so dass die Wehre am 23. und 24. Juli wieder aufgestellt werden konnten.

Zufolge eingetretener Frostgefahr wurde die definitive Niederlegung der Stauwehre am 10. November 1907 durchgeführt. Die kurz darauf eingetretene milde Witterung gestattete es, um den Transport von Steinmaterial für die Kanalisationsbauten an der Elbe zu ermöglichen, das Wehr in Wrañan in der Zeit vom 14.—18. November vollständig, und das Wehr in Libschitz bis zur Erreichung einer Stauhöhe von 1'0 *m* abermals aufzustellen.

Am 24. November mussten jedoch auch diese Wehre mit Rücksicht auf die drohende Frostgefahr definitiv niedergelegt werden.

Im Berichtsjahre betrug die an der Moldau von Prag flussabwärts verflösste Holzmenge rund 380.000 *m*³, wovon etwa 362.500 *m*³ remorquiert wurden.

Über den Schiffs-Verkehr an den einzelnen Staustufen gibt die nachfolgende Tabelle I Aufschluss. (Siehe Seite 86.)

Zum Schlusse sollen hier noch die Resultate einiger Beobachtungen beigefügt werden, welche die Organe der Kanalisierungs-Kommission gelegentlich der am 10. November erfolgten gänzlichen Niederlegung sämtlicher 5 Moldauwehre an den Baustellen der einzelnen Elbestaustufen bezüglich des hiebei eingetretenen Wasserwuchses angestellt haben.

In Unter-Beřkowitz begann das Wasser um 7 Uhr früh von — 73 *cm* langsam zu steigen und erreichte um 2 Uhr nachmittags den Höchststand von + 20 *cm*. Im Ganzen stieg daher das Wasser um 93 *cm*. Bei der Staustufe in Wegstädtl war ein Steigen des Wassers erst um 10 Uhr vormittags bemerkbar. Der Kulminationspunkt wurde um 6 Uhr abends mit + 25 *cm* sichergestellt, der Gesamtwasserwuchs betrug + 75 *cm*.

In Raudnitz traf die Welle erst um 1 Uhr nachmittags ein; der Wasserstand um diese Zeit betrug — 43 *cm* und stieg bis 8 Uhr abends auf + 19 *cm*, somit zusammen um 62 *cm*. Bei allen Staustufen erfolgte nach Erreichung des Höchststandes das Fallen des Wassers verhältnismässig sehr rasch, und betrug die konstatierte Erniedrigung der Welle nach 4 Stunden 15 bis 20 *cm*. Die Wasserstandsablesungen vom 11. November zeigen um 8 Uhr

**Übersicht des Schiffsverkehrs auf der kanalisierten Moldaustrecke im
Jahre 1907 nach einzelnen Staustufen.**

Schleuse	Fahrt- richtung	Dampfer		Elbekähne	Stein-Zillen	Pontons und klei- nere Fahrzeuge	Bagger u. andere Maschinen	Motor-Boote und Sport-Fahrzeuge	Flosse	Im Ganzen	Betriebstage	Anmerkung		
		Personen- Schlepp-												
Nro. I. Podbaba		In der Zeit vom 23. April bis 10. November 1907										193	Am 17.—23. April 1907 wurde das Wehr aufge- stellt. Am 10. November 1907 wurde das Wehr nieder- gelegt. Benützt wurde: die kl. Kammer 1617mal » gr. » 118 » zusammen 1735mal	
	zu Berg . .	339	464	89	177	50	6	26	—	1151				
	zu Tal . . .	339	461	87	184	68	2	31	6	1178				
	zusammen	678	925	176	361	118	8	57	6	2329				
Nro. II. Klecan		In der Zeit vom 23. April bis 10. November 1907										193	Am 17.—23. April 1907 wurde das Wehr aufge- stellt. Am 10. November 1907 wurde das Wehr niedergelegt. Benützt wurde: die kl. Kammer 995mal beide Kammern gemeinschaftl. 125 » zusammen 1120mal	
	zu Berg . .	30	432	95	155	112	9	16	—	849				
	zu Tal . . .	41	404	92	165	131	4	16	36	889				
	zusammen	71	836	187	320	243	13	32	36	1738				
Nro. III. Libschitz		In der Zeit vom 18. Mai bis 24. November 1907										173	Am 15.—18. Mai 1907 wurde das Wehr aufge- stellt. Am 24. November 1907 wurde das Wehr niedergelegt. Benützt wurde: die kl. Kammer 296mal beide Kammern gemeinschaftl. 809 » zusammen 1105mal	
	zu Berg . .	37	408	78	819	54	2	12	—	1410				
	zu Tal . . .	41	393	77	842	64	2	18	15	1452				
	zusammen	78	801	155	1661	118	4	30	15	2862				
Nro. IV. Miřowitz		In der Zeit vom 23. April bis 10. November 1907										175	Am 17.—23. April 1907 wurde das Wehr aufge- stellt. Am 10. November 1907 wurde das Wehr niedergelegt. Benützt wurde: die kl. Kammer 752mal » gr. » 175 » beide gemeinsch. 204 » zusammen 1131mal	
	zu Berg . .	39	427	94	881	45	3	15	—	1504				
	zu Tal . . .	40	426	99	883	71	2	19	9	1549				
	zusammen	79	853	193	1764	116	5	34	9	3053				
Nro. V. Lateral-Kanal Wraňan- Hořin	Wraňan		In der Zeit vom 23. April bis 24. November 1907										185	Am 17.—23. April 1907 wurde das Wehr aufge- stellt. Am 24. November 1907 wurde das Wehr nieder- gelegt. Benützt wurde: die Lokalkammer- schleuse in Wraňan . . . 415mal die kl. Kammer in Hořin . . . 366mal die gr. Kammer in Hořin . . . 328 » zusammen 694mal
		zu Berg . .	—	—	—	111	35	1	1	—	148			
		zu Tal . . .	—	2	—	302	98	1	10	10	423			
	zusammen	—	2	—	413	133	2	11	10	571				
	Hořin		In der Zeit vom 7. April bis 24. November 1907										223	
		zu Berg . .	36	136	100	723	76	5	14	—	1090			
zu Tal . . .		37	140	107	585	36	5	7	1	918				
zusammen	73	276	207	1308	112	10	21	1	2008					

früh im Vergleiche mit den Ablesungen am 10. November vor Beginn des Wasserwuchses noch eine ganz unbedeutende Steigung, so dass die Ablaufsdauer der ganzen infolge der Niederlegung der Moldauwehre herbeigeführten Wasserwelle an den Baustellen der Elbestaustufen mit rund 20 Stunden bewertet werden kann.

Die hiebei zum Abflusse gelangte Wassermenge kann mit Rücksicht auf den nach Ablauf der Welle eingetretenen unternormalen niedrigen Wasserstand mit rund 8·5 Millionen m^3 abgeschätzt werden.

IX. Geldgebarung.

Die Verrechnung der Einnahmen und der Ausgaben wurde nach den Vorschriften der in dem Jahresberichte für das Jahr 1897 enthaltenen Instruktion für das Rechnungswesen gepflogen, und wurde auf Grund der Beschlüsse der Kanalisierungs-Kommission in der XIII. und XX. Plenarsitzung in drei abgesonderten Baufonden geführt, und zwar als:

1. Baufond für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen in der Strecke Prag-Aussig a. E.
2. Baufond für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und
3. Baufond für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag.

Im Jahre 1907 ergaben sich nachstehende Erfolge:

I. Baufond für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen in der Strecke Prag-Aussig a. E.

Einnahmen:

1. Kassarest mit Ende 1906	K 1,485.876·74
2. Reelle Einnahmen im J. 1907 laut Gebarungübersicht (I) »	3,437.267·27
Zusammen . . .	K 4,923.144·01
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Einnahmen	» 348.961·60
Gesamtsumme . . .	K 5,272.105·61

Ausgaben:

Laut Gebarungsübersicht (I.)

Reelle Ausgaben im Jahre 1907:

1. Regie	K 217.599.04
2. Bauauslagen	» 2,032.871.32
	<hr/>
Zusammen	K 2,250.470.36

Mit Hinzurechnung der durchlaufenden Ausgaben	» 349.061.60
	<hr/>
Gesamtsumme	K 2,599.531.96

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben

ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein Kassarest von » 2,672.573.65

Der für das Jahr 1907 genehmigte Aerarialbeitrag (XI. Rate) wurde realisiert und am 25. Feber und 14. Oktober 1907 mit je K 1,067.000— in der Landesbank des Königreiches Böhmen eloziert.

Von dem für das Jahr 1906 genehmigten Landesbeitrage wurde am 14. Jänner 1907 der rückständige Betrag von K 637.333.50, ferner wurde von dem für das Jahr 1907 genehmigten Landesbeitrage (XI. Rate) per 1,067.000— die für das I. Semester 1907 entfallende Quote per K 533.500— eingezahlt und am 17. Juni 1907 in der Landesbank erlegt.

Von der für den Bau der eisernen Reichsstrassenbrücke bei Weltrus-Mirowitz genehmigten Staatsdotationsrest wurde am 8. April 1907 der Teilbetrag von K 25.000— eingezahlt.

Für die weiteren Bauausführungen (vom 1. Jänner 1908 an gerechnet) stellt sich der der Kommission noch zugesicherte und zur Verfügung stehende Geldbestand wie folgt heraus, und zwar:

a) Der Kassarest vom 31. Dezember 1907	K 2,672.573.65
b) » Landesbeitragsrest für das Jahr 1907	» 533.500.—
c) » Aerarialbeitragsrest von dem zur Ausführung der Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke Prag-Aussig an der Elbe genehmigten Dotationsbetrage K 29,668.000.—	» 9,333.667.—
d) Der Landesbeitragsrest von der zur Ausführung der Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke Prag-Aussig a. Elbe genehmigten Landesdotationsrest per K 14,832.000.—	» 4,666.833.—
e) Der Aerarialbeitragsrest für den Unterbau der Strassenbrücke in Mirowitz-Weltrus nach den Berechnungen und der Sicherstellung bei der Kollaudierung des Baues der Stauanlage Nro. IV.	» 24.548.—
	<hr/>
Fürtrag	K 17,231.121.65

	Übertrag . . .	K 17,231.121·65
f)	Die Auslagen für Bauten, welche für fremde Rechnung durchgeführt und vorläufig aus dem Kanalisierungsfonde beglichen wurden, bezüglich welcher die ämtliche Verhandlung noch nicht beendet werden konnte, circa . . . »	16.119·50
	Ferner an Vorschüssen gegen Ersatz »	100—
	Zusammen . . .	K 17,247·341·15

Ausserdem wird bemerkt, dass die Kanalisierungs-Kommission über Anordnung des k. k. Ministeriums des Innern in den Jahren 1902 bis 1905 die Flossremorquierung in der kanalisierten Flusstrecke selbst besorgt hat, und der hiedurch erwachsene Kostenaufwand per K 144.075·48 vorschussweise aus den Geldmitteln des Kanalisierungsfondes beglichen wurde. — Vom Jahre 1906 angefangen wurde vom k. k. Ministerium des Innern für die Flossremorquierung eine Subvention genehmigt, welche der betreffenden Firma, welche die Remorquierung besorgen wird, bis zum Jahre 1915 zu zahlen sein wird. Auch diese Subvention soll vorläufig aus dem Kanalisierungsfonde vorschussweise gezahlt werden. Im Jahre 1907 wurde die Subvention für das Jahr 1906 und für das I. Semester 1907 zusammen K 67.500— beglichen. Im ganzen wurde sonach bis zum Schlusse des J. 1907 für die Flossremorquierung K 211.575·48 beausgab.

Geldgebarungs-Übersicht des Kanalisierungsfondes für die Jahre 1897 bis 1907.

E i n n a h m e n :

Im Jahre	Reelle Einnahmen		Durchlaufende Einnahmen		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1897	2,531.122	60	198.230	68	2,729.353	28
1898	3,480.056	48	328.776	44	3,808.832	92
1899	1,334.242	04	456.025	96	1,790.268	—
1900	3,851.281	10	349.356	13	4,200.637	23
1901	2,809.698	47	412.003	83	3,221.702	30
1902	2,063.316	69	625.650	46	2,688.967	15
1903	3,404.464	33	965.941	—	4,370.405	33
1904	2,999.703	44	530.392	91	3,530.096	35
1905	2,595.415	02	372.045	83	2,967.460	85
1906	2,983.455	96	444.670	20	3,428.126	16
1907	3,437.267	27	348.961	60	3,786.228	87
Zusammen . . .	31,490.023	40	5,032.055	04	36,522.078	44

Ausgaben:

Im Jahre	Reelle Ausgaben				Durchlaufende Ausgaben		Zusammen	
	Regie		Bauauslagen		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1897	104.815	64	784.032	99	198.230	68	1,087.079	31
1898	140.272	84	2,207.509	81	328.776	44	2,676.559	09
1899	152.094	—	2,098.669	12	456.025	96	2,706.789	08
1900	216.499	45	1,849.807	80	349.356	13	2,415.663	38
1901	221.406	54	2,486.727	45	426.365	83	3,134.499	82
1902	234.873	55	3,202.442	89	673.271	11	4,110.587	55
1903	* 217.515	39	4,945.436	94	920.193	60	6,083.145	93
1904	238.677	84	3,210.604	58	534.709	75	3,983.992	17
1905	* 155.839	47	2,367.248	74	465.146	37	2,988.234	58
1906	205.459	48	1,510.825	37	347.137	07	2,063.421	92
1907	217.599	04	2,032.871	32	349.061	60	2,599.531	96
Zusammen	2,105.053	24	26,696.177	01	5,048.274	54	33,849.504	79
	K 28.801.230·25							

* Die geringere Regie in den Jahren 1903 und 1905 beruht auf Refundierungen aus den Baufondern für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens und für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein Kassarest von K 2,672.573·65.

Die Regie beziffert sich bis jetzt durchschnittlich mit 7·884⁰/₁₀₀ der Bauauslagen. Würde man jedoch von der Gesamtregiesumme K 2,105.053·24 die Einnahmen per K 834.410·21 abschlagen, welche durch eigene Verwaltung der genehmigten Dotationen erzielt wurden (K 830.337·50 und K 4.072·71 = K 834.410·21), dann würde die Regie durchschnittlich nur 4·759⁰/₁₀₀ der Bauauslagen betragen, abgesehen davon, dass in die Regie auch die sämtlichen Ausstellungs-Auslagen mit dem Betrage von K 85.711·71 miteinbezogen erscheinen.

Werteffekten-Vadien- und Bauunternehmer-Kautionen-Konto im Jahre 1907.

Einnahmen:

1. Der mit Ende des Jahres 1906 verbliebene Werteffekten-Saldo	K 1,280.669·67
2. Ausgestellte Schecks (Tabelle I)	» 1,904.324·07
3. Erlegte Depositen, Vadien, Baukautionen und Abfahren der Werteffekten	» 276.303·67
Zusammen . . .	K 3,461.297·41

Ausgaben:

1. Ausgefollte Schecks (Tabelle I) . . .	K 1,904.324·07
2. Rückgezahlte Depositen, Vadien, Baukautionen u. Abfahren der Werteffekten »	530.027·34
Zusammen . . .	K 2,434.351·41

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit Ende des Jahres 1907 der Werteffekten-Saldo K 1,026.946·—

Werteffekten-Konto für die Jahre 1897 bis 1907.

Einnahmen:

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landes- bank ausgestellte Schecks		Durchlaufende Abfahren: die Landesbank von der Handkassa		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	200.510	—	—	—	429.792	16	—	—	630.302	16
1898	350.720	—	—	—	2,060.099	16	—	—	2,410.819	16
1899	399.057	02	—	—	1,813.404	98	—	—	2,212.462	—
1900	3.600	—	2.334	20	1,714.483	15	—	—	1,720.417	35
1901	207.194	78	39.106	08	2,374.244	88	154.000	—	2,774.545	74
1902	330.533	05	30.257	01	2,885.611	18	24.495	33	3,270.896	57
1903	916.692	72	151.128	74	4,371.663	31	—	—	5,439.484	77
1904	508.681	—	433	05	3,095.920	13	—	—	3,605.034	18
1905	4.927	19	1.287	10	2,333.692	44	632	60	2,340.539	33
1906	460.231	67	7.500	11	1,353.857	90	1.131	67	1,822.721	35
1907	274.739	—	825	67	1,904.324	07	739	—	2,180.627	74
Zusammen	3,656.886	43	232.871	96	24,337.093	36	180.998	60	28,407.850	35

Ausgaben:

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landes- bank ausgestellte Schecks		Durchlaufende Abfahren: der Handkassa an die Landesbank		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897	—	—	—	—	429.792	16	—	—	429.792	16
1898	132.400	—	—	—	2.060.099	16	—	—	2.192.499	16
1899	58.697	48	—	—	1.813.404	98	—	—	1.872.102	46
1900	—	—	—	—	1.714.483	15	—	—	1.714.483	15
1901	140.270	—	11.412	20	2.374.244	88	154.000	—	2.679.927	08
1902	279.699	54	42.617	59	2.885.611	18	24.495	83	3.232.423	64
1903	661.794	78	87.956	86	4.371.663	31	—	—	5.121.414	95
1904	435.833	05	80.527	81	3.095.920	13	—	—	3.612.280	99
1905	108.741	—	1.287	10	2.333.692	44	632	60	2.444.353	14
1906	284.041	91	8.244	73	1.353.857	90	1.131	67	1.647.276	21
1907	528.462	67	825	67	1.904.324	07	739	—	2.434.351	41
Zusammen	2,629.940	43	232.871	96	24,337.093	36	180.998	60	27,380.904	35

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt der Werteffekten-Saldo mit Ende des Jahres 1907 K 1,026.946—

II. Baufond für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Einnahmen:

1. Kassarest mit Ende 1906	K	724.362·54
2. Reelle Einnahmen im Jahre 1907 laut Gebarungüber- sicht (II.)	»	852.235·04
Zusammen	K	1,576.597·58
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Einnahmen	»	37.017 —
Gesamtsumme	K	1,613.614·58

A u s g a b e n :

Laut Gebarungsübersicht (II.)

Reelle Ausgaben im Jahre 1907:

1. Regie	K 21.296·12
2. Bauauslagen	» 614.237·15
	<u>Zusammen</u>
	K 635.533·27

mit Hinzurechnung der durchlaufenden Ausgaben . . . » 37.017·—

Gesamtsumme K 672.550·27

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein

Kassarest von » 941.064·31

Zur Deckung des Erfordernisses des Projektes »Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens zu einem Verkehrshafen und Verbindung desselben durch eine Schleppeisenbahn mit dem Bahnhofe der Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft in Bubna« wurde am 11. März 1907 der Staatsbeitrag per K 10.000·— und am 17. April 1907 der Landesbeitrag per K 625.000·— eingezahlt. Ausserdem wurden für die Eintiefung des Hafens seitens des Staates am 26. Juni und 14. Oktober 1907 die Beiträge von je K 55.000·—, zusammen K 110.000·—, und seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen der Landesbeitrag per K 67.500·— am 5. September 1907 in der Landesbank erlegt.

Für die weiteren Ausführungen dieses Projektes, sowie auch für die Eintiefung des Hafens und Herstellung eines Schiffsreparaturwerkplatzes daselbst (vom 1. Jänner 1908 an gerechnet) stellt sich der der Kommission noch zugesicherte und zur Verfügung stehende Geldbestand, wie folgt, heraus, und zwar:

a) Der Kassarest vom 31. Dezember 1907	K 941.064·31
b) Der Beitragsrest von dem zugesicherten Staatsbeitrage K 1.250.000·—	» 26.793·—
c) Der Beitragsrest von dem zugesicherten Staatsbeitrage K 135.000·— für die Eintiefung des Hafens	» 25.000·—
d) Der Ärarialbeitrag für die Herstellung eines Schiffsreparaturwerkplatzes	» 17.500·—
e) Der Beitragsrest des Landes für die Eintiefung des Hafens	» 67.500·—
f) Der Landesbeitrag für die Herstellung eines Schiffsreparaturwerkplatzes	» 17.500·—
	<u>Zusammen</u>
	K 1,095.357·31

Geldgebarungs-Übersicht des Baufondes für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens für die Jahre 1901 bis 1907.

Einnahmen:

Im Jahre	Reelle Einnahmen		Durchlaufende Einnahmen		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1901	897	—	37.162	—	38.059	—
1902	133	24	50.000	—	50.133	24
1903	534.078	20	45 761	95	579.840	15
1904	6.777	81	2.650	—	9.427	81
1905	500.149	26	189.671	33	689.820	59
1906	851.982	02	150.892	83	1,002.874	85
1907	852.235	04	37.017	—	889.252	04
Zusammen . . .	2,746.252	57	513.155	11	3,259.407	68

Ausgaben:

Im Jahre	Reelle Ausgaben				Durchlaufende Ausgaben		Zusammen	
	Regie		Bauauslagen		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1901	477	01	9.023	—	23.000	—	32.500	01
1902	1.859	49	7.150	—	20.000	—	29.009	49
1903	956	—	97.963	65	109.923	95	208.843	60
1904	581	01	118.250	50	28.650	—	147.481	51
1905	56.020	47	604.656	53	238.799	57	899.476	57
1906	18.521	79	254.195	54	55.764	59	328.481	92
1907	21.296	12	614.237	15	37.017	—	672.550	27
Zusammen . . .	99.711	89	1,705.476	37	513.155	11	2,318.343	37
	K 1,805.188-26							

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein Kassarest von K 941.064:31

Werteffekten-Vadien und Bauunternehmerkautionen-Konto im Jahre 1907.

Einnahmen:

1. Der mit Ende des Jahres 1906 verbliebene Werteffekten-Saldo	K	49.300—
2. Ausgestellte Schecks (Tabelle II.)	»	352.440—
3. Erlegte Depositen, Vadien, Baukautionen	»	91.710·16
Zusammen	K	493.450·16

Ausgaben:

1. Ausgefollte Schecks (Tabelle II.)	K	352.440—
2. Rückgezahlte Depositen, Vadien, Baukautionen	»	57.760—
Zusammen	K	410.200—

Im Vergleich der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit
Ende des Jahres 1907 der Werteffekten-Saldo K 83.250·15

Werteffekten-Konto für die Jahre 1901—1907.

Einnahmen:

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landes- bank ausge- stellte Cheks		Durchlaufende Ab-führen: Die Landesbank von der Handkassa		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	—	—	5.000	—	—	—	5.000	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	6.785	—	—	—	6.785	—
1904	—	—	—	—	5.806	—	—	—	5.806	—
1905	—	—	—	—	476.800	88	—	—	476.800	88
1906	392.166	35	—	—	203.380	—	—	—	595.546	35
1907	91.710	16	—	—	352.440	—	—	—	444.150	16
Zusammen	483.876	51	—	—	1,050.211	88	—	—	1,534.088	39

Ausgaben :

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landesbank aus- gestellte Cheks		Durchlaufende Abfuhren: Der Handkassa an die Landesbank		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	—	—	5.000	—	—	—	5.000	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	6.785	—	—	—	6.785	—
1904	—	—	—	—	5.806	—	—	—	5.806	—
1905	—	—	—	—	476.800	88	—	—	476.800	88
1906	342.866	35	—	—	203.380	—	—	—	546.246	35
1907	57.760	—	—	—	352.440	—	—	—	410.200	—
Zusammen	400.626	35	—	—	1.050.211	88	—	—	1.450.838	23

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit

Ende des Jahres 1907 der Werteffekten-Saldo K 83.250·16

III. Baufond für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag.

Einnahmen :

1. Kassarest mit Ende Dezember 1906	K	320.194·70
2. Reelle Einnahmen im Jahre 1907 (Tabelle III.)	»	7.614.402·49
Zusammen	K	7.934.597·19
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Einnahmen	»	146.626·70
Gesamtsumme	K	8.081.223·89

Ausgaben:

Laut Gebarungsübersicht (III).

Reelle Ausgaben im Jahre 1907:

1. Regie	K	54.174·54
2. Bauauslagen	»	5,503.355·51
		<hr/>
	Zusammen	K 5,557.530·05
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Ausgaben	»	126.126·70
		<hr/>
	Gesamtsumme	K 5,683.656·75

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein

Kassarest von K 2,397.567·14

Auf Grund der Erlässe des k. k. Finanzministeriums wurden eingezahlt und in der Landesbank eloziert folgende Staatsbeiträge und zwar: am 5. Feber K 1,000.000.—, am 23. Mai K 2,000.000.—, am 18. Juni K 2,000.000.—, am 15. Juli K 1,000.000.— und am 18. Oktober 1907 K 1,500.000.—, im Ganzen K 7,500.000.—.

Für die weitere Ausführung dieses Projektes (vom 1. Jänner 1908 an gerechnet) stellt sich der der Kommission noch zugesicherte und zur Verfügung stehende Geldbestand, wie folgt, heraus, und zwar:

a) Der Kassarest vom 31. Dezember 1907	K 2,397.567·14
nach Abzug der bar erlegten Pachtkautionen	
K 20.500.— für verpachtete Mühlen samt	
Zinsen bis Ende des Jahres 1907 per	
K 210·20 in Einem	» 20.710·20
	K 2,376.856·94
b) Der Beitragsrest von dem auf Grund des Wasserstrassengesetzes vom 11. Juni 1901 (R. G. Bl. 66) zugesicherten Staatsbeiträge	K 15,400.000.—
	» 7,096.857·01
	<hr/>
	Zusammen
	K 9,473.713·95

wozu allerdings auch noch der Erlösbetrag, welcher durch den Wiederverkauf einzelner eingelösten Mühlen, der Mühleneinrichtung sowie der durch Anschüttung entstandenen Grundflächen wird erzielt werden können, zuzuschlagen sein wird.

Geldgebarungs-Übersicht des Baufondes für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag für die Jahre 1901 bis 1907.

Einnahmen:

Im Jahre	Reelle Einnahmen		Durchlaufende Einnahmen		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1901	332.006	56	304.826	24	636.832	80
1902	—	—	21.653	33	21.653	33
1903	31	16	34.106	21	34.137	37
1904	138	95	59.692	80	59.831	75
1905	62.180	43	177.069	60	239.250	03
1906	567.177	45	85.447	18	652.624	63
1907	7,614.402	49	146,626	70	7,761.029	19
Zusammen . . .	8,575.937	04	829.422	06	9,405.359	10

Ausgaben:

Im Jahre	Reelle Ausgaben				Durchlaufende Ausgaben		Zusammen	
	Regie		Bauauslagen		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1901	22.696	84	302.657	24	304.826	24	630.180	32
1902	22.047	16	329	69	21.653	33	51.030	18
1903	54.421	98	6	80	14.106	21	68.534	99
1904	32.867	69	2.301	39	33.692	80	68.861	88
1905	49.650	—	4.189	18	97.253	33	151.092	51
1906	57.931	05	85.240	83	211.263	45	354.435	33
1907	54.174	54	5,503.355	51	126.126	70	5,683.656	75
Zusammen . . .	300.789	26	5,898.080	64	808.922	06	7,007.791	96
	K 6,198.869-90							

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben ergibt sich mit Ende des Jahres 1907 ein Kassarest von K 2,397.567-14

Werteffekten-Konto für die Jahre 1901—1907.

Einnahmen:

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landesbank aus- gestellte Cheks		Durchlaufende Abführen: Die Landesbank von der Handkassa		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	67.162	—	—	—	—	—	67.162	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1905	—	—	—	—	4.060	17	—	—	4.060	17
1906	—	—	—	—	80.000	—	—	—	80.000	—
1907	755.229	35	—	—	4.892.970	11	—	—	5.648.199	46
Zusammen	755.229	35	67.162	—	4.977.030	28	—	—	5.799.421	63

Ausgaben:

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landesbank aus- gestellte Cheks		Durchlaufende Abführen: Der Handkassa an die Landesbank		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1901	—	—	67.162	—	—	—	—	—	67.162	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1905	—	—	—	—	4.060	17	—	—	4.060	17
1906	—	—	—	—	80.000	—	—	—	80.000	—
1907	522.000	—	—	—	4.892.970	11	—	—	5.414.970	11
Zusammen	522.000	—	67.162	—	4.977.030	28	—	—	5.566.192	28

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit Ende des Jahres 1907 der Werteffekten-Saldo K 233.229:35

Nach der Vereinbarung mit der Landesbank des Königreiches Böhmen wurden die Einlagen der Kanalisierungs-Kommission in der Landesbank auf Grund der offiziellen Zinsrate der Österr.-ungar. Bank mit vier von hundert verzinst.

Die summarischen Gebarungs-Übersichtstabellen für das Jahr 1907, beziehungsweise auch für die Jahre 1897 bis 1906 — I, II. und III. — sind diesem Berichte angeschlossen.

I. SUMMARISCHE

Empfang der Gebarungen des Baufondes für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1897—1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Aerarialbeitrag	2,134.000	—	18,200.333	—	20,334.333	—
2.	Landesbeitrag	1,170.833	50	8,460.833	50	9,631.667	—
3.	Zinsen	102.448	66	727.888	84	830.337	50
4.	Erlös f. Weidenruten u. Grasnutzungen	1.028	—	2.039	—	3.067	—
5.	Erlös für verkaufte Grundstücke . . .	1.291	40	31.242	10	32.533	50
6.	Erlös f. verk. Gerätschaften u. Material.	199	92	2.786	46	2.986	38
7.	Miet- und Pachtzinse	2.154	44	22.588	49	24.742	93
8.	Sonstige Einnahmen	311	35	3.761	36	4.072	71
9.	Dampfer-Schleppgebühren	—	—	7.525	38	7.525	38
10.	Staatsdotations für den Bau d. eisernen Reichsstrassenbrücke bei Weltrus- Miřowitz	25.000	—	593.758	—	618.758	—
		I.		3,437.267 27 28,052.756 13		31,490.023 40	
II. Durchlaufende Einnahmen:							
11.	Verläge der Handkassa von der Lan- desbank	293.000	—	4,029.062	64	4,322.062	64
12.	Rückersetzte Vorschüsse	650	—	183.025	12	* 183.675	12
13.	Erhaltene Vorschüsse	—	—	520	—	520	—
14.	Fremde Gelder	45.199	32	397.538	65	442.737	97
15.	Abfahren: Landesbank von der Haupt- kassa	4.619	06	40.465	45	45.084	51
16.	Abzüge von den Bezügen der Beamten * Rückständ. Vorschüsse K 16.219/50 II.	5.493	22	32.481	58	37.974	80
		II.		348.961 60 4,683.093 44		5,032.055 04	
Zusammen I. und II.		3,786.228 87		32,735.849 57		36,522.078 44	
Geldgebarung		— —		— —		36,522.078 44	
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	1,904.324	07	22,432.769	29	24,337.093	36
2.	Erlegte Depositen	825	67	232.046	29	232.871	96
3.	Erlegte Vadien	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—
4.	Erlegte Kautionen	274.739	—	2,288.047	43	2,562.786	43
5.	Abfuhr der Werteffekten: Landesbank von der Handkassa	739	—	180.259	60	180.998	60
Zusammen		2,180.627 74		26,227.222 61		28,407.850 35	
Werteffektengebarung		— —		— —		28,407.850 35	

ÜBERSICHT

in Böhm. in der Strecke Prag-Aussig a E. f. d. J. 1907, dann f. d. J. 1897—1906.

Ausgabe

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1897—1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben:							
Regie:							
1.	Persönliche Bezüge	184.001	82	1,454.866	48	1,638.868	30
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	29.522	29	306.724	80	336.247	09
3.	Ausstellungen Auslagen	388	02	85.323	69	85.711	71
4.	Sonstige Regieauslagen	3.686	91	40.539	23	44.226	14
		217.599 04		1,887.454 20		2,105.053 24	
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	1.099	56	139.835	23	140.934	79
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung u. Evidenzerhaltung	9.140	79	1,424.157	49	1,433.298	28
7.	Einlösung v. Wasserkräften, Gebäuden, Bäumen, sowie verschied. Entschäd. Bau der Staustufen und zwar:	49.093	30	927.739	48	976.832	78
8.	No. I. Troja	1.834	12	3,798.308	04	3,800.142	16
	» II. Klecan	10	47	2,179.768	77	2,179.779	24
	» III. Libšitz	34	93	2,204.340	21	2,204.375	14
	» IV. Miřowitz	127	14	2,927.512	91	2,927.610	05
	Brücke bei Miřowitz	—	—	643.305	37	643.305	37
	» V. Wraňan-Hořin	351.055	86	6,564.811	91	6,915.867	77
	» VI. Unter-Berkowitz	364.885	67	2,574.675	37	2,939.561	04
	» VII. Wegstädtl	763.781	02	676.132	38	1,439.913	40
	» VIII. Raudnitz	354.116	50	74.926	15	429.042	65
	» IX. Böhm.-Kopist	—	—	—	—	—	—
	» X. Lobositz	—	—	—	—	—	—
	» XI. Praskowitz	—	—	—	—	—	—
	» XII. Schreckenstein	—	—	—	—	—	—
	Bauauslag. betreff. sämtl. Staustufen	10	—	2.415	06	2.425	06
9.	Auslagen der telefon. Verbindung des Bureaus mit den Staustufen	45.984	83	68.662	12	114.646	95
10.	Dampfer- und Benzin-Motor-Auslagen	15.203	71	141.512	04	156.715	75
11.	Sonstige Bauauslagen	4.013	88	108.168	09	112.181	97
12.	Flossremorquierung	67.500	—	144.075	48	211.575	48
13.	Aufforstung der kahlen Lehnen ent- lang der kanalisierten Strecke	4.979	54	62.959	59	67.939	13
		2,032.871 32		24,663.305 69		22,696.177 01	
I.		2,250.470 36		26,550.759 89		28,801.230 25	
II. Durchlaufende Ausgaben:							
14.	Verläge der Landesbank an die Hand- kassa	293.000	—	4,029.062	64	4,322.062	64
15.	Gegebene Vorschüsse	750	—	199.144	62	199.894	62
16.	Rückgezahlte Vorschüsse	—	—	520	—	520	—
17.	Fremde Gelder	45.199	32	397.538	65	442.737	97
18.	Abfuhr: die Handkassa an die Lan- desbank	4.619	06	40.465	45	45.084	51
19.	Abzüge d. Beamten an d. k. k. Staatskas. II.	5.493	22	32.481	58	37.974	80
		349.061 60		4,699.212 94		5,048.274 54	
Zusammen I. und II.		2,599.531 96		31,249.972 83		33,849.504 79	
20.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Kassarest: a) in d. Landesbank K 2,653.702/51 b) » Handkassa » 18.871/14/	—	—	—	—	2,672.573	65
Geldgebarung		— —		— —		36,522.078 44	
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgefollte Schecks	1,904.324	07	22,432.769	29	24,337.093	36
2.	Rückgestellte Depositen	825	67	232.046	29	232.871	96
3.	Rückgestellte Vadien	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—
4.	Rückgestellte Kautionen (Rückstand K 1,026.946/—)	528.462	67	1,007.377	76	1,535.840	43
5.	Abfuhr der Werteffekten: Handkassa an die Landesbank	739	—	180.259	60	180.998	60
Zusammen		2,434.351 41		24,946.552 94		27,380.904 35	
6.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Werteffekten-Saldo: a) in d. Landesbank K 1,026.926/— b) » Handkassa » 20/—/	—	—	—	—	1,026.946	—
Werteffektengebarung		— —		— —		28,407.850 35	

Empfang

der Gebarungen des Baufondes für die Ausgestaltung des Holeschowitzer

II. SUMMARISCHE

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1901—1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Aerarialbeitrag	120.000	—	1,070.529	—	1,190.529	—
2.	Landesbeitrag	692.500	—	767.678	26	* 1,460.178	26
3.	Zinsen	37.988	82	55.330	27	93.319	09
4.	Miet- und Pachtzinse	20	—	480	—	500	—
5.	Erlös f. verk. Gerätschaften u. Material.	1.726	22	—	—	1.726	22
		I.		852.235	04	1,894.017	53
		II.		37.017	—	476.138	11
Zusammen I. und II. . .		889.252	04	2,370.155	64	3,259.407	68
Geldgebarung		—	—	—	—	3,259.407	68
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	352.440	—	697.771	88	1,050.211	88
2.	Erlegte Depositen	—	—	—	—	—	—
3.	Erlegte Vadien	56.360	—	339.266	35	395.626	35
4.	Erlegte Kautionen	35.350	16	52.900	—	88.250	16
5.	Abfuhr der Werteffekten: Landesbank von der Handkassa	—	—	—	—	—	—
Zusammen		444.150	16	1,089.938	23	1,534.088	39
Werteffektengebarung		—	—	—	—	1,534.088	39
* Anmerkung: In dem Landesbeitrage ist auch der Beitrag per K 142.678-26, welcher als Restzahlung für Auslagen der ehemaligen Projekte: Bau der Häfen in Holeschowitz und Karolinenthal, dann der Schiffbarmachung der Moldau in Prag bis Frantisek nachträglich geleistet und dem Staate gutgeschrieben wurde, welcher die betreffenden Auslagen seiner Zeit vorschussweise aus eigenen Mitteln beglichen hatte.							

ÜBERSICHT

Hafens für das Jahr 1907, dann für die Jahre 1901 bis 1906.

Ausgabe

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1901 - 1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben:							
Regie:							
1.	Persönliche Bezüge	17.488	81	63.291	18	80.779	99
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	3.544	37	14.839	62	18.383	99
3.	Ausstellungs-Auslagen	—	—	—	—	—	—
4.	Sonstige Regieauslagen	262	94	284	97	547	91
		21.296	12	78.415	77	99.711	89
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	—	—	23.951	58	23.951	58
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung u. Evidenzhaltung	2.362	59	722.720	62	725.083	21
7.	Einlösung von Wasserkräften, Bäu- men, Gebäuden u. sonst. Entschädig. Bau der Holeschowitzer Hafensbahn	434.570	96	259.329	02	693.899	98
9.	Bau der Bahnhof- und Zollgebäude, dann der Magazine	107.123	60	72.577	—	179.700	60
10.	Eintiefung des Holeschowitzer Hafens	70.180	—	—	—	70.180	—
		614.237	15	1,091.239	22	1,705.476	37
I.		635.533	27	1,169.654	99	1,805.188	26
II. Durchlaufende Ausgaben:							
11.	Verläge der Landesbank an die Hand- kassa	33.000	—	232.231	31	265.231	31
12.	Gegebene Vorschüsse	—	—	177.540	21	177.540	21
13.	Rückgezahlte Vorschüsse	—	—	64.362	—	64.362	—
14.	Fremde Gelder	2.140	78	1.351	59	3.492	37
15.	Abfuhr: die Handkassa an die Lan- desbank	1.876	22	653	—	2.529	22
		37.017	—	476.138	11	513.155	11
II.		672.550	27	1,645.793	10	2,318.343	37
Zusammen I. und II. . .		672.550	27	1,645.793	10	2,318.343	37
16.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Kassarest: a) in der Landesbank K 940.230-49 b) > Handkassa > 833-82)	—	—	—	—	941.054	31
Geldgebarung		—	—	—	—	3,259.407	68
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgefollte Schecks	352.440	—	697.771	88	1,050.211	88
2.	Rückgezahlte Depositen	—	—	—	—	—	—
3.	Rückgestellte Vadien	56.360	—	339.266	35	395.626	35
4.	Rückgestellte Kautionen (Rückstand K 83.250-16)	1.400	—	3.600	—	5.000	—
5.	Abfuhr der Werteffekten: Handkassa an die Landesbank	—	—	—	—	—	—
Zusammen		410.200	—	1,040.638	23	1,450.838	23
6.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Werteffekten-Saldo: a) in der Landesbank K 83.250-16 b) > Handkassa > —)	—	—	—	—	83.250	16
Werteffektengebarung		—	—	—	—	1,534.088	39

III. SUMMARISCHE

Empfang der Gebarungen des Baufondes für die Schiffbarmachung der Moldau im Weich-

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1901—1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Ärarialbeitrag	7,500.000	—	803.142	99	8,303.142	99
2.	Landesbeitrag	—	—	151.000	—	151.000	—
3.	Zinsen	78.949	67	7.385	—	86.334	67
4.	Miet- und Pachtzinse	27.856	30	6	56	27.862	86
5.	Erlös für verkaufte Mühleneinrichtungen und Materialien	7.484	02	—	—	7.484	02
6.	Sonstige Einnahmen	112	50	—	—	112	50
		I.					
		7,614.402	49	961.534	55	8,575.937	04
II. Durchlaufende Einnahmen:							
7.	Verläge der Handkassa von der Landesbank	115.375	—	468.276	43	583.651	43
8.	Rückeretzte Vorschüsse	—	—	328	75	328	75
9.	Erhaltene Vorschüsse	—	—	207.808	24	207.808	24
10.	Fremde Gelder u. bar erlegte Kauttionen	23.180	32	571	12	23.751	44
11.	Abfahren: Landesbank von der Handkassa	7.077	10	6	56	7.083	66
12.	Abzüge von den Bezügen der Beamten	994	28	5.804	26	6.798	54
		II.					
		146.626	70	682.795	36	829.422	06
Zusammen I. und II.		7,761.029	19	1,644.329	91	9,405.359	10
Geldgebarung		—	—	—	—	9,405.359	10
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	4.892.970	11	84.060	17	4,977.030	28
2.	Erlegte Depositen	—	—	67.162	—	67.162	—
3.	Erlegte Vadien	522.000	—	—	—	522.000	—
4.	Erlegte Kauttionen	233.229	35	—	—	233.229	35
5.	Abfuhr der Werteffekten: Landesbank von der Handkassa	—	—	—	—	—	—
Zusammen		5,648.199	46	151.222	17	5,799.421	63
Werteffektengebarung		—	—	—	—	5,799.421	63

ÜBERSICHT

bilde der Stadt Prag für das Jahr 1907, dann für die Jahre 1901 bis 1906.

Ausgabe

Post- No.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1907		1901—1906		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben:							
Regie:							
1.	Persönliche Bezüge	33.843	54	199.984	45	233.827	99
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	9.375	76	35.506	20	44.881	96
3.	Ausstellungs-Auslagen	800	—	—	—	800	—
4.	Sonstige Regieauslagen	10.155	24	11.124	07	21.279	31
		54.174	54	246.614	72	300.789	26
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	913	07	9.490	40	10.403	47
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung u. Evidenzhaltung	117	82	27	90	145	72
7.	Einlösung von Wasserkraften, Gebäuden, Bäumen, Mühleneinrichtungen und sonstige Entschädigungen	5,400.243	87	382.000	—	5,782.243	87
8.	Bau der Staustufen:						
	bei der Hetzinsel	100.829	71	—	—	100.829	71
	bei der Sophieninsel	—	—	—	—	—	—
9.	Sonstige Bauauslagen	1.251	04	3.206	83	4.457	87
		5,503.355	51	394.725	13	5,898.080	64
I.		5,557.530	05	641.339	85	6,198.869	90
II. Durchlaufende Ausgaben:							
10.	Verläge der Landesbank an die Handkassa	115.375	—	468.276	43	583.651	43
11.	Gegebene Vorschüsse	—	—	328	75	328	75
12.	Rückgezahlte Vorschüsse	—	—	207.808	24	207.808	24
13.	Fremde Gelder (Rückstand K 20.500)	2.680	32	571	12	3.251	44
14.	Abfahren: die Handkassa an die Landesbank	7.077	10	6	56	7.083	66
15.	Abzüge der Beamten an die k. k. Staatskassen	994	28	5.804	26	6.798	54
		126.126	70	682.795	36	808.922	06
II.		5,683.656	75	1,324.135	21	7,007.791	96
Zusammen I. und II.		—	—	—	—	—	—
16.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Kassarest:						
	a) in der Landesbank K 2.391.741 —)	—	—	—	—	2,391.741	14
	b) in der Handkassa » 5.826.14)	—	—	—	—	—	—
Geldgebarung		—	—	—	—	9,405.359	10
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	4,892.970	11	84.060	17	4,977.030	28
2.	Rückgestellte Depositen	—	—	67.162	—	67.162	—
3.	Rückgestellte Vadien	522.000	—	—	—	522.000	—
4.	Rückgestellte Kauttionen (Rückstand K 233.229-35)	233.229	35	—	—	233.229	35
5.	Abfuhr der Werteffekten: die Handkassa an die Landesbank	—	—	—	—	—	—
Zusammen		5,414.970	11	151.222	17	5,566.192	28
6.	Hiezu der mit Ende Dezember 1907 verbliebene Werteffekten-Saldo:						
	a) in der Landesbank K 233.229-35)	—	—	—	—	233.229	35
	b) in der Handkassa » —)	—	—	—	—	—	—
Werteffektengebarung		—	—	—	—	5,799.421	63

X. Personalien.

In dem Personalstande des Kommissionsbureaus sind im Laufe des Jahres 1907 mehrfache Veränderungen eingetreten und zwar eines Teils deshalb, weil die Inangriffnahme der Bauarbeiten in Prag bei der Hetzinselhaltung sowie die Einleitung der Vorarbeiten für die Elbekanalisation von Raudnitz flussabwärts eine Verschiebung bezw. Vermehrung der technischen Kräfte notwendig gemacht hat, und zum Teile auch infolge Ablebens zweier Beamten, nach denen die dadurch entstandenen Lücken in dem Beamtenpersonal durch Zuweisung neuer Kräfte wieder ausgefüllt werden mussten.

Zunächst sei hier des Verlustes zweier Mitarbeiter gedacht, welche vorzeitig aus dem Leben geschieden sind, und zwar des k. k. Ingenieurs *Gustav Walta* und k. k. Statthalterei-Rechnungs-Offizials *Wenzel Bradáč*. Der erstere war der Sektion für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag zugeteilt und hat als strebsamer und begabter Ingenieur an der Ausarbeitung der Projekte für die Kanalisation der Teilstrecke der Moldau in Prag erfolgreich mitgewirkt; derselbe ist am 22. März 1907 plötzlich gestorben.

In dem Offizial *Bradáč*, welcher am 22. April 1907 verschieden ist, verliert die Rechnungsführung des Kommissionsbureaus einen tüchtigen und fleissigen Mitarbeiter.

Mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. Mai 1907 Z. 1834 wurden die k. k. Ingenieure *Rudolf Šponar* und *Bohumil Štěpán* zu k. k. Oberingenieuren ernannt.

Behufs der notwendigen Ergänzung des technischen Personals der Kommission hat ferner Se. Exzellenz der Herr Statthalter den provisorischen k. k. Bauadjunkten *Georg Maenner* und den k. k. Baupraktikanten *Hugo Schwaab Edlen von Wildenfried* sowie den k. k. Bauadjunkten und Privatdozenten an der deutschen technischen Hochschule in Prag *Dr. techn. Friedrich Steiner* zur Dienstleistung bei der Kommission zugewiesen. Von diesen drei neuen technischen Beamten hat der Letztgenannte auf die Anstellung bei der Kommission resigniert, der Baupraktikant *Hugo Schwaab Edler von Wildenfried* wurde mit dem Erlasse des Statthalterei-Präsidiums vom 30. September 1907 Z. 19.941 zum provisorischen Bauadjunkten ernannt.

Des weiteren hat das Statthalterei-Präsidium mit dem Erlasse vom 22. Mai 1907 Z. 8066 den absolvierten Techniker *Max Mentzel* als k. k. Baupraktikanten in den Staatsbaudienst aufgenommen und der Kommission zur Dienstleistung zugewiesen.

Der an Stelle des verstorbenen Rechnungsoffizials *Bradáč* der Kommission zugeteilte k. k. Statthalterei-Rechnungspraktikant *Eduard Ma-*

reš wurde mit dem Erlasse des Statthaltereipräsidiiums vom 29. September 1907 Z. 15.455 zum Rechnungs-Assistenten ernannt.

Der der Kommission in den Nachmittagsstunden zugeteilte Sekretär der k. k. Finanzprokuratur in Prag, JUDr. Maximilian Weis wurde mit dem Erlasse des k. k. Finanzministeriums vom 20. Dezember 1907 Nr. 3097 zum k. k. Finanzrate ernannt.

Der Stand des Kommissionsbureaus war demnach am Schlusse des Jahres 1907 der folgende:

a) Technische Abteilung:

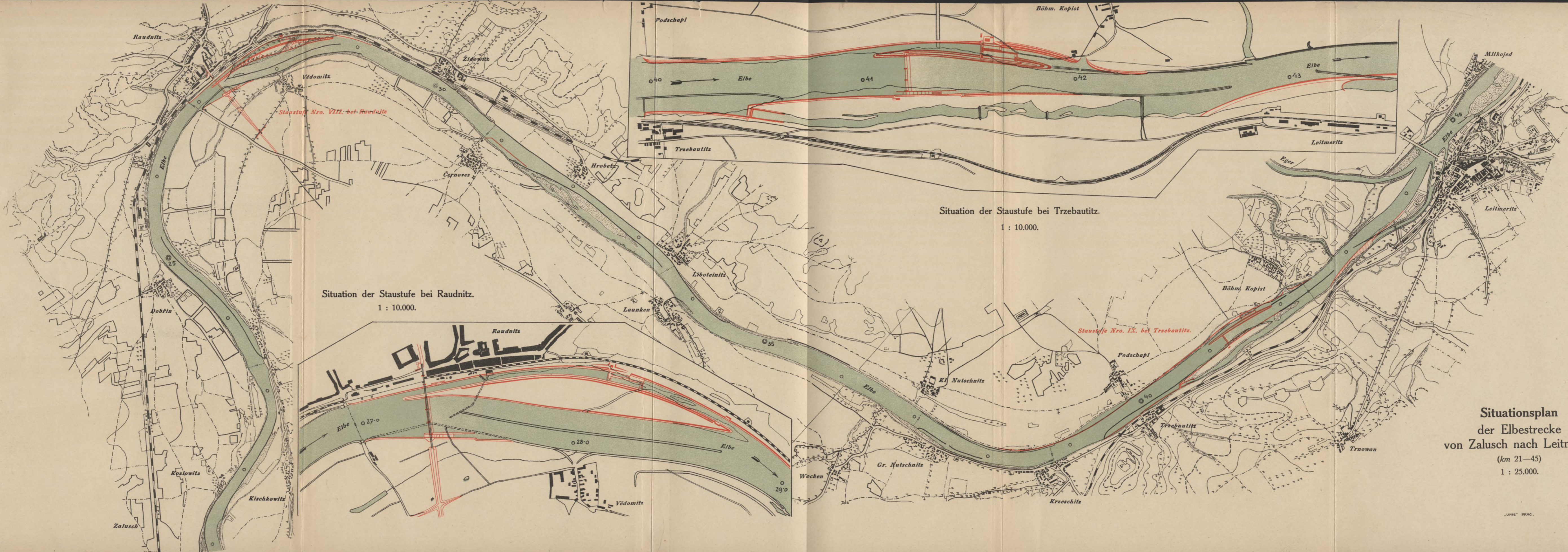
- K. k. Baurat Wenzel Rubin, Baudirektor.
 K. k. Oberingenieur Alois Kohout, Baudirektor-Stellvertreter und Sektionsbauleiter für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag;
 „ „ „ Dr. techn. Anton Klír, Baudirektor-Stellvertreter und Sektionsbauleiter der II. Sektion;
 „ „ „ Bohuslav Müller, Sektionsbauleiter der III. Sektion;
 „ „ „ Alois Drahorád, Lokalbauleiter in Prag;
 „ „ „ Rudolf Šponar;
 „ „ „ Bohumil Štěpán.
 K. k. Ingenieur Johann Paul, Lokalbauleiter in Wegstädtl;
 „ „ „ Eduard Schwarzer;
 „ „ „ Dr. techn. Břetislav Tolman, Lokalbauleiter in Raudnitz;
 „ „ „ Max Bílý;
 „ „ „ Zdenko Schwarz, Lokalbauleiter in Unter-Beřkowitz;
 „ „ „ Vítězslav Pavloušek;
 „ „ „ Josef Karban;
 „ „ „ Heinrich Skokan.
 K. k. Bauadjunkt Josef Záleský;
 „ „ „ Stanislaus Znojemský;
 „ „ „ Karl Samek;
 „ „ „ Georg Maenner;
 „ „ „ Hugo Schwaab Edler von Wildenfried.
 K. k. Baupraktikant Max Mentzel.
 Privatbeamte Ingenieur Josef Sumr.

b) Administrative Abteilung:

- K. k. Statthaltereirat **Konrad Freiherr von Braun**, administrativer Leiter.
- „ „ Statthaltereisekretär **Leopold Průša**.
- „ „ Finanzrat der k. k. Finanz-Prokuratur in Prag **JUDr. Max Weis**.
- „ „ Bezirks-Kommissär **JUDr. Johann Kirchner von Neukirchen**.
- „ „ Statthaltereirechnungsrat **Franz Havlík**.
- „ „ Evidenzhaltungs-Obergeometer I. Klasse **Ignaz Meder**.
- „ „ Statthaltereirechnungsassistent **Eduard Mareš**.
- „ „ Bezirks-Sekretär **Karl Pražák**.

Die Revision der Rechnungsbücher und der Kassa hat wie in den Vorjahren der k. k. Statthaltereioberrechnungsrat **Johann Tichý** besorgt.





Situation der Staustufe bei Raudnitz.
1 : 10.000.

Situation der Staustufe bei Trzebautitz.
1 : 10.000.

Situationsplan
der Elbestrecke
von Zalusch nach Leitmeritz
(km 21—45)
1 : 25.000.

POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III
L. inw. 18423

Kda 452/57



Biblioteka PK

J.X.12

/ 1907

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300985