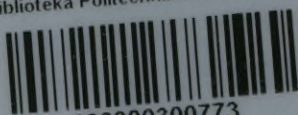




Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300773

DREIZEHNTER
JAHRES-BERICHT

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

IBRE TÄTIGKEIT IM JAHRE



PRAG, 1910

2-43
76



g.x. 12/1909

III. A. 15. 525710

DREIZEHNTER

JAHRES-BERICHT

DER

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

ÜBER

IHRE TÄTIGKEIT IM JAHRE

1909.

2492

F. Nr. 24057



PRAG, 1910.

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

5. 43.

76.



III 18026

J.X.12/1909

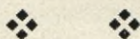


nr inw. 1850

Akc. Nr. 335/52

INHALT.

I. Einleitung	1
II. Chronologischer Überblick über wichtigere Vorkommnisse im J. 1909	3
III. Technische Vorarbeiten	26
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	26
IV. Ausarbeitung der Projekte und Vergebung der Bauten	29
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	29
a) Generelles Projekt für die Elbekanalisation von Leitmeritz bis Aussig	29
b) Das Projekt für die Staustufe Nr. X bei Lobositz.	34
c) Projektstudie über einen Umschlagshafen bei Aussig	36
B. Schiffbarmachung der Moldau innerhalb Prag	37
a) Projekt für die Sophieninselstaustufe	37
b) Hetzinselstaustufe	39
C) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	39
V. Behördliche Entscheidungen, Erlässe und Mitteilungen	40
A. In der Moldau- und Elbestrecke zwischen Prag und Aussig.	40
B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag	41
C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	42
VI. Grundeinlösungen, Einlösung von Wasserbenützungsrechten, Entschädigungen, Evidenzhaltung	44
A. In der Flusstrecke Prag-Aussig	44
B. Schiffbarmachung der Moldau in Prag	47
D. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	48
D. Evidenzhaltung	48
VII. Bauausführung und Baufortschritt	50
A. Kanalisierung der Moldau und Elbe von Prag bis Aussig	50
a) Staustufe Nr. VI. bei Unter-Berkowitz	50
b) Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl	51
c) Staustufe Nr. VIII in Raudnitz	60
d) Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz	68
B) Schiffbarmachung der Moldau in Prag	74
C) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens	92
VIII. Betrieb der fertigen Staustufen	94
IX. Geldgebarung	98
X. Personalien	116





I. Einleitung.

Den Aufgabenkreis der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen bildete, gleich wie im Vorjahre, auch im Jahre 1909 der Weiterbau der Kanalisierungsanlagen an der Elbe, die Schiffbarmachung der Moldau in Prag und die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens; als eine Erweiterung desselben ist die, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 9. September 1909, Z. 624 W. Str. erfolgte, Betrauung der Kanalisierungskommission mit der Ausarbeitung des Projektes und Kostenvoranschlages für einen Schutz- und Verkehrshafen in Melnik anzusehen.

In den ersten drei Belangen ist es mit Anspannung der Kräfte, trotz der mannigfachen Hindernisse, welche teils die Inangriffnahme der Bauarbeiten am Beginne der Bausaison hinausschoben, wie der schwere Eisgang im Monate Februar, sowie der bis Ende März anhaltende hohe Wasserstand, teils die Fortführung der Arbeiten wiederholt wochenlang unterbrachen, wie das zweimalige Hochwasser des Monates Juli und die mehrmaligen Hochwässer am Schlusse des Jahres, dennoch gelungen, einen erfreulichen Baufortschritt zu erzielen.

Von den Kanalisierungsanlagen an der Elbe wurde die Staustufe Nr. VII bei Wegstaedtl beendet und am 6. September 1909 in Betrieb gesetzt, bei der Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz sind die Arbeiten am Wehre und an den beiden Kammern soweit durchgeführt, daß die Übergabe derselben für den öffentlichen Verkehr im Jahre 1910 in sicherer Aussicht steht und bei der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz wurde das wasserrechtliche Verfahren abgeschlossen, die für den Anfang benötigten Grundstücke erworben und der Bau eingeleitet.

Schließlich wurden im Berichtsjahre die technischen Vorarbeiten für das Projekt der Staustufe Nr. X bei Lobositz, sowie auch für die nachfolgenden Stau-

stufen soweit durchgeführt, daß die Kommission in ihrer, am 23. Oktober 1909 abgehaltenen XXXIX. Plenarsitzung das fertiggestellte Detail-Projekt für die Staustufe Nr. X bei Lobositz im Prinzipie genehmigen und über die Situierung der weiteren Staustufen Nr. XI bei Praskowitz und Nr. XII bei Schreckenstein, sowie über die Prinzipien für die Verfassung der Projekte der beiden letzterwähnten Staustufen endgiltig Beschluß faßen konnte.

Ein gleich günstiger Fortschritt ist auch bei der Schiffbarmachung der Moldau in Prag zu verzeichnen, wiewohl auch hier der, bei einem Wasserstande von 4.5 m über Normale abgegangene Frühjahrseisgang und die, während der Bauperiode wiederholt eingetretenen Hochwässer die Bauarbeiten bedeutend gehemmt und namhafte Schäden verursacht haben. Soweit jedoch keine Hindernisse im Wege standen, wurde die Bausaison voll ausgenützt und zeitweise auch bei Nacht gearbeitet, wodurch es gelang, einen großen Teil der Arbeiten an der Schleusenanlage und am Wehre samt der Floßschleuse in der Hetzinselhaltung fertigzustellen, so daß mit Beginn der Floßperiode 1910 die Floßfahrt bereits durch die neue Floßschleuse geführt werden kann.

Die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens, welche bereits im Jahre 1908 nahezu beendet war, erfuhr im Berichtsjahre noch eine weitere Ergänzung durch den Bau einiger notwendig gewordenen Hochbauten im Hafenterrain und durch die noch erforderlichen Herstellungen an der Schiffsreparaturstätte. Für das nächste Jahr erübrigt lediglich die Durchführung der vorgeschriebenen behördlichen Amtshandlungen zum Zwecke der Betriebsbewilligung, worauf die Eröffnung dieses Hafens für den öffentlichen Verkehr bevorsteht.

Hand in Hand mit den Bauarbeiten gieng auch die Notwendigkeit, eine Fülle von Fragen administrativer und privatrechtlicher Natur zu beräumen. In dieser Beziehung sind die mehrfachen Verhandlungen zum Zwecke der Einlösung der erforderlichen Grundstücke, Realitäten und Wasserbenützungsanlagen, die Vergleichsverhandlungen in betreff der, durch den Bau oder den Betrieb der Kanalisierungsanlagen bedingten Eingriffe in die Rechtssphäre Dritter, die Vertretung der eigenen Projekte bei den behördlichen Amtshandlungen und der Interessen des Kanalisierungsfondes bei kommissionellen Verhandlungen über fremde Projekte, durch welche eine Einwirkung auf die Schiffahrtsanlagen herforgerufen wird, die Verwaltung der der Kanalisierungskommission zur Verfügung gestellten Geldmittel und der von ihr erworbenen Realitäten, die Verfassung der abgeschlossenen Verträge und die grundbücherliche Durchführung derselben u. s. w. zu verzeichnen, worüber des Näheren in den nachfolgenden Absätzen berichtet wird.

Mit der Niederlegung der Wehre wurde in folge des eingetretenen Frostwetters am 23. November 1909 begonnen und dieselbe am 25. November 1909 vollzogen.

An dieser Stelle ist auch des überaus schmerzlichen Verlustes zu gedenken, von welchem die Kanalisierungskommission am 22. April 1909 durch das Hinscheiden eines ihrer pflichteifrigsten Mitglieder, des Reichsrats- u. Landtags-

Abgeordneten Dr. techn. Johann K a f t a n betroffen wurde, der seine umfassenden Kenntnisse mit seltener Hingebung und Bereitwilligkeit in den Dienst der Kanalisierungskommission jederzeit gestellt und sich so um das Kanalisierungswerk unvergängliche Verdienste erworben hat, wofür ihm die Kanalisierungskommission ein treues Andenken bewahren wird.

An seinerstatt wurde seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen, welchen der Verblichene in der Kommission vertrat, der k. k. Professor der böhmischen technischen Hochschule in Prag, Dr. techn. Anton K l i r in die Kommission entsendet. Eine weitere Änderung in der Zusammensetzung der Kommission trat durch die Resignation des Ersatzmannes in der Landeskurie, Dr. Johann K i e m a n n ein, dessen Stelle über Beschluß des Landesausschusses des Königreiches Böhmen der Landtagsabgeordnete und Großindustrielle Ferdinand M a r e s c h in Aussig einnahm.

Die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbflusses in Böhmen in Prag überantwortet diesen ihren dreizehnten Tätigkeitsbericht der Öffentlichkeit mit dem Bewußtsein voll erfüllter Pflicht und gibt sich der Hoffnung hin, daß derselbe allenthalben mit Befriedigung Aufnahme finden wird.

PRAG, im Dezember 1909.

II. Chronologischer Überblick über wichtigere Vorkommnisse im Jahre 1909.

Am 4. J ä n n e r 1909 fand eine wasserrechtliche Verhandlung über das vom Prager Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt für die Kaianlage bei der Franz Josefs-Brücke in Prag statt, bei welcher sich in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Oberingenieur K o h o u t und Statthalterei-Sekretär P r ů š a beteiligten.

A m 5. J ä n n e r 1909 besichtigten Delegierte der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Begleitung des Oberingenieurs K o h o u t und des Ingenieurs B í l ý die fertiggestellten Anlagen im Holeschowitzter Hafen zum Zwecke der Einleitung der Übernahme des Betriebes der Hafenbahn, beziehungsweise Erhebung jener Ergänzungsarbeiten, welche vor Inbetriebsetzung der Hafenbahn noch auszuführen wären.

A m 7. J ä n n e r 1909 beteiligten sich in Vertretung der Kanalisierungskommission Statthalterei-Sekretär P r ů š a und Oberingenieur K o h o u t an der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für die Rekonstruktion des Schmutzwasserkanals aus der Hutfabrik der Firma Böhm in Bubna.

Am 15. Jänner 1909 beteiligten sich dieselben Herren an der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für eine Wasserleitung der Gemeinde Břevnov.

An demselben Tage fand beim k. k. Bezirksgerichte der oberen Neustadt in Prag die Fortsetzung der Verhandlung über die Abschätzung der Judeninsel in Prag für Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau statt, an welcher in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission der Baudirektor, Baurat Rubin und Finanzrat Dr. Weis teilnahmen.

Am 16. Jänner 1909 fand die Übergabe des Dückers, welchen die Kanalisierungs-Kommission für die Abwässer aus der Zuckerfabrik in Unter-Beřkowitz hergestellt hat, an die Direktion dieser Zuckerfabrik statt, wobei die Kommission durch Oberingenieur Dr. Klír und Statthalterei-Sekretär Průša vertreten war.

Am 23. Jänner 1909 beteiligten sich die vorgenannten Herren bei der baubehördlichen Kollaudierung des Wehr- und Schleusenmeisterhauses in Raudnitz, welches aus dem ehemaligen Mühlgebäude daselbst adaptiert worden ist und bei dieser Gelegenheit den Benützungskonsens seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Raudnitz erhielt.

Am demselben Tage intervenierte Oberingenieur Kohout bei der vom Prager Magistrat durchgeführten Baukommission über das Projekt der Pergamentfabrik der Firma Hirsch in Holeschowitz für die Errichtung eines Magazines in der Nähe der Hafensbahn.

Am 25. Jänner 1909 fand die wasserrechtliche Kollaudierung der von der Stadtgemeinde Leitmeritz ausgeführten Überwölbung des Pokratitzer Baches in Leitmeritz statt, an welcher sich Obering. Müller und Statth.-Skr. Dr. Kirchner von Neukirchen beteiligten.

Am 27. Jänner 1909 wurde eine Baukommission in Angelegenheit des Zubaus einer Veranda beim Restaurationsgebäude auf der Schützeninsel in Prag abgehalten, an welcher Obering. Kohout und Statth.-Skr. Průša teilnahmen.

Am 28. Jänner 1909 verhandelten Statth.-Skr. Dr. von Neukirchen und Ingenieur Paul wegen gütlicher Einlösung der überstauten Grundflächen in der Gemeinde Podscheplitz bei Wegstädtl.

Am 30. Jänner 1909 fand eine neuerliche wasserrechtliche Verhandlung wegen Übernahme des von der Kanalisierungs-Kommission anlässlich der Erbauung der Staustufe Nr. I bei Troja hergestellten Straßengrabens neben der Bezirksstraße in Podbaba in die Erhaltung des Smichower Bezirksausschusses statt, wobei jedoch wiederum eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Die Kanalisierungs-Kommission war hiebei durch Statth.-Skr. Průša und Oberingenieur Štěpán vertreten.

Am 1. Feber 1909 wurde Oberingenieur Dr. Klír, welcher der Kanalisierungs-Kommission seit ihrer Konstituierung zugeteilt war und zuletzt die Stelle eines Sektionsbauleiters der II. Sektion, zugleich Baudirektorstellvertreters

für die Angelegenheiten der Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses von Prag bis Aussig bekleidete, von der Dienstleistung bei der Kanalisierungs-Kommission unter Anerkennung seiner langjährigen, erfolgreichen Tätigkeit enthoben, da derselbe zum o. ö. Professor für Wasserbau an der k. k. böhmischen technischen Hochschule in Prag ernannt worden ist. In folge dieses Abganges wurde mit der Funktion des Baudirektorstellvertreters der Sektionsbauleiter der III. Sektion, Oberingenieur Müller betraut, während die Sektionsbauleitung der II. Sektion dem Oberingenieur Štěpán übertragen worden ist.

Am 3. Februar 1909 fand die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt für das Montierungsgerüste der neuen Brücke auf die Hetzinsel in Prag statt, und am

4. Februar 1909 die politische Begehungskommission über das Projekt der Versicherung des Pfeilers des Viaduktes der öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf der Hetzinsel, bei welchen Amtshandlungen sich Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout beteiligten.

Am 5. Februar 1909 gieng der Eisstoß in Prag unter ganz abnormalen Verhältnissen ab, wobei das Wasser der Moldau in folge des Durchbruches einer 5.50 m hohen Eisanschoppung bei Modřan plötzlich um 2 m gestiegen ist. Der Bauunternehmung Müller & Kapsa ist hiebei ein Greifbagger abgeschwommen und zu Grunde gegangen. Die hölzerne Brücke von der Hetzinsel nach Bubna ist stark beschädigt worden, so daß der Verkehr über dieselbe auf längere Zeit unterbrochen war. An den Bauplätzen wurde jedoch kein nennenswerter Schaden angerichtet.

Am 9. Februar 1909 verhandelten Statth.-Schr. Průša und Ingenieur Schwarz in betreff der gütlichen Entschädigung für die in folge der Aufstellung des Beřkowitzter Wehres überstauten Weidenpflanzungen in der Gemeinde Mlázic.

An demselben Tage beteiligte sich Obering. Kohout an der wasserrechtlichen Kollaudierung der Kläranlage für die Abwässer aus dem städtischen Elektrizitätswerke und Obering. Štěpán an der wasserrechtlichen Verhandlung über die Beschwerde wegen Vertragung der Bezirksstraße in Podbaba mit Eisschollen bei dem letzten Eisstoße.

Am 20. Februar 1909 fand beim Landesgerichte in Prag die Fortsetzung der Verhandlung über die Klage der Eheleute W. und Alb. Pokorný in Dušník wegen angeblicher Unternässung ihrer Grundstücke in folge der Errichtung des Wraňaner Stauwehres statt, an welcher sich Baudirektor, Baurat Rubin und Finanzrat Dr. Weiss beteiligten.

Am 22. Februar 1909 intervenierten Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für eine neue steinerne Brücke über die Moldau beim Rudolfinum in Prag.

Am 2. März 1909 fand die wasserrechtliche Verhandlung über die Beschwerde der Gemeinde Dejvic wegen angeblicher Beschädigung mehrerer Grundstücke bei dem letzten Eisabgange in folge der Errichtung der Trojer Staustufe

statt, bei welcher die Kanalisierungs-Kommission durch Statth.-Sekt. Průša und Obering. Štěpán vertreten war.

Am 9. März 1909 beteiligten sich in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Baurat Rubin, Statth.-Sekt. Průša und Obering. Kohout an der behördlichen Baukommission wegen Neubaus des Kreuzherrenklosters in Prag.

Am 13. März 1909 intervenierte Obering. Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit der Errichtung eines Landungsfloßes und eines Botshauses des Ruderklubs „Blesk“ in Podol.

Am 15. März 1909 fand eine Baukommission wegen Herstellung einer Unterkunftshütte für das Bahnerhaltungspersonale auf dem Nordwestbahnhofe in Prag statt, an welcher Statth.-Sekt. Průša und Obering. Kohout teilnahmen.

Am 16. März 1909 wurde die am 20. Feber begonnene Verhandlung über die Klage der Eheleute Pokorný in Dušník beim Landesgerichte in Prag behufs Wahl von Sachverständigen fortgesetzt.

Am 19. März 1909 wurde die Baukommission über das Projekt für ein neues Amtsgebäude für die betriebsführende Eisenbahn im Holeschowitz Hafenhofe abgehalten, bei welcher Statth.-Sekt. Průša u. Obering. Kohout intervenierten.

Am 22. März 1909 unternahm Professor F. X. Novotný von der Staatsgewerbeschule in Prag mit seinen Hörern eine Exkursion zum Bau der Hetzinselstaustufe, wobei Ingenieur Pavlousek die erforderlichen Erläuterungen gab.

Am 23. März 1909 fand beim k. k. Bezirksgerichte der oberen Neustadt in Prag eine Verhandlung mit den Besitzern der Judeninsel in Prag behufs Vereinbarung bezüglich des Erlages der im Enteignungsverfahren zuerkannten Entschädigungssumme für diese Insel statt, wobei die Kanalisierungs-Kommission durch den Finanzrat Dr. Weis und Baurat Rubin vertreten war.

Am 24. März 1909 fand eine wasserrechtliche Verhandlung über die Eingabe der Floßfahrtsinteressenten statt, es solle der Bau des neuen Kais am František in Prag auf solange eingestellt werden, bis die neue Floßschleuse fertig sein werde. An dieser Verhandlung beteiligten sich Obering. Kohout und Statth.-Sekt. Průša.

Am 27. März 1909 wurde im Bureau der Oberbauleitung eine Beratung mit den Vertretern der Prager und Smichower Stadtgemeinde, der Expositor der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen und der Kanalisierungs-Kommission in Angelegenheit des Projektes für den Bau einer neuen Brücke über die Moldau in Prag in der Verlängerung der Mysliggasse zum Ferdinandskai am Smichow abgehalten.

Am 6. April 1909 fand die politische Begehungs-Kommission bezüglich des Projektes für die Verlängerung der elektrischen Straßenbahn in Holeschowitz

statt, an welcher sich Obering. Kohout und Statth.-Skr. Průša beteiligten.

Am 7. April 1909 beteiligten sich dieselben Herren vormittag an der Kollaudierung der städtischen Kanalisation in Smichow und nachmittag an der wasserrechtlichen Verhandlung in betreff des Montierungsgerüsts für die neue Brücke auf die Hetzinsel in Prag.

Am 8. April 1909 fand die Fortsetzung der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für eine neue Brücke über die Moldau beim Rudolfinum in Prag statt, an welcher sich ebenfalls Statth.-Skr. Průša und Obering. Kohout beteiligten.

Am 9. April 1909 besichtigte der Herr Brigadier Generalmajor Matuschka mit dem Major Berger, Kommandant des Pionnier-Bataillons Nr. 3 unter der Führung des Baudirektors, Baurat Rubin und der Oberingenieure Kohout und Drahorád die Bauten auf der Hetzinsel in Prag.

Am 14. und 15. April 1909 besichtigten die Ingenieure Don Zacarias Martin Gil und Don Alberto Aquilar aus Spanien und der Stadtgenieur Larssen aus Vardö in Norwegen unter der Führung des Oberingenieurs Müller die Bauten auf der Hetzinsel in Prag, den Holeschowitzer Hafen und die Kanalisierungsbauten von Prag bis Beřkowitz.

Am 19. April 1909 beteiligten sich Obering. Kohout und Statth.-Skr. Průša an der wasserrechtlichen Verhandlung wegen Aufstellung eines städtischen Volksbades im Holeschowitzer Hafen.

Am 20. April 1909 besichtigte der Kommandant des Hafens von New-York, Superintendent und Chief Engineer Alfred Brooks Fry in Begleitung des Sekretärs des amerikanischen Konsulats in Prag Mr. Fisher unter der Führung des Baudirektors, Baurates Rubin die Bauten in Prag und in der Strecke Libschitz-Hořin-Beřkowitz.

Am 26. April 1909 nahmen die Herren Kollaudatoren, Landes-Oberbaurat Jirsík und k. k. Baurat Ritter von Rittershain in Anwesenheit der Vertreter der Bauleitung und der Bauunternehmung A. Lanna die Superkollaudierung der Bauobjekte mit einjähriger Haftfrist der Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz vor.

Am 28. April 1909 wurde in Wegstädtl die Verhandlung mit dem Hausbesitzer Berger wegen Entschädigung desselben in folge der Überstauung seines Kellers nach Aufstellung des Wegstädtler Nadelwehres durchgeführt, wobei die Kanalisierungs-Kommission durch den Baurat Rubin, Statth.-Skr. Dr. von Neukirchen u. Obering. Štěpán vertreten war.

Am 1. Mai 1909 intervenierten Statth. Sekr. Průša und Obering. Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung wegen Herstellung eines Leitwerkes oberhalb der Floßschleuse im alten Helmerwehr in Prag.

Am 4. Mai 1909 wurde von der k. k. Statthaltereı eine Erhebung bezüglich der feuersicheren Herstellungen an der Realität des Charvt in Holeschowitz unter Intervention von Vertretern des Eisenbahnministeriums, der Stadtge-

meinde Prag, der Staatseisenbahn Gessellschaft und der Kanalisierungskommission abgehalten, an welcher Baurat Rubin, Finanzrat Dr. Weis, Oberingenieur Kohout und Statth.-Schr. Průša sich beteiligten.

Am 6. Mai 1909 fand unter Intervention der Kommissionsmitglieder Dr. Russ und Landesoberbaurat Freiherr von Spens-Booden, sowie des Baudirektors, Baurates Rubin, des Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und der Oberingenieure Štěpán und Paul unter der Leitung des Statthaltereirates Filip die Fortsetzung der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für die Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz statt, wobei speziell die Einwendungen der Besitzer der Hopfengärten in der sogenannten Polepper Platte hinsichtlich der befürchteten Unternässung dieser Grundstücke einer eingehenden Erhebung unterzogen worden sind.

Am 7. Mai 1909 führten dann Baurat Rubin, Oberingenieur Štěpán, Statthalt.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Paul die Einlösung sämtlicher in der Gemeinde Böhm.-Kopist gelegenen, für den Bau der Staustufe Nr. IX. bei Leitmeritz erforderlichen Grundstücke durch.

Am 9. Mai 1909 besichtigten 60 Mitglieder des Beamtenvereines in Karolinenthal unter der Führung des Baurates Rubin, Oberingenieurs Drahorád und Ingenieurs Pavloušek die Bauten auf der Hetzinsel in Prag.

Am 11. Mai 1909 besichtigte Se. Exzellenz der Herr Statthalter Graf Coudenhove in Begleitung des Präsidialchefs, Statthaltereirates Freiherrn von Braun, die Bauten auf der Hetzinsel und die Ausgestaltungsarbeiten im Holeschowitz Hafen, wobei Baudirektor, Baurat Rubin die technischen Aufklärungen erteilte.

Am 12. Mai 1909 fand eine eisenbahnbehördliche Kommission in Angelegenheit der feuersicheren Herstellungen bei der Realität des Charvát in Holeschowitz statt, bei welcher Finanzrat Dr. Weis, Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout die Kanalisierungs-Kommission vertraten.

An demselben Tage nachmittag unternahmen 173 Mitglieder des Vereines der Hausbesitzer in Prag-VII. unter der Führung des Oberingenieurs Drahorád eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten auf der Hetzinsel.

Am 14. Mai 1909 erfolgte nach vorhergehender kommissioneller Erhebung die Verlegung der Schifffahrt in die neue Schifffahrtsrinne am linken Ufer bei Raudnitz.

Am 17. und 18. Mai 1909 wurde die wasserrechtliche Verhandlung bezüglich der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz mit der Protokollierung der Interessenten-Äußerungen in Raudnitz und Leitmeritz beendet. An dieser Verhandlung, welche Statthaltereirat Filip leitete, beteiligten sich seitens der Kanalisierungs-Kommission die Mitglieder Dr. Russ und Landesoberbaurat Freiherr von Spens-Booden, ferner Baurat Rubin, Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und die Oberingenieure Štěpán und Paul.

Am 22. Mai 1909 hielt die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbe-Flusses in Böhmen unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters und in Anwesenheit des Herrn k. k. Statthaltereivizepräsidenten Dörfel sowie fast aller Mitglieder, Ersatzmänner und Experten ihre XXXVIII. Vollversammlung ab. Der Tag vorher wurde dazu benützt, um die wichtigeren Gegenstände der Tagesordnung in der Sitzung des engeren Kommissionskomitees einer eingehenden Vorberatung zu unterziehen, an welche sich dann nachmittag die Besichtigung der Bauarbeiten im Bereiche der Hetzinselstaustufe in Prag sowie der Besuch des Bahnhofes bei dem Hafen in Holeschowitz und der Floßschleuse beim Trojaer Wehr anschloß.

Nach Eröffnung der Plenarsitzung widmete Se. Exzellenz der Herr Statthalter einen warmen Nachruf dem am 22. April d. J. aus dem Leben geschiedenen Kommissionsmitgliede Abgeordneten Dr. Johann Kaftan und gab in herzlichen Worten der Trauer über den schmerzlichen Verlust Ausdruck, den die Kanalisierungskommission durch den Hingang dieses hervorragenden und um die Arbeiten der Kommission in hohem Maße verdienten Mannes erlitten hat. Diese Kundgebung wurde von allen Anwesenden stehend angehört und zur bleibenden Erinnerung an den Verblichenen dem Sitzungsprotokolle einverleibt.

Hierauf begrüßte Se. Exzellenz den zum erstensmale in der Sitzung erschienenen Herrn Landtagsabgeordneten Ferdinand Marešch aus Aussig, welchen der Landesausschuß des Königreiches Böhmen an Stelle des aus der Kommission ausgetretenen Herrn Dr. Johann Kiemann zum Ersatzmanne in der Landeskurie der Kommission ernannt hat. Anknüpfend daran teilte Hr. Landesausschussbeisitzer Dr. Werunsky mit, daß der Landesausschuß durch den in der Sitzung vom 19. Mai d. J. gefaßten Beschluß an Stelle des verstorbenen Herrn Abg. Dr. Kaftan den k. k. Professor der böhmischen technischen Hochschule in Prag Herrn Dr. techn. Anton Klir zum Kommissionsmitgliede gewählt hat.

Nach Genehmigung des Protokolls der letzten Plenarsitzung und nach Entgegennahme der präsiidiellen Mitteilungen wurde zur eigentlichen Tagesordnung übergegangen und zunächst eine Reihe von Angelegenheiten der Erledigung zugeführt, welche die Flußstrecke der Moldau und Elbe zwischen Prag und Aussig betreffen.

Im besonderen genehmigte die Kommission das Ergebnis zahlreicher administrativer Verhandlungen, welche im Bereiche der Staustufen Nr. V bei Wraňan, Nr. VI bei Unter-Beřkowitz, Nr. VII bei Wegstädtl und Nr. VIII bei Raudnitz zu Ende geführt worden sind.

Desgleichen nahm die Kommission das Referat über den Stand der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz sowie das Bauprogramm für obige Flußstrecke pro 1909 entgegen und befaßte sich sehr eingehend mit der Frage des generellen Projektes für die Kanalisierung der Elbe von Leitmeritz bis Aussig, in welcher Beziehung namentlich darauf hingewiesen wurde, daß es zweckdienlich sein wird, mit den

maßgebenden Faktoren, welche an der Kanalisierung dieser Flußstrecke interessiert sind, vorher in Fühlung zu treten, dieselben über die in Aussicht genommene Art der Durchführung der Kanalisierung dieses Flußabschnittes zu informieren und deren Wünsche entgegenzunehmen. Bei der Beratung über diese Fragen haben an der Sitzung in Vertretung der Stadtgemeinde Leitmeritz Herr Prof. Johann M a s c h e k und für die Gemeinde Lobositz Herr Stadtrat Josef M a y teilgenommen.

Hierauf gelangte das Projekt für den Bau des Wehr- und Schleusenmeistergehöftes für die Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz in Böhm.-Kopist zur Genehmigung.

Im Bereiche der Schiffbarmachungsarbeiten auf der Moldau in Prag war es neben dem Berichte über den Stand der administrativen Verhandlungen und dem Referate über das Bauprogramm für das laufende Jahr namentlich das Projekt für die Stauhaltung bei der Sophieninsel, welches einer eingehenden Erörterung unterzogen wurde. Durch die einschlägige Beschlussfassung sind für das weitere Vorgehen in diesem Belange die erforderlichen Direktiven festgestellt worden,

Nach Genehmigung des bereits ausgeführten Fischpasses und der Sohlenversicherung in der Floßschleuse bei der Hetzinsel sowie der hölzernen Leitwerke bei der alten Floßschleuse im Helmer Wehr wurden bezüglich der Vergebung des Segmentverschlusses für die neue Floßschleuse und des Schützerverschlusses für die Kiesschleuse bei der Hetzinsel, ferner hinsichtlich des Projektes für das Schleusenmeistergehöfte auf der Hetzinsel sowie wegen des Baues der Wasserzuleitungskanäle für den Karolinenthaler Hafen die erforderlichen Beschlüsse gefaßt.

Da die Ausgestaltungsarbeiten im Holeschowitzer Hafen ihrer Beendigung entgegengehen, wendete die Kommission ihre Aufmerksamkeit auch dem seinerzeitigen Betriebe der Hafensbahn zu und genehmigte die Vergebung des Baues eines neuen Wohngebäudes für das Hafenaufsichtspersonal sowie die Vergebung der Lieferung von Aufzugswagen für die Schiffsreparaturstätte daselbst, durch welche letztere Einrichtung einem fühlbaren Bedürfnisse der Schifffahrt Rechnung getragen werden soll.

Des weiteren gelangten die Rechnungsabschlüsse der drei von der Kanalisierungskommission verwalteten Bauфонde für das Jahr 1908 zur Genehmigung, worauf auch der Ausweis über die Geldgebarung für das laufende Jahr bis Ende April zur Kenntnis genommen wurde.

An diese Beschlußfassung knüpfte sich noch eine Reihe von Mitteilungen untergeordneter Bedeutung, worauf die Kommission die Wahl der Kollaudatoren für die Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz vornahm und über die Beteiligung an dem deutsch-österreich.-ungar. Verbandstage für Binnenschifffahrt, welcher heuer in Linz stattfinden wird, Beschluß faßte.

Am 22. Mai 1909 besichtigte Ingenieur Ahlblad aus Wasa in Finnland in Begleitung des Oberingenieurs Štěpán die Kanalisierungsbauten in der Strecke vom Miřowitz bis Beřkowitz.

Am 23. Mai 1909 veranstaltete der Neustädter Bürgerklub unter der Führung des Obering. Drahorád und des Ing. Pavloušek eine Exkursion zu dem Bau der Hetzinselstaustufe, an welcher sich über 120 Personen beteiligten.

Am 25. Mai 1909 fand im Bureau der Oberbauleitung abermals eine technische Beratung zwischen den Vertretern der Stadtgemeinde Prag, der staatlichen Flußbauverwaltung und der Kanalisierungs-Kommission in Angelegenheit des Projektes für die neue Brücke von der Mysliggasse zum Ferdinands-Kai am Smichow statt.

Am 27. und 29. Mai 1909 fand durch den Sachverständigen im Elektrizitätsfache Professor Vejdělek im Beisein des Obering. Kohout die Kollaudierung der elektrischen Kräne im Holeschowitzer Hafen statt.

Am 4. Juni 1909 übernahmen die Vertreter der Kanalisierungs-Kommission, Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán die eingelösten Grundstücke in der Gemeinde Böhmisch Kopitz und

am 7. Juni 1909 wurden dieselben an die Vertreter der Bauunternehmung A. Lanna unter Intervention der Kommissionsmitglieder Oberbaurat Ritter von Rittershain und Professor Dr. Klír, ferner Baurates Rubin u. der Obering. Štěpán und Paul übergeben, und hierauf sofort die Baueinleitung des Baues der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz offiziell durchgeführt.

Am 9. Juni 1909 nahm der Delegierte des Ministeriums für öffentliche Arbeiten Oberbaurat Franz in Gegenwart der Vertreter der staatlichen Flußbauverwaltung Hofrat Rytíř und Obering. Cramer, und der Kanalisierungs-Kommission Baurat Rubin und Obering. Štěpán eine örtliche, informative Besichtigung der Elbeflußstrecke von Křiwenitz bis Ober-Podčáp vor, um die Modalitäten zu erheben und festzusetzen, unter denen das von der staatlichen Flußbauverwaltung ausgearbeitete und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegte Projekt für eine durchgreifende Regulierung der bezeichneten Flußstrecke unter Mitwirkung der Kanalisierungs-Kommission zur Ausführung gebracht werden könnte, wobei eine vollständige Einigung zwischen den beteiligten Faktoren erzielt wurde.

Am 11. Juni 1909 wurde in Wegstädtl das Schlußprotokoll über die durchgeführte chemische und bakteriologische Untersuchung der Brunnenwässer in der Stadt aufgenommen, wobei Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán intervenierten.

Am 12. Juni 1909 unternahm Prof. Dr. Klír mit über 100 Hörern der böhmischen technischen Hochschule unter Führung des Obering. Štěpán eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten in der Strecke vom Libschr. bis Beřkowitz.

Am 15. Juni 1909 geruhte Se. königl. Hoheit der Prinz Ludwig von Bayern in Begleitung seines persönlichen Adjutanten Baron Leonrod die Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe einer

Besichtigung zu unterziehen. Aus diesem Anlasse fand mit dem Bereisungs-Dampfer der Kanalisierungs Kommission „Marie Valerie“ eine Stromfahrt von Beřkowitz stromaufwärts über Hořín, Miřowitz, Libschitz, Klecan bis Podbaba statt, an welcher Se. Exzellenz der Herr Statthalter Graf Coudenhove und von Beřkowitz bis Hořín auch der Oberstlandmarschall des Königreiches Böhmen Se. Durchlaucht Prinz Ferdinand von Lobkowitz teilnahmen; während der Fahrt wurden sämtliche Staustufen von Sr. königl. Hoheit, welcher ein sehr lebhaftes Interesse an allen Bauten nahm, einer eingehenden Besichtigung unterzogen, wobei die technischen Aufklärungen Hofrat Rytíř und Baudirektor, Baurat Rubín erstatteten. Von Podbaba wurde die Fahrt nach Prag mittels Automobilen fortgesetzt und hierselbst noch der Bau der Hetzinselstaustufe und der Holeschowitzter Hafen besichtigt. Die Abbildungen 1 u. 2 beziehen sich auf diesen hohen Besuch.

Am 17. und 18. Juni 1909 fand in Gegenwart aller Mitglieder der Kanalisierungs-Kommission, deren Ersatzmänner, Experten und Referenten unter zahlreicher Beteiligung der Interessenten unter der Leitung des Herrnhaus- und Kommissions Mitgliedes Dr. Russ eine technisch-informative Verhandlung über das generelle Projekt der Elbekanalisation von Leitmeritz bis Aussig statt. Am ersten Tage wurde im Rathause zu Leitmeritz das Projekt erklärt und sodann wurden die Wünsche und Äußerungen der dortigen Interessenten hauptsächlich in betreff der Lobositzer Haltung entgegengenommen, worauf eine Dampferfahrt nach Lobositz folgte, woselbst der Bauplatz für die Staustufe Nr. X besichtigt wurde. Hierauf äußerten sich nach neuerlicher Erklärung des Lobositzer Projektes in dortigem Rathause die übrigen Interessenten in betreff dieser Haltung. Nachmittag wurde dortselbst das Projekt der weiteren Staustufe Nr. XI bei Praskowitz erklärt und die Wünsche der anwesenden Interessenten entgegengenommen, worauf dann die Baustelle für diese Staustufe in Augenschein genommen und die Dampferfahrt bis Aussig fortgesetzt wurde. Den zweiten Tag fanden am Vormittag in der Aussiger Ressource die Verhandlungen in betreff der letzten Haltung Nr. XII von Schreckenstein statt u. daraufhin wurde die Strecke Aussig-Wannow mittels Dampfer befahren und der Bauplatz für die letzte Staustufe in Augenschein genommen. In den drei Verhandlungen, sowie auch bei der Dampferfahrt und bei der Besichtigung der Bauplätze wurde den Interessenten Gelegenheit geboten, zu dem Projekte Stellung zu nehmen und ihre Ansichten, Wünsche und Forderungen vorzubringen. In dieser Beziehung kann konstatiert werden, daß gegen das Projekt im allgemeinen, als auch gegen die einzelnen Staustufen, deren Verteilung und Situierung von keiner Seite prinzipielle Einwendungen erhoben worden sind.

Am 19. Juni 1909 wurde eine wasserrechtliche Verhandlung in Angelegenheit des Umbaues der Brücke zur Primatoreninsel in Prag abgehalten, an welcher Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout teilnahmen.

Am 20. Juni 1909 unternahmen unter der Führung des Baudirektors, Baurates Rubín die Staatsbaubeamten Böhmens in einer Anzahl von nahezu

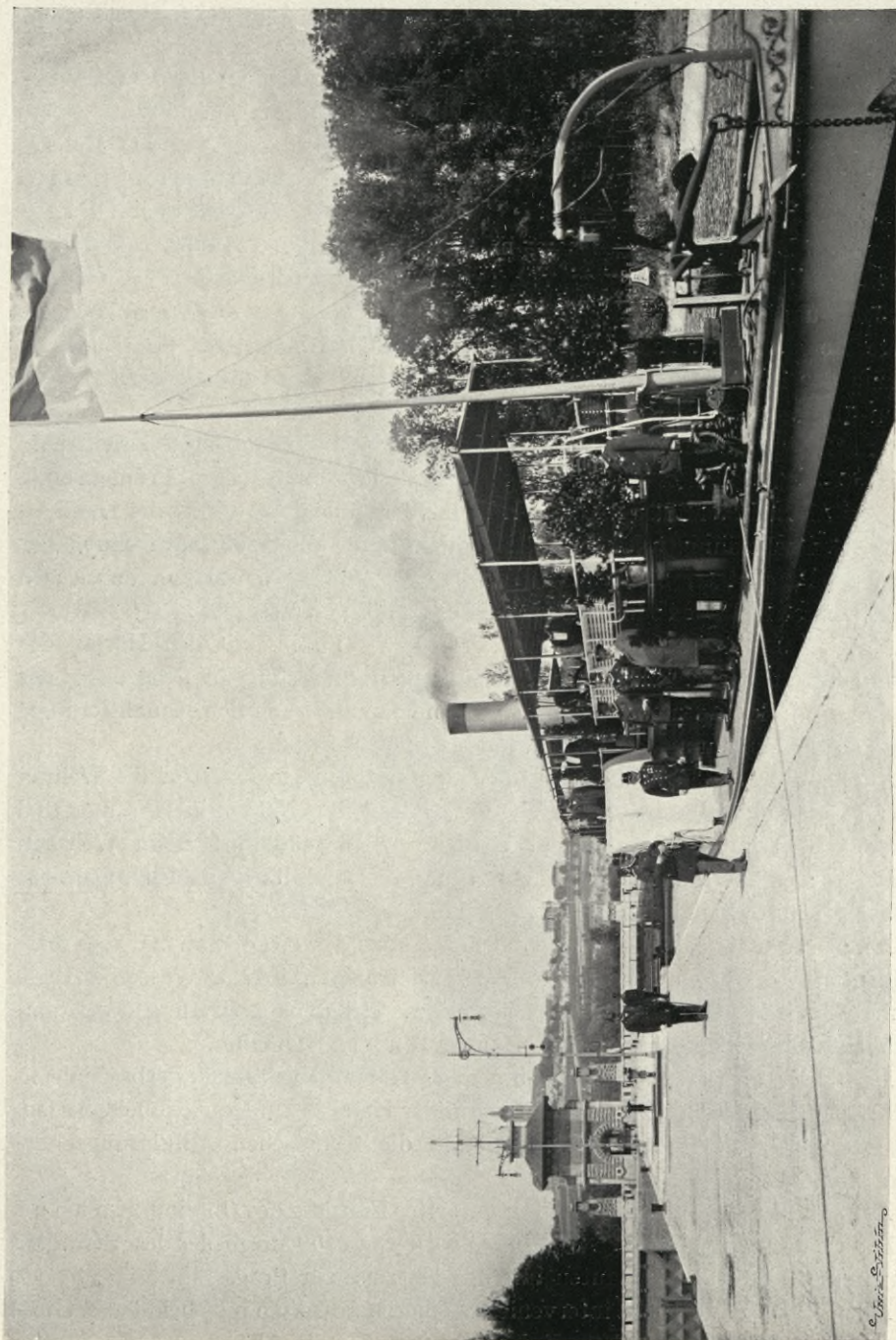


Abb. 1. Seine königl. Hoheit der Prinz Ludwig von Bayern am Dampfer „Marie Valerie“
in der Höfner Schleuse am 15. Juni 1909.

© Hof- und Kammer-Druckerei München

100 Personen eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Moldau in der Strecke von Prag bis Melnik, an die sich am nächsten Tage eine Besichtigung des Baues der Hetzinselstaustufe in Prag anschloß. —

In der Zeit vom 23. bis 26. Juni 1909 fand in Linz der VIII. Verbandstag des deutsch-österreich. Verbandes für Binnenschifffahrt statt, an welchem sich namens der Kanalisierungs-Kommission beteiligten: Dr. Russ, Minist.-Rat Goldbach, Hofrat Dr. Rytíř, Statthaltereirat Filip, Landesoberbaurat Jirsík, Abgeordneter Maresch, Statthaltereirat Freiherr von Braun, Bezirkshauptmann Kalandra, Baurat Rubin, Statthaltereirei-Sekretär Dr. von Neukirchen, Oberingenieur Kohout und die Bauadjunkten Maenner und Mentzel. Bei diesem Anlasse erstattete Hofrat Mrasick einen Bericht über die Arbeiten für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag und Baurat Rubin über die Fortschritte der Moldau-Elbekanalisation.

Am 24. u. 25. Juni 1909 fanden beim k. k. Verwaltungs-Gerichtshofe in Wien die mündlichen Verhandlungen über die Rekurse der Stadtgemeinde Prag, der Altstädter Müller und der Besitzer der Judeninsel gegen die Handelsministerialentscheidung in betreff des Projektes für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag statt, bei welchen die Kanalisierungs-Kommission durch den k. k. Finanzrat Dr. Weiss und Obering. Kohout vertreten war.

Am 1. Juli 1909 unternahm Professor Rippl mit den Hörern des Wasserbaues an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag unter der Führung des k. k. Ingenieurs Schwarz eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis U.-Beřkowitz.

Am 2. Juli 1909 mußten in folge eingetretenen Hochwassers die Wehren an der Moldau und Elbe bei einem Wasserstande von + 150 cm in Karolinenthal und + 200 cm in Melnik umgelegt werden. Die Fangdämme beim Wehrbau in Prag wurden überflutet und beschädigt und in Raudnitz ist die Pumpgarnitur im Schleusenunterkanal eingestürzt.

Am 9. Juli 1909 fand unter dem Vorsitze des Herrn Statthaltereirei-Vizepräsidenten Vojáček eine Sitzung des Zentralkomitees für Wasserbauangelegenheiten im Königreiche Böhmen statt, an welcher in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Baudirektor, Baurat Rubin teilnahm.

Am 10. Juli 1909 unternahm 50 Hörer der Staatsgewerbeschule in Pardubitz eine Exkursion zu den Bauten auf der Hetzinsel in Prag, wobei Obering. Drahorád die Führung übernahm und die technischen Aufklärungen erteilte.

Am 11. Juli 1909 besichtigten unter der Führung des Obering. Kohout und Drahorád und des Ing. Pavloušek etwa 100 Mitglieder des Altstädter Turnvereines „Sokol“ die Bauten auf der Hetzinsel in Prag.

Am 12. Juli 1909 intervenierte Obering. Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung in betreff des Projektes für die Abänderung des bereits genehmigten Schotter- und Sandfanges im Motolbache bei Kořitř und

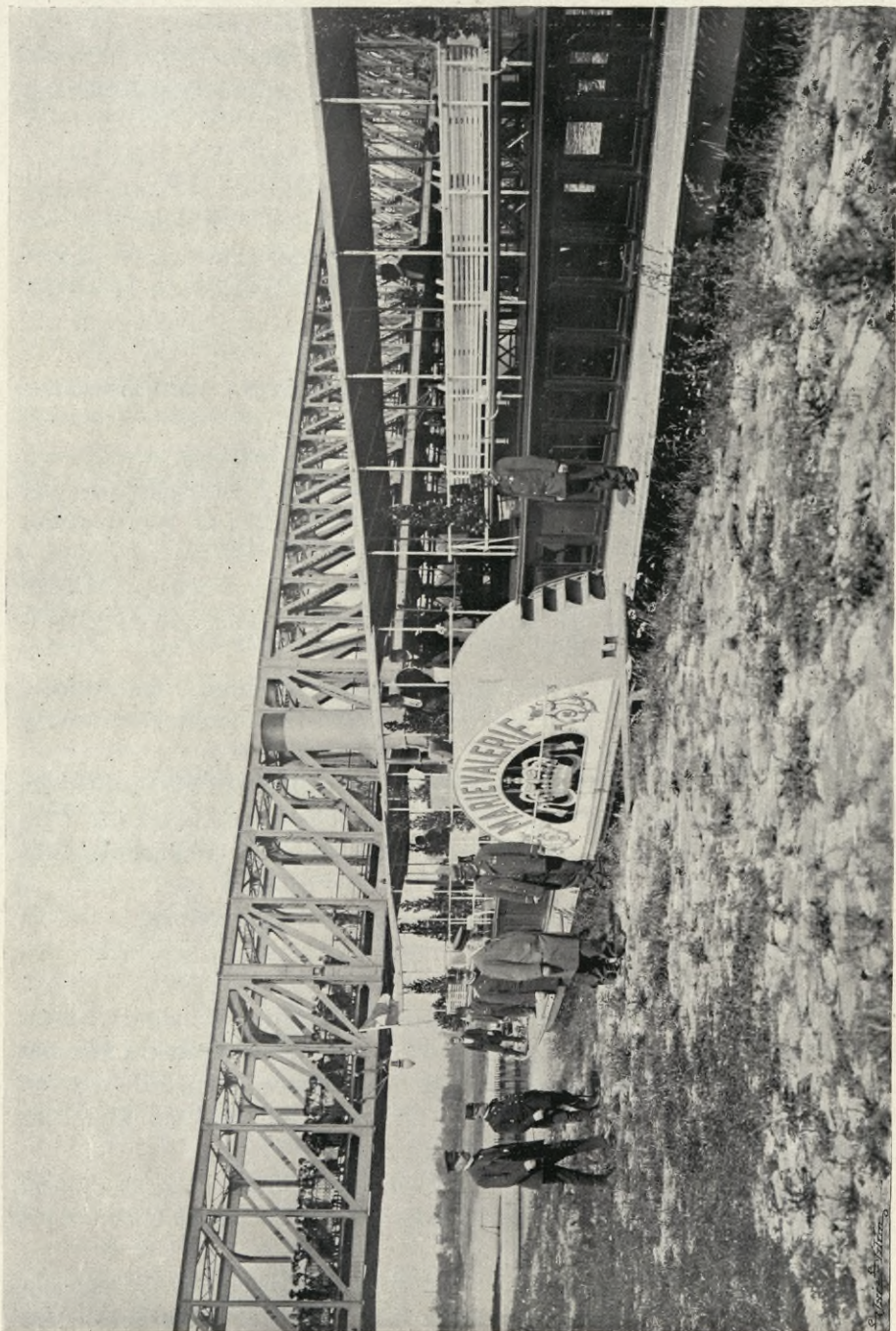


Abb. 2. Se. königl. Hoheit der Prinz Ludwig von Bayern besteigt den Dampfer bei der Mifowitzter Staustufe am 15. Juni 1909.

am 13. Juli 1909 bei der wasserrechtlichen Kommission bezüglich der Herstellung von städtischen Hauptkanälen entlang desselben Baches.

Am 13. Juli 1909 führten Obering. Müller und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen in der Gemeinde Podscheplitz die restliche Grundeinlösung durch.

Am 14. Juli 1909 vertraten Obering. Müller und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen die Kanalisierungs-Kommission bei der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Kanalisation der Gemeinde Wannow.

Am 17. Juli 1909 fand in Holeschowitz die Baukommission in Angelegenheit der Erbauung einer grossen Aktien-Dampfmühle neben dem Holeschowitzzer Hafen statt, an welcher sich Obering. Kohout und Statth.-Sekretär Dr. von Neukirchen beteiligten.

Am 21. Juli 1909 wurden die Wehren an der Moldau und Elbe wieder aufgestellt.

Am 23. Juli 1909 unternahm Professor Smrček mit den Hörern der böhmischen technischen Hochschule in Brünn unter der Führung des Obering. Müller eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Elbe von Raudnitz bis Hořín.

Am 31. Juli 1909 beteiligten sich Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Ingenieur Schwarz an der wasserrechtlichen Verhandlung in Angelegenheit der Überfuhr in Weißkirchen (Vlňoves).

Am 4. August 1909 intervenierten Obering. Kohout und Statth.-Schr. Průša bei der wasserrechtlichen Verhandlung betreffend die Versicherung der Schwarzenberg'schen Insel in Podol.

Am 4. u. 5. August 1909 besichtigten Baurat Dressel aus Dresden und Kommunikations-Ingenieur Fajerman aus Petersburg unter der Führung des Obering. Müller die Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis Raudnitz.

Am 5. August 1909 fand die kommissionelle Sicherstellung der erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an den Prager Wehren statt, an welcher sich Obering. Kohout beteiligte.

Am 14. August 1909 nahmen mehrere Offiziere des Pionnier-Bataillons Nr. 8 in Theresienstadt unter der Leitung des k. u. k. Hauptmannes Čalta eine Übung im Brückensprengdienste an den Brücken in Beřkowitz und Miřowitz vor, und besichtigten bei der Gelegenheit auch unter der Führung des Ingenieurs Skokan die Kanalisierungsbauten in dieser Strecke.

Am 19. August 1909 besichtigte der Oberingenieur Lajoš Szandor aus Budapest unter Führung des Ing. Skokan die Kanalisierungsbauten an der Moldau von Prag bis Melnik.

Am 20. August 1909 fand unter der Leitung des Richters Dr. Truhlář aus Welwarn in Dušnik eine gerichtliche Kommission in Angelegenheit der Klage der Eheleute Pokorný wegen Schadenersatz in folge angeblicher Unterlässung ihrer Grundstücke durch den Stau vom Wraňaner Wehr statt, bei welcher

die Kanalisierungs-Kommission durch Finanzrat Dr. Weis und Baurat Rubin vertreten war und Univ.-Professor Dr. Počta und Baurat Trojan vom Landeskulturrat als gerichtliche Sachverständige fungierten.

Am 27. August 1909 fand die Kollaudierung der ausgeführten Reparaturen an den Prager Wehren statt, bei welcher Obering. Šponar intervenierte.

Am 31. August 1909 wurde eine weitere gerichtliche Erhebung in Angelegenheit der angeblichen Unternässung der Hopfengärten der Eheleute Pokorný in Dušník vorgenommen, bei welcher die gerichtlichen Sachverständigen Hofrat Stoklasa, Professor an der böhm. techn. Hochschule in Prag und Gutsbesitzer Štolc teilnahmen und die Kanalisierungs-Kommission durch Finanzrat Dr. Weis und Obering. Drahorád vertreten war.

Am 1. September 1909 besichtigte Ingenieur Petersson aus Stockholm unter der Führung des Oberingenieurs Kohout den Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 1. September 1909 trafen die Mitglieder der Wasserstraßen-Kommission der vereinigten Staaten von Nordamerika, die sich auf einer großen Studienreise durch Europa befanden, in Prag ein, um tags darauf unter der Führung des Baudirektors, Baurates Rubin mit dem Dampfer „Marie Valerie“ eine Stromfahrt behufs Besichtigung der Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis Beřkowitz zu unternehmen. Diese Kommission war aus Mitgliedern des Senates und Repräsentationshauses zusammengesetzt und bestand aus nachstehenden Herren: Präsident Theodore E. Burton, Ohio, Vizepräsident Jakob H. Dallinger, New-Hampshire, die Mitglieder Samuel H. Pilles, Washington, Wm. Alden Smith, Michigan, S. M. Simmons, Nord-Carolina, James P. Clarke, Carsancas, William Lorimer, Illinois, dann die Mitglieder des Repräsentationshauses: D. S. Alexander, New York, Frederick C. Stewens, Minnesota, Irving P. Wanger, Pennsylvania, Stephen M. Parkman, Florida, John A. Moon, Tennessee, dann zwei Sekretäre, u. zw. Woodburg-Pulsifer und Joseph H. Mac Gann. An der Exkursion beteiligten sich auch der amerikanische Konsul Mr. Brittain samt Gemahlin und dem Konsulats-Sekretär Mr. Fisher, ferner Oberst Wm. H. Bixby, St. Louis, und Major Mahan und Mr. Korbel, Sct. Francisco, sowie der Kapitän des schwedischen technischen Armeekorps Ingemar Petersson, Stockholm, und noch einige Mitglieder der amerikanischen Kolonie in Prag.

Am 3. September 1909 übernahmen Finanzrat Dr. Weis, Statthalterei-Sekretär Průša und Obering. Šponar die eingelöste Judeninsel in Prag in den Besitz der Kanalisierungs-Kommission.

Am 6., 7. u. 8. September 1909 wurde das Nadelwehr in Wegstädtl zum erstemal aufgestellt und nach Erreichung des vollen Staues fand

am 9. September 1909 die wasserrechtliche Kollaudierung der Floßschleuse daselbst statt, bei welcher 6 Doppelflöße anstandslos durchgeschleust wurden, worauf die Bewilligung zur Inbetriebsetzung dieser Floßschleuse, sowie



der ganzen Staustufe Nr. VII. bei Wegstädtl ex commissione erteilt wurde. Zu gleicher Zeit wurde auch durch die Kollaudatoren Landes-Oberbaurat Jirsík und k. k. Oberbaurat Ritter von Rittershain die Kollaudierung der Eisenkonstruktionen vorgenommen, welche ein vollkommen zufriedenstellendes Resultat ergab. Die neue Konstruktion der Nadelwehrböcke mit 3·0 m Bockentfernung, hat sich ganz gut bewährt.

Am 11. September 1909 fand im Bureau der Oberbauleitung eine Verhandlung mit dem Baurate Plenkner als Vertreter der Besitzerin der Mühle in Šopka, Frau Marie Schneiberg, wegen gütlicher Austragung der von der genannten Besitzerin erhobenen Ersatzansprüche für die Beeinträchtigung ihrer Wasserkraft in folge des Rückstaues vom Beřkowitz Wehr statt, welche jedoch zu keinem Ergebnisse führte.

Am 14. September 1909 beteiligten sich Oberingenieur Štěpán und Statth.-Skr. Dr. von Neukirchen an der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Bauunternehmung A. Lanna für die Herstellung eines Trajektes zum Überführen der Materialtransportzüge über die Elbe auf dem Bauplatze der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz.

An demselben Tage besichtigte der Geheime Oberbaurat und Wasserbaudirektor Schmidt aus Dresden und der Regierungsbaumeister Sperling unter der Führung des Ingenieurs Samek die Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl.

Am 15. September 1909 beteiligten sich Statth.-Skr. Průša und Obering. Kohout an einer Baukommission betreffend die Herstellung eines Schupfens und einer Einplankung der Binderwerkstätte der Firma Charvát in Holeschowitz, welche im Feuerrayon der Holeschowitzer Hafenbahn gelegen ist.

An demselben Tage besichtigte Professor Čechovič vom technischen Institut in Kiew unter der Führung des Obering. Müller die Kanalisationsbauten an der Moldau und Elbe von Prag bis Beřkowitz und am nächsten Tag den Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 16. September 1909 fand in Holeschowitz eine baubehördliche Kommission wegen Änderung der Regulierungslinie bei der projektierten Aktiemühle in der Nähe des Holeschowiter Hafens statt, an welcher sich Statth.-Skr. Průša und Obering. Kohout beteiligten.

An demselben Tage nachmittags fand im Bureau der Kanalisations-Kommission die Fortsetzung der Verhandlung mit Baurat Plenkner in Angelegenheit der Entschädigung der Mühlenbesitzerin in Šopka statt, welche jedoch ebenfalls erfolglos blieb.

Am 17. September 1909 führten Statth.-Skr. Dr. von Neukirchen und Oberingenieur Štěpán die Grundeinlösung auf der Leitmeritzer Insel für den Bau der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz durch.

Am 18. September 1909 fand unter Intervention des Statth.-Skr. Průša u. Obering. Štěpán eine interne Abschätzung der Mühlrealität der Frau Marie Schneiberg durch private Sachverständige der Kanalisations-Kom-

mission, Baumeister Pudlač, Müller Havlík und Wirtschafts-Inspektor Killian statt.

Am 21. September 1909 wurde die Grundeinlösung für den Bau der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz in der Gemeinde Unter-Podčap von den Delegierten der Kanalisierungs-Kommission Statth.-Sekt. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán durchgeführt.

Am 22. September 1909 intervenierten Obering. Kohout und Statth.-Sekt. Průša bei einer Kommission wegen Deponierung des Materials von der städtischen Badeanstalt im Holeschowitzter Hafen und Statth.-Sekt. Průša mit Ingenieur Bílý bei einer Kommission wegen Errichtung eines Petroleummagazins der Vacuum Oil Company in der Nähe des Holeschowitzter Hafenbahnhofes.

Am 29. September 1909 führten Statth.-Sekt. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán die Verhandlung wegen gütlicher Entschädigung der infolge der Aufstellung des Wegstädtler Stauwehres in der Gemeinde Hněvíc überstauten und unternäbten Grundstücke durch.

Am 30. September 1909 fand die Fortsetzung der gerichtlichen Lokalerhebung über die Schadenersatzklage der Eheleute Pokorný in Dušník statt, an welcher sich in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Finanzrat Dr. Weis beteiligte; die Erhebung mußte jedoch vertagt werden, da der Amtssachverständige Hofrat Professor Stoklasa verhindert war, zu erscheinen.

Am 2. Oktober 1909 nahmen die Kollaudatoren Hofrat Dr. Rytíř und Landesoberbaurat Jirsík die Vorkollaudierung der Umlaufkanäle und jener Teile der Schleusenanlage in Raudnitz vor, welche nach Einstellung des Wasserschöpfens unter Wasser gesetzt werden.

An demselben Tage intervenierten Obering. Müller und Statth.-Sekt. Dr. von Neukirchen bei der wasserrechtlichen Verhandlung in betreff der Wasserzuleitungsanlage aus dem Elbfluß bei Lobositz in der Zementfabrik in Czischkowitz.

Am 3. Oktober 1909 besichtigten über 300 Mitglieder des Neustädter Wählerklubs mit Sr. Exzellenz dem gewesenen Handelsminister Dr. Fořt und dem Bürgermeister der königl. Hauptstadt Prag an der Spitze unter der Führung des Baudirektors Baurates Rubin, der Oberingenieure Kohout und Drahorád und des Ingenieurs Pavlousek den Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

An demselben Tage unternahmen mehrere Beamte der Landesbank des Königreiches Böhmen eine Exkursion zu den Kanalisierungsbauten an der Moldau von Prag bis Melnik.

Am 4. Oktober 1909 wurde die Baukommission in betreff des projektierten Petroleummagazins der Vacuum Oil Company in Prag-VII. fortgesetzt, bei welcher Statth.-Sekt. Průša intervenierte.

An demselben Tage fand im Bureau der Oberbauleitung eine technische Beratung mit den Vertretern der Stadtgemeinde Prag bezüglich des Pro-

jektes der neuen Brücke über die Moldau in Prag in der Verlängerung der Myslikgasse zum Ferdinandskai am Smichow statt.

Am 5. Oktober 1909 führten Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán die gütliche Entschädigung der in der Gemeinde Krzeschitz aufzuschüttenden Grundflächen durch.

An demselben Tage intervenierten Statth.-Schr. Průša u. Obering. Kohout bei der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Stadtgemeinde Prag für die Herstellung einer neuen Brücke über die Moldau von der Helzinsel nach Bubna.

Am 6. Oktober 1909 fand unter der Leitung des Bezirkshauptmannes Bouček die wasserrechtliche Verhandlung über das von der staatlichen Flußbauverwaltung gemeinschaftlich mit der Kanalisierungs-Kommission vorgelegte Elberegulierungs Projekt bei Ober-Podčáp statt, an welcher sich in Vertretung der Kanalisierungs-Kommission Landesoberbaurat Jirsík, Baurat Rubin, Obering. Štěpán und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen beteiligten. Als Amtssachverständiger fungierte Oberbaurat Ritter von Rittershain und die staatliche Flußbauverwaltung war durch Oberingenieur Cramer vertreten.

Am 7. Oktober 1909 fand beim Landesgerichte in Prag eine mündliche Verhandlung in betreff der Schadenersatzklage der Eheleute Pokorný in Dušník wegen Neuwahl eines Bausachverständigen an Stelle des verstorbenen Baumeisters Quido Bělský statt, bei welcher Finanzrat Dr. Weis und Baurat Rubin intervenierten.

An demselben Tage besichtigte Oberst Hansen und Baudirektor Malm aus Trollhättan unter der Führung des Oberingenieurs Müller die Kanalisierungsbauten an der Moldau und Elbe in der Strecke von Miřowitz bis Raudnitz.

Am 8. Oktober 1909 wurde die Grundeinlösung in der Gemeinde Unter-Podčáp durch die Herren Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Oberingenieur Štěpán fortgesetzt und beendet.

An demselben Tage fand durch die k. k. Statthalterei die Kollaudierung der im Holeschowitzter Hafen ausgeführten Hochbauten statt und wurde für dieselben der Benützungskonsens ex commissione erteilt; an dieser Kommission beteiligten sich Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout und Ing. Bílý.

An demselben Tage nachmittags trat im Bureau der Oberbauleitung der Kanalisierungs-Kommission eine technische Beratung zusammen, an welcher alle technischen Mitglieder der Kanalisierungs-Kommission, sowie deren Ersatzmänner teilnahmen; in derselben wurden die wichtigsten Programmpunkte für die nächste Plenarsitzung einer Vorberatung unterzogen.

Am 9. Oktober 1909 wurde die Verhandlung mit Baurat Plenkner in Angelegenheit der Entschädigung der Frau Marie Schneiberg in Šopka fort-

gesetzt, jedoch keine Vereinbarung erzielt, so daß nunmehr die Statthalterei ersucht werden wird, die Höhe der Entschädigung amtlich festzustellen.

Am 11. Oktober 1909 nahmen die Kollaudatoren Landes-Oberbaurat Jirsík und Oberbaurat Ritter von Rittershain die Superkollaudierung der Eisenkonstruktionen der Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz vor.

Am 12. Oktober 1909 besichtigte der Ingenieur der Oberbehörde für Wege- und Wasserbauten in Finnland H. J. Malmi unter der Führung des Ingenieurs Schwarz die Kanalisationsbauten an der Moldau und Elbe von Miřowitz bis Wegstädtl, nachdem derselbe tagsvorher unter der Führung des Ingenieurs Bílý den Holeschowitzter Hafen und Bau der Hetzinselstaustufe in Prag besichtigt hat.

Am 12. Oktober 1909 fand die Revision der Hochbauten im Holeschowitzter Hafen durch die k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen statt.

Am 14. u. 15. Oktober 1909 nahmen die Kollaudatoren Ministerialrat Goldbach und Landesoberbaurat Jirsík die Superkollaudierung einzelner Hochbauten und Eisenkonstruktionen im Holeschowitzter Hafen vor.

Am 19. Oktober 1909 fand eine Besichtigung des Holeschowitzter Hafens und daran anschließend eine Stromfahrt von Prag bis Beřkowitz durch Delegierte des k. k. Eisenbahnministeriums Oberinspektor von Hornbostel, Oberbaurat Fortwängler und Inspektor Žadník unter Beteiligung von Vertretern der Prager Handels- und Gewerbekammer und der internationalen Transport-Gesellschaft Beck, Brock & Cie, ferner Baurat Rubin, Statth.-Sekr. Průša und Obering. Kohout statt, bei welcher insbesondere die Frage der Erstattung von entsprechenden Tarifen für den Holeschowitzter und Melniker Umschlagsplatz einer eingehenden Erwägung unterzogen wurde.

Am 23. Oktober 1909 trat die Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbe-Flusses in Böhmen unter dem Vorsitze Sr. Exz. des Herrn Statthalters und in Anwesenheit fast aller Mitglieder, Ersatzmänner und Experten zu ihrer XXXIX. Plenarsitzung zusammen, nachdem Tag vorher das engere Komitee dieser Kommission eine Reihe wichtigerer Gegenstände des für die Vollversammlung bestimmten Programms einer eingehenden Vorberatung unterzogen hatte.

Nach Eröffnung der Sitzung begrüßte Se. Exz. der Herr Statthalter zunächst den zum erstenmale in der Kommissionsversammlung erschienenen, vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen an Stelle des verstorbenen Abgeordneten Dr. Techn. Kaftan als Mitglied in die Kanalisierungs-Kommission entsendeten Professor Dr. Techn. Anton Klír und erklärte das Protokoll der letzten Sitzung, nachdem gegen dasselbe von keiner Seite eine Einwendung erhoben worden ist, für genehmigt. Hierauf wurde Prof. Dr. Klír einstimmig zum Mitgliede des Kommissionskomitees gewählt.

Den nächsten Programmpunkt bildeten ferner die Mitteilungen des Kommissions-Präsidiums, welche vorwiegend laufende Angelegenheiten persönlicher oder finanzieller Natur betreffen und genehmigend zur Kenntnis genommen wurden. Zu einer längeren Debatte gab insbesondere die Mitteilung Anlaß, daß sich das k. k. Handelsministerium laut des Erlasses vom 9. September 1909, Z. 624 W. St., im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten bestimmt gefunden hat, der Kanalisierungs-Kommission die Ausarbeitung des Projektes und Kostenvoranschlages für einen Schutz- und zugleich Verkehrshafen bei Melnik unter Mitwirkung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen mit dem Beifügen zu übertragen, daß vor Ausarbeitung des definitiven Projektes eine informative Verhandlung über ein generelles Projekt unter Beteiligung der Direktion für den Bau der Wasserstraßen sowie des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und unter Zuziehung aller Beteiligten, insbesondere der in Betracht kommenden Bahnen und Schifffahrts-Gesellschaften einzuleiten sein wird. Die Kommission nahm diese neue ihr zugeordnete Aufgabe bereitwilligst an und beschloß, die für die Ausarbeitung des Hafenprojektes notwendigen Vorarbeiten durch die Oberbauleitung ohne Verzug in Angriff nehmen zu lassen.

Nach Entgegennahme der Referate des Baudirektors Rubin über den bei den einzelnen Staustufen erzielten Baufortschritt genehmigte die Kommission eine Reihe von Vereinbarungen administrativer Natur, insbesondere von Grundeinlösungen und Entschädigungen, welche im Bereiche der Staustufen Nr. V bei Hořin, Nr. VI bei Unter-Beřkowitz, Nr. VII bei Wegstädtl, Nr. VIII bei Raudnitz und Nr. IX bei Leitmeritz zu Stande gekommen sind. —

Ferner wurden auch die Referate über die mit der staatlichen Flußbauverwaltung getroffene Vereinbarung betreffend die Elbe-Regulierung bei Křiwowitz-Podčap, sowie die ex praesidio erfolgte Vergebung einiger Adaptierungsarbeiten an den Nebengebäuden des Wehr- und Schleusenmeistergehöftes in Raudnitz genehmigend zur Kenntnis genommen.

Hierauf beschäftigte sich die Kommission eingehend mit dem Berichte über das Ergebnis der technisch-informativen Verhandlung, welche am 17. und 18. Juni 1909 in Gegenwart der Kommissionsmitglieder, Ersatzmänner und Experten sowie unter zahlreicher Beteiligung der Interessenten stattfand und das generelle Projekt für die Kanalisierung der Elbe von Leitmeritz bis Aussig zum Gegenstande hatte. Eine nicht minder eingehende Behandlung erfuhr ferner das für die wasserrechtliche Verhandlung bestimmte Projekt der Staustufe Nr. X bei Lobositz, sowie der Bericht über den gegenwärtigen Stand des Projektes für die Staustufe bei der Sophieninsel in Prag.

Nach Genehmigung des Referates über den Stand der administrativen Verhandlungen, welche sich in bezug auf die Arbeiten im Bereiche der Sophien-

in selhaltung in Prag, bezw. der Haf enbahn in H o l e s c h o w i t z (Prag VII.) ergeben haben und von welch letzteren insbesondere die Frage der für diese Haf enbahn zu erstellenden Tarife und Ueberstellungsgebühren ein reges Interesse der Kommission erweckte, nahm die Kommission noch zu einer Reihe von Anregungen und Fragen Stellung, welche zum Teile von den Bauunternehmungen und zum Teile auch von anderen Seiten ausgegangen sind.

Zum Schlusse wurde der Bericht über den Stand der von der Kommission verwalteten Baufonde genehmigend zur Kenntnis genommen und die Wahl der Kollaudatoren für die Staustufe Nr. VII bei W e g s t ä d t l und für die Kanalisierungsbauten im Bereiche der Hetzinsel in Prag durchgeführt.

Am 24. Oktober 1909 unternahm der Verein der Beamten der Maschinenfabriken mit über 100 Mitgliedern unter Führung der Obergeringenieure Kohout und Drahorád und des Ingenieurs Pavloušek eine Exkursion zum Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 25. Oktober 1909 intervenierten Statthaltereisekretär Průša und Ingenieur Schwarz bei der kommissionellen Verhandlung über das Projekt für den Wiederaufbau der abgebrannten Mühle der Frau Marie Schneiberg in Šopka.

Am 27. Oktober 1909 veranstaltete der deutsche Fortbildungsverein in Smichow mit Oberinspektor Schwerk an der Spitze unter der Führung des Baurates Rubin eine Exkursion zum Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 2. November 1909 besichtigte denselben Bau Professor Smrček mit 30 Hörern der böhm. technischen Hochschule in Brünn unter der Führung des Baurates Rubin und Obering. Kohout.

Am 3. November 1909 fand im Bureau der Oberbauleitung der Kanalisierungs-Kommission eine Beratung mit den Vertretern der Fabrik Röders in Prag wegen des Detailprojektes für die Wasserzuleitungsanlage in diese Fabrik statt.

Am 4. November 1909 fand die Fortsetzung der wasserrechtlichen Verhandlung über das Elberegulierungsprojekt bei Ober-Podčap unter derselben Beteiligung wie am 6. Oktober 1909 statt.

Am 6. November 1909 wurde unter der Leitung des Statthaltereirates Filip und unter Beteiligung der Kommissionsmitglieder Landesoberbaurates Jirsík, Oberbaurates Ritter von Rittershain, ferner des Baurates Rubin, Statth.-Skr. Průša, Obering. Štěpán und Ingenieur Schwarz sowie sämtlicher Interessenten die wasserrechtliche Kollaudierung der Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz statt.

Am 7. November 1909 unternahm der Verein der Staatsbeamten Böhmens mit über 100 Mitgliedern unter der Führung des Baurates Rubin und der Obergeringenieure Kohout und Drahorád eine Exkursion zum Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 9. November 1909 fand in Dušník die gerichtliche Zeugeneinvernahme in Angelegenheit der Entschädigungsklage der Eheleute Pokorný statt, bei welcher Amtshandlung die Kanalisierungs-Kommission durch Finanzrat Dr. Weis und Obering. Drahorád vertreten war.

An demselben Tage verhandelten Obering. Müller und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen mit dem Besitzer der letzten Schiffmühle an der Elbe, Rosenkranz in Pistian, wegen gütlicher Einlösung derselben, doch konnte eine Vereinbarung nicht erzielt werden.

Am 13. November 1909 beteiligten sich Oberingenieur Kohout und Statth.-Schr. Průša an der politischen Begehungs-Kommission über das Projekt für die Verlegung der elektrischen Straßenbahn über die neue Brücke zur Hetzinsel in Prag.

An demselben Tage nachmittags unternahm Professor Dr. Klír mit etwa 300 Hörern der böhm. technischen Hochschule in Prag unter der Führung der Oberingenieure Kohout und Drahorád und des Ing. Pavloušek eine Exkursion zum Bau der Hetzinselstaustufe in Prag.

Am 14. November 1909 besichtigten denselben Bau unter Führung des Baurates Rubin, des Obering. Drahorád und Ing. Pavloušek gegen 120 Mitglieder des Karolinenthaler Handelsgremiums mit ihrem Präsidenten kais. Rat Engelmann.

Am 16. November 1909 verhandelten Obering. Štěpán und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen in der Gemeinde Böhm.-Kopist über die Entschädigung für die beim Bau der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz aufzuschüttenden Grundstücke.

Am 19. November 1909 intervenierten Baurat Rubin und Statth.-Schr. Průša bei der politischen Begehungs-Kommission über das Projekt der Lokalbahn Jenschowitz-Melnik.

Am 20. November 1909 übergaben die Vertreter der Kanalisierungs-Kommission Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán und Paul die angeschüttete und regulierte Wegstädtler Insel an die Gemeinde Wegstädtl.

Am 23. November 1909 wurden infolge des eingetretenen Frostwetters (— 7⁰ R) die Wehren an der Moldau niedergelegt, worauf am 24. und 25. d. M. auch die Wehren in Wegstädtl und Beřkowitz umgelegt wurden.

Am 25. November 1909 beteiligte sich Obering. Müller und Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen an der wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt für die Regulierung des Egerflusses bei seiner Einmündung in die Elbe.

Am 27. November 1909 fand die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt für die Wasserleitung in die Sullowitzer Zuckerfabrik aus dem Elbflusse bei Lobositz statt, bei welcher Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Müller intervenierten.

Am 29. November 1909 wurde die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt für die Wasserzuleitungsanlage zu der neuen Aktiendampfmühle aus dem Holeschowitzer Hafen abgehalten, an welcher Statth.-Schr. Průša und Obering. Kohout teilnahmen.

An demselben Tage nahmen die Kollaudatoren Hofrat Dr. Rytíř und Landesoberbaurat Jirsík in Gegenwart der Vertreter der Bauleitung und der Bauunternehmung A. Lanna eine Lokalerhebung wegen des Felsenaushubes im Unterkanale unterhalb der Schleusenanlage in Raudnitz vor.

Am 30. November 1909 führten Statth.-Schr. Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán die Grundeinlösung für den Leitmeritzer Landungsplatz durch.

Am 2. Dezember 1909 fand die feierliche Eröffnung des zur Erinnerung an das 60-jährige Regierungsjubiläum Se. Majestät des Kaisers u. Königs Franz Joseph I. gegründeten technischen Museums in Prag statt, in welchem auch die Modelle und Pläne der Kanalisierungs-Kommission untergebracht worden sind. An dieser Feierlichkeit nahmen in Vertretung Sr. Exzellenz des Herrn Statthalters k. k. Hofrat Dr. Rytíř und Baurat Rubin teil.

An demselben Tage fand in Bubenč die wasserrechtliche Kommission wegen Instandsetzung des an einer Stelle eingestürzten Wasserzuleitungskanales zu den Fabriken Mauthner und Hönig & Kraus statt, an welcher sich Statth.-Schr. Průša und Obering. Štěpán beteiligten.

Am 9. Dezember 1909 fand beim Bezirksgerichte in Welwarn die Fortsetzung der Zeugeneinvernahme in Angelegenheit der Entschädigungsklage der Eheleute Pokorný in Dušník statt, wobei Finanzrat Dr. Weiss und Baurat Rubin intervenierten.

Am 14. Dezember 1909 ist seitens des Statth.-Sekretärs Dr. von Neukirchen und Obering. Štěpán wegen Entschädigung aus Anlaß der Verhinderung der weiteren Benützung der Ufergrundstücke in Ober-Podčap infolge des Staues der Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl der Vergleich erzielt worden.

Am 15. Dezember 1909 wurde die am 2. Dezember begonnene wasserrechtliche Verhandlung in Angelegenheit des Wasserzuleitungskanales zur Mauthnerschen Fabrik in Bubenč fortgesetzt.

Am 25. Dezember 1909 setzte sich bei einem Wasserstande von + 70 cm am Altstädter Pegel der Eisstoß in Prag in Bewegung und infolge des hierauf eingetretenen, längere Zeit anhaltenden höheren Wasserstandes wurde die Baugrube des letzten Teiles des Helmerwehres in Prag überflutet und die Beendigung dieses Baues unterbrochen und verzögert.

III. Technische Vorarbeiten.

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

In der letzten zu kanalisierenden Elbestrecke von Leitmeritz bis Aussig wurden im Berichtsjahre hauptsächlich die Bodenuntersuchungsarbeiten für die Staustufe bei Praskowitz und dann einige Ergänzungsaufnahmen und Erhebungen im Bereiche der künftigen Haltungen der Lobositzer und der Praskowitzer Staustufe vorgenommen.

Nach definitiver Entscheidung der Kanalisierungs-Kommission im J. 1908, daß auch die letzte Strecke bis Aussig kanalisiert werden soll, sowie auch nach prinzipieller Genehmigung des generellen Projektes für dieselbe, nach welchem die Staustufe Nr. XI bei Praskowitz zu situieren ist, konnte auch zu der Bodenuntersuchung für diese Staustufe geschritten werden.

Zu diesem Zwecke wurde ursprünglich die Durchführung von 6 Sonden im Trockenem für den Schiffahrtskanal mit den Schleusen am linken Elbeufer, dann 2 Bohrlöchern im Flusse für die Wehranlage, ferner 2 Sonden im Trockenem für die Floßschleuse auf einer ehemaligen Insel und schließlich noch eine Sonde im Trockenem am rechten Ufer für die Regulierung desselben unterhalb der Floßschleuse in Aussicht gestellt. Die Sonden im Trockenem sollten in üblicher Weise bis zum Antreffen des Grundwassers als Schächte von 2 m im Quadrat und weiter tiefer dann als Bohrlöcher zur Ausführung gelangen.

Außerdem wurde beabsichtigt, falls irgendwo Felsen angetroffen werden sollte, den Verlauf der Oberfläche desselben durch Rammversuche mittelst eiserner Stange sicherzustellen.

Die Bohrarbeiten wurden am 3. August in Angriff genommen und am 27. Oktober zum Abschlusse gebracht.

Die für den Oberkanal bestimmten zwei Sonden boten nichts außergewöhnliches, aber die folgenden vier Sonden, welche an Stelle der künftigen Schleusenhäupter und des Unterkanales zur Ausführung kamen, ergaben in der Tiefe von der Kote 137·00 bis 135·70 (Adria) oder ungefähr 60 bis 180 cm über der künftigen Schleusensole blauen Ton, welcher oben durch eine schwache Schichte (10—30 cm) von gelbem Ton gedeckt ist. Der blaue Ton kommt hier in einer bedeutend starken Schichte vor — soweit festgestellt werden konnte bis 4 m — und übergeht unten in eine ziemlich feste Lage derselben Zusammensetzung.

Mit Rücksicht darauf lag die Befürchtung nahe, daß hier Rutschgelände vorhanden sei, und es war notwendig durch weitere Sonden, welche in senkrecht

zur Kanalaxe geführten Profilen angelegt wurden, den Verlauf der eventuellen Gleit- oder Rutschfläche in der Querrichtung sicherzustellen. Im ganzen wurden 5 neue Sonden vorgenommen, somit für den Schiffahrtskanal zusammen 11, deren Tiefe im Maximum bis 11 *m* unter die Terrainoberfläche und bis 1·80 *m* unter die Fundamentsohle der Schleusen reichte.

Das Ergebnis dieser Bohrungen war die Sicherstellung der blauen Tonschichte in drei Querprofilen, und zwar in der Mitte der Schleusen (Unterhaupt der kleinen Kammer), dann im Oberhaupte und im Unterkanale (zirka 150 *m* stromabwärts von den Schleusen), wogegen in dem Profile des Unterhauptes der großen Kammer die Tonschichte landeinwärts sich verliert. Außerdem wurde konstatiert, daß die Oberfläche der zusammenhängenden Schichte blauen Tons nicht horizontal oder gleichmäßig abfallend ist, sondern sowohl in der Quer- als auch in der Parallelrichtung zum Kanal Unregelmässigkeiten aufweist. Dies ist namentlich bei dem erstgenannten mittleren Profile der Fall, wo in der Längsrichtung eine Einsenkung von zirka 1·30 *m* vorkommt und dann in dem Unterhaupte, wo in derselben Richtung die Schichte überhaupt unterbrochen ist.

Hieraus ließe sich schließen, daß die Tonschichte entweder ein lokal begrenztes Lager sei, oder daß deren ursprüngliche Kontinuität und horizontale Lage durch irgend eine Rutschung unterbrochen worden sei. Da die letztere Möglichkeit nicht ausgeschlossen und bei näherer Betrachtung der Gestaltung der betreffenden Geländepartie sowohl bezüglich der Type der Querprofile als auch der Grundrißform der Schichtenlinien eher wahrscheinlich zu sein scheint, wird bei der Ausführung der Schleusenanlage und des tief eingeschnittenen Schiffahrtskanales schon mit Rücksicht auf die, parallel mit dem letzteren in nächster Nähe verlaufende Eisenbahn die größte Vorsicht zu beobachten sein. Die Zusammensetzung der Erdschichten erinnert hier an die bekannten Rutschgebiete Hessens (Vogelsberg) und des Rheinlandes (Godesberg), welche, meist auch in der tertiären Formation gelegen, eine analoge Schichtung aufweisen, nämlich: Lehm mit Basalterde, Sandschichten, dann sandigen Ton, ferner bunten und zu unterst blauen Ton. Auch im böhmischen Elbetale gibt es andernorts ausgesprochene Rutschstellen mit ähnlichen Schichten.

Die Bohrungen in dem Wehrprofile und für die Floßschleuse ergaben bis zu einer Tiefe von 7 *m* unter dem Nullwasser oder 1·50 *m* unter der Fundamentsohle des Schiffsdurchlasses sämtlich bloß Sand- und Kieselschichten von verschiedenem Gemenge, nur in dem ersten Bohrloch nächst des linken Ufers kam in der Fundierungstiefe auch gelber Lehm und darüber derselbe auch mit Sand und Kiesel durchmengt vor.

Felsen wurde in dem Flußbette nirgends angetroffen und da aus der Gesamtgestaltung des Flußtales an das Vorhandensein desselben in erreichbarer Tiefe nicht zu schließen war, so entfielen die oberwähnten Rammversuche gänzlich.

Der für die Regulierung des rechten Ufers unterhalb der Floßschleuse abgeteufte Schacht enthielt verwitterten Basaltfelsen auf fast 3 m Tiefe. Um sich zu vergewissern, ob es nicht bloß ein Felsenblock sei, wurden daher stromauf- und -abwärts in je einer Entfernung von 40 m von dem vorerwähnten Schachte zwei weitere Schächte abgeteuft, von welchen der erstere ebenfalls verwitterten Basaltfelsen, der andere aber merkwürdigerweise eine ähnliche Schichtung aufwies, wie die Sonden am linken Ufer, nämlich oben sandige Schichten mit Schotter und Steinen, dann eine 20 cm starke Schichte gelben Tons und schließlich reinen blauen Ton ziemlich fest. Da es sich an dieser Stelle nur um eine ziemlich beschränkte Abgrabung handelt, wurde von der weiteren Untersuchung der Lagerung der Bodenschichten Abstand genommen.

Im Ganzen können auf Grund der eben vorgeführten Ergebnisse der Bodenuntersuchung die Verhältnisse der Bodenschichtung für die Fundierung des Wehres samt Floßschleuse als günstig, dagegen für die Ausführung des Schiffahrtskanales insbesondere der Schleusenanlage selbst als ziemlich schwierig bezeichnet werden.

Die Nachtragsaufnahmen und Erhebungen im Bereiche der Lobositzer Haltung wurden von zwei Arbeitssektionen in der Zeit vom 2. August bis Mitte September vollführt und erstreckten sich dieselben auf die Sicherstellung der wasserrechtlichen Nachbarschaft, Erhebung der durch den Stau eventuell tangierten Bauten oder Grundstücke und deren Kulturgattung, ferner auf die nivellitische Aufnahme einiger durch das Projekt der Staustufe berührten Terrainpartien in dem oberen Teile der Haltung bei Leitmeritz und schließlich auf die zwecks Ergänzung des Projektes im Sinne des Ergebnisses der technisch-informativen Verhandlung und des diesbezüglichen Kommissionbeschlusses notwendigen Sicherstellungen.

Ähnliche Arbeiten oblagen auch der Ingenieur-Sektion, welche in der Pras-kowitzer Haltung durch 11 Wochen beschäftigt war, nur hatte diese außerdem noch den Gesamtsituationsplan dieser Haltung zu ergänzen, einige Hochwasserprofile aufzunehmen und die Lokalaufsicht über die Bohrarbeiten zu führen.

IV. Ausarbeitung der Projekte und Vergebung der Bauten.

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

a) Generelles Projekt für die Elbekanalisation von Leitmeritz bis Aussig.

Die im Jahre 1905 aufgetauchte Frage, ob die Elbe von Leitmeritz bis Aussig kanalisiert oder bloß reguliert werden soll, beschäftigte die Kanalisierungs-Kommission bis zum Jahre 1908, wo selbe auf Grund der Äußerungen der beiden Handelskammern in Prag und in Reichenberg und eines umfangreichen, in dem Jahresberichte für 1908 im Auszuge mitgeteilten Berichtes der Oberbauleitung definitiv zu Gunsten der Kanalisierung entschieden wurde.

Mittlerweile wurde das Studium dieser Frage in technischer Beziehung weiter verfolgt und vertieft, so daß gleich nach der endgültigen Entscheidung der Kanalisierungs-Kommission für die Kanalisierung unverzüglich an die Lösung der definitiven generellen Disposition für die Elbekanalisation von Leitmeritz bis Aussig geschritten werden konnte, deren Resultat im Nachfolgenden mitgeteilt werden soll.

Bei der Verfassung des generellen Projektes der Elbekanalisation von Leitmeritz bis Aussig wurden nachstehende Grundsätze beobachtet:

1. Die Wehrrücken in den Schiffsdurchlässen sind 1·70 m tief unter das Niveau des Nullwasserspiegels nach dem Aussiger Pegel zu legen.

2. Der Stau soll sich bei Nullwasser womöglich auf die ganze Haltung erstrecken.

3. Die Nadelwehre sind nur insoferne zu benützen, als die Nadellänge 4·35 m nicht überschreitet.

4. Die Schleusenammern sind nebeneinander zu kuppeln, wobei die kleine Kammer mit Rücksicht auf die Personendampfer der sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine lichte Weite von 13 m zu erhalten hat.

Die sonstige Anordnung der Staustufen entspricht den bisher üblichen Normen der Kommission, oder weist nur untergeordnete Abweichungen von denselben auf.

Im Sinne der eben angeführten Grundsätze wurde die Frage der Gesamtdisposition der Staustufen in der Elbestrecke Leitmeritz-Aussig gelöst. Durch die bereits genehmigte Staustufe Nr. IX oberhalb Leitmeritz ist der Anfang und durch die Stromschnellen bei Schreckenstein, welche durch Überstauung nicht gut zu beseitigen sind, sondern durch einen Kanal umgegangen werden müssen, ist der Abschluß der zu kanalisierenden Flußstrecke gegeben.

Sowohl in dem generellen Projekte der Firma A. Lanna, als auch in den auf dieser Grundlage ausgearbeiteten früheren Vorprojekten der Kanalisierungskommission war nicht die Absicht die ganze 20 km lange Flußstrecke zu kanalisieren, sondern es sollte der untere Teil derselben bis zu den Stromschnellen bei Schreckenstein nur reguliert und längs der letzteren ein Schleusenkanal errichtet werden, welcher den Übergang in die nichtkanalisierte Elbe vermitteln sollte.

Es wurde daher — wie bereits in dem vorjährigen Jahresberichte angedeutet worden ist — in erster Reihe dieser ursprüngliche Gedanke einem eingehendem Studium unterzogen, welchem die Alternative I der Gesamtdisposition mit zwei Staustufen: Nr. X bei Lobositz und Nr. XI oberhalb Sebusein, ferner mit Vertiefung und Regulierung der Flußstrecke von Sebusein bis Wannow und einem Schleusenkanal bei Aussig entsprungen ist.

Nach dieser Alternative sollte die Staustufe Nr. X bei Lobositz aus der Wehranlage im *km* 49·280 mit drei Öffnungen und der Floßschleuse am rechten Ufer, sowie aus dem im ehemaligen Elbearn „Gallosch“ am linken Ufer gelegenen und bei der Lobositzer Überfuhr in die Elbe einmündenden Schiffahrtskanale bestehen. Da sich bei der Staukote 143·70 für die Höhe des Stauspiegels über dem Wehrrücken von 4·13 *m* im Schiffsdurchlasse eine Nadellänge von ca. 4·83 *m* ergeben würde, muß in dieser 50 *m* weiten Wehröffnung ein Schützenverschluß in Anwendung kommen.

Die nächste Staustufe Nr. XI wäre bei Sebusein im *km* 62·00 situiert, weil — wie die Studien ergeben haben — erst von dieser Ortschaft stromabwärts eine mit Regulierung verbundene Vertiefung des Flusses überhaupt diskutierbar erscheint.

Diese Staustufe würde aus der Wehranlage im *km* 62 mit drei Öffnungen und der Floßschleuse am linken Ufer bestehen, dann aus dem 900 *m* langen Schleusenkanale am rechten Ufer, welcher 220 *m* oberhalb des Wehres vom Flusse abzweigt und bei Sebusein in die Elbe zurückkehrt. Die Höhe des Stauspiegels (Kote 140·60) über dem Wehrrücken im Schiffsdurchlasse würde die beträchtliche Ziffer von 5·10 *m* erreichen und es wäre hier mit Rücksicht auf das enge Flußtal und die unmittelbare Nähe der Ortschaften Sebusein und Sallesl eine Brückenwehrkonstruktion notwendig.

Die nach dieser Alternative zu regulierende Flußstrecke von Sebusein bis zur Abzweigung des Schleusenkanales bei Aussig ist 5·2 *km* lang und hat bei gewöhnlichem Niedrigwasser ein

Durchschnittsgefälle von $0.20/00$. Nach der durchgeführten hydrotechnischen Berechnung ließe sich in dieser Strecke bei dem Wasserstande von -60 cm in Aussig für eine 40 m breite Fahrrinne eine Fahrtiefe von 2.40 m durch Normalisierung der Querprofile erreichen und hiedurch die andernorts durch die Kanalisierung erzielte Fahrtiefe von 2.10 m bis zu einem Wasserstande von -90 cm in Aussig sichern.

Hiebei würde sich jedoch eine Senkung des Wasserspiegels bei Sebusein und infolgedessen das künftige Durchschnittsgefälle der regulierten Strecke mit $0.150/00$ ergeben, da ohne Anwendung von versenkten Bauten die erforderliche Konzentrierung der Profile und Hebung des Wasserspiegels nicht zu erreichen ist. Diese Senkung würde sich noch weiter nach stromaufwärts bis zum Wehrprofile fortpflanzen, woselbst dann eine Verschlechterung der Gefällsverhältnisse bei umgelegtem Wehre eintreten würde.

Der Schleusenkanal bei Aussig kann entweder am linken oder am rechten Ufer bei Schreckenstein angelegt werden und es wurden die betreffenden Alternativprojekte für beide Lösungen verfaßt.

Bei näherer Untersuchung der hier kurz beschriebenen I. Alternative des generellen Kanalisierungsprojektes Leitmeritz - Aussig ersah man bald, daß sich dem einzigen Vorteile: der Ersparnis einer Wehranlage bei Schreckenstein, eine ganze Reihe von Nachteilen gegenüber stellt, von welchen einige von großer Bedeutung wären.

Nachdem sich ferner auf Grund der im Jahre 1904 und 1905 ausgearbeiteten Studien ergeben hat, daß sich durch jede stromaufwärtige Verschiebung der letzten Staustufe und die hiemit verbundene Verlängerung der zu regulierenden Flußstrecke die Verhältnisse der letzteren immer ungünstiger als bei der eben besprochenen Lösung gestalten würden, diese aber selbst auch nicht zur Ausführung empfohlen werden konnte, wurde von der weiteren Verfolgung der Alternative I mit teilweiser Regulierung abgesehen und befaßte sich weiterhin nur mit der vollständigen Kanalisierung der Elbe bis Aussig, wobei der Schleusenkanal bei Aussig durch eine Wehranlage zu einer kompletten Staustufe ausgestaltet werden soll. Hiedurch gelangte man zu der Alternative II mit drei Staustufen, wobei die Längen der einzelnen Stauhaltungen 7.9 km , 9.1 km und 9.9 km betragen.

Die Staustufe Nr. X bei Lobositz erscheint hiebei bezüglich der Stauhöhe und der Situierung unverändert wie bei der Alternative I.

Für die nächstfolgende Staustufe Nr. XI wurden zwei Varianten studiert und zwar die eine bei Praskowitz und die andere bei Libochowan-Lichtowitz.

An und für sich bietet die letztere Variante aus verschiedenen Gründen einige Vorteile, insbesondere den, daß der Stau geringer ist und ein Nadelwehr ausreichen würde. Aber diese Vorteile werden durch den Umstand aufgewogen, daß diese Variante bei der nächstfolgenden Staustufe Nr. XII bei Schreckenstein-Aussig einen viel höheren Stau, infolgedessen dort die Anwendung eines Schützen,

wehres anstatt des sonst ausreichenden Nadelwehres bedingen würde, um die nötige Fahrtiefe bis nach Libochowan zu sichern. Außerdem wäre noch eine bedeutende Baggerung in dem oberen Teile der Haltung notwendig, da dieser ohne Stau bleiben würde, so daß diese Lösung auch dem sub 2. angeführten Grundsätze nicht entsprechen würde.

Durch eine aufgestellte Berechnung wurde festgestellt, daß die Staustufe Nr. XII bei Schreckenstein-Aussig mit einem um 60 cm höheren Stau bedeutend höher zu stehen käme als die Variante mit dem niedrigeren Stau, wogegen sich die Staustufe Nr. XI. bei Libochovan-Lichtowitz nur unbedeutend billiger stellen würde, als jene bei Praskowitz.

Mit Rücksicht darauf wurde die letztere Variante der Staustufe Nr. XI bei Praskowitz, somit die Alternative IIa des generellen Projektes mit folgender Disposition der Staustufen zur Ausführung angenommen:

1. Staustufe Nr. X bei Lobositz mit Schützen- und Nadelwehr im *km* 49.280 und Staukote 143.70 über Adria.

2. Staustufe Nr. XI bei Praskowitz mit Schützen- und Nadelwehr im *km* 58.380, dem Schleusenkanale am linken Ufer und der Staukote 140.80.

3. Staustufe Nr. XII bei Schreckenstein-Aussig mit einem Nadelwehre im *km* 68.300, dem Schleusenkanale am rechten Ufer und der Staukote 137.60.

Um den Interessenten Gelegenheit zu bieten zu dem generellen Projekte als ganzem Stellung nehmen und ihre Ansichten, Wünsche und Forderungen noch vor der wasserrechtlichen Verhandlung über die einzelnen Staustufen vorbringen zu können, wurde das Projekt unter Zuziehung der Hauptinteressenten an Ort und Stelle einer technisch-informativen Verhandlung in drei öffentlichen Versammlungen in Leitmertitz, Lobositz und Aussig unterzogen, die betreffende Flußstrecke mittels Dampfers befahren und dabei die einzelnen in Betracht kommenden Baustellen der Staustufen besichtigt.

Das Ergebnis dieser Verhandlungen war, daß sowohl gegen das Projekt als Ganzes als auch gegen die einzelnen Staustufen, deren Verteilung und Situierung keinerlei prinzipielle Einwendungen erhoben wurden.

Die teils mündlich, teils schriftlich vorgebrachten Wünsche der Interessenten betrafen im allgemeinen nur verschiedene Herstellungen und Vorkehrungen in den Haltungen und bezogen sich einerseits auf das Gesamtprojekt, andererseits auf die einzelnen Stauanlagen oder Haltungen. Zu den ersteren gehörte:

1. die Frage der Breite der Schleusen-kammer für Einzel-schiffe,

2. die Errichtung von Häfen, Umschlags- und Landungs-plätzen,

3. Sicherung der Dammböschungen und Durchlässe der Eisenbahnen, insoferne dieselben durch die Kanalisierung tangiert erscheinen,

4. Beschwerden über die gestörte Wasserstandsprognose in Aussig durch den Betrieb der fertigen Staustufen.

Die sub Punkt 2 und 4 angeführten Postulate liegen außerhalb des Wirkungskreises der Kanalisierungs-Kommission; es werden jedoch die Bestrebungen der betreffenden Gemeinden und Interessenten bezüglich der Hafenanlagen in Leitmeritz, Lobositz und Aussig seitens der Kommission an den zuständigen Stellen wärmstens befürwortet und dieselbe wird auch bezüglich der Errichtung von Umschlags- und Landungsplätzen im Rahmen der einzelnen Projekte und im Einvernehmen mit der k. k. Flußbauverwaltung den vorgebrachten Wünschen nach Möglichkeit entgegengekommen.

Mit einzelnen Ausnahmen treten diese Wünsche tatsächlich nicht über die bisher üblichen Grenzen des Entgegenkommens der Kommission gegenüber den Gemeinden heraus und wurden in dem Projekte größtenteils schon berücksichtigt.

Die Sicherung der Eisenbahndämme und Durchlässe wurde in dem generellen Projekte ebenfalls bereits zum großen Teile berücksichtigt und die bei der Besprechung geforderten und sich als berechtigt erwiesenen weiteren Arbeiten wurden nachträglich in die Projekte und Kostenanschläge aufgenommen.

Was nun die Frage der Schleusenbreite betrifft, so wurde seitens der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrtsgesellschaft die Forderung gestellt, daß mit Rücksicht auf ihre breitesten Personendampfer, welche über den Radkasten 11·30 *m* messen, die Schleusenbreite mit 14 *m* bestimmt werde. Die Kanalisierungs-Kommission betrachtet dagegen die im Projekte beantragte Breite von 13 *m* als reichlich genügend, da in der Kammer beiderseits des breitesten Dampfers noch ein Spielraum von je 85 *cm* verbleibt, was mit Rücksicht auf die projektierten, trichterartig bis auf 17 *m* sich erweiternden hölzernen Führungswände vor den Toreinfahrten als vollkommen hinreichend bezeichnet werden kann.

Die speziellen, einzelne Staustufen betreffenden Wünsche waren für das generelle Projekt von untergeordneter Bedeutung und werden dieselben, insofern sie berechtigt sind, im Rahmen der Detailprojekte für die einzelnen Staustufen Berücksichtigung finden.

Nur das wäre zu erwähnen, daß die seitens der Vertreter der Industrie, der Landwirtschaft und der Schifffahrt verlangte Erweiterung des Lobositzer Umschlagsplatzes von allen Faktoren als dringend notwendig anerkannt wurde, und da eine Verlängerung desselben nach stromabwärts wegen der scharfen Flußkrümmung nicht tunlich erscheint, wurde zu diesem Zwecke die Erbreiterung des Lobositzer Schleusenunterkanales von 30 auf 40 *m* in das Projekt aufgenommen.

Eine weitere Forderung der Schifffahrtsinteressenten, welche dahinging, daß der Schleusenkanal bei Schreckenstein auch bei umgelegtem Wehre für Schiffe passierbar sein solle, war bereits durch das Projekt selbst erfüllt, weil aus Gründen einer sicheren und ungestörten Bauausführung der Wehranlage bereits am Oberdempel der Schleuse und im Oberkanale eine solche Wassertiefe vorgesehen ist, daß die Schifffahrt während des Wehrbaues durch den Kanal wird geleitet werden

können. Diese Maßnahme wurde dann auch bezüglich der beiden übrigen Staustufen bei Lobositz und Praskowitz getroffen, damit die Personendampfer auch bei niedrigem Wasserstande und umgelegten Wehren die Schleusen passieren können.

Das in dieser Weise vervollständigte generelle Projekt für die Kanalisierung der Elbestrecke Leitmeritz-Aussig wurde nach Überprüfung im technischen Komitee der Kanalisierungs-Kommission seitens der letzteren in der XXXIX. Plenarsitzung am 23. Oktober 1909 als Grundlage für die Ausarbeitung der Detailprojekte der drei letzten Staustufen der Elbe angenommen.

b) Das Projekt für die Staustufe Nr. X bei Lobositz.

Gleich nach Ausarbeitung des vorbesprochenen generellen Projektes für die zu kanalisierende Flußstrecke Leitmeritz-Aussig wurde im Rahmen desselben auch das definitive Projekt der Staustufe Nr. X bei Lobositz, welches als Grundlage für deren wasserrechtliche Genehmigung zu dienen haben wird, verfaßt und nach dem günstigen Ergebnisse der informativen Verhandlung über das Gesamtprojekt mit einigen Ergänzungen gleichzeitig mit diesem seitens der Kanalisierungs-Kommission auch genehmigt.

Aus dem vorhergehenden Berichte über die generelle Disposition der Staustufen in der Elbestrecke Leitmeritz-Aussig ergibt sich, daß mit Rücksicht auf die bereits fixierte Situation der Staustufe Nr. IX oberhalb Leitmeritz die Stauhöhe der Lobositzer Haltung mit der Kote 143.70 über Adria beibehalten werden mußte. Hieraus ergab sich in Anbetracht der allgemeinen Terrainkonfiguration bei Lobositz die Lage der Wehranlage dieser Staustufe in der Nähe der oberen Spitze der Galloschinsel.

Für die Situierung des Schleusenkanales kamen die beiden Flußufer in Erwägung und wurden bereits im Jahre 1900 die entsprechenden zwei Alternativskizzen verfaßt, welche später nach erfolgter Detailaufnahme des Terrains weiter durchgearbeitet wurden.

Als vorteilhafter stellte sich die Alternative mit dem Kanale am linken Ufer heraus, da für dieselbe nachstehende Gründe sprechen: der Schleusenkanal läßt sich mit Vorteil in den ehemaligen Elbearn „Gallosch“ legen, wobei sowohl der Kanal als auch die Schleusen eine gegen Hochwasser geschützte Lage erhalten. Die einzulösenden Grundstücke bestehen zum größeren Teile aus als unproduktiv klassifizierten, somit weniger wertvollen Gründen. Hauptsache ist jedoch, daß der Stau von der stromabwärts nächstfolgenden Wehranlage bei Praskowitz bei Nullwasser fast bis zur unteren Ausmündung des Galloschannes reicht, so daß nur eine ganz kurze Flußstrecke (zirka 200 m) ohne Stau verbleibt.

Mit Rücksicht darauf wurde die Alternative mit dem Schleusenkanale am linken Ufer zur Ausführung genehmigt.

Diese Alternative besteht aus der Wehranlage im *km* 49:280 mit drei Öffnungen, wobei die mittlere als Schiffsdurchlaß zu dienende, 1.70 *m* unter Nullwasserspiegel tiefe Öffnung mittels Schützen-, die beiden anderen mit Nadelverschluß versehen gedacht sind, ferner aus der Flößschleuse am rechten und dem Schleusenkanale am linken Ufer. Der letztere zweigt 230 *m* oberhalb des Wehres von der Elbe ab, umläuft in einem Bogen die sogenannte Galloschinsel und kehrt bei der Lobositzer Überfuhr in den Fluß zurück.

Die nebeneinander gekuppelten Schleusen, von welchen die kleine Kammer 13 *m*, die Zugschleuse 11 *m* lichte Weite in den Häuptern aufweisen, wurden gegenüber den früheren Projektsskizzen näher gegen das obere Kanalende hauptsächlich aus dem Grunde verschoben, damit die beiderseits des Kanales ziemlich tief gelegenen wertvollen Grundstücke dem Einflusse des Stauwassers entzogen werden, welche Anordnung auch den vorerwähnten günstigen Schutz vor Sommer-Hochwasser ohne die Anwendung höherer Dämme ermöglichte.

Der in der Nähe der Inselspitze bestehende Umschlagsplatz der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft wird möglichst in gleicher Länge stromaufwärts der Eisenbahnbrücke und die Lobositzer Überfuhr zirka um 50 *m* stromabwärts verlegt werden müssen.

Der hydrostatische Stau von der Lobositzer Staustufe erstreckt sich bei Nullwasser in Aussig stromaufwärts bis zum *km* 42:500, das ist zirka 500 *m* unterhalb der Ausmündung des Schleusenkanales der oberhalb Leitmeritz gelegenen Staustufe Nr. IX; höher zu gehen erwies sich mit Rücksicht auf die Stadt Leitmeritz und einige niedrig gelegene Terrainpartien in der Haltung als nicht zulässig. Da jedoch bei Nullwasser noch ein durch die Strömung des Wassers verursachter hydraulischer Stau hinzutritt, wird diese 7.3 *km* lange Haltung ganz überstaut werden.

Wie bereits erwähnt wurde, wurde dieses Projekt noch dahin ergänzt, daß die Personenschiffahrt während der Schifffahrtsaison unter allen Umständen aufrecht erhalten bleibe, somit auch dann, wenn das Stauwehr bei niedrigen Wasserständen wegen Reparaturen umgelegt werden muß, ferner auch während der Umlegungs- und Aufstellungsmanipulation selbst.

Zu diesem Zwecke musste sowohl die Sohle des Oberkanals als auch der Oberdremmel der Schleuse entsprechend tiefer gelegt, außerdem aber noch für eine sichere Zufahrt der Dampfer aus der Fahrstraße des freien Flusses in den Oberkanal vorgesorgt werden.

Mit Rücksicht auf den Kostenpunkt erschien es zweckmäßig im Oberkanale nur eine, von der links gelegenen kleinen Kammer ausgehende und in der Sohle 13 *m* breite Künette anzuordnen. Die Tiefe derselben wurde auf Grund von Schifffahrts- und hydrotechnischen Erwägungen mit 1.60 *m* unter dem derzeitigen Nullwasserspiegel bei der oberen Kanalabzweigung bestimmt, so daß dann der Schleusenkanal bei umgelegtem Wehre der gesamten Schifffahrt wenigstens

dieselbe Mindestfahrtiefe bieten wird, wie die freie Flußstrecke zwischen Leitmeritz und Aussig.

Der Oberdremmel der kleinen Kammerschleuse wurde sicherheitshalber noch um 10 *cm* tiefer gelegt als die Sohle der Künette, somit ebenso tief wie der Wehrrücken im Schiffsdurchlasse, welcher 1·70 *m* unter Nullwasser zu liegen kommt.

Schließlich erscheint eine Baggerung im Flusse auf 1·60 *m* unter Nullwasser von der oberen Kanaleinfahrt längs des linken Flußufers bis in das derzeitige Fahrwasser oberhalb der Eisenbahnbrücke notwendig.

Die Kanalisierungs-Kommission hat dann in ihrer XXXIX. Plenarsitzung beschlossen, das in dieser Weise ergänzte Projekt der Staustufe Nr. X bei Lobositz samt Kostenvoranschlag — da dieser letztere gegenüber demjenigen vom Jahre 1904 eine Überschreitung des bewilligten Nachtragskredites von 18·6 Mill. K aufweist — im Sinne des Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. April 1905 noch vor der Einleitung der wasserrechtlichen Verhandlung der k. k. Regierung und dem Landesauschusse des Königreiches Böhmen vorzulegen.

c) Projektstudie über einen Umschlagshafen bei Aussig.

Die Frage der Errichtung eines Umschlagshafens bei Aussig, in welchem es möglich wäre, die von der kanalisierten Strecke auf die nicht kanalisierte Elbe übergehenden Kähne im Bedarfsfalle abzuleichten oder auf die bergwärtsfahrenden Kähne noch weitere Ware zuzuladen, wurde bereits in der seinerzeitigen Studie über die Schiffbarmachung der Elbestrecke Leitmeritz-Aussig vom J. 1905 berührt und sie fand auch in dem Berichtsjahre eine eingehende Erörterung sowohl seitens der Interessenten bei der technisch informativen Verhandlung betreffend das generelle Projekt der vorgenannten Flußstrecke, als auch im technischen Komitee der Kanalisierungs-Kommission.

Die Notwendigkeit eines solchen Hafens wurde allgemein anerkannt und die Kanalisierungs-Kommission trachtete mit Rücksicht auf den innigen Zusammenhang desselben mit dem Kanalisierungsunternehmen schon jetzt einer gedeihlichen Lösung dieser Frage vorzuarbeiten, indem sie für die Hafenanlage einen geeigneten Platz ausfindig machte und auch eine Projektstudie verfassen ließ. Hiernach wäre die Situierung bei Wannow als die geeignetste zu bezeichnen, woselbst sich ein Schutz- und Verkehrshafen für etwa 100 Elbekähne (von ca. 55.000 *m*² Fläche) errichten ließe, welcher mittels Schleppbahnen sowohl mit der Linie Prag-Bodenbach der ehemaligen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft als auch mit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Verbindung gebracht werden könnte. Die Kanalisierungskommission erachtet die Errichtung dieses Hafens oberhalb Aussig für dringend notwendig und beschloß in ihrer XXXIX. Plenarsitzung über Antrag des technischen Komitees diesbezüglich eine motivierte Eingabe an die k. k. Regierung zu richten, in welcher die baldige Herstellung eines solchen Hafens in Anregung gebracht werden soll.

B) Schiffbarmachung der Moldau innerhalb Prag.

a) Projekt für die Sophieninselstaustufe.

Die Gemeinde Smichow strebt seit längerer Zeit die Herstellung einer neuen Brücke vom Ferdinandskai am Smichow in die Myslik-Gasse in Prag an, durch welche die kürzeste Verbindung des Centrum, der Gemeinde Smichow mit der Stadtgemeinde Prag erzielt werden würde.

Aus diesem Grunde hat sich die Gemeinde Smichow an die Stadtgemeinde Prag und die letztere an die Kanalisierungs-Kommission mit dem Ersuchen gewendet, die Bauobjekte der Sophieninsel-Staustufe derart anzuordnen, daß die Errichtung dieser Brücke, welche am rechten Ufer die Kammerschleuse für die Personendampfer und am linken Ufer den Oberkanal der Zugschleuse beim Ferdinandskai kreuzt, ermöglicht werde.

Behufs Vereinbarung der Bedingungen, unter welchen die Durchführung dieser Brücke möglich wäre, wurde am 6. Oktober 1908 am Altstädter Rathause eine informative Verhandlung abgehalten, bei welcher sich die Vertreter der Kanalisierungs-Kommission dahin geäußert haben, daß diese der Verwirklichung des Brückenprojektes keine prinzipiellen Hindernisse in den Weg stellen wird, daß sie jedoch die Bedingung stellen müsse, daß bei dem höchsten schiffbaren Wasserstande von $+ 1.60\text{ m}$ am Schitkauer Pegel die lichte Durchfahrts Höhe unter der Brückenkonstruktion mindestens 4.50 m betragen müsse und daß die Mühlen Nr. C. 250-II. und 251-II., welche der Kanalisierungs-Kommission gehören und über welche die projektierte Brücke führen soll, zum vollen Preise abgelöst werden müßten.

Die sowohl von dem Bauamte der Gemeinde Prag, als auch der Gemeinde Smichow ausgearbeiteten Skizzen über die projektierte Brücke waren rücksichtlich der Anordnung des Landpfeilers auf der Smichower Seite für das Schiffbarmachungsprojekt nicht günstig und es wurde, als die geplante Kombinierung der Brücke mit der Wehranlage wegen des sich aus dieser Kombination ergebenden größeren Aufstauens des Hochwassers fallen gelassen werden mußte, im Bureau der Oberbauleitung ein neues Projekt ausgearbeitet, über welches im nachstehenden berichtet werden soll.

Das abgeänderte Projekt unterscheidet sich von dem vom k. k. Handelsministerium genehmigten generellen Projekte hauptsächlich dadurch, daß das projektierte Schitkauer-Wehr gegenüber der ursprünglich geplanten Lage dieses Wehres um 50 m nach flußaufwärts verschoben wurde und daß die beiden Schleusenanlagen im Grundrisse eine keilförmige Form erhalten sollen.

Von dem auf Grund der durchgeführten politischen Begehungskommission genehmigten Detailprojekte unterscheidet sich dieses Alternativprojekt jedoch noch auch dadurch, daß die Einfahrt in den Oberkanal der Zugschleuse beim Ferdinandskai nicht über den Kleinseitner Wasserturm, sondern, wie es ursprüng-

lich in dem generellen Projekte beantragt war, rechts von demselben errichtet werden soll.

Bezüglich der Situierung der Einfahrt in den Oberkanal der Zugschleuse, rechts vom Kleinseitner Wasserturm kommt also das gegenwärtige Projekt auf das generelle Projekt zurück, und zwar aus dem Grunde, weil beim höchsten schiffbaren Wasserstande von $+ 1.60 m$ am Schitkauer Pegel die lichte Durchfahrthöhe unter der Brückenkonstruktion von mindestens $4.50 m$ erforderlich ist, so daß die Brückenfahrbahn die Kote 194.40 erhalten muß. Da jedoch das Niveau des Ferdinandskais gegenüber der projektierten Brücke auf der Kote 192.40 liegt und mit Rücksicht auf die daselbst bestehenden Häuser um die Differenz der beiden Höhenkoten nicht erhöht werden kann, ist es notwendig, daß die Verbindung des Ferdinandskais mit der projektierten Brücke mittels einer Rampe hergestellt werde. Die Entwicklung dieser Rampe erfordert jedoch, daß der Landpfeiler der Brücke in einer Entfernung von mindestens $58 m$ von der gegenüberliegenden Häusergruppe und die Einfahrt in den Oberkanal rechts vom Kleinseitner Wasserturme angelegt werde.

Durch die Situierung der Einfahrt in den Oberkanal rechts vom Wasserturme wird nicht nur den Forderungen der Gemeinden Prag und Smichow, sondern auch der Zentralkommission für die Erhaltung der Baudenkmale und des Klubs für Alt-Prag, welche sich schon mehrereremal an die Kanalisierungs-Kommission mit dem Ersuchen um die Erhaltung dieses Wasserturmes gewendet haben, Rechnung getragen werden.

Diese Anordnung der Kanaleinfahrt rechts vom Wasserturme erfordert jedoch, daß die Zugschleuse keilförmig ausgestaltet werde, um eine ebenso bequeme Einfahrt in diese Schleuse zu erzielen, wie bei der Alternative mit der Demolierung des Turmes.

Das Brückenprojekt erfordert — wie bereits erwähnt — auch eine Veränderung der genehmigten Lage des neuen Schitkauer-Wehres. Die Richtung der projektierten Brücke deckt sich ungefähr mit jenem Flußprofil, in welchem nach dem genehmigten Projekte das neue Wehr zur Ausführung gelangen sollte. Weil jedoch durch den Einbau von 4 Brückenpfeilern in den Wehrkörper ein beträchtlicher Aufstau des Hochwassers entstehen würde und durch eine Verschiebung des Wehres nach flußabwärts die Brücke in das Oberwasser des neuen Wehres zu liegen käme und hiedurch die Herstellung der Brücke auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde, mußte das projektierte Schitkauer-Wehr nach flußaufwärts verschoben werden. Das neue Wehr wird in einem mäßigen Bogen beantragt, dessen beide Enden senkrecht und zwar $45 m$ oberhalb der Brücke am rechten in das Oberhaupt der Kammerschleuse, am linken Ufer in die verlängerte Spitze der Judeninsel eingebunden sind.

Auf dem rechten Ufer wird eine Änderung des genehmigten Projektes insoferne beantragt, als die Kammerschleuse keilförmig ausgebildet werden soll, um eine bessere Ausfahrt aus derselben zu erzielen und daß dieselbe um $45 m$ flußaufwärts verschoben werden soll, welche Verschiebung durch die neue Lage

des Wehres bedungen ist. Übrigens dürfte auch dieses Projekt noch eine weitere Änderung erfahren, da soeben an einer Alternative gearbeitet wird, nach welcher der Trennungsdamm zu den Altstädter Mühlen entfallen und das alte Altstädter Wehr erhalten werden soll, worüber im nächsten Jahresberichte die nähere Mitteilung erfolgen soll.

b) Hetzinselstaustufe.

Für die Floßschleuse im neuen Helmer Wehr wurde über Beschluß der Kommission vom 22. Mai 1909 die Lieferung des Separatverschlusses der Firma Brüder Prášil & Comp. vergeben.

Auf Grund desselben Beschlusses wurde der Bau von 2 gewölbten Kanälen für die Wasserzuleitung in die Haltung der Schaschek-Mühlen der Bauunternehmung Müller und Kapsa vergeben.

c) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

In der am 19. Dezember 1908 stattgefundenen Plenarsitzung der Kanalisierungs-Kommission wurde beschlossen, für das Hafenaufsichtspersonale ein neues Gebäude zu errichten, weil das alte Hafenmeistergebäude unzureichend ist, indem für die Gehilfen des Hafenmeisters keine Wohnungen vorhanden sind und die Situierung des Gebäudes inmitten des Hafenbahnhofes ungünstig ist, da die Bewohner dieses Gebäudes zahlreiche Geleise überschreiten müssen. Auf Grund dieses Beschlusses hat die Oberbauleitung der Kanalisierungs-Kommission im Einvernehmen mit der staatlichen Flußbauverwaltung das bezügliche Projekt ausgearbeitet, worauf der Bau dieses Gebäudes der Bauunternehmung Franz Schön & Söhne vergeben wurde. Die Herrichtung des alten Wohngebäudes des Hafenmeisters zu Bahnzwecken wurde ebenfalls der Bauunternehmung Franz Schön & Söhne vergeben. Um die Schiffreparaturstätte auch für größere Kähne und Dampfer benützlich zu machen, wurde in der XXXVII. Sitzung der Kommission beschlossen, dieselbe mit den erforderlichen Ausrüstungsgegenständen zu versehen. Zu diesem Zwecke wurden bei der Maschinenbau-Aktiengesellschaft früher Breitfeld, Daněk & Comp. vorm. Bolzano, Tedesco & Co. in Schlan 3 Schiffsaufzugswägen und 3 Winden bestellt.

V. Behördliche Entscheidungen, Erlässe und Mitteilungen.

Die aufsteigende Tendenz, welche den schriftlichen Verkehr der Kanalisierungs-Kommission in den letzten Jahren besonders kennzeichnet, hat ihren Grund nicht allein darin, daß sich die zu kanalisierende Flußstrecke von Jahr zu Jahr verlängert, und daß der Kommission auch neue Aufgaben zugewiesen wurden, sondern ist namentlich auch darauf zurückzuführen, daß selbst die bereits kanalisierten Teile der Moldau und Elbe u. zw. auch jene Flußstrecke, welche schon vom 1. Jänner 1908 an, wieder in die Verwaltung des Staates übergegangen ist, zu vielfachen Amtshandlungen, Korrespondenzen und auch behördlichen Entscheidungen Anlaß geben, an denen die Kanalisierungs-Kommission mitunter sehr wesentlich beteiligt ist.

Diesem Umstande ist auch zuzuschreiben, daß die schriftliche Agenda des Kommissionsbureaus, trotzdem von der telephonischen und mündlichen Aussprache nach Zulaß der Sache der weitgehendste Gebrauch gemacht wurde, dennoch von 3511 Exhibitnummern des Jahres 1908 auf 3900 Nummern des Jahres 1909 gestiegen ist.

Es sei gestattet, an dieser Stelle einige von den wichtigeren behördlichen Mitteilungen und Entscheidungen folgen zu lassen:

A) in der Moldau- und Elbestrecke zwischen Prag und Aussig.

1. Mit der Note vom 29. Jänner 1909 Z. 112.920-1908 hat die k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilt, daß seitens des k. k. Handelsministeriums eine Reform bzw. einheitliche Regelung der Anzeigepflicht für die Führung der Floßfahrtsstatistik in Aussicht genommen wurde.

2. Seitens des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt in Wien ist der Kanalisierungs-Kommission mit der Zuschrift vom 31. Mai 1909 Z. 136 die offizielle Einladung zur Teilnahme an dem VIII. in der Zeit vom 23. bis 26. Juni 1909 in Linz abgehaltenen Verbandstage zugekommen.

3. Die k. k. Statthalterei in Prag hat der Landwirtschaftlichen Kreditbank in Prag als Besitzerin der Domäne Chvatěrub laut Entscheidung vom 8. Juli 1909 Z. 140.831 die wasserbehördliche Bewilligung zur Abtragung des am rechten Moldauufer bei Chvatěrub bestehenden Schutzdammes unter Vorschreibung bestimmter Bedingungen erteilt.

4. Der Rat der kgl. Hauptstadt Prag gab mit der Zuschrift vom 10. Mai 1909 Z. 5137-XVII der Anschauung Ausdruck, daß die Vorkehrungen zur Steuerung der Arbeitslosigkeit, welche regelmäßig im Winter eintritt, erfahrungsgemäß zu spät, d. i. wenn schon die Arbeitslosigkeit in großem Umfange eingetreten ist, in Aussicht genommen zu werden pflegen, was zur Folge hat, daß die Bestrebungen nach Linderung der damit zusammenhängenden Not breiter Volksschichten weit hinter ihrem Ziele zurückbleiben. In dieser Erkenntnis wandte sich der Stadtrat an die Kanalisierungs-Kommission mit dem Ersuchen, jene Arbeiten, welche im Winter durchgeführt werden können, schon im Laufe des Sommers derart vorzubereiten, damit dieselben sofort bei Eintritt der Arbeitslosigkeit in Angriff genommen werden können. Von derselben Tendenz ist auch die Zuschrift vom 13. November 1909 Z. 240.195 getragen, welche die k. k. Statthalterei in Prag an die Kommission gerichtet hat und in welcher insbesondere Auskünfte über den Umfang und die voraussichtliche Dauer der in der Winterperiode 1909—1910 zu bewältigenden Bauarbeiten im Weichbilde von Prag abverlangt worden sind.

5. Mit dem Erlasse vom 28. Oktober 1909 Z. 174.756 hat die k. k. Statthalterei in Prag unter Außerkraftsetzung ihrer früheren auf gegenteiliger Rechtsanschauung beruhenden Entscheidungen ausgesprochen, daß die von der fürstlich Schwarzenbergschen Herrschaftsdirektion in Lobositz betriebene Prahmen- und Kahnüberfuhr auf der Elbe zwischen Lobositz und Pistian schon lange vor dem Inslebentreten des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870 L.-G.-B. Nr. 70 als ein Regalrecht dieser Domäne durch Verpachtung ausgeübt worden ist und daß daher der rechtmäßige Bestand dieses Überfuhrrechtes gemäß § 102 W.-G. anerkannt wird. Gegen diesen Ausspruch mußte seitens der Kanalisierungs-Kommission der Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium eingebracht werden.

B) Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

1. Mit dem Beschlusse vom 23. Feber 1909 hat das k. k. Bezirksgericht für die Obere Neustadt in Prag die Entschädigung für die enteignete Judeninsel K.-Z. 75 in Prag-II. in erster Instanz mit dem Betrage von K 525.952·50 festgestellt.

2. Das k. k. Landesgericht in Prag als Rekursgericht hat laut Beschluß vom 12. Mai 1909 R.-II. $\frac{126-9}{61}$ die vorstehende Entschädigung auf K 417.333— herabgesetzt.

3. Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit dem Beschlusse vom 5. Oktober 1909 R.-II. $\frac{683-9}{1}$ die sowohl von der Kanalisierungs-Kommission als auch von den Expropriaten in der gedachten Entschädigungsangelegenheit ergriffenen Revisionsrekurse abgewiesen.

4. Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat laut des Erkenntnisses vom 25. Juni 1909 Z. 6637 die von den Besitzern der Judeninsel gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. April 1907 Z. 41.479 ai 1906 betreffend die Enteignung dieser Insel für Zwecke der Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag als unbegründet abgewiesen.

5. Mit dem Erlasse vom 28. Dezember 1908 Z. 176.495 hat die k. k. Statthalterei in Prag der Stadtgemeinde Prag den wasserbehördlichen Konsens zum Baue einer eisernen Brücke mit Steinpfeilern zwischen der Kronen- und Hetzinsel in Prag erteilt. Dieser Brückenbau, welcher mit dem Bau der Kammer-schleusen und des kleinen Wehres bei der Hetzinsel eng zusammenhängt, machte auch die Herstellung eines Montierengerüsts notwendig, welche mit dem Statthalterei-Erlasse vom 11. Feber 1909 Z. 32.698 wasserbehördlich genehmigt wurde.

6. Mit den Erkenntnissen vom 24. und 25. Juni 1909 Z. 6636 und 6633 hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof die bei demselben eingebrachten Beschwerden des Ferdinand Novotný und der übrigen Altstädter und Kleinseitner Mühlenbesitzer, sowie der Stadtgemeinde Prag, welche gegen die mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 20. April 1906 Z. 608 W.-St. ausgesprochene Genehmigung des Projektes für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag gerichtet waren, als unbegründet abgewiesen.

7. Die k. k. Statthalterei hat mit der Note vom 26. Juni 1908 Z. 248.988 an die Kanalisierungs-Kommission die Anfrage gerichtet, welche Erfahrungen bzw. Wahrnehmungen in Bezug auf den Gang der Begehungs- bzw. Enteignungsverhandlung und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigungen aus Anlaß der Realisierung des Projektes für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag, welches Projekt nach dem besonderen in dem Wasserstraßengesetze vom 11. Juni 1901 R-G-Bl. Nr. 66 vorgesehenen Verfahren zu behandeln war, gemacht worden sind.

C) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

1. Mit dem Erlasse der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen vom 15. Feber 1909 Z. 2971-IV. wurde die erstmalige Hauptprüfung der im Zuge der Holeschowitzer Hafenbahn befindlichen Brücke mit eisernem Tragwerk auf den 18. Februar 1909 anberaumt.

2. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 3. April 1909 Z. 11.587-7 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, die von der Kanalisierungs-Kommission erbetene Lokalverhandlung über die mit Rücksicht auf die Holeschowitzer Hafenbahn im Anwesen des Johann Charvát N.-C. 641 in Prag-VII. zu treffenden feuersicheren Herstellungen im Sinne des § 26 der Min.-Vrdg. vom 25. Jänner 1879 R-G-Bl. Nr. 19 durchzuführen.

3. Der Mühlenaktien-Gesellschaft in Prag wurde über deren Ansuchen mit der Entscheidung der k. k. Statthalterei vom 15. Dezember 1909, Z. 288.304 die wasserbehördliche Genehmigung zum Bezuge des Betriebswassers aus dem Holeschowitzer Hafen erteilt.

4. Mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei vom 23. Mai 1909 Z. 88.485 erließ die bau- und eisenbahnbehördliche Bewilligung zur Errichtung eines Dienstgebäudes für die Hafensverwaltung im Holeschowitzer Hafen.

5. Die k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen hat mit dem Erlasse vom 30. Oktober 1909 Z. 14.556-2 den definitiven Benützungskonsens für das Wohngebäude für Bahnbedienstete, das Zollmagazin, das Wohngebäude für das Personal der Zollamtsexpositor, für das Magazin für den Export, ferner für das Magazin für den Import und schließlich für das Dienstgebäude der Bahn erteilt.

6. Das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten hat mit dem Erlasse vom 25. Mai 1909 Z. 13.750-10 a ex 1908 seinen prinzipiellen Standpunkt in der Frage der Einhebung von Gebühren für die Benützung der Schiffsreparaturstätte im Holeschowitzer Hafen präzisiert.

7. Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. April 1909 Z. 18.009-14 a wurde die Höhe der Zustreifgebühren sowie die übrigen Detailvorschriften für die Beistellung von Waggons von der Station Bubna in den Holeschowitzer Hafen und umgekehrt festgesetzt.

In derselben Sache ging der Kanalisierungs-Kommission auch die Zuschrift der Handels- und Gewerbekammer in Prag vom 16. Juli 1909 Z. 16.140 zu, in welcher diese Körperschaft zu der Frage der Überstellungsgebühren auf der Hafensbahn, sowie überhaupt zu der Frage der tarifarischen Behandlung des Holeschowitzer Hafens Stellung genommen und eine umfassende Aktion zu dem Zwecke angekündigt hat, um eine möglichst günstige Lösung dieser Fragen herbeizuführen.

VI. Grundeinlösungen, Einlösung von Wasserbenützungsrchten, Entschädigungen, Evidenzhaltung.

In dieser Agenda waren es namentlich die Entschädigungs-Verhandlungen, welche die Kanalisierungs-Kommission im Berichtsjahre beschäftigten und an dieser Stelle besonders hervorgehoben zu werden verdienen; der Grundeinlösung fiel dagegen eine bedeutend bescheidenere Aufgabe zu. Für diese Erscheinung ist die Erklärung darin zu suchen, daß der Grunderwerb der Einleitung des Baues vorangehen muß, während die Entschädigungsfragen zumeist erst nach Beendigung des Baues bzw. vor und nach der Inbetriebsetzung einzelner Staustufen aktuell zu werden pflegen. Da nun im Jahre 1909 bloß der Bau der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz in Angriff genommen worden ist, ergab sich hauptsächlich nur im Bereiche dieses Bauplatzes die Veranlassung, behufs Erwerbung des für Bauzwecke benötigten Grund und Bodens zahlreiche Einlösungsverhandlungen vorzunehmen, während diese Aktion bei den vorhergehenden Staustufen bereits abgeschlossen war. Dagegen gaben wieder diese letzteren Staustufen den Anlaß zu vielfachen Entschädigungsfragen, deren Lösung keinen weiteren Aufschub zuließ.

Es sei gestattet, insbesondere folgender Angelegenheiten Erwähnung zu tun:

A) In der Flusstrecke Prag-Flussig.

Im Bereiche der Stauhaltung von Unter-Berškowitz blieb vom Vorjahre unter anderem die Entschädigung einer Reihe von Grundbesitzern für die Überstauung bzw. Unternässung ihrer Grundstücke unausgetragen u. zw. hauptsächlich deshalb, weil die Feststellung des Ausmaßes der überstauten bzw. unternäßten Flächen sehr viel Zeit in Anspruch nahm, indem dieselbe einesteils bei niedergelegtem Wehre, d. i. während des Winters vorzunehmen war, wobei der Eintritt des normalen Wasserstandes und schneefreier Tage abgewartet werden mußte, und anderenteils wieder bei aufgestelltem Wehre und nach Erreichung des normalen Staues an die weiteren Vermessungen geschritten werden mußte. Denn die Entschädigung für die Überstauung betraf eben die Flächen, welche zwischen dem normalen (nicht gestauten) und dem gestauten Wasserspiegel liegen; als wegen eintretender Unternässung zu entschädigender Grundstreifen war jener zu ermitteln, welcher nicht höher als 50 cm über dem Stauwasserspiegel liegt; schließlich kamen noch Tümpel in Betracht, welche auch bei niedergelegtem Wehre unter Wasser stehen, sofern dieselben vor Aufstellung des Berškowitzer

Wehres in Zeiten niedriger Wasserstände teilweise doch benützt werden konnten. Als Kulturgattung, welche hauptsächlich zu berücksichtigen war, sind Weidenruten zu nennen; in beschränkterem Maße waren auch Grasnutzungen zu entschädigen.

Die überflutete Fläche in den Gemeinden Mlázic, Šopka, Hořín, Brozánec und Weißkirchen beträgt 12.246 □⁰, die unternäbste Fläche 12.538 □⁰; das zu entschädigende Flächenausmaß der Tümpel wurde der überstauten Fläche gleichgehalten.

Außer diesen Flächen mußte auch für jene an der Grenze der Gemeinden Vehlovic und Mlázic gelegenen Grundstücke eine angemessene Entschädigung vereinbart werden, welche nach den ursprünglichen Dispositionen verschüttet werden sollten, jedoch nicht angeschüttet wurden, weil das Aushubmaterial hiezu nicht hingereicht hat; diese bei aufgestelltem Wehre unter Wasser gesetzten Grundstücke hatten ein Ausmaß von 12.159 □⁰.

Die geschilderten Verhandlungen mußten schließlich auch auf bedeutende Flächen ausgedehnt werden, welche zwar der Herrschaft Melnik grundbücherlich nicht zugeschrieben, sondern im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes eingetragen sind, welche jedoch diese Herrschaft tatsächlich seit Jahren benützt.

Die mit der Besitzerin der Mühle N. C. 7 in Šopka eingeleitete Entschädigungsverhandlung, bei welcher hauptsächlich die Feststellung des Wasserkraftentganges infolge des Rückstaus sowie die Vereinbarung einer entsprechenden Entschädigung für diese Beeinträchtigung des Mühlenbetriebes in Betracht kam, mußte abgebrochen und die behördliche Entscheidung der Entschädigungsfrage angerufen werden, weil eine gütliche Austragung der Sache wegen zu hoher Ansprüche der Gegenpartei nicht zu erzielen war.

Zu mehrfachen Verhandlungen gab auch die Anschüttung der flußärarischen Parzelle K.-Z. 1343/1 in Liboch Anlaß, weil dadurch die Besitzgrenze der zur Herrschaft Liboch gehörigen Parzelle K.-Z. 232 unkenntlich geworden ist und im Kompromißwege mit Zustimmung der staatlichen Flußbauverwaltung neu festgestellt werden mußte.

Langwierige Verhandlungen waren im Bereiche der Staustufe Nr. VIII bei Raudnitz mit der dortigen Domäneverwaltung durchzuführen; dieselbe hat nämlich gegen die wasserbehördliche Entscheidung der k. k. Statthalterei in Prag betreffend das Projekt der Staustufe Nr. VIII in mehrfacher Richtung den Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium ergriffen und dabei insbesondere geltend gemacht, daß der Fortbestand der herrschaftlichen Ketten-Überfuhr in Raudnitz durch den Bau dieser Staustufe gefährdet erscheint. Es gelang mit der Domäneverwaltung ein Übereinkommen abzuschließen, durch welches dieselbe klaglos gestellt wurde, so daß der Ministerialrekurs gegenstandslos geworden ist und von der Domäneverwaltung zurückgezogen wurde. Die mit derselben Domäne eingeleitete Verhandlung, welche den Entwässerungskanal am rechten Elbeufer bei Vědomic betraf und durch welche erzielt werden sollte, daß diese Domäne

die Erhaltung und Bedienung dieses Kanals übernehme, konnte dagegen nicht zum Abschlusse gebracht werden.

Zu einer nicht minder langwierigen Verhandlung gab die Forderung mehrerer Grundbesitzer aus Alt-Ouholic Anlaß, eine Entschädigung dafür zu erhalten, daß ihnen durch den Stau des Vraňaner Wehres die Möglichkeit benommen wurde, ihr Vieh über den Fluß auf das rechte Moldauufer auf die Weide zu treiben und dadurch die dortigen Wiesen und Hutweiden auszunützen. Nachdem diese Möglichkeit vor Aufstellung des Vraňaner Stauwehres zur Zeit niedriger Wasserstände tatsächlich bestanden hat und jede andere Ausnützung der betreffenden Grundstücke wegen des dazu erforderlichen weiten Umweges über die Brücke bei Miřovic unökonomisch wäre, mußte mit den Grundbesitzern aus Alt-Ouholic, welche den gedachten Anspruch erhoben haben, eine angemessene Entschädigung für diesen Wirtschaftsentgang vereinbart werden.

Mit dem Bezirksausschusse in Melnik, welchem eine Vermehrung der Erhaltungslast dadurch entstanden ist, daß sowohl infolge der Errichtung des Lateralkanals Vraňan-Hořín als auch aus Anlaß der Verlegung der Überfuhr in Unter-Beřkowitz von der Kanalisierungs-Kommission neue Bezirksstraßenteile hergestellt werden mußten, welche samt dem eisernen Geländer auf der Brückenrampe bei dem Schleusenmeistergehöfte in Unter-Beřkowitz in die Verwaltung des Bezirkes übernommen worden sind, wurde gleichfalls gegen Erlag eines Pauschalbetrages volle Einigung erzielt.

Die mit den Gemeinden Vraňan, Lužec, Chramostek, Zelčín, Vrbno und Hořín eingeleiteten Verhandlungen wegen Übernahme der Geländer entlang der Feldwege in die Erhaltung einzelner Gemeinden sind noch im Zuge; desgleichen ist noch die Frage der Beitragsleistung zu der Instandhaltung der sogenannten kombinierten Treppelwege entlang des Lateralkanals, d. i. jener Treppelwege, welche etwas breiter angelegt wurden, damit ein Streifen derselben zugleich auch als Fahrweg benützt werden kann, unausgetragen geblieben.

Die Grundeinlösungen und Entschädigungsverhandlungen, welche mit dem Baue und Betriebe der Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl zusammenhängen, wurden durchwegs in den Vorjahren durchgeführt, so daß für das Berichtsjahr lediglich die nachträgliche Einlösung eines, auf einen Meter über das Stauniveau reichenden Ufergrundstreifens im Gebiete der Katastral-Gemeinde Podscheplitz und weiters die Einlösung, beziehungsweise Entschädigung von Grundstücken in den Katastralgemeinden Hněwitz und Ober-Podčap erübrigte, welche vom Stauwasser überschwemmt werden, oder unter der Einwirkung desselben durch Unternässung leiden.

Die Einlösung und Entschädigung in Podscheplitz erstreckte sich auf eine Ufergrundfläche von 6 Joch 490 □⁰, in Hněwitz auf eine solche von 3 Joch 830 □⁰ und in Ober-Podčap auf 2 J. 356 □⁰, sowie auf zusammen 137 zumeist mächtige Laubholz-Bäume, wobei in den obigen Ausmaßen die Grundflächen, welche durch unmerkliche Anladung an den Ufern den Grundstücken zugewachsen sind und von den Anrainern benützt wurden, miteingerechnet sind.

Die einschlägigen Verhandlungen gestalteten sich wegen der hochgehenden Forderungen der Besitzer mitunter recht langwierig; nach wiederholten Einigungsversuchen ist es jedoch gelungen, zu einem beiderseits befriedigenden Ergebnisse zu gelangen.

Außer diesen Verhandlungen wurde auch die Frage der Entschädigungsleistung aus Anlaß der Einwirkung des gestauten Grundwassers auf den Keller beim Anwesen N.-C. 98 in Wegstädtl zur Austragung gebracht.

Der Verlauf der im Vorjahre eingeleiteten und im Berichtsjahre zum Abschlusse gebrachten wasserrechtlichen Verhandlung über das Projekt der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz ließ bereits erkennen, daß die in Betracht kommenden Verhältnisse eine etwaige Abänderung des verfaßten Projektes nicht erfordern werden, weshalb die Kommission daran ging, die zu allererst benötigten Grundstücke in den Katastral-Gemeinden Böhmisch-Kopist u. Unter-Podčap am linken und in der Gemeinde Leitmeritz am rechten Elbeufer einzulösen, sowie über die Bedingungen für die projektierte Anschüttung der tiefer als 1 m über das künftige Stauniveau gelegenen Grundflächen mit den Besitzern zu verhandeln. Die Verhandlungen nahmen einen ziemlich glatten Verlauf und führten zu dem Ergebnisse, daß im Gebiete der Gemeinde Böhm.-Kopist eine Grundarea von 11 Joch 1307 □⁰, in Unter-Podčap eine solche von 2 Joch 687 □⁰ und in der Gemeinde Leitmeritz eine solche von ca. 1700 □⁰ unter Berücksichtigung der hinzugetretenen Anlandungen zur Einlösung gelangte; auch hinsichtlich der Anschüttung von 3 Joch 1048 □⁰ in Böhm.-Kopist, von 4 J. 1561 □⁰ in Unter-Podčap und von 1 J. 186 □⁰ in Leitmeritz wurde die erwünschte Einigung erzielt.

Nach Genehmigung der Verhandlungsergebnisse durch Sitzungsbeschluß wurde an die Verfassung der schriftlichen Verträge und an die Einleitung des Verfahrens wegen grundbücherlicher Durchführung dieser Vereinbarung geschritten.

B) Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

In Bezug auf die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der kgl. Hauptstadt Prag ist besonders hervorzuheben, daß in das Jahr 1909 die endgültige gerichtliche Feststellung der Entschädigungssumme für die sogen. Judeninsel fällt. Ebenso wie es bei der Primatoreninsel der Fall war, haben auch hier sowohl die Miteigentümer der Insel als auch die Kanalisierungskommission die Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes angerufen, welche mit dem Beschlusse vom 5. Oktober 1909 G.-Z. R.-II ⁶⁸³⁻⁹ erfolgt ist. Die Übernahme der Judeninsel
1
in den Besitz der Kanalisierungs-Kommission hat mit Zustimmung der früheren Eigentümer der Insel bereits am 3. September 1909 stattgefunden, wobei die Insel von den Vorbesitzern in Pacht genommen wurde.

Von besonderer Wichtigkeit für die Ausführung des Schiffbarmachungsprojektes in Prag ist ferner der Umstand, daß die von den Altstädter bzw. Kleinsaitner Mühlenbesitzern, ferner von der Stadtgemeinde Prag und von den Mit-eigentümern der Judeninsel bei dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebrachten Beschwerden, welche hauptsächlich gegen die Verpflichtung zur Duldung der im Projekte vorgesehenen Abänderung der bisherigen Wasserzuführungsanlagen, bei der Judeninsel dann gegen die Verpflichtung zur Abtretung der ganzen Insel gerichtet waren, bei den am 24. und 25. Juni 1909 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlungen als unbegründet abgewiesen worden sind. Dadurch sind die schwerwiegendsten rechtlichen Bedenken, welche sich der Inangriff-nahme der Bauarbeiten im Bereiche der Sophieninsel in den Weg stellten, be-seitigt worden.

C) Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Der Ausbau der Verbindungsbahn zum Holeschowitzer Hafen, sowie die Ausgestaltung des letzteren zu einem Verkehrshafen machte im Jahre 1909 keine weiteren Grundeinlösungen notwendig. Dagegen wurde mit der Firma Brüder Charvát, Faßbinderei in Prag-VII., N.-C. 641, eine Abfindungsverhandlung zu dem Zwecke eingeleitet, damit die im Baukonsense für die Hafenbahn offen ge-blichene Frage der feuersicheren Herstellungen im Bereiche der Realität dieser Firma im Einvernehmen mit diesen Interessenten zur Austragung gebracht werde. Es gelang zwar mit der genannten Firma eine Lösung der erwähnten Frage zu vereinbaren, welche wohl auch den öffentlichen Interessen Rechnung tragen dürfte; doch ist es nicht möglich gewesen, noch im Laufe des Berichtsjahres auch die eisenbahn-, bzw. bau- und gewerbebehördliche Genehmigung für dieses Übereinkommen zu erhalten.

D) Evidenzhaltung.

Wie in den Vorjahren bestand auch im Jahre 1909 das Schwergewicht der dienstlichen Tätigkeit des der Kanalisierungs-Kommission zugeteilten Evidenz-haltungsbeamten zum Teile in der Ausarbeitung von Situations- und Teilungs-plänen, in der Berechnung von Grundflächen sowie in der Verfassung der erforderlichen Parzellenverzeichnisse und zum großen Teile in der Vornahme von Vermessungen auf den einzelnen Bauplätzen. Dabei kamen sowohl Grundstücke in Betracht, welche für Bauzwecke eingelöst werden mußten, als auch solche, bei denen wegen der zu vereinbarenden Entschädigungen die Vermessung, Ab-grenzung oder Flächenberechnung notwendig war.

So wurden im besonderen im Bereiche der Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz alle entlang der beiden Elbeufer durch Anschwemmung entstandenen Flächen in den Gemeinden Böhmisches-Kopist, Počapl und Leitmeritz vermessen, weil die Grundbesitzer, die sie seit Jahren faktisch benützen, entschädigt werden mußten. Außerdem wurden daselbst auch die für den Bau eingelösten Grundstücke vermessen und zum größten Teile abgegrenzt.

Aus Anlaß der bücherlichen Sicherstellung der Dienstbarkeit für die Wasserleitung der Fabrik der Firma P. Piette in Podbaba wurden die erforderlichen Situationspläne ausgefertigt.

Für die Entschädigungsverhandlung mit mehreren Grundbesitzern aus Alt-Ouholic, welchen die Möglichkeit genommen wurde, ihre Hutweiden und Wiesen am rechten Moldauufer auf dem sogen. Kubantov abzuweiden, mußte ein Situationsplan in mehreren Ausfertigungen ausgearbeitet werden.

Desgleichen erforderte auch die Staustufe Nr. VI bei Unter-Beřkowitz zum Zwecke der grundbücherlichen Ordnungsherstellung die Ausfertigung von Situationsplänen über die in den Gemeinden Unter-Beřkowitz, Krivenitz und Liboch eingetretenen Veränderungen.

Für die definitive Grundeinlösung in den Gemeinden Wegstädtl und Podčeplice wurden Teilungspläne mit Parzellenverzeichnissen ausgefertigt und die Flächenberechnung vorgenommen.

Für die Elberegulierung im Bereiche der Gemeinden Ober-Podčap, Počeplice und Liboch mußten fünf Situationspläne verfaßt werden, in denen die projektierten Bauten eingezeichnet wurden.

Die Ufergrundstücke und Anschwemmungen in Ober-Podčap und Hněvic, welche bei Aufstellung des Wehres in Wegstädtl unter Wasser gesetzt werden und daher entschädigt werden mußten, wurden bis zum Stauwasserspiegel, sowie 50 bzw. 80 *cm* über den letzteren vermessen, hiezu die Pläne verfaßt und die Flächen berechnet.

In der Gemeinde Hněvic wurde der Hufschlagsdamm, welcher zugleich als Gemeindegeweg dient und infolge der Veränderung der Flußverhältnisse angeschüttet werden muß, ausgesteckt.

Ferner wurden die Abdrücke der Katastralmappen der Gemeinden Groß-Nučnitz, Birney, Obersedlitz-Krammel, Deutsch-Mlikojed und Liboteinitz adjustiert und zu denselben die Parzellenprotokolle verfaßt.

Schließlich wurde auch der ganze Hafengebäude in Prag-VII. (Holeschowitz) samt allen Hochbauten vermessen und Situationspläne im Maßstabe von 1 : 720 ausgearbeitet.

Im ganzen gelangten 128 Teilungs- und Situationspläne zur Ausarbeitung.

VII. Bauausführung und Baufortschritt.

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

a) Staustufe Nr. VI. bei Unter-Beřkowitz.

Diese Staustufe war im Jahre 1909 die ganze Schiffsfahrtsperiode über im Betriebe. Im Bereiche derselben wurden nur einige kleinere Ergänzungs- und notwendige Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Anfangs des Jahres wurde, wegen der leichteren Einfahrt der Schiffe in die Schleusen, im Oberhaupt ein hölzernes Leitwerk in der Länge von 51·25 m errichtet. An demselben ist zu beiden Seiten ein 1·20 m breiter Pfostensteg 0·78 m über dem Stauwasser angebracht.

Beim Wehrmeistergehöfte wurde der Kuhstall in eine Werkstätte umgewandelt, da die bisherige im Brückenpfeiler nicht gut benützlich war. Weiter wurde ein kleines Wirtschaftsgebäude aus Holz auf einer Untermauerung erbaut, worin 5 Ställe für Ziegen mit ebensoviele Heuböden darüber untergebracht wurden; endlich wurde eine neue betonierte Aschen- und Düngergrube hergestellt.

Damit die Dammbalken nicht immer in das Magazin im Unterhaupt transportiert werden müssen, werden dieselben in der Nähe des Oberhauptes aufeinander geschichtet und um sie vor Witterungseinflüssen zu schützen, wurde ein hölzernes Schutzdach mit Dachpappendeckung über denselben errichtet.

Im Unterkanale wurde eine bedeutende, hauptsächlich aus lehmigem Sand bestehende Anschwemmung ausgebagert, desgleichen auch im Oberkanale, wo dieselbe aber nur in kleiner Menge vorhanden war. Diese Anschwemmung rührt wahrscheinlich aus der kleinen Elbe her, wo größere Flußregulierungen und Bauten vorgenommen werden.

Am 26. April 1909 wurde die Superkollaudierung der Pflasterungen und Steinverwürfe durch die Herren Kollaudatoren Landesoberbaurat Jirsík und k. k. Oberbaurat Ritter von Rittershain und am 11. Oktober von denselben Herren die Superkollaudierung der Eisenkonstruktionen vorgenommen.

Im Laufe des Jahres 1909 wurde der Bau der Aufschwemme und Schiffswerfte in Šopka und der Aufschwemme in Weißkirchen beendet.

Am 6. November 1909 wurde die wasserrechtliche Kollaudierung der Staustufe mit einem ganz befriedigenden Ergebnisse durchgeführt.

b) Staustufe Nr. VII bei Wegstädtl.

Im Laufe des Jahres 1909 wurden alle restlichen Baggerungen im Oberkanale gänzlich, im Unterkanale soweit durchgeführt, daß die Schifffahrt ohne Anstand möglich war; weiter wurde die durch das Hochwasser verursachte Anschwemmung unter dem Schiffsdurchlasse und der Rest des Konzentrierungsdammes oberhalb des Wehres entfernt. Unter dem Wehrkörper des Schiffsdurchlasses wurde ein Steinverwurf hergestellt.

Auf der Wegstädtler Insel wurden die Anschüttungen, Humusierungen und Uferversicherungsarbeiten beendet; die angeschütteten Grundstücke wurden sodann am 11. November 1909 der Wegstädtler Gemeinde als deren Eigentümerin übergeben.

Das rechte Ufer vom Wegstädtler Umschlagsplatze bis zum Wehre wurde heuer reguliert und größtenteils durch einen Bruchschotterverwurf in einem Spielraum von 50 *cm* ober und 50 *cm* unter dem Stauspiegel gegen Wellenschlag gesichert.

Am linken Ufer wurde in der Gemeinde Hněwic eine gepflasterte Uferversicherung entlang der Aufschwemme ausgeführt und ebenfalls unterhalb der Gemeinde, hinter dem alten Navigationsdamm, wo zugleich die niedriggelegenen Ufergrundstücke bis auf 1·0 *m* über dem gestauten Wasserspiegel erhöht wurden.

Im *km* 17·0 unterhalb Maloviska wurde in den alten Hufschlagsdamm am linken Ufer ein neuer Durchlaß, bestehend aus zwei eiförmigen Röhren von 40·60 *cm* Durchmesser, eingelegt, damit eine ordentliche Kommunikation für das Wasser und die Fische, zwischen dem abgebauten Flußgrunde hinter diesem Damm und dem Flusse selbst geschaffen werde.

Weiter wurde auch die Pflasterung der linksseitigen Böschung des Oberkanales durchgeführt und hierselbst eine Aufschwemme für die Gemeinde Račic errichtet. Die Pflasterungen entlang und unterhalb der Floßschleuse wurden beendet, und für die Gemeinde Podscheplitz wurde eine Aufschwemme hergestellt. Schließlich wurden verschiedene Reparaturen an den fertigen durch das Februar-Hochwasser beschädigten Pflasterungen vorgenommen.

Die Spitze des Trennungsdammes im Schleusenoberkanale wurde mittels eingerammten Eisenbahnschienen und Steinverwurf im Beton versichert und die Böschungen mit Bruchstein in Zementmörtel auf einer Betonunterlage abgepflastert.

Am rechten Ufer wurde beim Wehrmeisterhaus ein gemauertes Magazin für die Wehrnadeln und die nötigen Ausrüstungsgegenstände des Schiffsdurchlasses und der Floßschleuse erbaut, welches sich an die hohe Uferböschung anschmiegt und mit einer Eisenbetondecke versehen ist. Dieses Magazin, sowie das im Vorjahre am linken Ufer auf dem Trennungsdamm erbaute Wehrnadelmagazin ist mit dem Wehre durch ein Geleise verbunden, auf dem die Kräne und Wägen für die Wehrnadeln laufen.

Das Wehr- und Schleusenmeisterhaus mit den zugehörigen Höfen und Gärten wurden umzäunt.

Am 31. Juli wurde in einer Tiefe von 2·40 *m* unter dem Wasser ein Wehrbock im Schiffsdurchlasse versetzt, welcher beim Baue anlässlich der Herstellung des aufgesetzten Fangdammes herausgenommen werden mußte. Diese Arbeit, welche bei der beträchtlichen Tiefe ziemlich schwierig war, wurde mit Hilfe eines Caissons ausgeführt.

Sämtliche Bauherstellungen, bis auf geringfügige Ergänzungen der Pflasterungen in der Krone, wurden soweit beendet, daß am 6. September 1909 zur Aufstellung der Wehrböcke, welche hier bekanntlich zum erstenmale nach dem neu angewendeten Systeme in Entfernungen von 3·0 *m* von einander angeordnet sind, geschritten werden konnte. In Gegenwart der Herren Kollaudatoren des Landesoberbaurates Jiršík und k. k. Oberbaurates Ritter von Rittershain wurden die Wehrböcke in dem Schiffsdurchlaß aufgestellt, nachdem in den beiden benachbarten Feldern bereits früher die Wehrböcke derselben Konstruktion aufgestellt worden waren.

Die Aufstellung der Wehrkonstruktion, welche im Schiffsdurchlasse aus der Abb. 3 ersichtlich ist, ging im ganzen gut von statten, bis auf kleinere Hindernisse im Schiffspasse, woselbst bisher die Eisenkonstruktion im ganzen überhaupt noch nicht, auch nicht probeweise, aufgestellt werden konnte, und drei Wehrstege vermutlich durch einen Kettendampfer bei niedrigem Wasserstande nicht unbeträchtlich beschädigt worden sind.

Beim Aufstellen des Wehres betrug der Wasserstand in Melnik — 68 *cm* (ohne Stau), weshalb die Stauung langsamer erfolgen mußte, damit keine große Senkung des Wasserspiegels in der unteren Elbestrecke hervorgerufen werde.

Der volle Stau wurde am 9. September um 7 Uhr früh erreicht, worauf am selben Tage die wasserrechtliche Kollaudierung der Floßschleuse vorgenommen wurde.

Zur Probe wurden 6 Flöße von 8 bis 10 *m*³ Breite und 110 bis 135 *m* Länge durchgeschleust, von denen das schwerste 349 *m*³ Holzinhalt hatte. Die Durchschleusung erfolgte anstandslos; es wurde nur unterhalb der Floßfedern bei dem sehr niedrigen Unterwasserstande ein größerer Absturz des Wassers von ca. 50 *cm* Höhe bemerkt. Obzwar dieser Absturz nach der Aufstellung des folgenden Wehres in Raudnitz verschwinden wird, wurden dennoch Studien zur Behebung dieses Anstandes angestellt. Durch Versuche bei der Floßschleuse in Unterbeřkowitz stellte sich heraus, daß bei geringerer Wassertiefe über dem Einlaßschweller bei der Einfahrt in die Floßschleuse, somit auch bei geringerer, zufließender Wassermenge, die unter den Floßfedern sich bildende Welle kleiner ist; deshalb wird auch die Sohle der Floßschleuse bei der Einfahrt entsprechend erhöht werden, damit die Wassertiefe über dem Einlasschweller nur 1·00 *m* statt der bisherigen 1·20 *m* beträgt.

Die Bewilligung zur Benützung der Floßschleuse, sowie der ganzen Staustufe wurde ex commissione erteilt und blieb auch das Wehr seit der Zeit aufgestellt

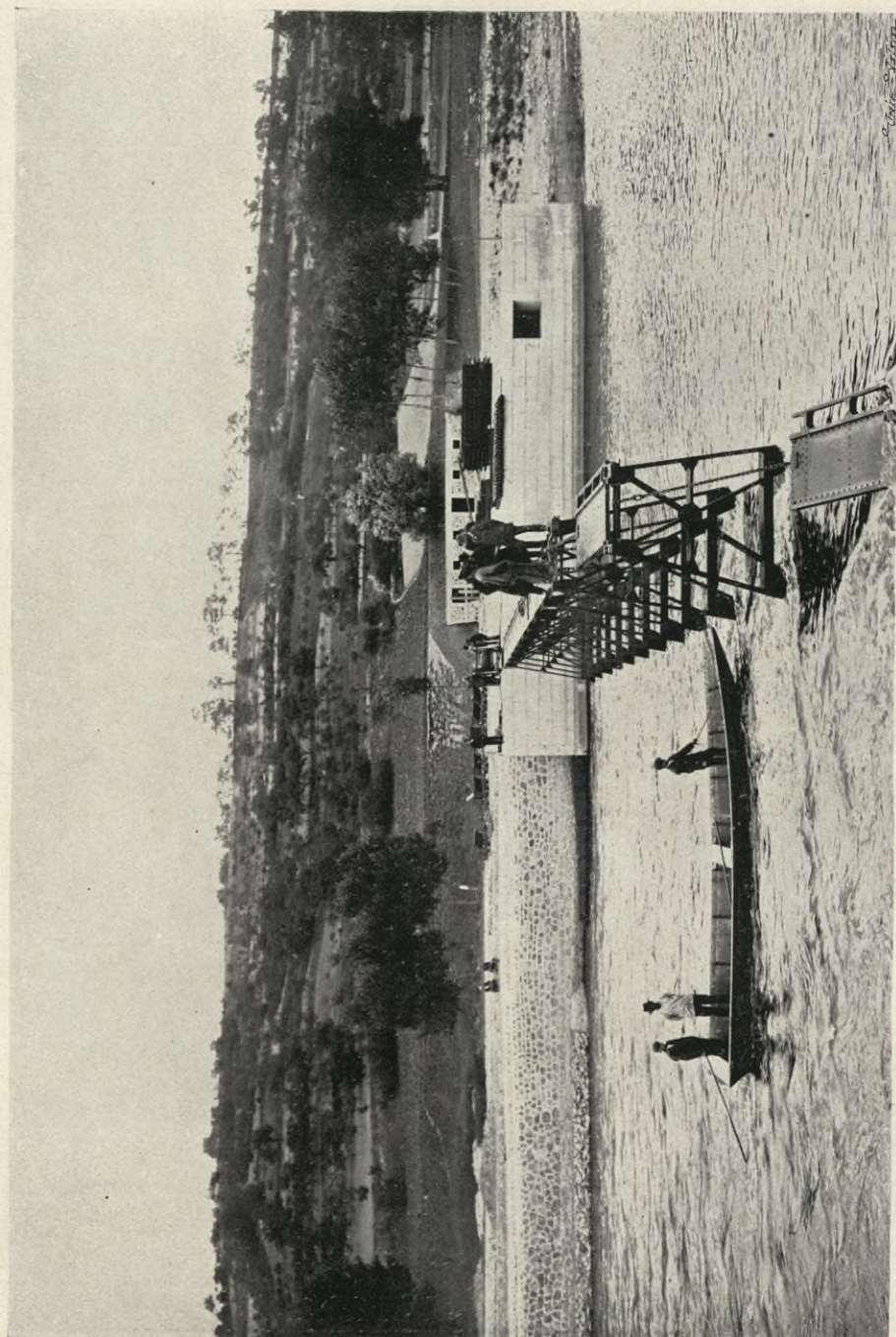


Abb. 3. Aufstellung des Nadelwehres in Wegstätt! am 6. September 1909.

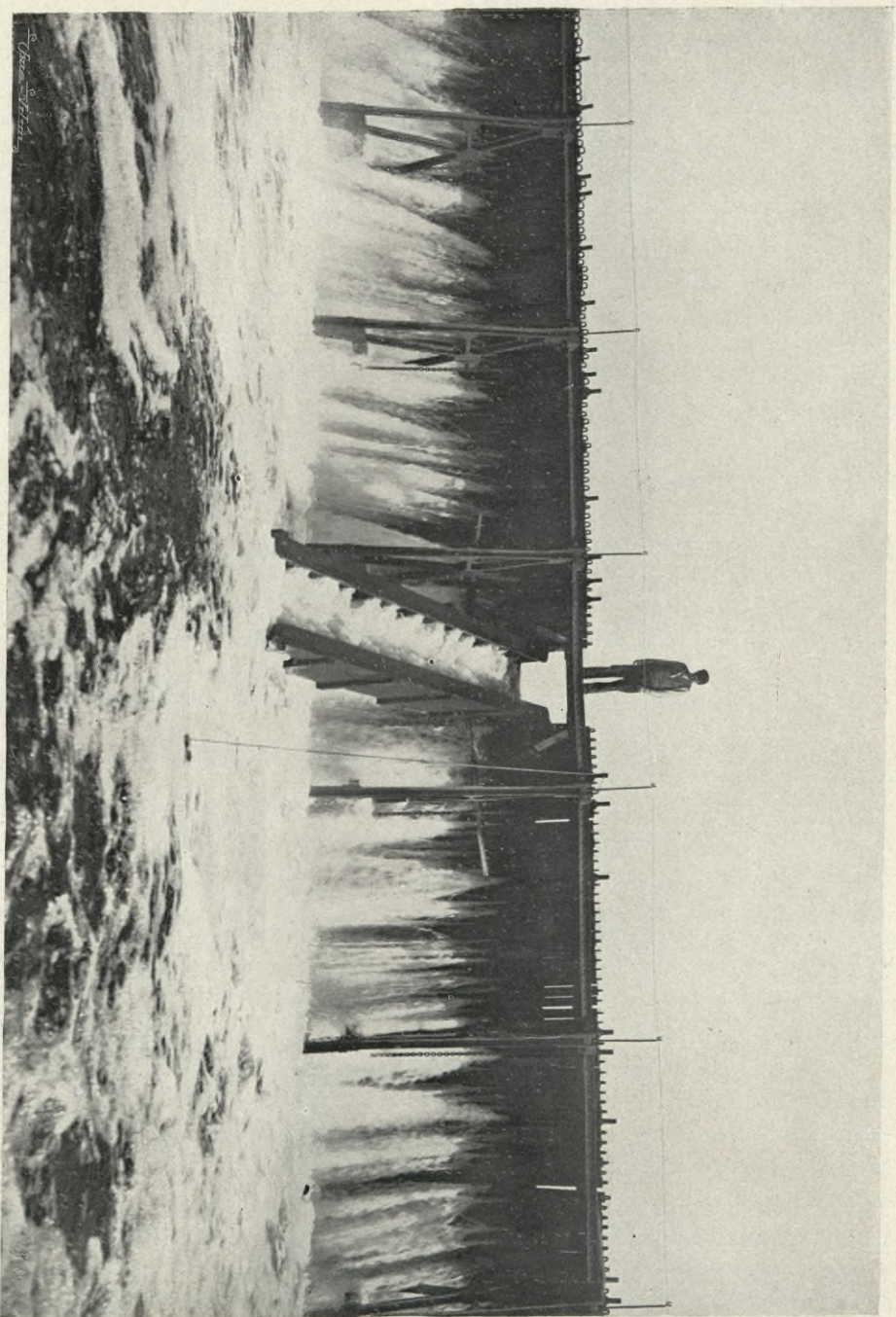
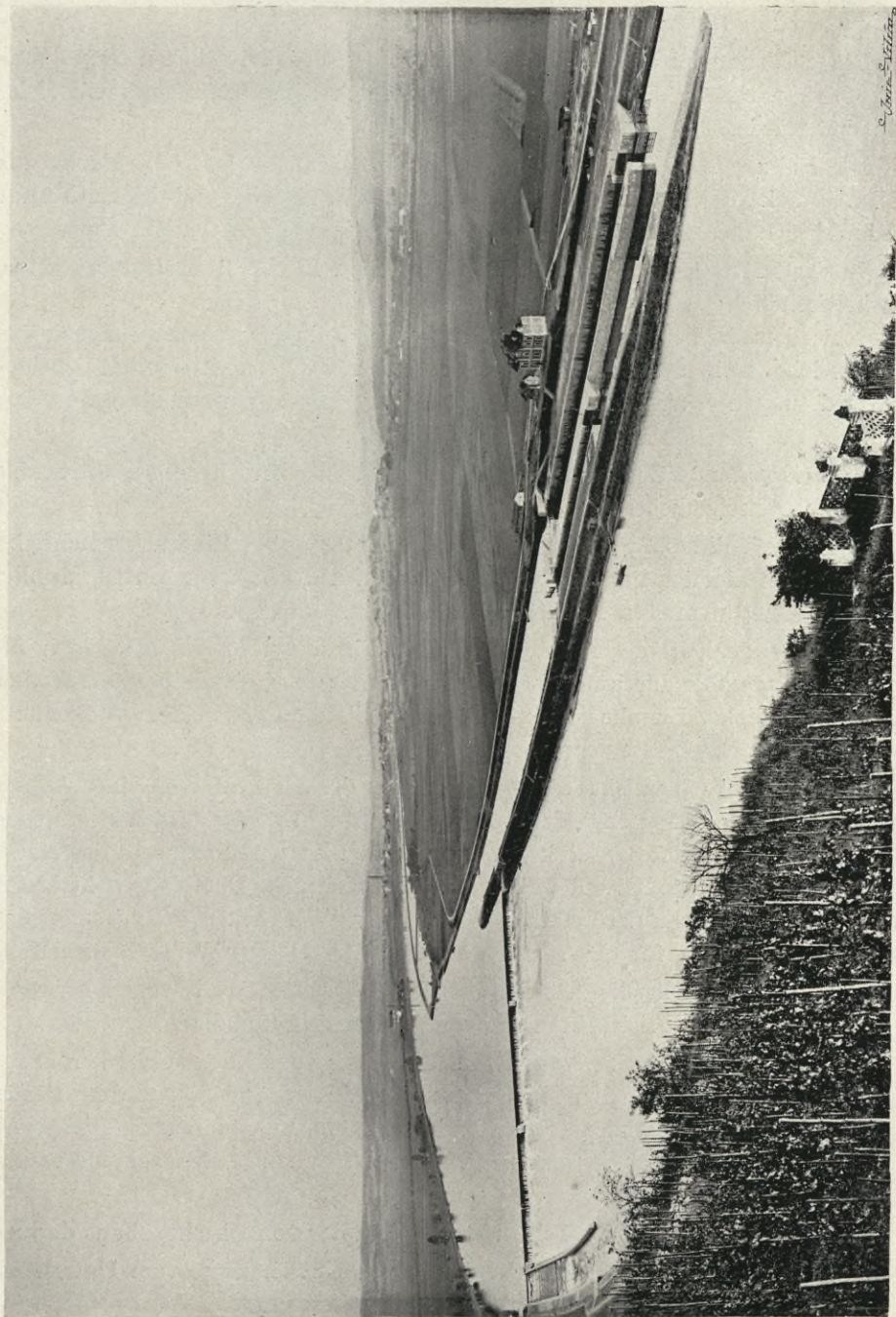


Abb. 4. Nadelwehr in Wegstädtl mit Fischtreppe nach System Denil.



© 1920 - 1921

Abb. 5. Gesamtansicht der Staustufe No. VII bei Wegstädtl.

bis zum 25. November, wo infolge plötzlich eingetretener Fröste alle Wehre niedergelegt werden mußten.

Die Schleusenanlage wurde ebenfalls sofort der öffentlichen Benützung übergeben, nachdem die Funktionierung sämtlicher Mechanismen anstandslos befunden wurde.

Die Füllung der Kammerschleuse dauerte 3 Min. 46 Sek., die Entleerung 2 Min. 50 Sek., die Füllung der Zugschleuse 9 Min. 18 Sek., und die Entleerung 7 Min. 15 Sek. bei einer Differenz von 3.03 *m* zwischen Ober- und Unterwasser.

In der Mitte des Schiffsdurchlasses wurde ein Fischpaß nach dem System des belgischen Ingenieurs Denil, welcher hiezu die Einwilligung erteilt hat, angebracht; derselbe besteht aus einem hölzernen Gerinne mit einer Neigung von 1 : 2, welches zwischen zwei Wehrböcken eingehängt ist und in welchen behufs Verminderung der Wasserströmung eigenartig geformte Querwände angeordnet sind.

Das eingehängte Gerinne ist in der Abb. 4 in der Ansicht gegen die Stromrichtung veranschaulicht.

Sollte sich dieses System, welches einen sehr guten Eindruck macht, bewähren, dann könnten bei den weiteren Staustufen die bisher gebauten, ziemlich kostspieligen, gemauerten Fischtrepfen entfallen.

Bei Gelegenheit der Aufstellung des Wehres wurde in den Tagen am 6. und 9. September durch die oben genannten Herren Kollaudatoren die Kollaudierung sämtlicher Eisenkonstruktionen dieser Staustufe mit einem vollkommen befriedigenden Ergebnisse vorgenommen.

Auf der Abb. 5, welche die totale Ansicht der Staustufe von einer Anhöhe am rechten Ufer aus gesehen darstellt, ist die Situierung der Schleusen mit dem Schleusenmeistergehöfte am linken Ufer und dem kurzen Oberkanal, das Nadelwehr und am rechten Ufer die Floßschleuse ersichtlich. Das Nadelwehr besitzt drei Felder, von denen das rechte, mit den festen Wehrrücken 1.40 *m* unter dem Normalwasserstande für die Schifffahrt bei niedergelegtem Wehre bestimmt ist.

Die Abb. 6 stellt die Ansicht auf das aufgestellte Wehr vom Oberwasser aus gesehen dar; man sieht eine Reihe von Wehrnadeln und die Wehrpfeiler.

In der Abb. 7 ist eine Ansicht auf das Wehr vom Unterwasser her dargestellt; ersichtlich ist die Eisenkonstruktion des Wehres samt Steg und im Hintergrunde das Dienstgebäude für das Wehrpersonal. In den beiden letzten Abbildungen ist in der Verlängerung des Wehres das gemauerte Magazin am rechten Ufer zu sehen.

Abb. 8 stellt die beiden Schleusen-Oberhäupter von Oberkanal aus dar, und auf der Abb. 9 ist die Ansicht der beiden Unterhäupter vom Unterkanale aus ersichtlich.

Das neu ernannte Wehr- und Schleusenpersonal trat am 1. Oktober l. J. den Dienst an.

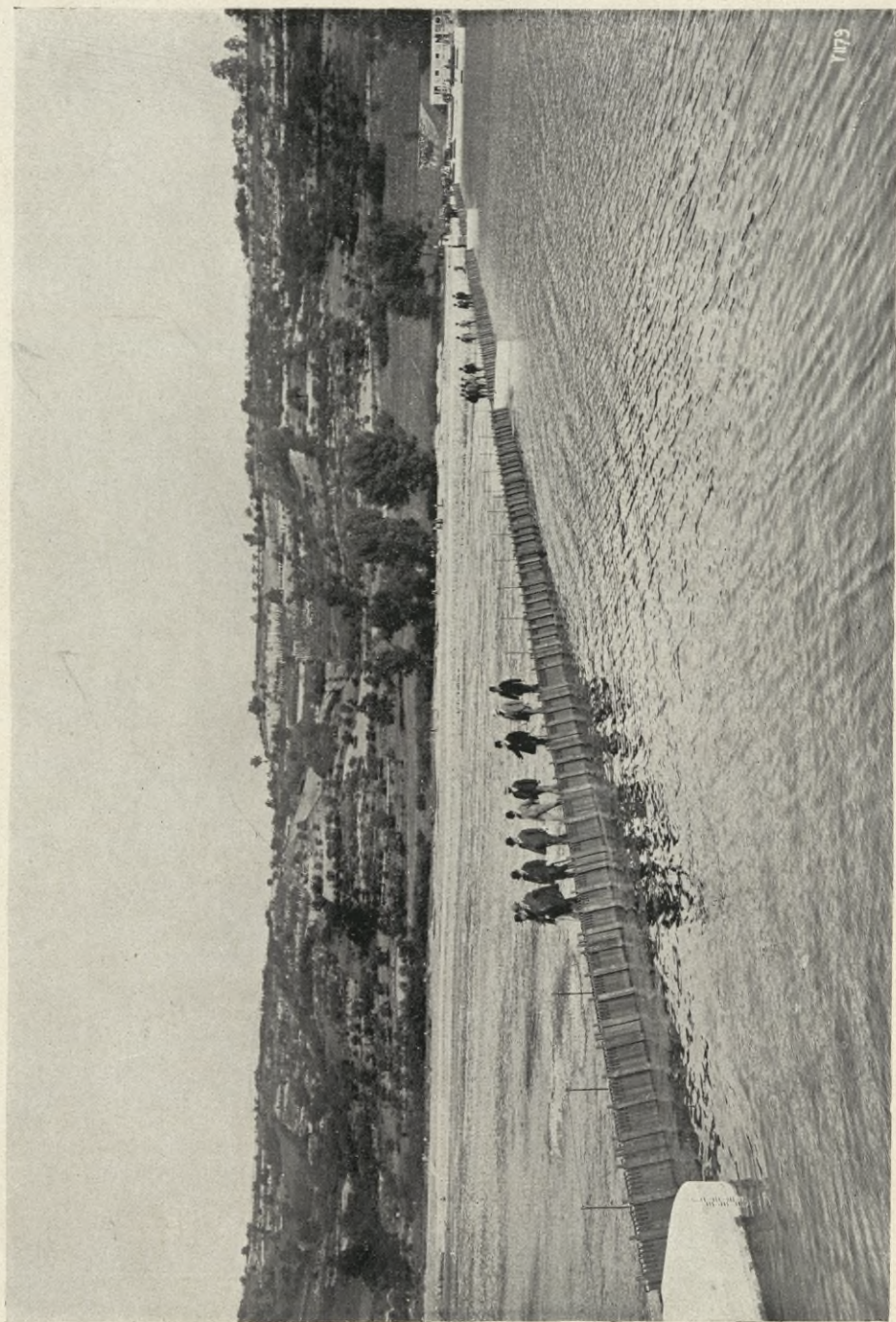
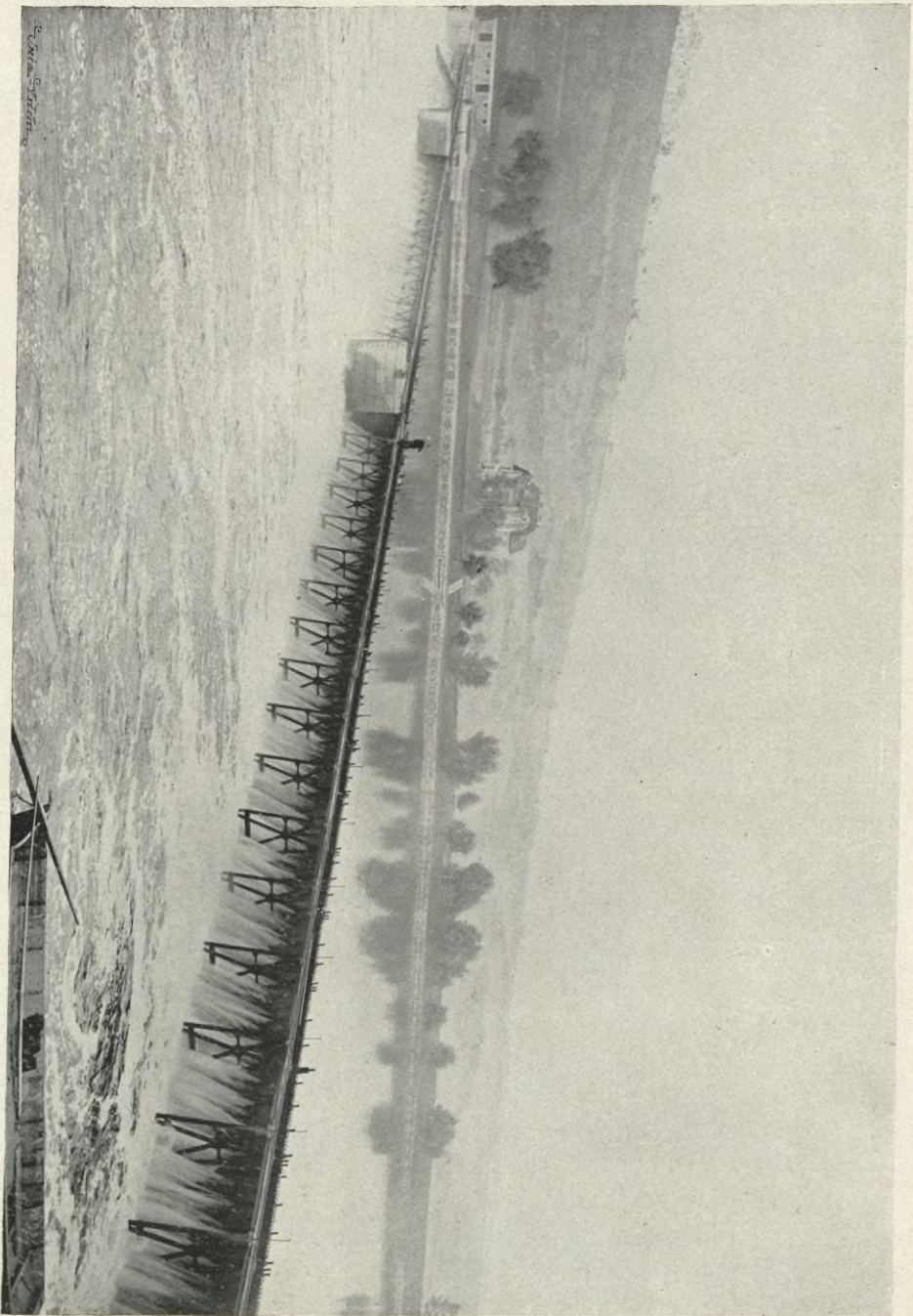


Abb. 6. Nadelwehr bei Wegstättl.



© K. A. S. J. J. J. J. J.

Abb. 7. Nadelwehr bei Wegstädtl.

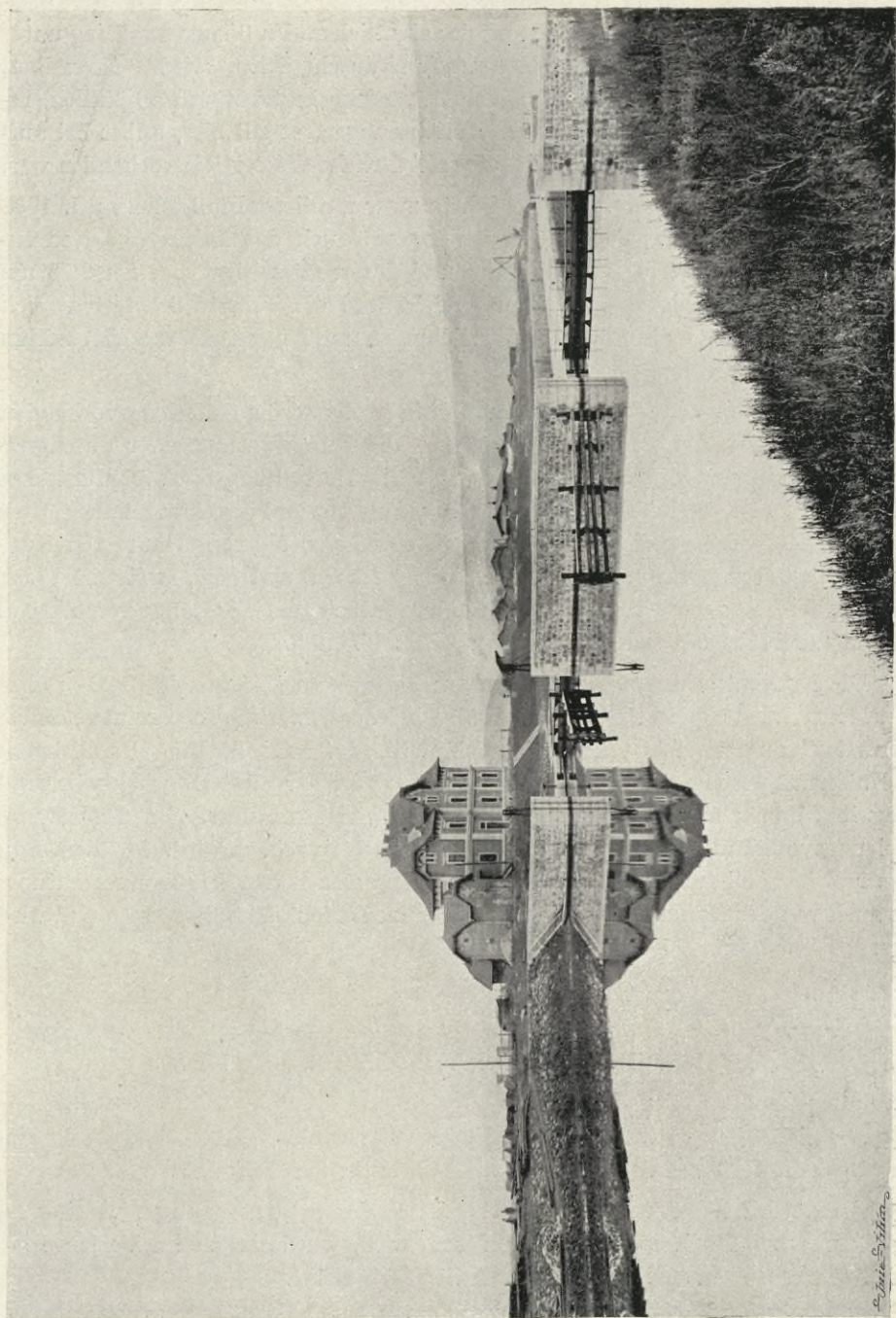


Abb. 8. Oberhaupt der Schleusen der Staufstufe No. VII bei Wegstädtl.

Ad. J. Schöner

In den Bereich dieser Staustufe gehört auch die Elberegulierung bei Ober-Podčap im *km* 9·6 bis 12·7, welche von der staatlichen Flußbauverwaltung unter Mitwirkung der Kanalisierungs-Kommission durchgeführt wird. Hierselbst, namentlich am Anfang der oben erwähnten Strecke, bildeten sich alljährlich, infolge der großen Überbreite, Schotteranhöherungen, sodaß hier, selbst bei aufgestelltem Wehre in Wegstädtl, nicht die erforderliche Wassertiefe vorhanden war.

Die Kanalisierungs-Kommission führte zwar an dieser Flußstelle im J. 1908 umfangreiche Baggerungen aus und verlängerte auch das linksseitige Konzentrierungswerk vom *km* 9·0 um 550·0 *m* und das rechtsseitige vom *km* 9·75 um 120·0 *m*; dies hatte jedoch nicht ausgereicht und die Fahrstraße verfrug sich in der Strecke unterhalb dieser Bauherstellungen aufs neue. Es erschien mithin hier eine Abhilfe dringend notwendig.

Da an den bezeichneten Stellen auch kein gepflasterter Hufschlag vorhanden war, hat die staatliche Flußbauverwaltung die Durchführung einer durchgreifenden Regulierung dieser Flußstrecke und die Herstellung eines gepflasterten Hufschlages in der Höhe von 1·70 *m* über dem Normalwasser am linken Ufer übernommen, wogegen die Kanalisierungs-Kommission die Herstellung von Konzentrierungswerken am rechten Ufer zwischen *km* 9·9 und 10·8, sowie die Versicherung des Ufers unterhalb der steilen Lehne Pelunec in einer Länge von 870·0 *m* und in der Höhe des linksufrigen Bauwerkes übernahm.

Die Konzentrierungswerke werden aus Steinverwurf hergestellt, 0·20 *m* über den Normalwasserspiegel reichen und wird bei denselben die sogenannte „offene Bauweise“ angewendet, welche darin besteht, daß das niedrige Parallelwerk in Entfernungen von ca. 100 *m* auf eine Länge von 20 *m* unterbrochen wird und hierselbst immer eine senkrecht zum Flußlauf gerichtete und gegen das Ufer im Steigungsverhältnisse 1 : 100 ansteigende Traverse eingebaut wird. Mit dem Bau dieser Elberegulierung wurde sowohl von der staatlichen Flußbauverwaltung, als auch von der Kanalisierungs-Kommission im Berichtsjahre begonnen und wird derselbe im Jahre 1910 beendet werden.

c) Staustufe Nr. VIII in Raudnitz.

Die sich öfter wiederholenden höheren Wasserstände übten einen sehr ungünstigen Einfluß auf den Baufortschritt im laufenden Jahre aus.

An dem Felsen-Aushube im Unterkanale der Schleusenanlage, welcher im Trockenem bei Wasserschöpfen ausgeführt wird, wurde schon im Vorjahre gearbeitet und im Januar l. J. wurde die Arbeit fortgesetzt.

Es wurde vorausgesetzt, daß der Aushub zum größten Teile im Winter, wo genug Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, wird ausgeführt werden können; allein diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt.

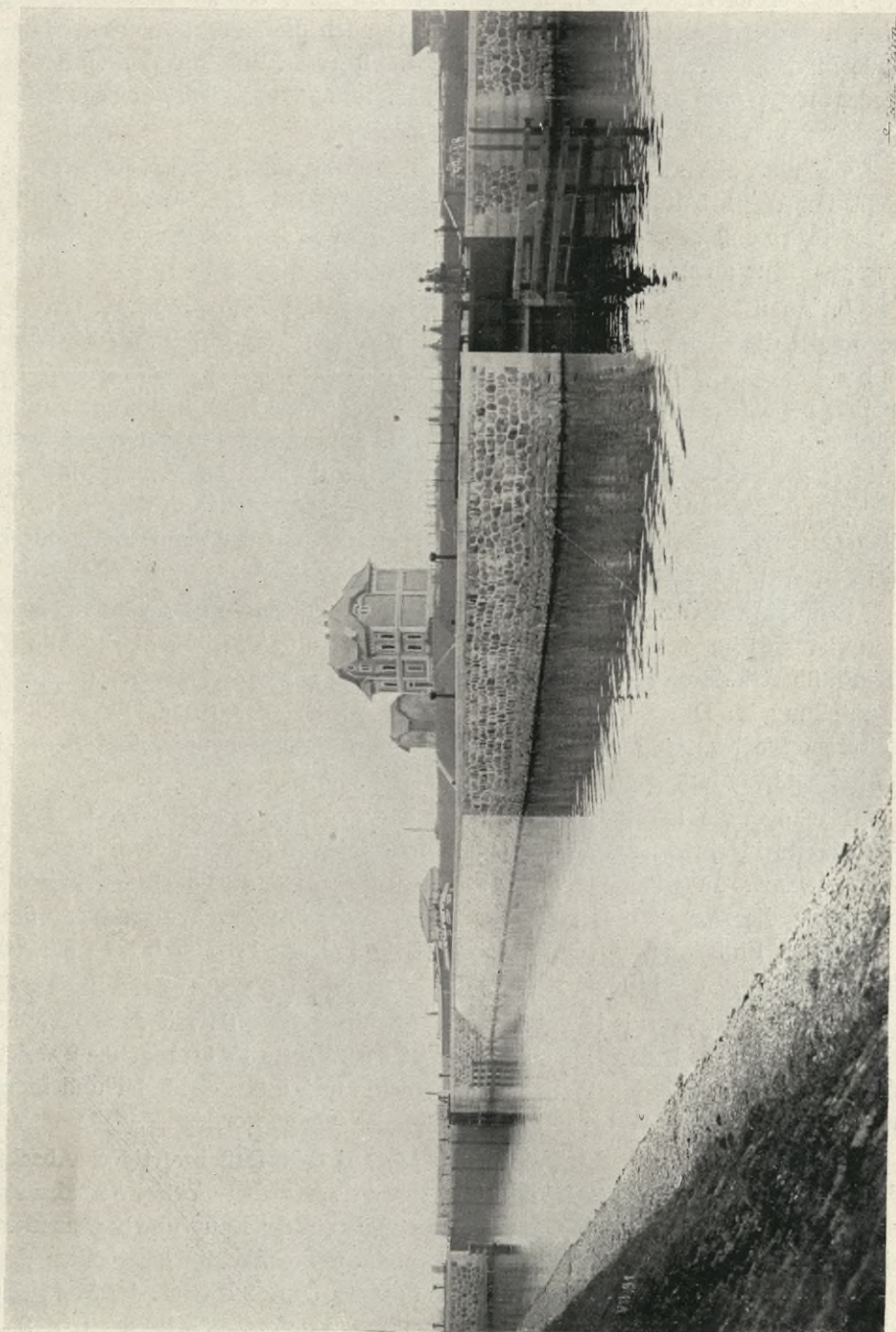


Abb. 9. Unterhaupt der Schleusen der Staustufe No. VII bei Wegstädtl.

Das Februar-Hochwasser, das am 7. Februar bis + 386 am Raudnitzer Pegel stieg, unterbrach alle Bauarbeiten und setzte auch die Baugrube unter Wasser; Ende März kam das zweite Hochwasser, sodaß erst Ende Mai der Unterkanal wieder ausgepumpt werden konnte und am 12. Juni konnte wieder mit den Felsensprengungen von neuem begonnen werden.

Anfangs Juli trat plötzlich eine neue Überschwemmung ein, welche am 3. Juli nicht nur die Arbeit wieder unterbrach, sondern auch die ganze Schöpfanlage zerstörte, so daß es nötig war einen neuen Brunnen herzustellen und eine neue Pumpgarnitur anzuschaffen.

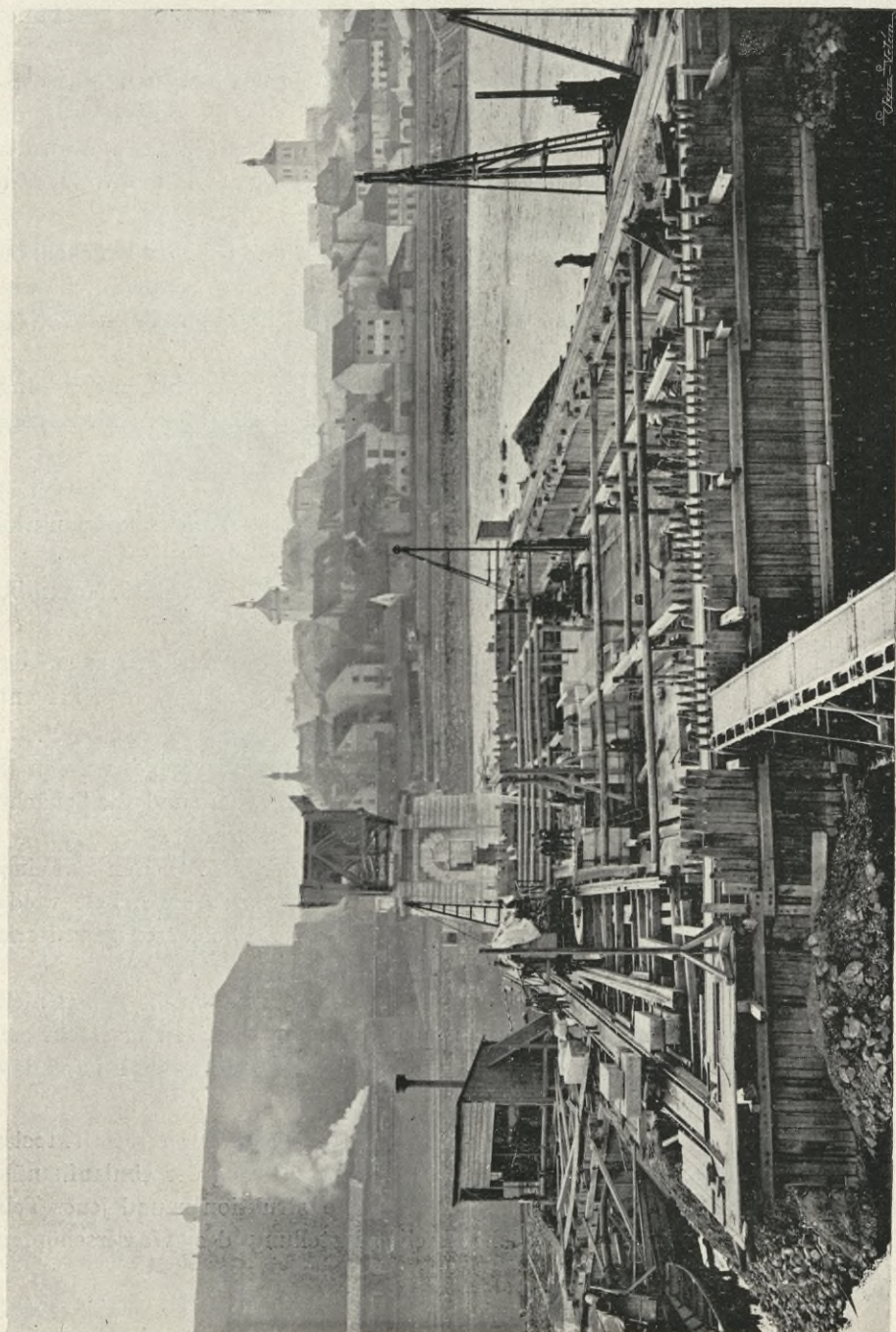
Im August wurde der Unterkanal aufs Neue ausgeschöpft, es war aber vorerst notwendig die Drainage-Gräben zu reinigen und den angeschwemmten Schlamm zu beseitigen, so daß mit dem eigentlichen Felsenaushub erst wieder am 24. September begonnen werden konnte. Von diesem Zeitpunkte ab nahm der Baufortschritt wieder einen normalen Verlauf. Das gewonnene Felsenmaterial wurde auf Wagen aufgeladen, beim Wehr in Kähne umgekippt, zur Zuckerfabrik verschifft und hier mittels Elevators hinter den Navigationsdamm deponiert. Das überschüssige Material wurde vorläufig im Haufen auf der planierten Sohle belassen und wird später mittels Naßbaggers beseitigt werden.

Damit auch der Felsen in der Flußsohle unterhalb der Ausmündung des Unterkanales im trockenen gesprengt werden könne, wird der betreffende Teil des Flußbettes durch einen angeschütteten Damm abgesperrt werden, mit dessen Herstellung im Dezember bereits begonnen wurde; das Ende Dezember eingetretene Hochwasser hat jedoch diese Arbeit, sowie überhaupt alle Arbeiten im Unterkanale unterbrochen.

Nachdem die linke Flußrinne der Elbe unterhalb des Schiffsdurchlasses in einer Breite von 65·0 m und einer Tiefe von 1·80 m unter dem Normalwasser ausgebaggert worden ist, wurde am 14. Mai nach amtlicher Verhandlung die Bewilligung zur definitiven Verlegung der Schifffahrtsstraße in diese neue Flußrinne ex commissione erteilt und am 17. Mai fuhren hierselbst bereits die ersten Schiffe.

Gleich darauf wurde in der bisherigen Schifffahrtsstraße mit der Herstellung des Fangdammes für den IV. und letzten Wehrteil begonnen, welcher die bereits fertiggestellten Wehrteile von rechts und links verbindet und in welchem auch der letzte Wehr- und Brückenpfeiler erbaut worden ist.

Zu Ende Juni war der Fangdamm bis auf den flußabwärtigen Abschluß fertig; aber das Hochwasser vom 4. Juli verzögerte den Fortschritt abermals, so daß erst am 2. August mit dem Wasserschöpfen in der Baugrube begonnen werden konnte. Die Arbeit wurde hierauf tunlichst beschleunigt, vor allem durch Einführung der Nacharbeit, so daß schon am 21. September mit der Montierung der Wehrböcke begonnen wurde, welche dermaßen fortgeschritten ist, daß die Lager der Wehrböcke im rechten Felde am 4. Oktober und im Mittelfeld am 8. Oktober vergossen werden konnten. Die Montierung und das Anpassen der



S. 100

Abb. 10. Bau des letzten Wehrteiles in Raudnitz am 18. September 1909.

Stege hat eine längere Zeit erfordert und wurde im November beendet, so daß zu Ende dieses Monats der Fangdamm auseinander genommen werden konnte.

Schon Ende September wurde mit der Herstellung des Montierungsgerüsts für das rechte Brückenfeld mit den Auslegern oberhalb der rechten Wehröffnung begonnen. Das Gerüst wurde auf den fertigen Wehrkörper aufgesetzt und wurden in demselben nur entsprechende Aussparungen belassen, damit die Wehrböcke niedergelegt und aufgestellt werden können.

Hiedurch wurde die nachträgliche Verschiebung der fertigen Brückenkonstruktion, vom Gerüste auf die aufgemauerten Pfeiler des Schiffsdurchlasses, erspart. Die Brückenmontage begann am 2. November und dauerte bis über das Neujahr.

Auf der Abb. 10 ist der Arbeitsfortschritt vom 18. September in der Fangdammgrube ersichtlich, der Wehrkörper ist fertig und der Pfeiler wird ausgemauert.

Abb. 11 stellt den Bauzustand vom 7. Oktober dar: die Wehrböcke im Mittelfelde sind aufgestellt und der Wehrpfeiler wird für die Brückenkonstruktion erhöht.

Auf den Abb. 12 und 13 ist der Stand der Brückenmontage vom 19. November mit Ansichten vom rechten und linken Ufer aus dargestellt.

Der letzte fertiggestellte Wehrteil ist 53.9 m lang, wovon 21.65 m auf das rechte, 28.85 m auf das mittlere Wehrfeld und 3.40 m auf den Wehrpfeiler entfallen.

Die Bauarbeiten in der Schleusenbaugrube wurden im Mai begonnen. Die Schleusenmauern wurden erhöht, die Sohle und die Schächte betoniert und die Montage der Eisenkonstruktionen fortgesetzt.

Infolge des Juli-Hochwassers mußten jedoch wieder alle Arbeiten auf einen ganzen Monat eingestellt werden. Im Monate August wurde die Arbeit wieder aufgenommen und bis zum Schluß des Jahres wurden die Schleusen ganz fertiggestellt.

Es erübrigt nur noch die Verbetonierung der Drenagen, welche Arbeit nicht eher durchgeführt werden kann, als bis auch der Unterkanal fertiggestellt sein wird, da für die Schleusenbau und den Unterkanal eine gemeinsame Pumpanlage aufgestellt ist.

Am 2. Oktober wurde von den Herren Kollaudatoren k. k. Hofrat Dr. techn. R y t í ř und Landesoberbaurat J i r s í k die Kollaudierung der Umlaufkanäle, und gleichzeitig eine Vorkollaudierung der Eisenkonstruktionen und jener Teile der Schleusen vorgenommen, welche nach Einstellung des Wasserschöpfens unter Wasser kommen.

Die Abb. 14 zeigt eine Ansicht der Schleusen vom Unterwasserkanal aus gesehen nach dem Stande der Arbeiten am 24. Mai. Die Montierung des Untertores der Zugschleuse ist bereits beendet, die Schleusenmauern sind jedoch

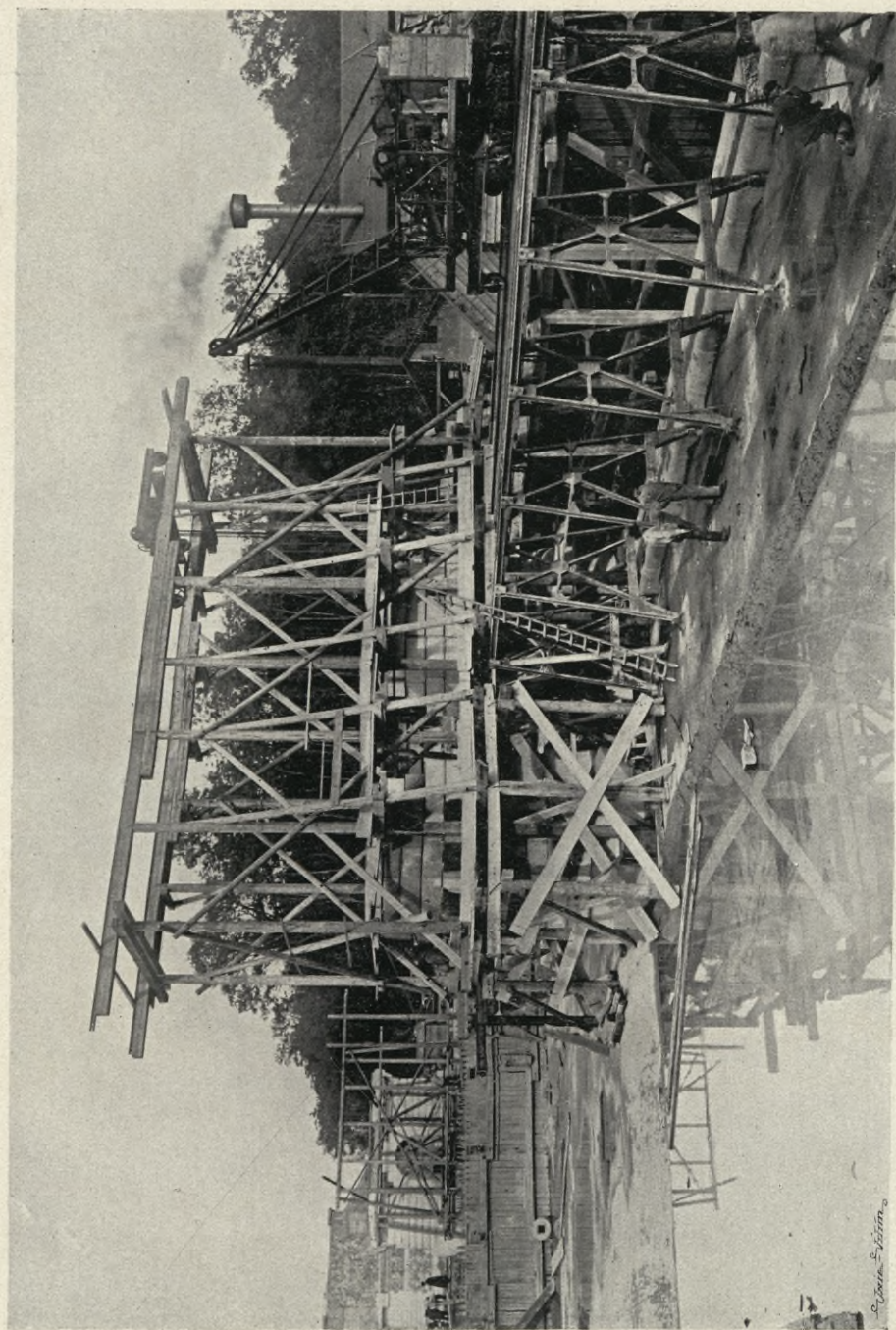


Abb. 11. Bau des letzten Wehrteiles in Raudnitz am 7. Oktober 1909.

Carl Schmitt

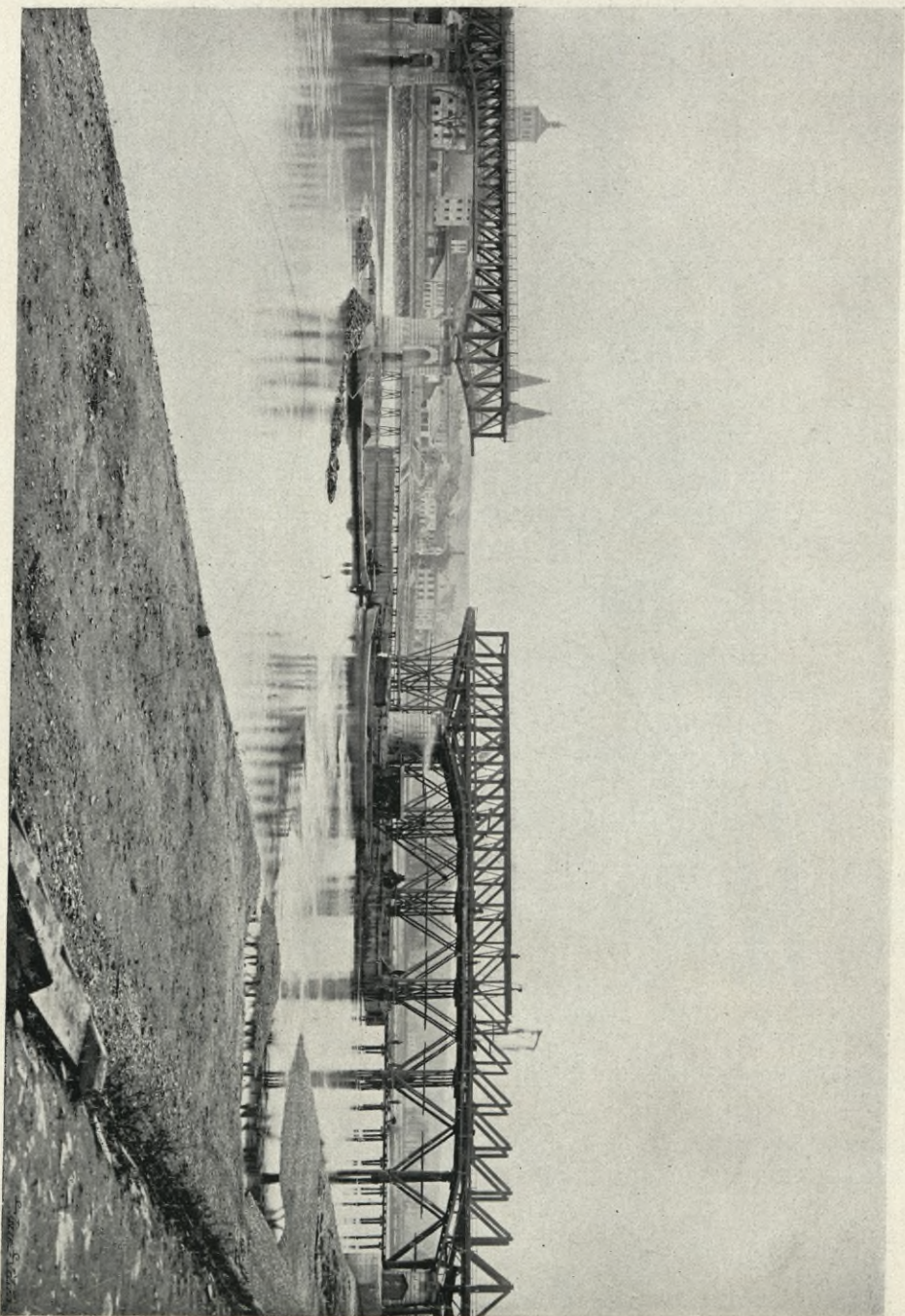


Abb. 12. Montierung der Raudnitzzer Brücke am 19. November 1909 (vom rechten Ufer aus).

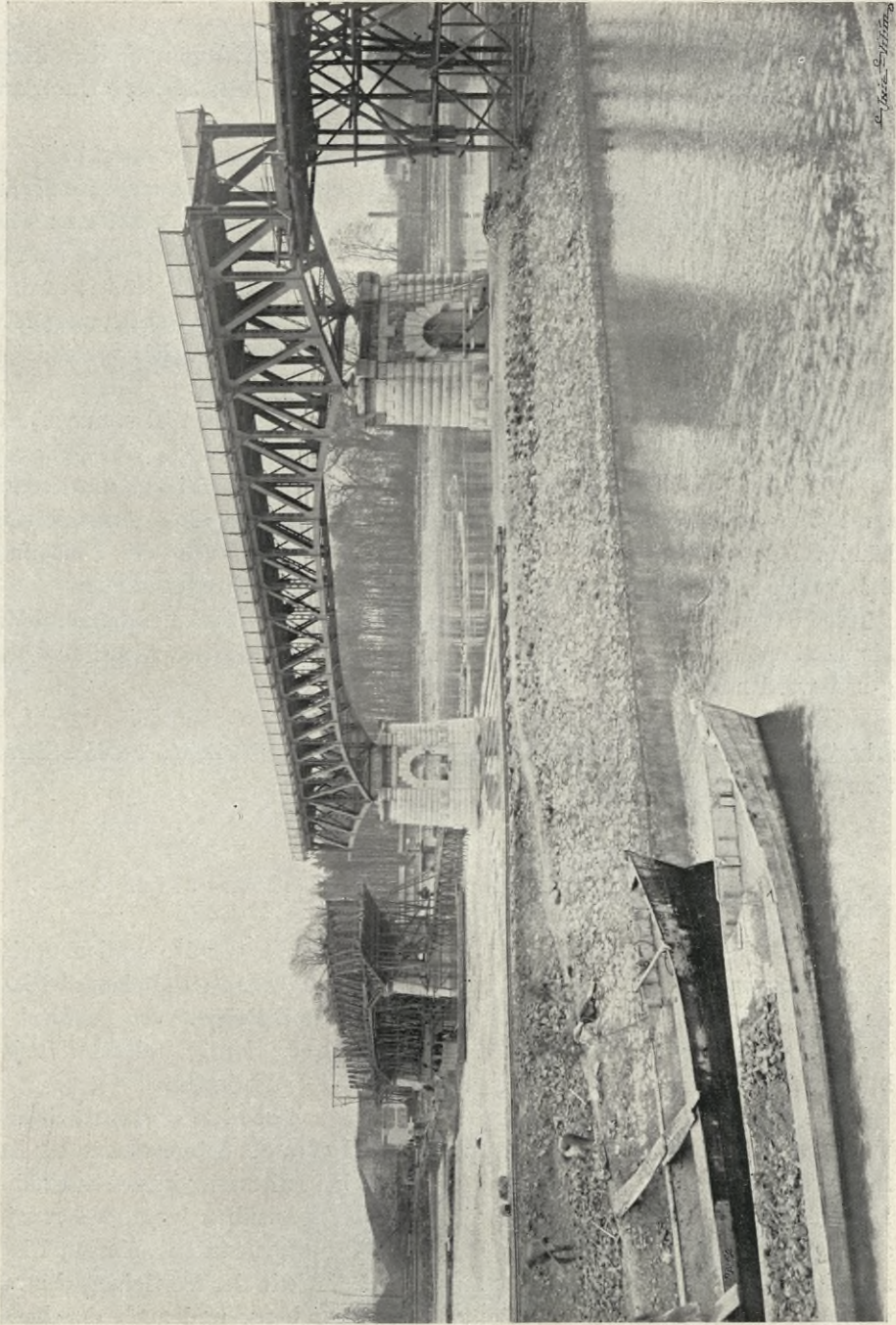


Abb. 13. Montierung der Raudnitzer Brücke am 19. November 1909 (vom linken Ufer aus),

noch nicht ganz fertig, ebenso die Mauerungsarbeiten im Oberhaupte, wie es aus der A b b. 15 vom selben Tage zu ersehen ist.

In der A b b. 16 ist die Totalansicht der Schleusenanlage nach dem Stande am 18. September dargestellt; im Hintergrunde ist der trockengelegte Unterkanal ersichtlich.

In der A b b. 17 ist der Bauzustand vom 18. September ersichtlich. Die Oberhäupter sind bis auf das Versetzen der Deckquadern fertig, auch die Montierung der Obertore ist vollendet; links ist das Schleusenmeistergehöfte zu sehen.

Im laufenden Jahre wurde auch die Anschüttung der Brückenrampe am rechten Ufer beendet, und größere Pflasterungen hierselbst durchgeführt; auch die Aufschwemmen bei Dobřin und bei der Überfuhr in Raudnitz wurden ausgeführt. Zu den Wehrnadelmagazinen auf beiden Ufern wurden Geleiseverbindungen auf einem Betonbett hergestellt.

Für das Wehrnadelmagazin am linken Ufer auf dem Trennungsdamme wurden die Mauern aufgeführt; die Decke wird aus Eisenbeton hergestellt werden.

Von den Hochbauten wurden beendet: Das Schleusenmeisterhaus samt dem Wirtschaftsgebäude und die Adaptierung des alten Ausgedingergebäudes bei der ehemaligen Mühle; gleichzeitig wurde auch die Umzäunung des aus der alten Mühle adaptierten Wehrmeistergehöftes vorgenommen.

Die ganze Staustufe in Raudnitz wird voraussichtlich im Monate September 1910 in Betrieb gesetzt und der öffentlichen Benützung übergeben werden können.

Auch der Bau der Brücke, welchen die Gemeinde Raudnitz durchführt, schreitet dermaßen vor, daß auch die Brücke um dieselbe Zeit der Öffentlichkeit übergeben wird.

d) Staustufe Nr. IX bei Leitmeritz.

Wie im Jahresberichte für das Jahr 1908 berichtet wurde, wurden umfangreiche Vermessungen und Untersuchungen in der sogenannten „Poleppen-Platte“ im Gebiete der Gemeinden Krzeschitz, Enzowan und Polepp vorgenommen und deren günstige Ergebnisse der k. k. Statthalterei vorgelegt, um das im Vorjahre begonnene wasserrechtliche Verfahren zum Abschluß zu bringen.

Bei dem am 6. Mai in Polepp abgehaltenen besonderen wasserrechtlichen Verfahren über das Gebiet der Poleppen-Platte legten die Interessenten, als ihnen nachgewiesen wurde, daß der Stau des Wehres bei Leitmeritz keinen schädlichen Einfluß auf die Hopfengärten in diesem Gebiete ausüben kann, welches jetzt schon, hauptsächlich entlang des Baches in der sogenannten „Nassen Platte“ sehr feucht ist, das Hauptgewicht auf die Möglichkeit der Vertiefung der Sohle des Polepper Baches, als Hauptentwässerungsgrabens, und auch der benachbarten Gräben, um dadurch die Erniedrigung des Grundwasserspiegels zu erzielen.

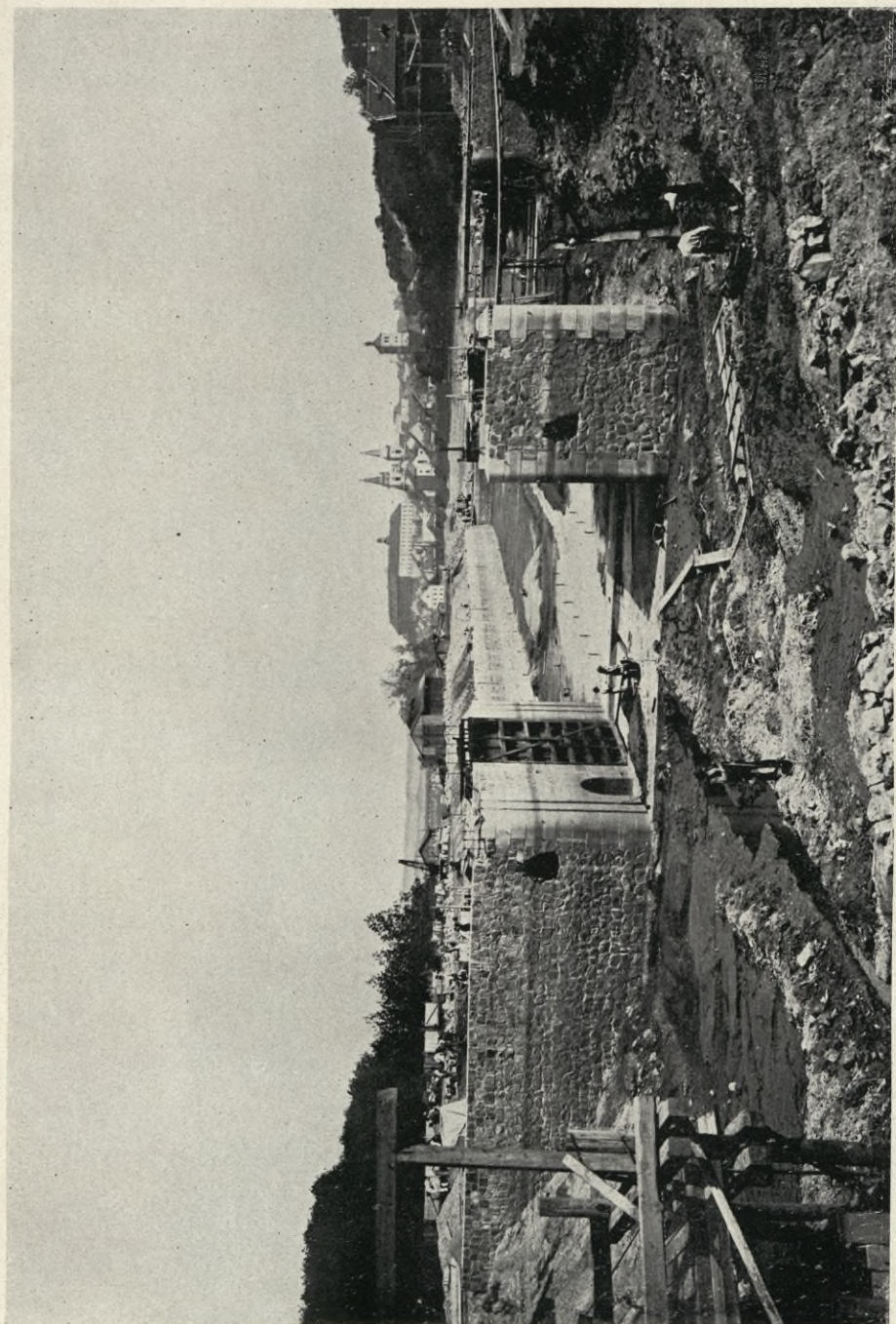


Abb. 14. Unterhaupt der Schleusen in Raudnitz nach dem Stande vom 24. Mai 1909.

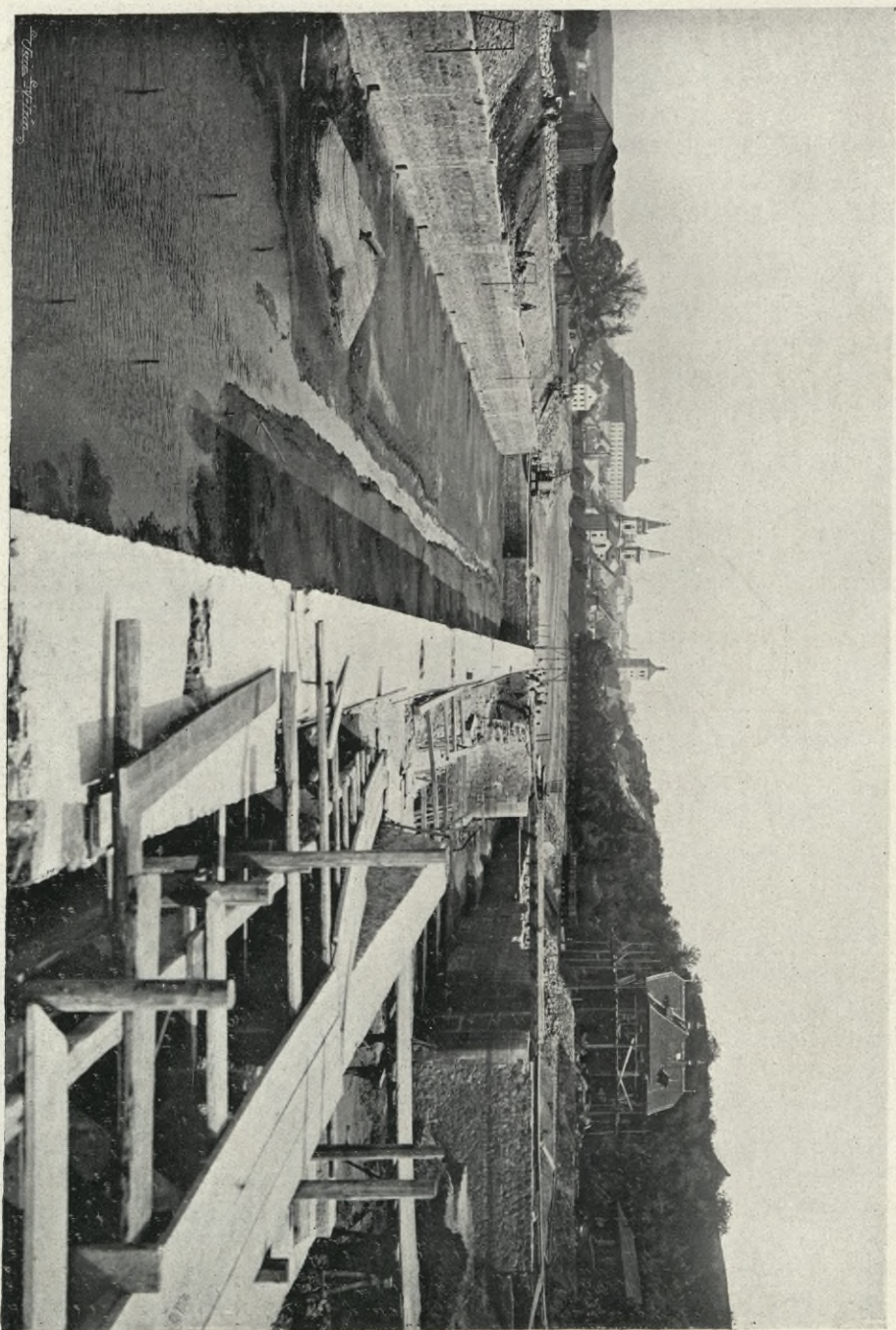


Abb. 15. Stand der Bauarbeiten an der Schleusenanlage bei Raudnitz am 24. Mai 1909.

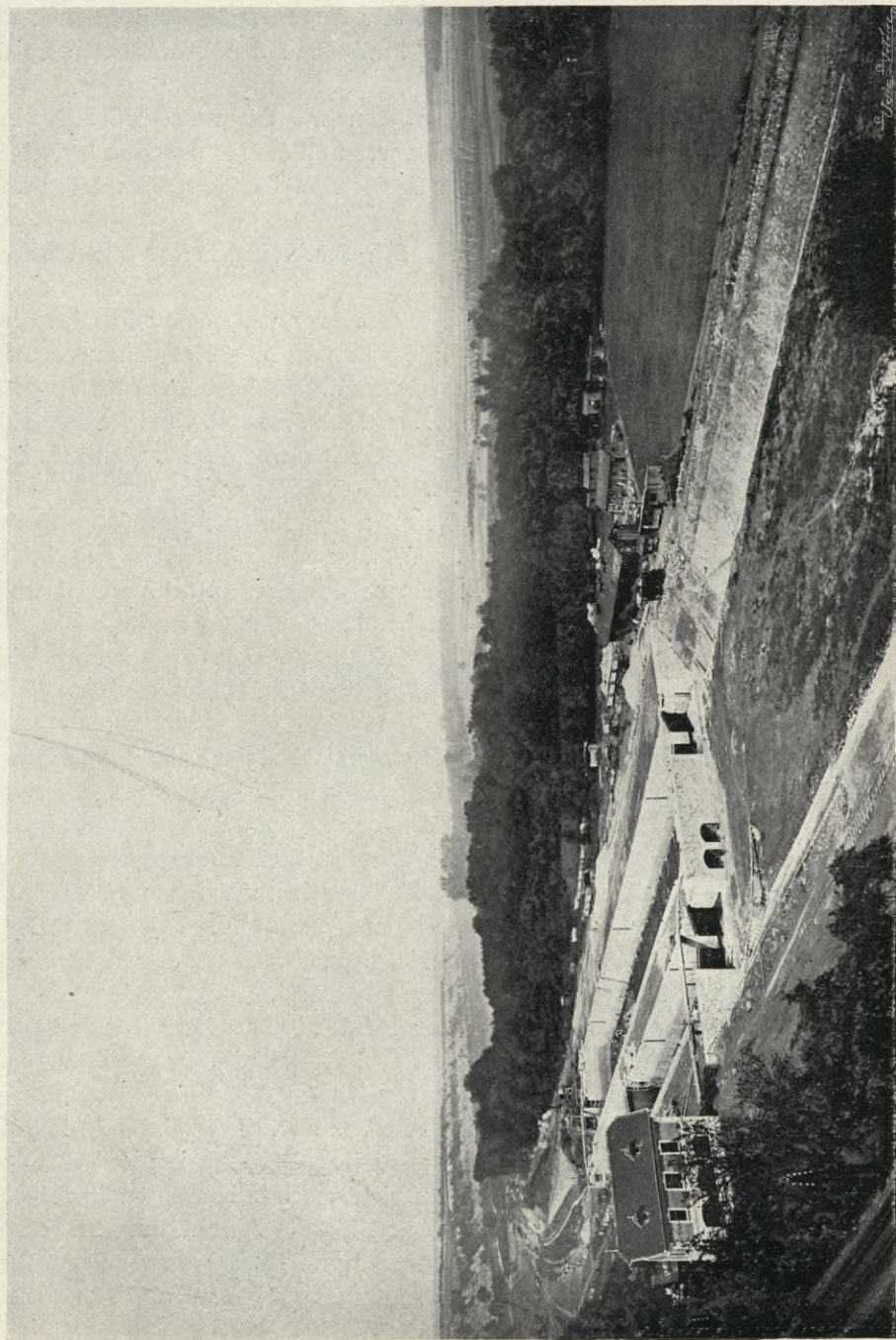


Abb. 16. Ansicht der Schleusen bei Raudnitz am 18. September 1903.

Diese Entwässerungsarbeiten werden durch den Bau der Staustufe keinesfalls unmöglich gemacht, was durch die von der Kanalisierungs-Kommission durchgeführten Vermessungen festgestellt wurde und den Teilnehmern an der Verhandlung auch erklärt worden ist.

Nachdem auch bezüglich der ganzen Staustufe das wasserrechtliche Verfahren am 17. und 18. Mai beendet worden war und die für den Bau benötigten Grundflächen eingelöst worden sind, wurde der Bauplatz am 7. Juni der Bauunternehmung A. Lanna übergeben.

Die Bauunternehmung hat auch für den Baubeginn sofort alle Vorbereitungen getroffen.

Eine längere Zeit nahmen die Vorarbeiten in Anspruch, namentlich das Übersiedeln der Baumaschinen und Requisites, der Bau der Magazine, dann das Legen der Geleise für die Feldbahn auf beiden Ufern und die Herstellung des Trajektes im *km* 42:30 zur Überführung von ganzen Zügen mit Material, von dem der größte Teil vom linken Ufer auf das rechte für die Anschüttung des für die Stadt Leitmeritz zu errichtenden Landungsplatzes überführt werden muß.

Am 8. Oktober wurde gegenüber der alten Egerflußmündung längs des zukünftigen Leitmeritzer Landungsplatzes die Baggerung einer 20·0 *m* breiten Künette mittels eines Flußbaggers begonnen; das gewonnene Material wurde ebenfalls zur Dammschüttung für den Landungsplatz verwendet.

Am 14. September wurde die wasserrechtliche Verhandlung bezüglich der Benützung des aufgestellten Trajektes abgehalten und hiezu die Bewilligung anstandslos erteilt.

Am 19. Oktober begann der Trockenbagger mit dem Aushube der Schleusen-Baugrube, das gewonnene Material wurde mittels des Trajektes auf das rechte Ufer überführt und dort zur Anschüttung des Landungsplatzes verwendet. Später, als der Trockenbagger in vollem Betrieb war, reichte die Transportierung des gesamten Aushubmaterials auf das rechte Ufer nicht mehr hin und es wurde sonach auch der Trennungsdamm des Oberkanals angeschüttet, jedoch vorläufig nur bis zur Höhe des bestehenden Hufschlagsdammes, damit das lockere Sandmaterial vor der Abschwemmung tunlichst geschützt sei.

Längs des neuangeschütteten Dammes für den Leitmeritzer Landungsplatz wurde sukzessive ein Steinverwurf zum Schutze des Materiales hergestellt und auch teilweise die definitive Abpflasterung durchgeführt.

Gleichzeitig wurden die niedriggelegenen Grundstücke in Unter-Podčáp und Böhm.-Kopist auf 1·0 *m* über dem Stauwasserspiegel erhöht, um sie vor Unterwässerung zu schützen. Um die Kulturen nicht zu vernichten, wurde für diese Arbeit die Zeit nach der Ernte gewählt, und für die Anschüttung im Einvernehmen mit den Besitzern ein gutes humusartiges Material verwendet, welches bei der Abgrabung der Wiesen längs des Flußufers größtenteils im Handbetrieb gewonnen wurde.

Diese Erhöhung wurde in Böhm.-Kopist am 15. Dezember noch vor dem Eintritte andauernder Fröste beendet und die Grundstücke wurden den Besitzern

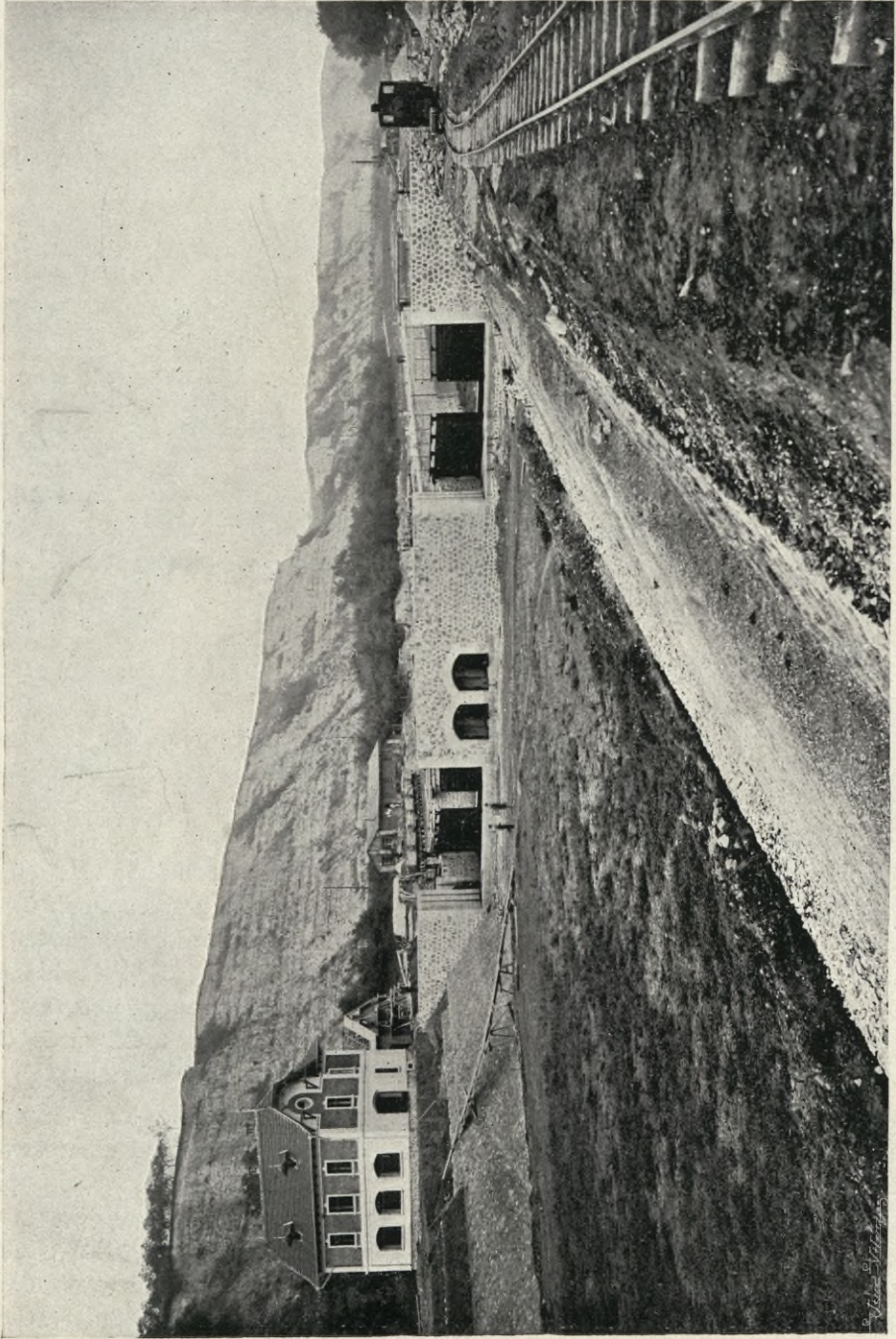


Abb. 17. Oberhaupt der Schleusen bei Raudnitz am 18. September 1909.

wieder übergeben, so daß es gemäß der getroffenen Vereinbarung nicht nötig war hierfür eine besondere Entschädigung zu leisten.

In Unter-Podčáp werden ähnliche Anschüttungen erst im Frühjahr 1910 beendet.

Alle Arbeiten wurden infolge des Eintrittes von Frostwetter am 18. Dezember eingestellt und werden erst im Frühjahr 1910 von neuem und in vollem Umfange wieder aufgenommen werden.

B) Schiffbarmachung der Moldau in Prag.

Die Bausaison des Berichtsjahres war für die Bauarbeiten in der Haltung der Hetzinselstaustufe nicht so günstig wie in den vorhergehenden zwei Baujahren. Anfangs Feber ist das Eis bei einem Wasserstande von 4·5 m am Pegel in Karolinenthal abgegangen, bei welchem Eisgange der ganze Moldauarm zwischen der Hetzinsel und der Rohanschen Insel, mithin auch die Baugrube der Schleusenanlage vollständig mit großen Eisschollen verrammt und die provisorische Brücke von der Hetzinsel nach Bubna stark beschädigt wurde.

Aus den Abbildungen 18 und 19 ist zu ersehen, daß die Eisschollen fast bis zur Fahrbahnkonstruktion der provisorischen Brücke reichten und den Moldauarm zwischen der Hetzinsel und der Rohanschen Insel vollkommen ausgefüllt haben. Da die Befürchtung gehegt wurde, daß infolge der Verlegung dieses Moldauarmes durch Eis bei eintretendem Frühjahrshochwasser große Hochwasserschäden verursacht werden könnten, wurde von der k. k. Statthalterei die Aussprengung einer Künette in den Eisschollen verfügt. Von der unteren Spitze der Hetzinsel bis zur provisorischen Brücke hat diese Arbeit die k. k. Statthalterei durch eine Abteilung des k. u. k. Pionierbataillons und oberhalb dieser Brücke die Kanalisierungs-Kommission mit der Stadtgemeinde Prag ausführen lassen. Das gegen Ende des Monats März eingetretene Frühjahrshochwasser hat die in dem Schiffahrtskanale angehäuften Eisschollen weggespült, worauf die Bauarbeiten besichtigt werden konnten und hiebei sichergestellt wurde, daß an den Bauobjekten keine nennenswerten Schäden verursacht wurden.

Nicht so günstig war der Verlauf des Eisganges und des Ende März eingetretenen Frühjahrshochwassers für die Bauobjekte in dem Moldauhauptarme, woselbst das zum Schutze der Teilungsmauer der Floßschleuse hergestellte provisorische Wehr durchgerissen und abgeschwemmt wurde und infolge dessen die Spitze dieser Teilungsmauer, welche fast bis zu dem alten Helmerwehre reichte, einem gewaltigen Wasseranprall ausgesetzt war, wodurch die Fundamente dieser gemauerten Spitze, obzwar dieselben auf einem sehr festen Schieferfelsen aufruheten, derart unterwaschen wurden, daß dieselbe in einer Länge von ca 10 m einstürzte. Ein weiterer Schaden wurde durch den schweren Eisabgang dadurch



Abb. 18. Eisanschoppung im Hauptarm der Moldau beim Viadukte der St.-E.-G. in Prag am 4. Feber 1909.

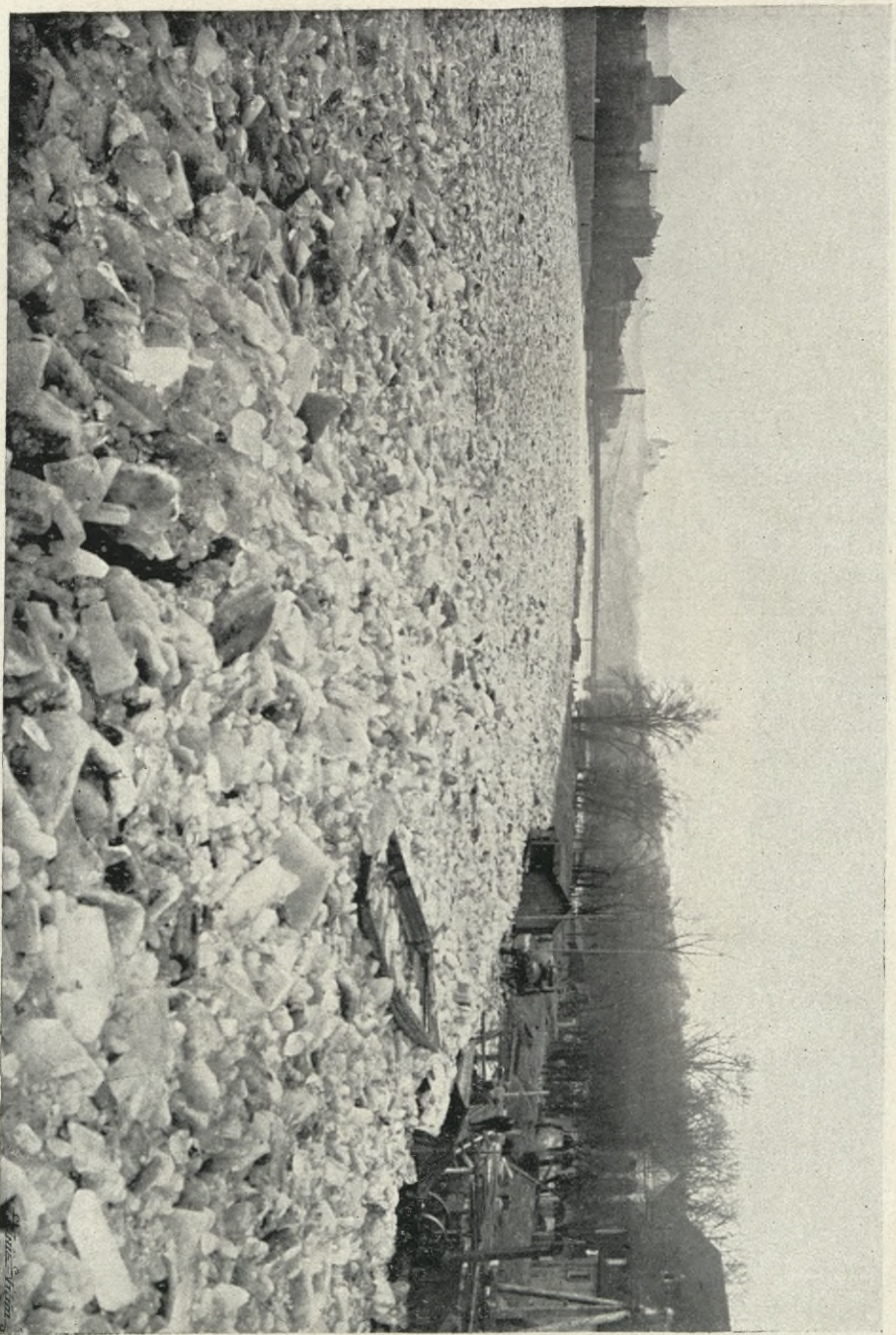


Abb. 19. Eisanschoppung im Nebenarm der Moldau bei der Hetzinsel in Prag am 6. Feber 1909.

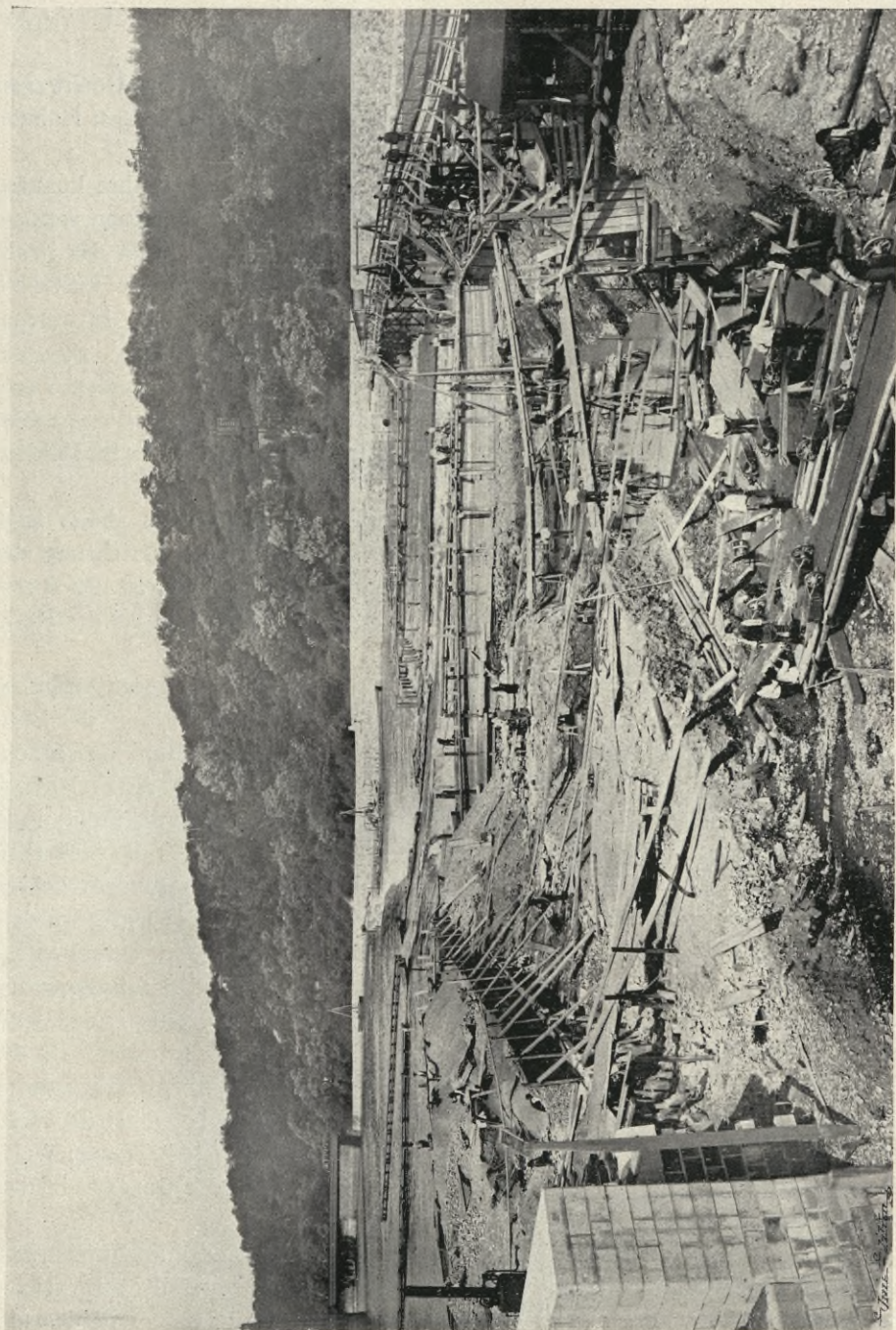


Abb. 20. Bau des neuen Helmer-Wehres in Prag am 8. Juni 1909.

verursacht, daß der Fangdamm bei der Hetzinselspitze, welcher über den Winter belassen wurde, weil derselbe im Frühjahr beim Wehrbau wieder benützt werden sollte, abgeschwemmt wurde.

Auch die Bauunternehmung Müller & Kapsa erlitt durch das Hochwasser vom 5. und 6. Feber 1909 einen großen Schaden, indem ihr nebst einigen Kähnen und Plätten ein Schiffskran abgeschwemmt und vernichtet wurde.

Infolge des lange anhaltenden hohen Wasserstandes im Frühjahr konnten die Bauarbeiten erst in der zweiten Hälfte des Monates April begonnen werden.

Die Bauunternehmung A. L a n n a mußte vor allem die durch das Frühjahrshochwasser beschädigten Erddämme längs der Teilungsmauer unterhalb des Viaduktes nachschütten und die Baugrube der Schleusenanlage, in welcher sich eine durchschnittlich 30 *cm* hohe Schlammschichte angesetzt hatte, reinigen. Anfangs wurde nur an der Ausmauerung der unteren Hälfte der Zugschleuse und der Teilungsmauer unterhalb des Staatsbahnviaduktes gearbeitet und erst später konnte auch zum Bau des Schleusenoberhauptes und des festen Wehres im Moldauarme geschritten werden.

Die Baunternehmung K a p s a & M ü l l e r hat ebenfalls gleich nach Ablauf des Frühjahrshochwassers alle Vorbereitungen für die Errichtung des Fangdammes für das neue Helmerwehr getroffen, so daß schon in der ersten Hälfte des Monates Mai mit dem Aushube für den ersten Wehrteil bei der Hetzinselspitze begonnen werden konnte.

Auf der A b b i l d u n g N r. 20 ist der Beginn des Fundamentaushubes für diesen Wehrteil und der Stand der Vorarbeiten für die Errichtung der Baugrube für den zweiten Wehrteil bei der Floßschleuse vom 8. Juni ersichtlich.

Aus dieser Abbildung ist auch zu ersehen, daß für den Wehrbau die Errichtung einer fast 200 *m* langen Materialbrücke von der Inself Spitze über die Moldau auf die Teilungsmauer der Floßschleuse errichtet wurde und daß für die Sicherheit des Floßverkehrs oberhalb der Floßschleuse des alten Helmerwehres beiderseits der Einfahrt in dieselbe Leitwerke in der Länge von 60 *m* errichtet wurden.

Am 7. Mai ist das Wasser abermals auf 1.70 *m* am Pegel in Karolinenthal gestiegen, bei welchem Hochwasser die für die Fundierung der Teilungsmauer unterhalb der Schleusen anstatt der Fangdämme angeschütteten Erddämme auf einigen Stellen durchgerissen und die Baugruben überflutet wurden. Da das Wasser rasch abgefallen ist, wurden die Bauarbeiten bald wieder in Gang gesetzt, so daß im Monate Juni nicht nur der Aushub für den ersten Wehrteil bei der Hetzinselspitze bereits fertig war, sondern auch die Betonfundamente in diesem Wehrteile so weit vorgeschritten waren, daß mit dem Versetzen der Quadern in dem Abfallboden begonnen werden konnte.

Auf der bereits erwähnten Abbildung N r. 20. ist der Stand des Fundamentaushubes für den rechtsseitigen Wehrteil vom 8. Juni dargestellt, aus welcher erhellt, daß das Aushubmateriale in dem durch den Fangdamm und das alte Helmerwehr begrenzten Raum vorübergehend deponiert, hier durchgeworfen und sodann zur Bereitung des Betons verwendet wurde.

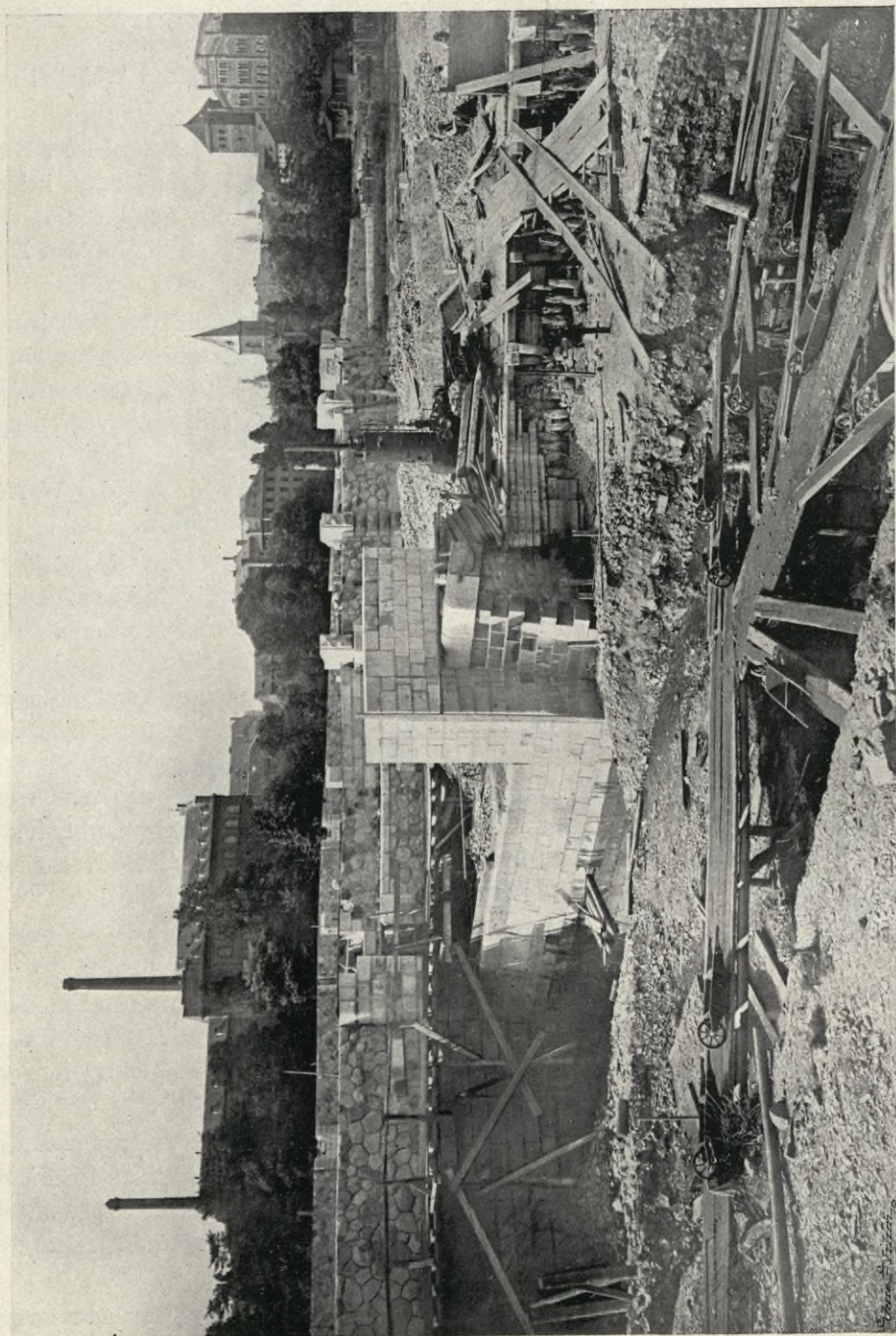


Abb. 21. Bau der Entlastungsschleuse bei der Hetzinsel in Prag am 8. Juni 1909.

Die *Abbildung* Nr. 21 nach der Aufnahme vom 8. Juni zeigt das Querprofil des neuen Helmerwehres, die Entlastungsschleuse und die nördliche Fassade der Hetzinselspitze von der Entlastungsschleuse flußaufwärts gesehen.

Zu gleicher Zeit wurde auch der Fangdamm für den zweiten Wehrteil am linken Ufer neben der Floßschleuse hergestellt.

Am 3. Juli stieg das Wasser in der Moldau wiederum auf 3·00 *m* über Null am Karolinenthaler Pegel und beschädigte nicht nur die Fangdämme beider Wehrteile im Moldauhauptarme, sondern verfrachtete auch die Fundamente der beiden Wehrteile mit Schotter und zerstörte zum größten Teile die für den Bau der Teilungsmauer im Schiffahrtskanale angeschütteten Erddämme.

In der *Abbildung* Nr. 22 ist der mißliche Zustand des Wehrbaues zu dieser Zeit zu sehen, der um so bedenklicher war, als die Bausaison schon ziemlich vorgeschritten war und das ganze Wehr vor dem Winter fertiggestellt werden mußte, wenn unabsehbaren Schäden beim nächsten Eisabgange vorgebeugt werden sollte.

Kaum daß dieses Hochwasser abgelaufen ist, stieg am 14. Juli das Wasser schon wieder auf 2·68 *m* und hat die Baugruben abermals überflutet.

Durch diese Hochwässer sind nicht nur große Schäden verursacht, sondern auch die Bauarbeiten hiedurch sehr aufgehalten worden. Erst im Monate August, September und Oktober konnten die Bauarbeiten durch Wasserstands- und Witterungsverhältnisse begünstigt ohne Unterbrechung fortgesetzt werden und es wurde auch getrachtet, die durch die Hochwässer verursachten Verzögerungen bei den Bauarbeiten möglichst nachzuholen, was — wie aus dem nachfolgenden entnommen werden kann — mit Aufgebot aller Mittel auch gelungen ist.

Die Bauunternehmung A. Lanna hat vor allem den Bau des unteren Teiles der Zugschleuse, d. i. von der Kammer des Mittelttores bis zum Unterhaupt fortzusetzen begonnen, von welchem bereits im J. 1908 die rechtsseitige Mauer auf eine Höhe von 4·5 *m*, die linksseitige auf ca. 1·0 *m* Höhe ausgeführt wurde.

Die nutzbare Länge dieser Kammer beträgt 72·0 *m*; die Breite beim Kammerboden ist der Breite in den Häuptern gleich und beträgt 11·0 *m*, zum Unterschiede von den an der kanalisierten Moldau unterhalb Prag ausgeführten Zugschleusen, welche eine Breite von 20·0 *m* besitzen. Die Sohle der Kammer wurde mit einem aus Zementbeton im Mischungsverhältnisse 1 : 3 : 5 ausgeführten Gegengewölbe von 60 *cm* Stärke im Scheitel versehen.

Im Monate April wurden auch die Maurerarbeiten an der Trennungsmauer des Unterkanales, von welcher im Jahre 1908 vom Viadukte der Staatseisenbahngesellschaft flußabwärts ein Teil von 160 *m* Länge und 3·0 *m* Höhe aufgemauert wurde, wieder in Angriff genommen und der Erdaushub für die Fundamente der Ufermauer entlang der Rohanschen Insel eingeleitet.

In der *Abbildung* Nr. 23 ist der Bauzustand der Zugschleuse vom 28. Oktober und der Anschluß der Teilungsmauer an die linksseitige Mauer des Unterhauptes der Zugschleuse ersichtlich. Diese Teilungsmauer schließt

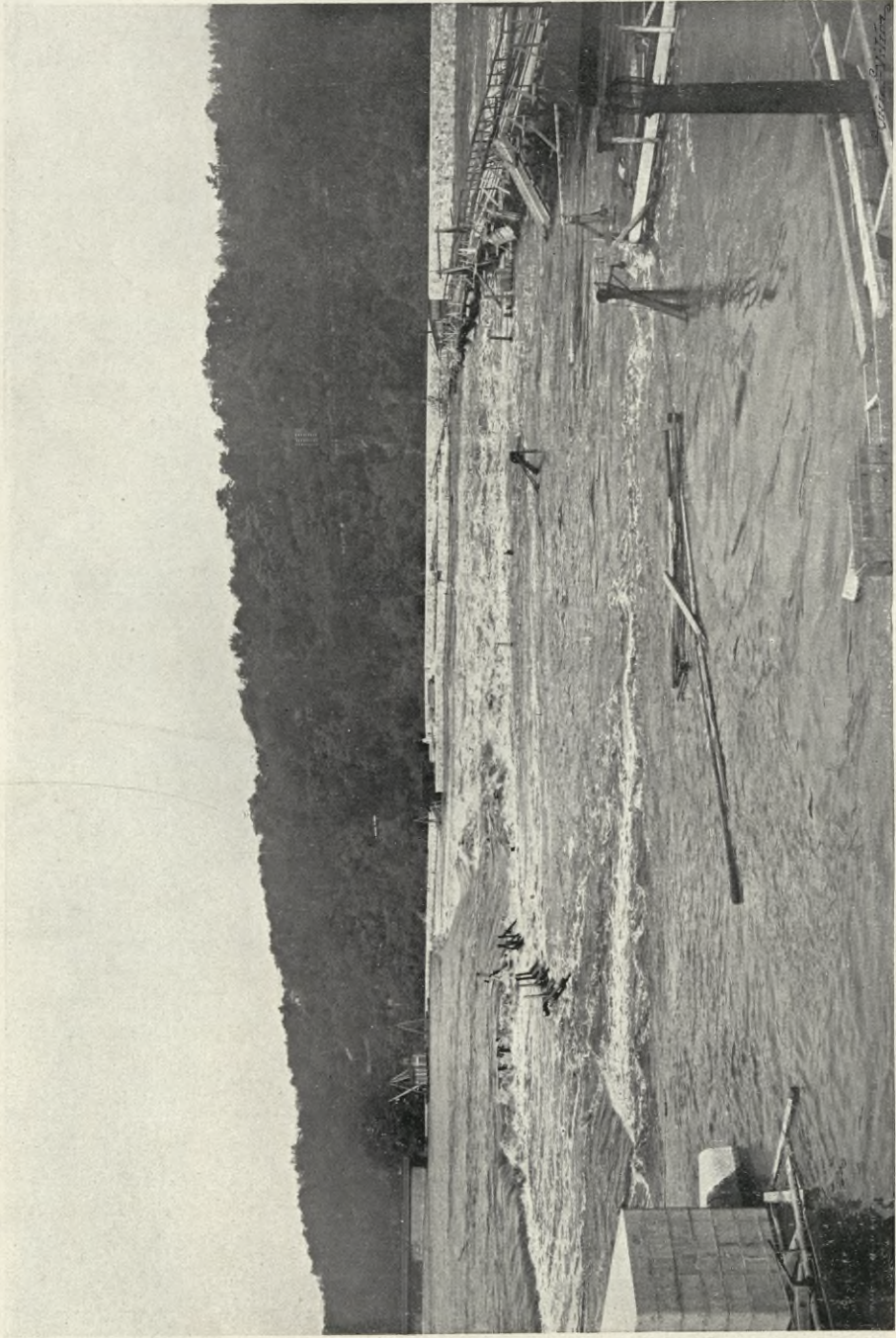
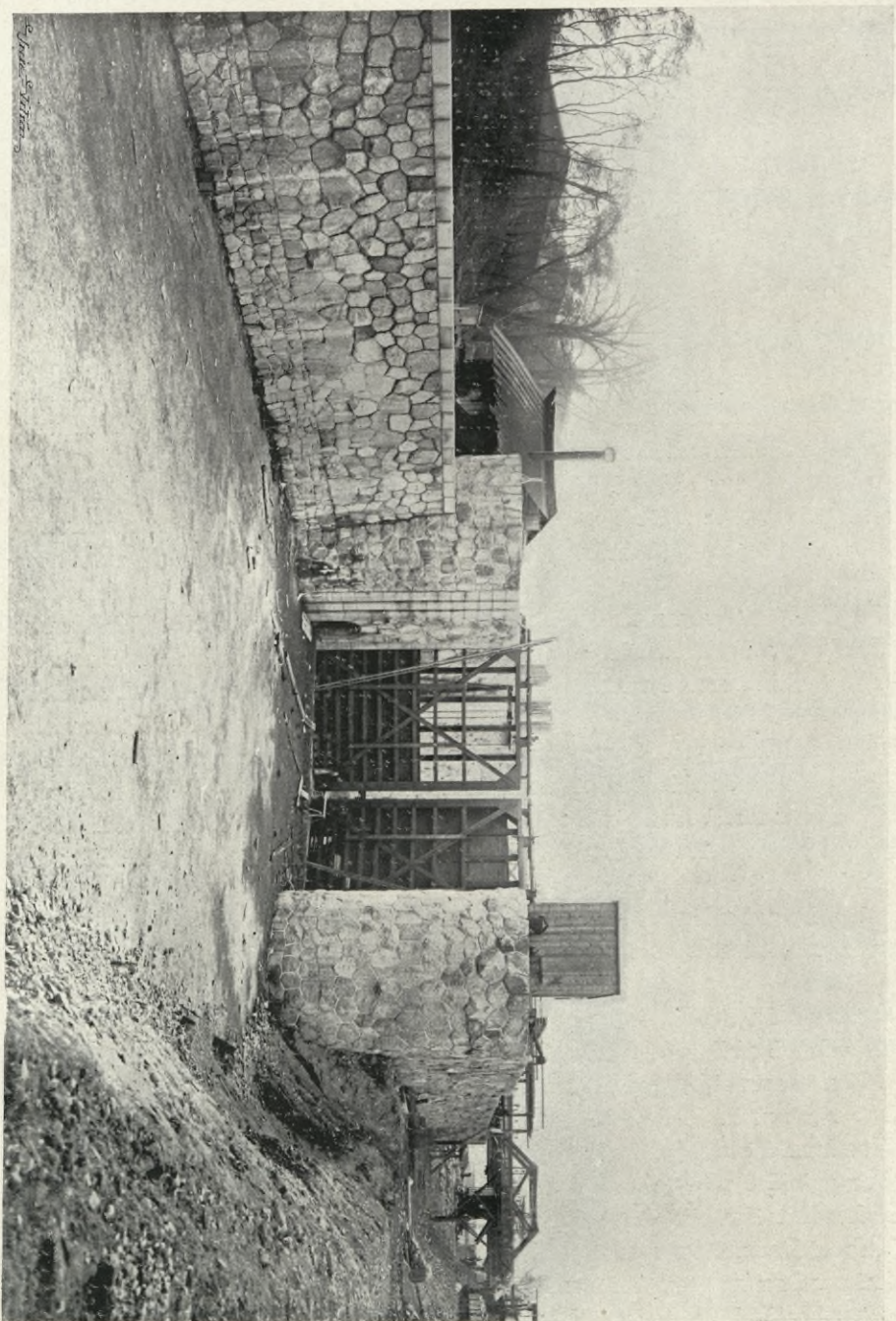


Abb. 22. Das Hochwasser vom 3. Juli 1909 überflutete den Bau des neuen Helmerwehres in Prag.



Dr. Ing. S. Sittler

Abb. 23. Unterhaupt der Zugschleuse bei der Hetzinsel in Prag nach dem Stande vom 28. Oktober 1909.

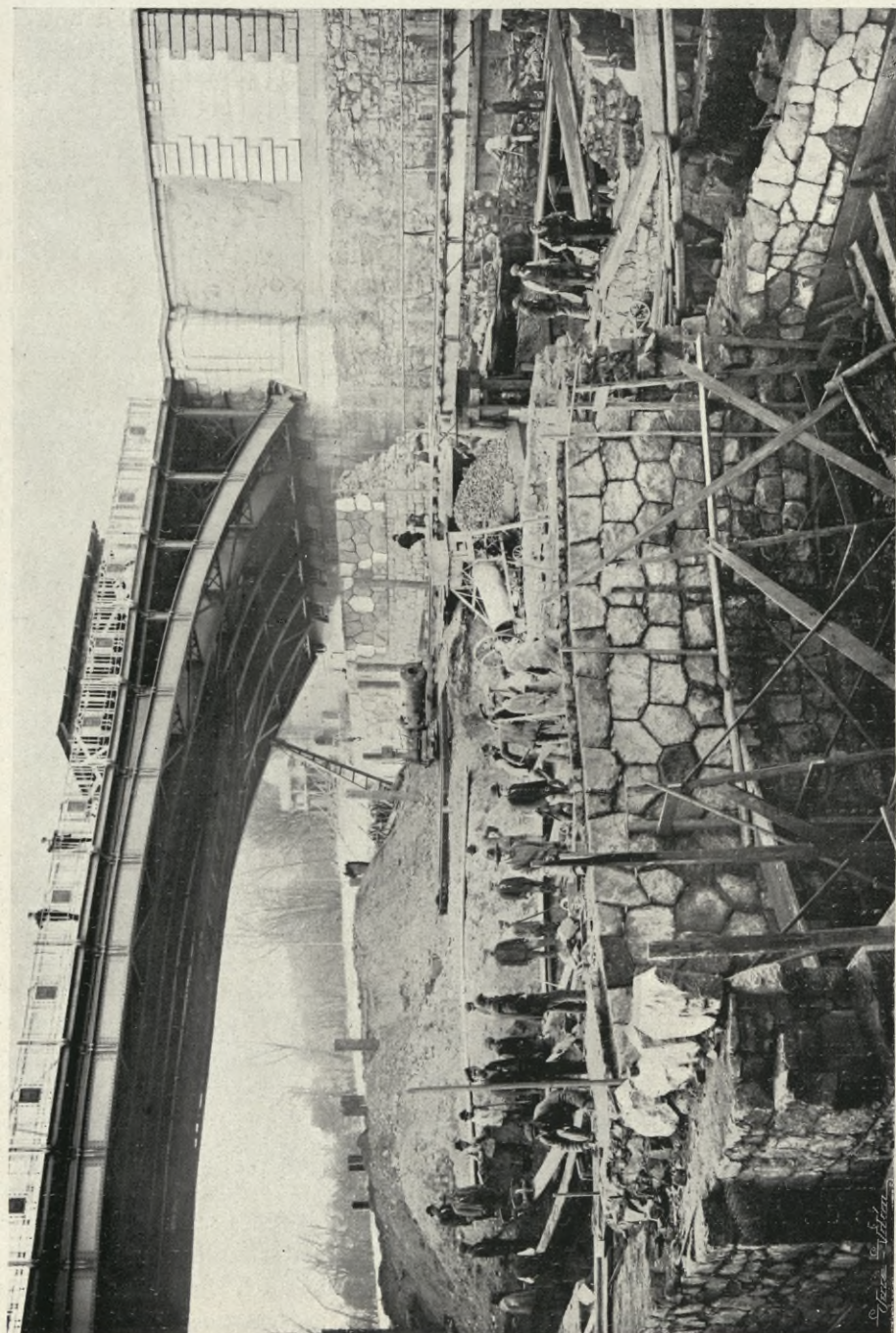


Abb. 24. Bau des Oberhauptes der Schleusen bei der Hetzinsel in Prag am 28. Oktober 1909.

an den Pfeiler des Bahnviaduktes an, mit welchem sie jedoch nur mittels einer Nut zusammenhängt, ist vom Unterhaupte der Zugschleuse bis zum unteren Ende 300 *m* lang, in der Krone 1·50 *m* breit und beiderseits 1 : 10 gebösch.

Von der Ufermauer entlang der Rohanschen Insel wurde in dem Berichtsjahre nur ein Teil und zwar von dem Uferpfeiler der neuen Hetzinselbrücke flußabwärts auf eine Länge von 150 *m* hergestellt. Diese Ufermauer ist auf einer 1·2 *m* starken Betonschichte fundiert und mit einer 16 *cm* starken Spundwand, welche 1·5 *m* tief unter das Betonfundament reicht, versichert. Von dem erwähnten Brückenpfeiler flußabwärts ist diese Mauer auf eine Länge von 30 *m* um 1·7 *m* tiefer fundiert als in dem übrigen Teile, weil zu erwarten steht, daß sich unterhalb des Wehres größere Tiefen ausbilden werden. Im Monate September wurde mit dem Aushube für die Oberhäupter und das Wehr unterhalb der Hetzinselbrücke begonnen. Nachdem diese Arbeit, welche längere Zeit in Anspruch nahm, beendet war, gingen die eigentlichen Bauarbeiten rasch vorwärts. Zu Ende des Monats Oktober war schon das Mauerwerk der Oberhäupter fast bis zur Drempehöhe, das Wehr in der rechtsseitigen Hälfte vollkommen fertiggestellt. Der Stand dieser Bauobjekte vom 30. Oktober ist aus den Abbildungen Nr. 24 und 25 ersichtlich.

Da die Flußsohle unterhalb dieses Wehres im Nebenarm der Moldau fast aus lauter Sand bestand, wurde der Flußgrund von dem Abfallboden des Wehres abwärts noch auf eine weitere Länge von 16 *m* mit einer 60 *cm* starken Betonschichte versichert.

Gleichzeitig wurde auch an dem Wehr im Hauptarme fleißig gearbeitet und die beiden Wehrteile am linken und rechten Ufer wurden Ende Oktober fertiggestellt.

Die Abbildungen Nr. 26 u. 27 zeigen den Stand dieser Bauarbeiten am neuen Helmerwehre nach Aufnahmen vom 28. Oktober 1909.

Nach der Einstellung der Schiff- und Floßfahrt, welche am 8. beziehungsweise 15. November erfolgt ist, wurde unverzüglich an die Vollendung der Fangdämme für die letzten Wehrteile in dem Moldauhauptarme und in dem Kanalarne geschritten.

Da es der Bauunternehmung Müller & Kapsa gelungen ist, im Stauwasser des alten Helmerwehres den Fangdamm für den letzten Wehrteil in dem Moldauhauptarme früher zu schließen, ehe die Bauunternehmung A. Lanna den Fangdamm für den zweiten Wehrteil in dem Kanalarne fertigstellen konnte, war die Einbringung der Spundwände in den letzten zwei Feldern dieses Fangdammes mit großen Schwierigkeiten verbunden, weil das Einziehen der Bürsten schon bei einem beträchtlichen Aufstau des Wasserspiegels erfolgen mußte. Durch die infolge des Aufstauens in der Öffnung dieses Fangdammes verursachte starke Strömung wurden die schon eingerammten Bürsten unterwaschen und verdreht. Um die Vollendung dieses Fangdammes und mithin auch die Vollendung des Wehrbaues zu beschleunigen, wurde der Kanalarne zwischen der Hetzinselspitze und der neuen Kaimauer im St. Peterswinkel abgedämmt, worauf die Schließung des Fangdammes ohne weitere Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte.

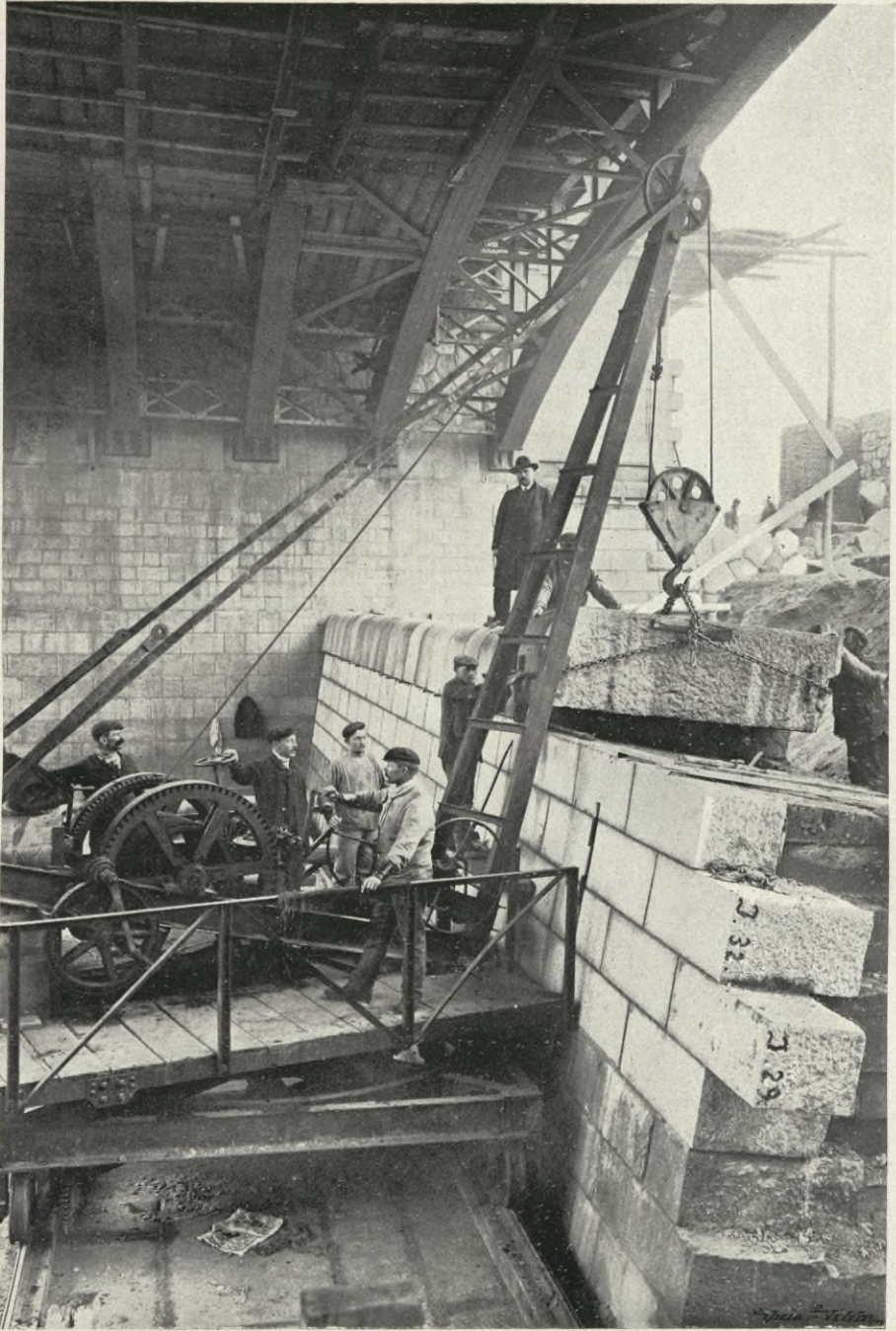


Abb. 25. Bau des Wehres im Nebenarm der Moldau bei der Hetzinsel in Prag
am 30. Oktober 1909.

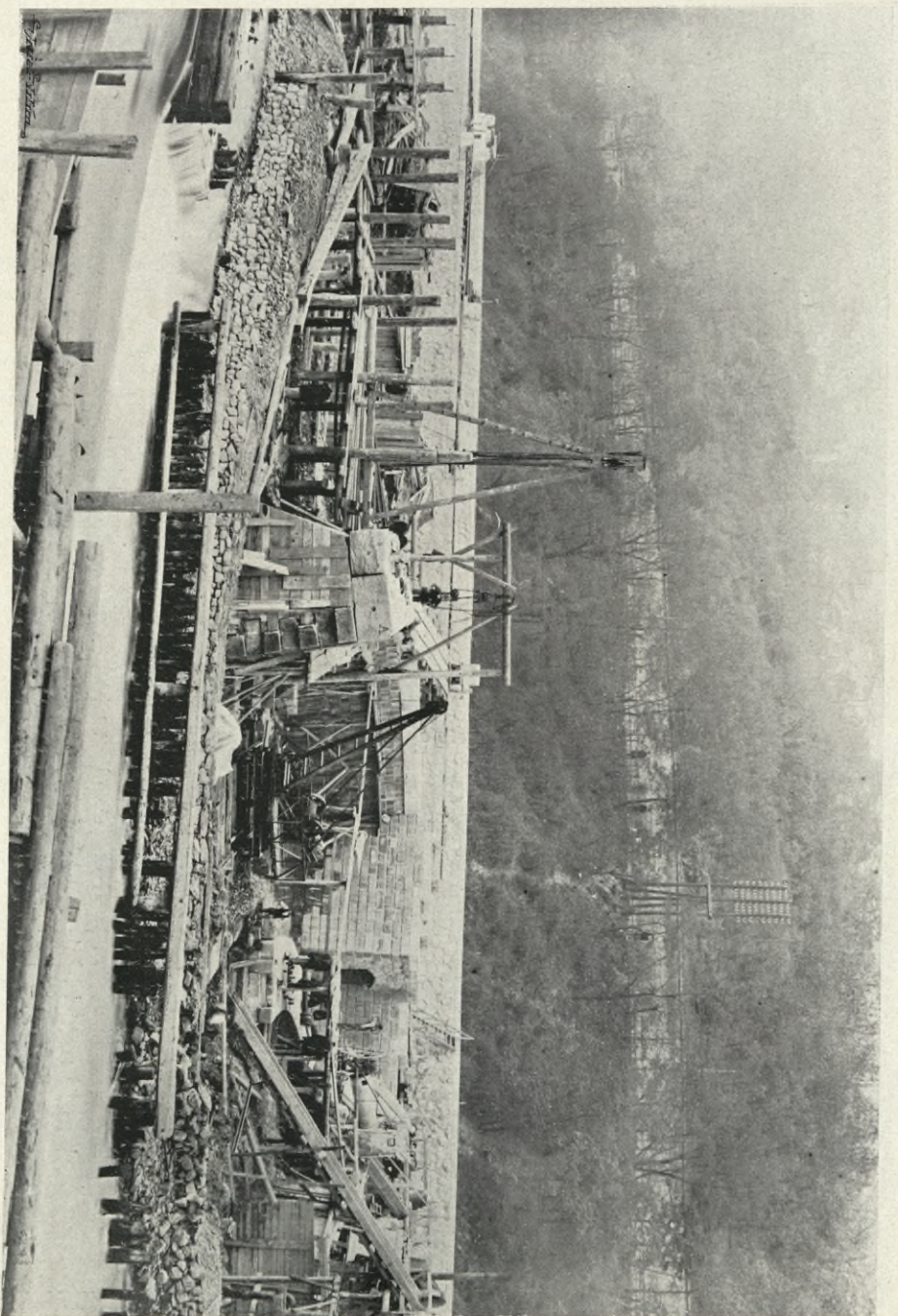


Abb. 26. Bau des neuen Helmer-Wehres am linken Ufer am 28. Oktober 1909.

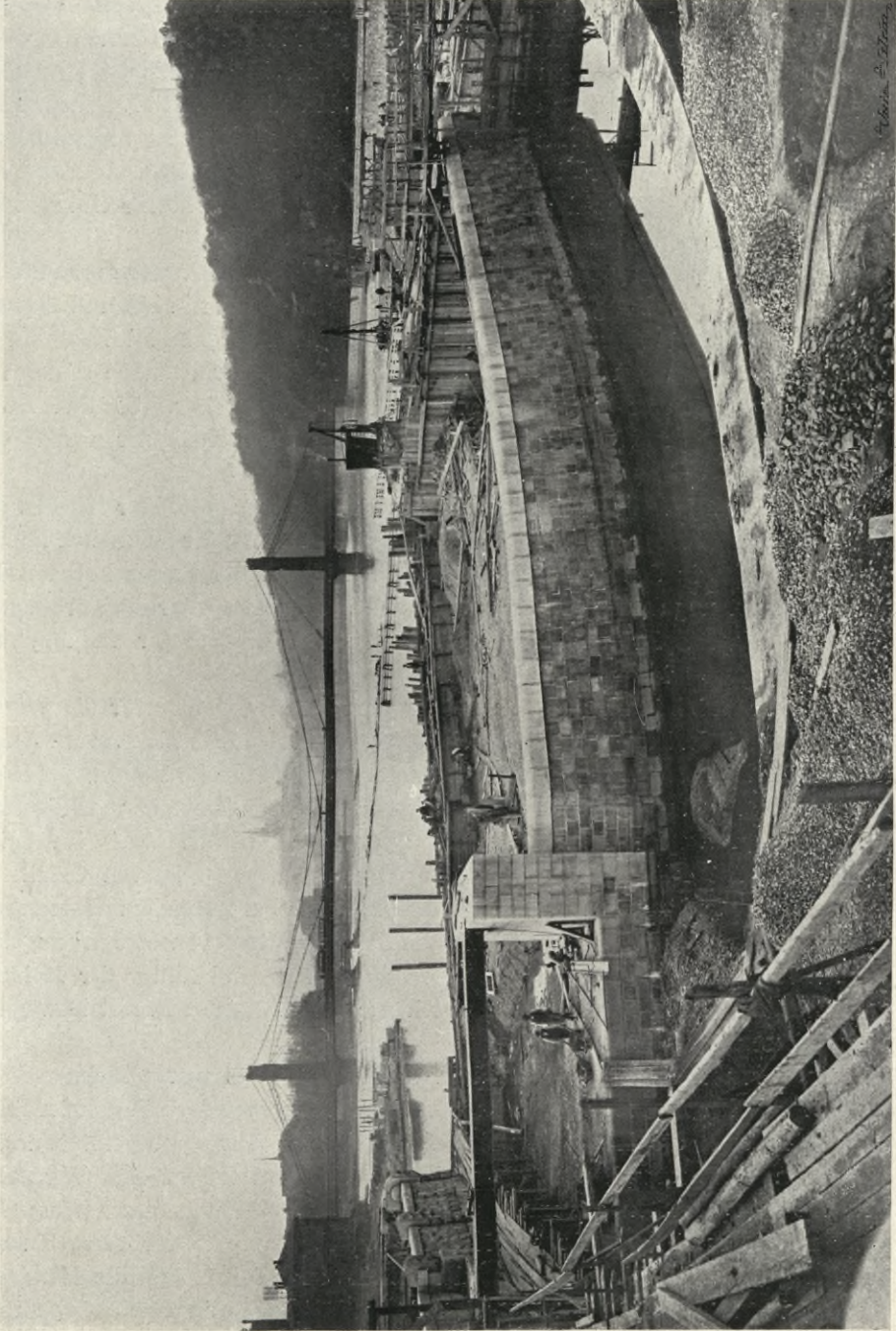


Abb. 27. Bau des neuen Helmer-Wehres und der Entlastungsschleuse neben der Hetzinsel am 28. Oktober 1909.

Am 23. Dezember war von dem mittleren Wehrteile in dem Moldauhauptarme die Staumauer bis zu der obersten Quaderschichte fertiggestellt. Obzwar am 26. Dezember die Bauarbeiten abermals und zwar zum siebentenmale in dieser Bausaison durch Hochwasser und Eisgang unterbrochen wurden, ist es durch Aufgebot aller Mittel gelungen das Wehr in dem Kanalarms am 17. Jänner 1910, jenes in dem Moldauhauptarme am 20. Jänner 1910 gänzlich zu vollenden, eine Leistung, welche besonders hervorgehoben zu werden verdient, da das Wehr beinahe 200 m lang ist und die Bauzeit trotz der vielen Unterbrechungen nur 7 Monate gedauert hat.

Die Abbildung Nr. 28 zeigt den Verlauf des Hochwassers am 29. Dezember, welches den Fangdamm oberhalb des Wehres überflutete und den aufgesetzten, linksseitigen Fangdamm stark beschädigte; die Abbildung Nr. 29 den letzten, mittleren Wehrteil in dem Moldauhauptarme nach seiner Vollendung am 20. Jänner 1910 und die Abbildung Nr. 30 den bereits fertigen linksseitigen Wehrteil in dem Moldauarme unterhalb der neuen Hetzinselbrücke.

Nebst diesem Wehrbaue hat die Bauunternehmung Müller & Kapsa den Bau der Kanäle für die Wasserzuleitung in die Haltung der Schaschek-Mühlen, beziehungsweise in den Karolinenthaler Hafen bis zu der projektierten Anlage für die Ausnützung der Wasserkraft, ferner die Fundamente für die Turbinen auf der Hetzinselspitze fertiggestellt und die eingestürzte Spitze der Teilungsmauer der Floßschleuse wieder aufgebaut.

Auf der Abbildung Nr. 31 ist der Bau der Kanäle für die Wasserzuleitung in die Haltung der Schaschek-Mühlen nach dem Stande vom 26. August ersichtlich. Die Breite dieser Kanäle beträgt 3.40 m die Höhe 1.80 m; der Boden ist gewölbeartig ausgeführt und mit einem Ziegelpflaster aus geschlemmten, scharf gebrannten Ziegeln versehen. Die Querschnittsfläche eines Zuleitungskanals beträgt 4.48 m², die Durchflußmenge bei einem relativen Gefälle von 0.001 beträgt 9.78 m³, so daß durch beide Kanäle bei normalem Wasserstande in die Haltung der Schaschek-Mühlen eine Wassermenge von 19.5 m³ zugeleitet werden kann. Behufs Regelung des Wasserzuflusses sind hinter der Kaimauer zwei Schächte errichtet worden, in welchen zwei Schützentafern mit Bewegungsmechanismen hergerichtet werden.

Da der normale Wasserspiegel in der Haltung des neuen Helmer-Wehres um 2.57 m höher liegt als der Wasserspiegel in der Haltung der Schaschek-Mühlen, kann die durch die Kanäle durchfließende Wassermenge ausgenützt und bei normalem Wasserstande und einem Nutzgefälle von 2.3 m eine Wasserkraft von 596 Pferdekraften gewonnen werden. Die Ausnützung dieser Wasserkraft wird mittels zweier Turbinen erfolgen. Die Fundamente für diese Turbinen werden gleichzeitig mit dem Baue der Kanäle ausgeführt, weil die Herstellung derselben später, bis die Zuleitungskanäle in Tätigkeit sein werden, wenn auch nicht unmöglich, doch aber mit bedeutenden Schwierigkeiten und Kosten verbunden wäre.

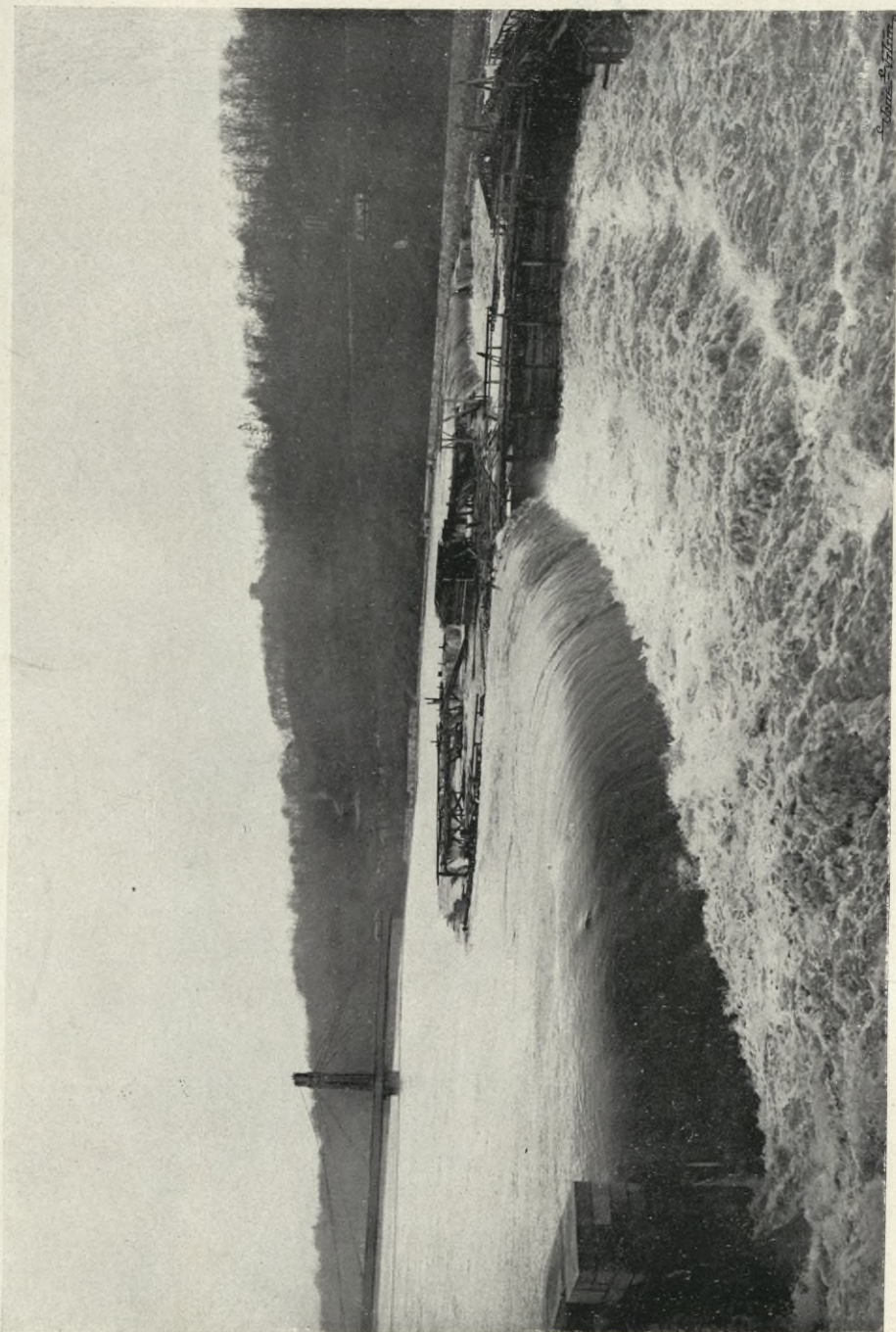


Abb. 28. Das Hochwasser vom 29. Dezember 1909 überflutet die Baugrube für den letzten Teil des neuen Helmer-Wehres und überfällt am rechten und linken Ufer über die fertigen Wehrteile.

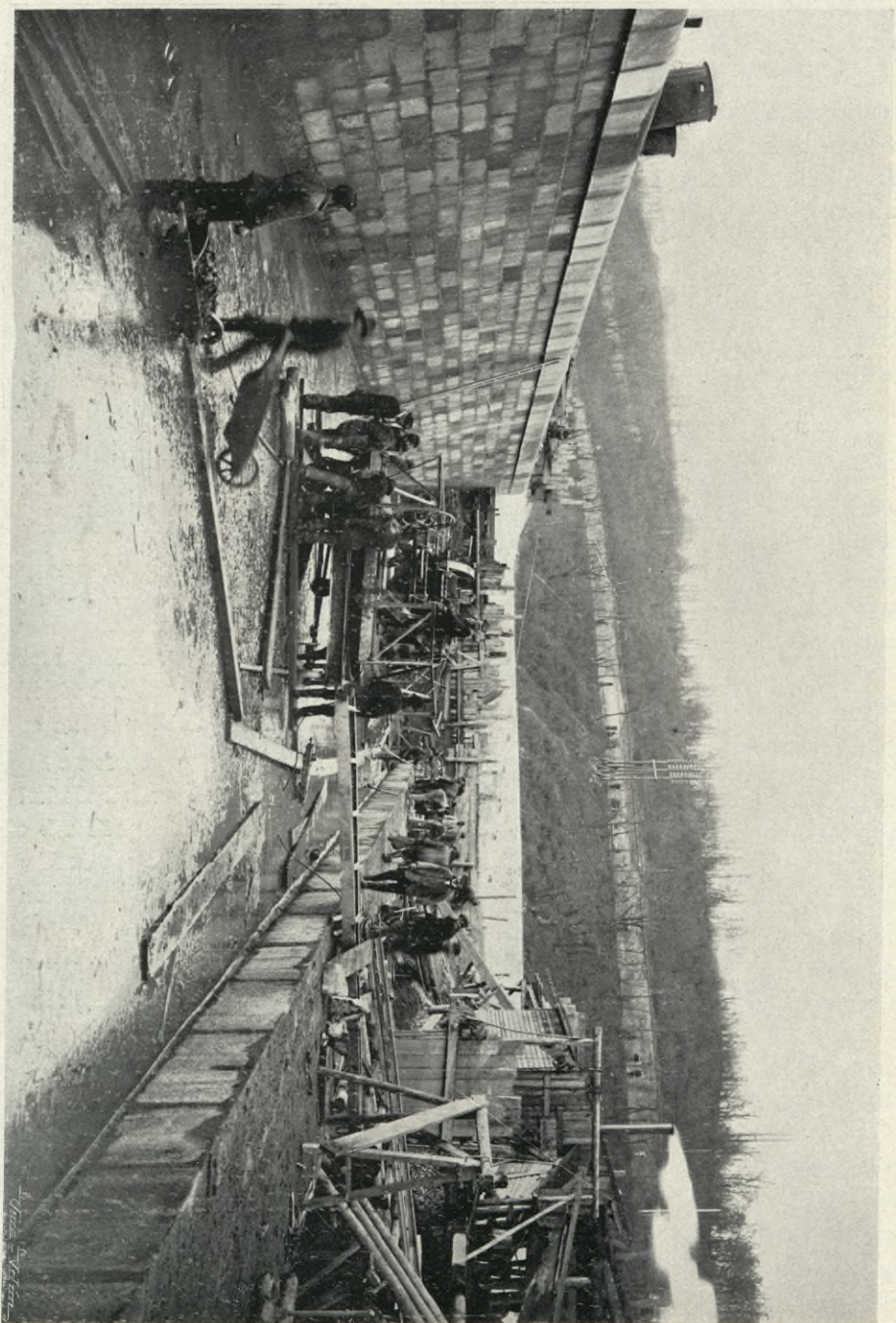


Abb. 29. Bau des letzten Teiles des neuen Helmer-Wehres in der Mitte des Flusses am 20. Jänner 1910.

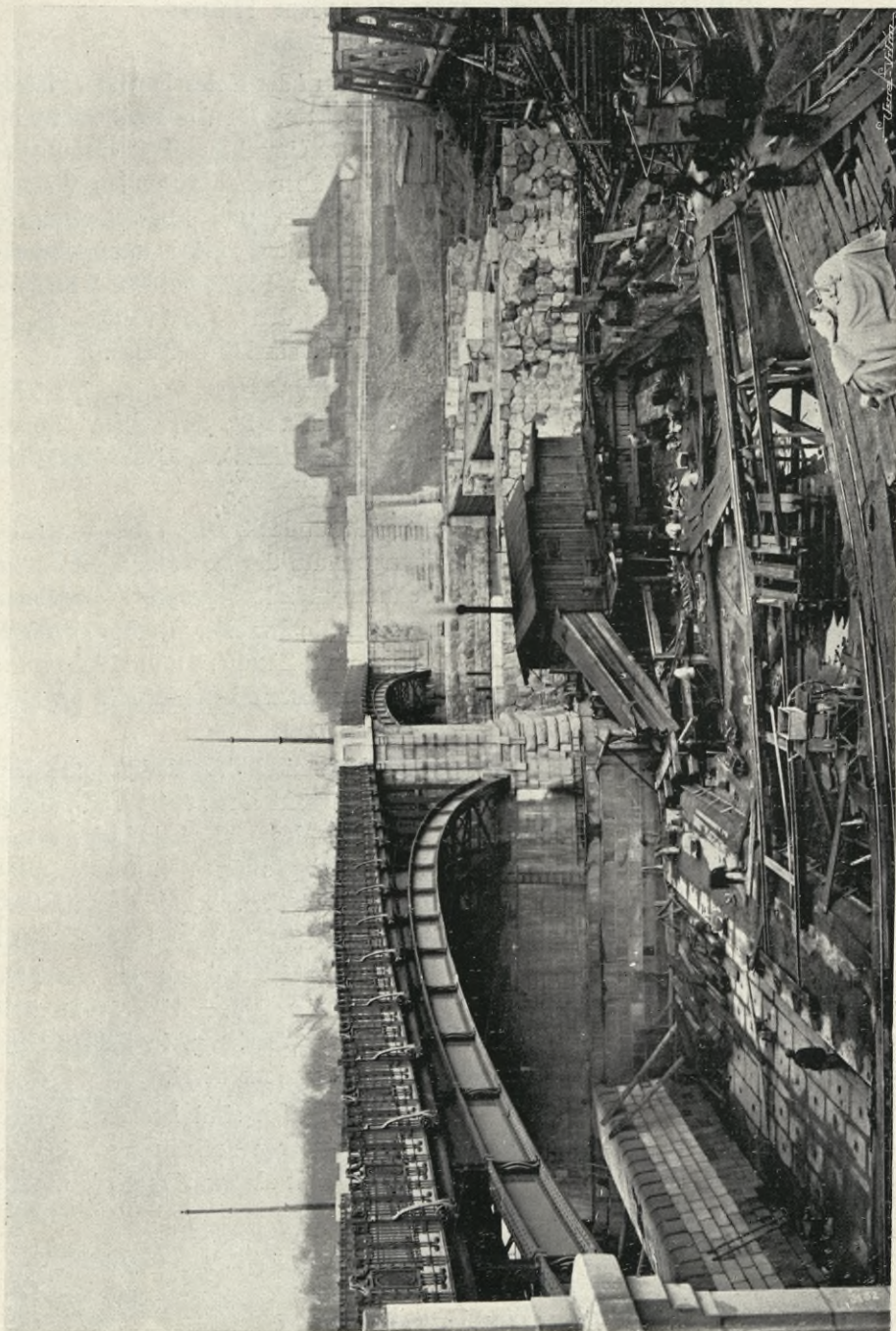


Abb. 30. Festes Wehr im Nebenarm der Moldau und neue Brücke zur Hetzinsel am 19. Jänner 1910.

C. Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Der anfangs Feber erfolgte Eisabgang hat auch auf der Holeschowitzer Hafenbahn einen nicht unbedeutenden Schaden angerichtet. Da das Hochwasser im Hafen eine Höhe von 4·20 m erreicht hat, wurde der Umschlagsplatz entlang der Niederkaimauer, welche nur eine Höhe von 3·0 m über dem normalen Wasserspiegel besitzt, überschwemmt und mit Eisschollen und abgeschwemmten Holzflößen, welche über den Winter im Holeschowitzer Hafen untergebracht waren, verlegt. Durch den Stoß der angeschwemmten Flöße wurden 3 Ständer für die elektrische Beleuchtung und 5 Ständer für den Anschluß des elektrischen Stromes an die Universalkrane umgestürzt und stark beschädigt.

Der bereits im J. 1908 begonnene Bau des Amtsgebäudes für die betriebsführende Eisenbahn wurde im Monate Juni beendet. Im demselben Monate wurde auch mit dem Baue des Gebäudes für das Hafenaufsichtspersonale begonnen und dasselbe anfangs September fertiggestellt.

Auf der *Abbildung* Nr. 32 ist dieses Gebäude zu sehen. Die westliche Front dieses Gebäudes ruht auf der Umfassungsmauer des Hafenbahnhofes. Im Erdgeschoße befinden sich zwei kleine Wohnungen mit separaten Eingängen für die Gehilfen des Hafenmeisters und im ersten Stockwerke, welches ebenfalls einen separaten Aufgang besitzt, eine Wohnung von 2 Zimmern und Küche samt Zubehör für den letzteren. Die Kanzlei des Hafenmeisters befindet sich im Parterre auf der Seite des Hafenbahnhofes.

Vom Amtsgebäude für die Bahn wurde die telephonische Verbindung mit dem Bahnhofe Bubna der St.-E.-G. und von dem Zollmagazin eine zweite Verbindung mit der Prager Telephon-Zentrale hergestellt. Längs des Hafenbahnhofes wurde das Trottoir auf der von der Gemeinde Prag fertiggestellten Zufahrtsstraße, welches der Bauunternehmung Brüder Pažout vergeben wurde, gepflastert.

Vor der Einfahrt in den Bahnhof Bubna der St.-E.-G. wurde ein elektrisches Distanzsignal aufgestellt und neben dem alten Hafenmeistergebäude ein Schuppen für die Bahnerhaltung errichtet. Die bei der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Breitfeld, Daněk & Comp., früher Bolzano, Tedesco & Comp. in Schlan hergestellten 3 Schiffsaufzugswägen wurden abgeliefert und montiert.

Alle übrigen Bauarbeiten im Holeschowitzer Hafen sind bereits beendet, so daß nur noch die Erledigung der Frage der feuersicheren Vorkehrungen bei der Realität N.-G. 641-VII. der Erben nach Johann Charvát abgewartet wird, um die Hafenbahn eröffnen zu können.

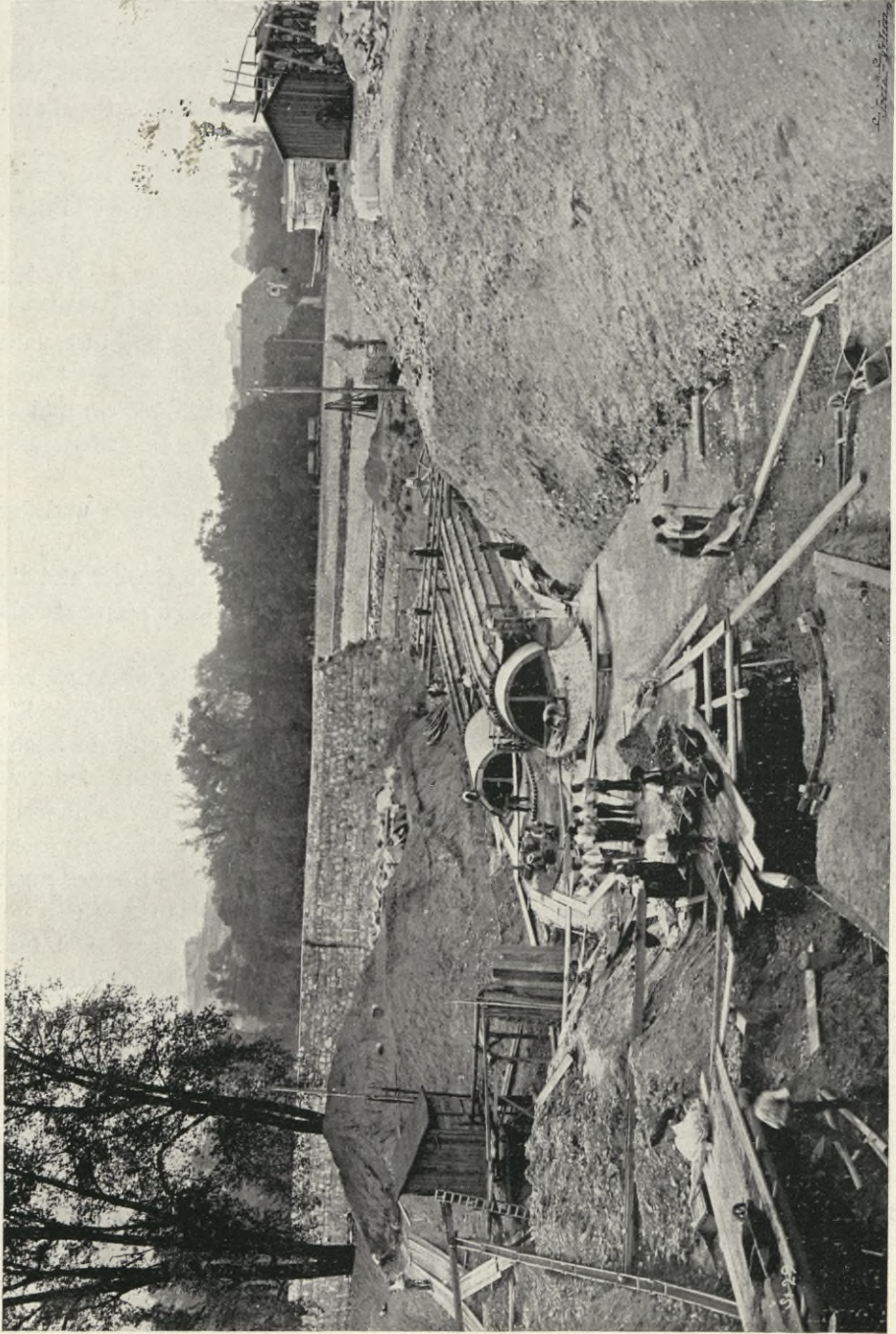


Abb. 31. Bau der Zuleitungsgräben zu den Säekmühlen und in den Karolinenthaler Hafen nach dem Stände vom 26. August 1909.

VIII. Betrieb der fertigen Staustufen.

Die Wehren an der Moldau wurden am 7. April bei einem Wasserstande von $+ 52 \text{ cm}$ am Karolinenthaler Pegel und $+ 108 \text{ cm}$ am Melniker Pegel aufgestellt und am 9. April abends wurde der volle Stau erzielt.

Das Wehr an der Elbe in Unter-Beřkowitz wurde am 8. April bei einem Wasserstande von $+ 70 \text{ cm}$ am Melniker Pegel aufgestellt und der volle Stau wurde am 12. April mittags erzielt.

Infolge des eingetretenen Wasserwuchses mußten die Wehren an der Moldau und in Unter-Beřkowitz am 2. Juli niedergelegt werden. Nach dem Umlegen der Wehren trat in Karolinenthal ein Wasserstand von $+ 285 \text{ cm}$ und in Melnik $+ 220 \text{ cm}$ ein; am 4. Juli in Karolinenthal $+ 304 \text{ cm}$ und in Melnik $+ 303 \text{ cm}$. Nachdem dann am 21. Juli das Wasser in Karolinenthal wieder auf $+ 108 \text{ cm}$ und in Melnik auf $+ 100 \text{ cm}$ gesunken war, wurden die Wehren wieder aufgestellt und der volle Stau bereits am 22. Juli abends erzielt.

Das Aufstellen des Wehres in Wegstädtl erfolgte am 6. September und der volle Stau wurde am 9. September früh erzielt.

Die Wehren an der Moldau wurden vor dem Froste am 23. November und die beiden Elbewehren am 25. November niedergelegt, u. zw. bei einem Wasserstande in Karolinenthal von $- 35 \text{ cm}$, und in Melnik $- 70 \text{ cm}$.

Die Wehren an der Moldau und an der Elbe in Unter-Beřkowitz waren mithin im Jahre 1909 durch 206 Tage und das Wehr in Wegstädtl durch 77 Tage aufgestellt.

Über den Schiffsverkehr in den Schleusen während dieser Zeit gibt die nachfolgende Tabelle I. Aufschluß, welche der Kanalisierungskommission von der staatlichen Flußbauverwaltung bereitwilligst zur Verfügung gestellt worden ist.

Der Lateral-Kanal Wraňan—Hořín und die Schleusenanlage in Hořín wurden bereits vor dem Aufstellen des Wraňaner Wehres im Frühjahr und ferner auch bei umgelegten Wehren im Monate Juli zum Schiffsverkehr benützt.

Der Floßfahrtsbetrieb unterhalb Prag wickelte sich im Jahre 1909 fast gänzlich bei aufgestellten Wehren ab. Nach Angabe der k. k. Flußdistriktsleitung Štěchowitz—Melnik wurden in der Schifffahrtsperiode 1909 auf der Moldau unterhalb Prag im ganzen 315.723 m^3 Holz abgeflößt, von welchen 312.444 m^3 bei aufgestellten Wehren remorkiert wurden.

Nach den Aufzeichnungen der k. k. Wehraufsicht in Unter-Beřkowitz passierten im Jahre 1909 diese Staustufe im ganzen 1327 Flöße mit einem Holzquantum von 367.985 m^3 ; hievon waren 1282 Moldauflöße mit 299.822 m^3 , 45 Elbeflöße mit 8.164 m^3 Holz. Hiernach wären auf der Moldau und in Melnik rund 16.000 m^3 Holz ausgeladen worden.

Die Staustufe in Wegstädtl passierten in der Zeit vom 9. September bis 25. November 1909 340 Flöße mit 79.800 m^3 Holz.

Die Verteilung der Holzflöße auf die einzelnen Monate bei der Unt.-Beřkowitzter Staustufe ergibt sich aus nachstehender Tabelle II.

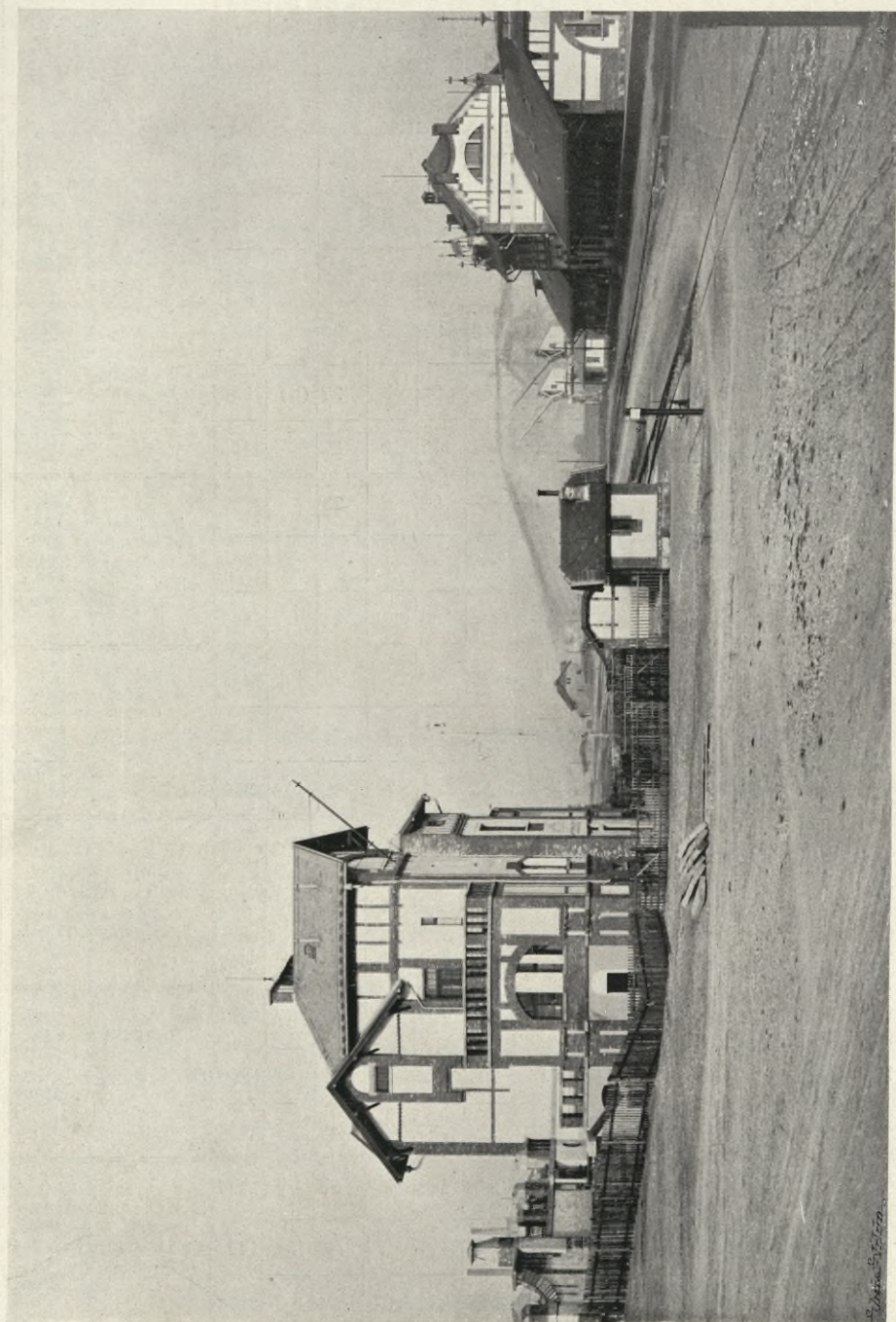


Abb. 32. Das neue Gebäude für das Hafenaufsichtspersonale im Holeschowitzer Hafen.

I. Übersicht des Schiffsverkehrs in der kanalisiertem Moldau- und Elbestrecke von Prag bis Berkowitz im Jahre 1909.

Schleuse	Fahrtrichtung	Dampfer		Elbekähne	Stein-Zillen	Pontons u. kleinere Fahrzeuge	Bagger u. andere Maschinen	Motor-Boote u. Sport-Fahrzeuge	Flöße	Fahrzeuge im Ganzen	Anmerkung	
		Personen-	Schlepp-									
Nr. I. bei Podbaba	Zu Berg. . . .	278	504	99	327	52	7	26		1293	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 1575mal " gr. " 704 " Durchschl. zus. 2279mal	
	Zu Tal	280	497	100	314	51	2	33	(980)	1277		
	Zusammen . .	558	1001	199	641	103	9	59		2570		
Nr. II. bei Klecan	Zu Berg. . . .	31	459	101	343	87	7	23		1051	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 120mal " gr. " 112 " Zus. 1315mal	
	Zu Tal. . . .	32	465	102	339	86	3	27	(6)	1054		
	Zusammen . .	63	924	203	682	173	10	50		2105		
Nr. III. bei Libschitz	Zu Berg	40	413	101	966	38	8	23		1589	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 1009mal " gr. " 301 " Zus. 1310mal	
	Zu Tal	43	404	102	977	48	1	33	(6)	1608		
	Zusammen . .	83	817	203	1943	86	9	56		3197		
Nr. IV. bei Mířovitz	Zu Berg	42	486	132	1075	34	3	26		1798	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 880mal " gr. " 518 " Zus. 1.93mal	
	Zu Tal	42	485	140	1080	50	1	34	(6)	1832		
	Zusammen . .	84	971	272	2155	84	4	60		3630		
Nr. V. Lateral-Kanal Vraňan-Hořín	Vraňan	Zu Berg	2	1	—	28	18	1	—	50	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die Schleuse für den Lokalverkehr 420mal	
		Zu Tal	7	3	—	340	92	1	14	(6)		457
		Zusammen . .	9	4	—	368	110	2	14			507
	Hořín	Zu Berg	45	339	147	1007	109	2	25		1674	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 653mal " gr. " 463mal Zus. 1116mal
		Zu Tal	44	338	143	707	26	—	22		1280	
		Zusammen . .	89	677	290	1714	135	2	47		2954	
Nr. VI. bei Unter- Berkowitz	Zu Berg	14	336	308	548	148	9	38		1401	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 860mal " gr. " 522 " Zus. 1382mal	
	Zu Tal	15	336	325	551	177	7	46	(3)	1460		
	Zusammen . .	29	672	633	1099	325	16	84		2861		
No. VII. bei Wegstädtl	Zu Berg	5	7	149	44	102	3	5		315	Benützt wurde (zu Berg u. zu Tal): die kl. Kammer 343mal " gr. " 93 " Zus. 436mal (in 2½ Monaten).	
	Zu Tal	6	9	152	46	105	2	6	(2)	326		
	Zusammen . .	11	16	301	90	207	5	11		641		

II. Floszverkehr bei der Beřkowitz Stautufe im Jahre 1909.

Zahl	Monat	Anzahl der Flöße			Holzquantum in m ³			Größte Anzahl der täglich durchgeschleusten Flöße			Floszgattung			Von den Flößen wurden		Anmerkung:
		Moldau	Elbe	Zusammen	Moldau	Elbe	Zusammen	Datum	Anzahl	m ³	1	2	3	remorkiert	nicht remorkiert	
1	April	114	—	114	27.660·47	—	27.660·47	25.	24	6.148·76	1	94	19	96	18	Im freien Flusse 11 Flöße
2	Mai	292	—	292	66.064·16	—	66.064·16	20.	19	4.396·87	1	267	24	290	2	
3	Juni	252	—	252	58.209·72	—	58.209·72	10.	21	4.782·10	—	227	25	252	—	
4	Juli	15	—	15	3.644·69	—	3.644·69	24.	8	1.904·27	—	12	3	15	—	
5	August	295	19	314	69.267·45	3.301·05	72.568·50	8.	20	4.646·56	—	266	48	314	—	
6	September	207	12	219	49.275·99	2.256·59	51.532·58	1.	15	3.557·96	—	208	1	217	2	
7	Oktober	87	13	100	20.903·34	2.464·00	23.367·34	8.	10	2.421·00	—	92	8	97	3	
8	November	20	1	21	4.796·00	142·00	4.938·00	6.	4	965·00	—	19	2	21	—	
	Summa	1282	45	1327	299.821·82	8.163·64	307.985·46	—	—	—	2	1185	140	1302	25	

IX. Geldgebarung.

Im Jahre 1909 wurden die Einnahmen und Ausgaben wie in den Vorjahren in drei abgesonderten Baufonden verrechnet. Diese sind:

1. Baufond für die Kanalisierung des Moldau- und Elbflusses 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.

—————

Die Rechnungsrevision wurde seitens der k. k. Regierung vom k. k. Hofrate und Vorstände des Wasserbau-Departements der k. k. Statthalterei Herrn Dr. techn. Anton Rytíř und von dem Rechnungsdirektor, Vorstände des Rechnungsdepartements der k. k. Statthalterei Herr Johann Tichý, seitens des Landesauschusses des Königreiches Böhmen vom Landesauschuß-Beisitzer Herrn JUDr. Albert Werunsky besorgt.

Die Kassarevision haben gemeinschaftlich der Statthaltereirat und Vorstand des k. k. Statth.-Depart. für Wasserrechtsangelegenheiten, Kommissionsmitglied Herr Johann Filip und der Rechnungsdirektor, Vorstand des k. k. Statthalterei-Rechnungs-Departements Herr Johann Tichý geführt.

—————

Im Jahre 1909 ergaben sich nachstehende Erfolge:

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

Einnahmen:

1. Kassarest mit Ende 1908	K	3,377.869·89
2. Reelle Einnahmen im J. 1909 laut Gebarungübersicht (I.) „	„	2,383.726·60
Zusammen	K	5,761.596·49
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Einnahmen	„	388.518·21
Gesamtsumme	K	6,150.114·70

A u s g a b e n :

Laut Gebarungübersicht (I.) reelle Ausgaben im Jahre 1909:

1. Regie	K	227.357.18
2. Bauauslagen	„	954.096.85
		<hr/>
Zusammen	K	1,181.454.03

mit Hinzurechnung der durchlaufenden Ausgaben	„	355.464.32
		<hr/>
Gesamtsumme	K	1,536.918.35

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben

ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von. „ 4,613.196.35

Von dem für das Jahr 1909 genehmigten Ärarialbeiträge (XIII. Rate) wurde realisiert und am 6. April 1909 in der Landesbank des Königreiches Böhmen als die für das I. Semester entfallende Quote der Betrag von K 1,112.500.— erlegt.

Von dem Landesbeiträge für das Jahr 1908 wurde am 14. April 1909 die Quote per K 556.250.— und von dem Beiträge für das Jahr 1909 (XIII. Rate) am 10. August 1909 die erste Hälfte per K 556.250.— erlegt.

Für die weiteren Bauausführungen (vom 1. Jänner 1910 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 1909	K	4,613.196.35
b) Der Ärarialbeitragsrest pro 1909	„	1,112.500.—
c) Der Landesbeitragsrest pro 1909	„	556.250.—
d) Der Ärarialbeitragsrest von dem zur Ausführung der Kanalisation des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke Prag—Aussig an der Elbe bewilligten Dotationsbeträge K 29,668.000.— mit	„	4,883.667.—
e) Der Landesbeitragsrest von der zur Ausführung der Ka- nalisation des Moldau- und Elbeflusses in der Strecke Prag—Aussig an der Elbe bewilligten Landesdotation per K 14,832.000.— mit	„	2,441.833.—
f) Der Beitrag des Raudnitzer Bezirkes an die Gemeinde Raudnitz, welche denselben dem Kanalisierungsfonde ein-		

Fürtrag	K	13,607.446.35
-------------------	---	---------------

Übertrag K 13,607.446·35

zuzahlen haben wird, u. zw. als Ersatz der Mehrauslagen, die anlässlich des Baues der Straßenbrücke auf den Wehrpfeilern, welche zu diesem Zwecke verstärkt und erhöht werden mußten, erwachsen sind: die Quote für das Jahr 1910 „ 50.000—

- g) Die Auslagen für Bauten, welche für fremde Rechnung durchgeführt und vorläufig aus dem Kanalisierungsfonde beglichen wurden, bezüglich welcher die amtliche Verhandlung noch nicht beendet werden konnte, zirka . . „ 25.782·45
Ferner an Vorschüssen gegen Ersatz „ 123·37

Zusammen . . . K 13,683.352·17

Außerdem wird bemerkt, daß die Kanalisierungskommission über Anordnung des k. k. Ministeriums des Innern in den Jahren 1902 bis 1905 die Floßremorkierung in der kanalisierten Flußstrecke selbst besorgt und den dadurch erwachsenen Kostenaufwand per K 144.075·48 vorschußweise aus den Geldmitteln des Kanalisierungsfondes bestritten hat.

Vom Jahre 1906 angefangen wurde vom k. k. Ministerium des Innern für die Flußremorkierung bis zum Jahre 1915 eine Subvention genehmigt, welche ebenfalls von der Kommission vorschußweise beglichen wird. Diese Subvention wurde bisher für die Jahre 1906 bis 1908 und ferner für das I. Semester 1909 mit dem Gesamtbetrage von K 155.000— realisiert, so daß im ganzen bis Ende 1909 für die Floßremorkierung vorschußweise K 299.075·48 ausgezahlt wurden.

Dieser Betrag soll seinerzeit dem Kanalisierungsfonde rückvergütet werden.

Geldgebarungs-Übersicht des Kanalisierungsfondes für die Jahre 1907 bis 1909:

E i n n a h m e n :

Im Jahre	Reelle Einnahmen		Durchlaufende Einnahmen		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1897 bis 1906	28,052.756	13	4,683.093	44	32,735.849	57
1907	3,437.267	27	348.961	60	3,786.228	87
1908	3,443.146	08	375.272	39	3,818.418	47
1909	2,383.726	60	388.518	21	2,772.244	81
Zusammen	37,316.896	08	5,795.845	64	43,112.741	72

Ausgaben:

Im Jahre	Reelle Ausgaben				Durchlaufende Ausgaben		Zusammen	
	Regie		Bauauslagen		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1897 bis 1906	1,887.454	20	24,663.305	69	4,699.212	94	31,249.972	83
1907.....	217.599	04	2,032.871	32	349.061	60	2,599.531	96
1908.....	241.716	98	2,462.555	60	408.849	65	3,113.122	23
1909.....	227.357	18	954.096	85	355.464	32	1,536.918	35
Zusammen	2,574.127	40	30,112.829	46	5,812.588	51	38,499.545	37
	K 32,686.956·86							

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen K 43,112.741·72
mit den Gesamtausgaben „ 38,499.545·37
ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von . . K 4,613.196·35

Die Regie beziffert sich bis jetzt durchschnittlich mit $8\cdot54\%$ der Bauauslagen. Würde man jedoch von der Gesamtregiesumme K 2,574.127·40 die Einnahmen an Zinsen per K 1,084.148·95 abschlagen, welche durch die fruchtbringende Anlegung der genehmigten Dotationen in der Landesbank erzielt wurden (K 2,574.127·40 — K 1,084.148·95 = K 1,489.978·45), dann würde die Regie durchschnittlich nur $4\cdot94\%$ der Bauauslagen betragen, abgesehen davon, daß in der Regie auch die sämtlichen Ausstellungs-Auslagen mit dem Betrage von K 92.622·40 miteinbezogen erscheinen.

Werteffekten-Vadien und Bauunternehmerkautionen-Konto im Jahre 1909:

Einnahmen:

1. Der mit Ende des Jahres 1908 verbliebene Werteffekten-Saldo K 1,157.195·23
 2. Ausgestellte Schecks (Tabelle I.) „ 863.479·68
 3. Erlegte Depositen, Vadien, Baukautionen und Abfuhren der Werteffekten „ 1.906·50
- Zusammen . . . K 2,022.581·41

A u s g a b e n :

1. Ausgefolgte Schecks (Tabelle I.) K 885.979·68

2. Rückgezahlte Depositen, Vadien, Baukau-
tionen und Abfahren der Werteffekten „ 184.346—Zusammen K 1,070.325·68

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit

Ende des Jahres 1909 der Werteffekten-Saldo „ 952.255·73

Werteffekten-Konto für die Jahre 1897 bis 1909:

E i n n a h m e n :

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 bis 1907	3,382.147	43	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	26,227.222	61
1907	274.739	—	825	67	1,904.324	07	739	—	2,180.627	74
1908	295.449	23	21.960	27	2,089.203	44	—	—	2,406.612	94
1909	360	50	1.546	—	863.479	68	—	—	865.386	18
Zusam.	3,952.696	16	256.378	23	27,289.776	48	180.998	60	31,679.849	47

A u s g a b e n :

Im Jahre	Vadien und Kautionen		Depositen		An die Landes- bank ausgestellte Schecks		Durchlaufende Abfahren: die Handkassa an die Landesbank		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h	K	h	K	h
1897 bis 1906	2,101.477	76	232.046	29	22,432.769	29	180.259	60	24,946.552	94
1907	528.462	67	825	67	1,904.324	07	739	—	2,434.351	41
1908	187.700	—	21.960	27	2,066.703	44	—	—	2,276.363	71
1909	182.800	—	1.546	—	885.979	68	—	—	1,070.325	68
Zusam.	3,000.440	43	256.378	23	27,289.776	48	180.998	60	30,727.593	74

Im Vergleiche der Einnahmen	K	31,679.849·47
mit den Ausgaben	„	30.727.593·74
bleibt der Werteffekten-Saldo mit Ende 1909	K	952.255·73

II. Baufond für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens.

Einnahmen:

1. Kassarest mit Ende 1908	K	468.030·13
2. Reelle Einnahmen im Jahre 1909 (Gebarungübersicht II.) „	„	12.187·78
Zusammen	K	480.217·91
mit Hinzurechnung der laufenden Einnahmen	„	52.296·97
Gesamtsumme	K	532.514·88

Ausgaben:

(Laut Gebarungübersicht II.)

1. Regie	K	23.251·06
2. Bauauslagen	„	187.457·10
Zusammen	K	210.708·16
mit Hinzurechnung der laufenden Ausgaben	K	77.178·41
Gesamtsumme	K	287.886·57

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben
ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von. K 244.628·31

Geldgebarung-Übersicht des Baufondes für die Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens für die Jahre 1901 bis 1909:

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
1908.....	111.963	51	72.608	88	184.572	39
1909.....	12.187	78	52.296	97	64.484	75
Zusammen	2,870.403	86	638.060	96	3,508.464	82

A u s g a b e n :

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
1908	29.679	92	580.199	21	47.727	44	657.606	57
1909	23.251	06	187.457	10	77.178	41	287.886	57
Zusamm.	152.642	87	2.473.132	68	638.060	96	3.263.836	51
	K 2,625.775,55							

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen K 3,508.464·82
mit den Gesamtausgaben „ 3,263.836·51
ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von . . K 244.628·31

Werteffekten-Vadien und Bauunternehmerkautionen-Konto im Jahre 1909:

E i n n a h m e n :

1. Der mit Ende des Jahres 1908 verbliebene Saldo	K	94.050·16
2. Ausgestellte Schecks (Tabelle II.)	„	161.144·81
3. Erlegte Depositen, Vadien, Baukautionen	„	44.800—
Zusammen	K	299.994·97

A u s g a b e n :

1. Ausgestellte Schecks (Tabelle II.)	K	161.144·81
2. Rückgezahlte Depositen, Vadien, Baukautionen	„	67.000—
Zusammen	K	228.144·81

Im Vergleiche der Einnahmen mit den Ausgaben bleibt mit
Ende des Jahres 1909 der Werteffekten-Saldo K 71.850·16

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

E i n n a h m e n :

1. Kassarest mit Ende Dezember 1908	K	2,102.014·95
2. Reelle Einnahmen im Jahre 1909 (Tabelle III.)	„	1,135.350·83
		Zusammen
	K	3,237.365·78
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Einnahmen	„	160.749·34
		Gesamtsumme
	K	3,398.115·12

A u s g a b e n :

Laut Gebarungübersicht (III.)

Reelle Ausgaben im Jahre 1909:

1. Regie	K	92.509·65
2. Bauauslagen	„	2,012.054·69
		Zusammen
	K	2,104.564·34
mit Hinzurechnung der durchlaufenden Ausgaben	K	176.220·05
		Gesamtsumme
	K	2,280.784·39

Im Vergleiche der Gesamteinnahmen mit den Gesamtausgaben

ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von K 1,117.330·73

Auf Grund des Erlasses des k. k. Finanzministeriums vom 20. August 1909 Z. 56.030 wurde der Staatsbeitrag von K 1,000.000— eingezahlt und am 14. September 1909 in der Landesbank eloziert.

Für die weitere Ausführung dieses Projektes (vom 1. Jänner 1910 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 1909	K	1,117.330·73
nach Abzug der bar erlegten Pacht-		
kautionen für verpachtete Mühlen	„	23.700—
		Fürtrag
	K	1,093.630·73

Übertrag K 1,093.630·73

- b) der Beitragsrest von dem auf Grund des Wasserstraßengesetzes vom 11. Juni 1901 (RGL. 66) zugesicherten Staatsbeiträge K 14,400.000.— K 3,096.857·01
- c) der Hereinrest von dem gerichtlich deponierten Grundeinlösungsbeträge für die Judeninsel (Židovský ostrov), um welchen der Schätzungswert dieser Insel gerichtlich herabgesetzt wurde und welcher dem Baufonde samt Zinsen, sowie mit dem Pachtschillinge für diese Insel bis Ende Feber 1910 mit Zinsen rückeretzt werden wird, in einem K 120.179·83
- Zusammen K 4,310.667·57

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

Geldgebarungs-Übersicht des Baufondes für die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag für die Jahre 1901 bis 1909:

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
1908.....	2.142.275	—	119.018	80	2.261.293	80
1909.....	1.135.350	83	160.749	34	1.296.100	17
Zusammen ...	11,853.562	87	1,109.190	20	12,962.753	07

Ausgaben :

Im Jahre	Reelle Ausgaben				Durchlaufende Ausgaben		Zusammen	
	Regie		Bausauslagen		K	h	K	h
	K	h	K	h				
1901.....	22.696	84	302.657	24	304.826	24	630.180	32
1902.....	29.047	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
1908.....	80.680	63	2.375.717	27	100.448	09	2.556.845	99
1909.....	92.509	65	2.012.054	69	176.220	05	2.280.784	39
Zusammen ...	473.979	54	10.285.852	60	1.085.590	20	11.845.422	34
	K 10,759.832,14							

Im Vergleich der Gesamteinnahmen K 12,962.753·07
mit den Gesamtausgaben „ 11,845.422·34
ergibt sich mit Ende des Jahres 1909 ein Kassarest von . . K 1,117.330·73

Werteffekten-Konto für die Jahre 1901 bis 1909:

Einnahmen :

Im Jahre	Vadien, Kautionen, Depositen		An die Landesbank ausgestellte Schecks		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1901 bis 1906	67.162	—	84.060	17	151.222	17
1907	755.229	35	4.892.970	11	5.648.199	46
1908	59.274	62	1.011.547	68	1.070.822	30
1909	54.050	—	967.608	36	1.021.658	36
Zusammen ...	935.715	97	6,956.186	32	7,891.902	29

Ausgaben:

Im Jahre	Vadien, Kautionen, Depositen		An die Landesbank ausgestellte Schecks		Zusammen	
	K	h	K	h	K	h
1901 bis 1906	67.162	—	84.060	17	151.222	17
1907	522.000	—	4,892.970	11	5,414.970	11
1908	2.042	11	1,011.547	68	1,013.589	79
1909	52.600	—	967.608	36	1,020.208	36
Zusammen	643.804	11	6,956.186	32	7,599.990	43

Im Vergleiche der Einnahmen K 7,891.902·29
mit den Ausgaben „ 7,599.990·43
bleibt mit Ende des Jahres 1909 der Werteffekten-Saldo . . K 291.911·86

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.-ung. Bank nur mit drei ein halb von H u n d e r t verzinst.

Die Staatsdotationen der Baufonde ad 1. u. 2. sind in den Staatsvoranschlägen des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten einbezogen.

Zu dem Baufonde für die Kanalisierung des Moldau- und Elbflusses in Böhmen in der Strecke Prag-Aussig a. E. trägt der Staat $\frac{2}{3}$ und das Land $\frac{1}{3}$ bei. Zu dem Baufonde für die Ausgestaltung des Holeschowitzter Hafens zu einem Verkehrshafen und Verbindung desselben durch eine Schleppbahn mit dem Bahnhofe der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft in Bubna, sowie für die Eintiefung des Hafens haben der Staat und das Land gleiche Quoten beigetragen.

Die Durchführung des in dem Wasserstraßengesetze vom 11. Juni 1901 (RGBl. Nr. 66) inbegriffenen Projektes „Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde von Prag“ wurde der Kommission vom k. k. Handelsministerium übertragen, welches auch die erforderlichen Dotationen von dem k. k. Finanzministerium beansprucht und der Kommission nach Bedarf zur Verfügung stellt.

Die summarischen Gebarungs-Übersichtstabellen der Einnahmen und der Ausgaben für das Jahr 1909 sowie auch für die Jahre 1897 bis 1908 sind als Beilagen I., II. und III. diesem Berichte angeschlossen.

I. SUMMARISCHE

Empfang der Gebarungen des Baufondes für die Kanalisierung des Moldau und Elbflusses

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1897—1908		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Ärarialbeitrag	1,112.500	—	22,559.333	—	23,671.833	—
2.	Landesbeitrag	1,112.500	—	10,721.417	—	11,833.917	—
3.	Zinsen	154.548	54	929.600	41	1,084.148	95
4.	Erlös für Weidenruten und Grasnutzungen	205	—	3.272	—	3.477	—
5.	Erlös für verkaufte Grundstücke	352	50	33.798	60	34.151	10
6.	Erlös für verkaufte Gerätschaften und Materialien	180	60	3.777	18	3.957	78
7.	Miet- und Pachtzinse	2.248	42	26.917	63	29.166	05
8.	Sonstige Einnahmen	54	49	4.222	28	4.276	77
9.	Dampfer-Einnahmen (Schleppgebühren)	—	—	7.525	38	7.525	38
10.	Staatsdotation für den Bau der eisernen Reichsstrassenbrücke bei Weltrus-Miřowitz	—	—	—	—	—	—
11.	Rückersetzte Ausgaben	1.137	05	643.306	—	643.306	—
						1.137 05	
						I. 2,383.726 60 34,933.169 48 37,316.896 08	
II. Durchlaufende Einnahmen:							
12.	Verläge d. Handkassa von d. Landesbank	296.000	—	4,640.062	64	4,936.062	64
13.	Rückersetzte Vorschüsse	39.491	37	190.615	55	* 230.106	92
14.	Erhaltene Vorschüsse	4.400	—	520	—	4.920	—
15.	Fremde Gelder	43.102	08	486.549	09	529.651	17
16.	Abfahren: Landesbank von der Handkassa	—	—	46.072	76	46.072	76
17.	Abzüge von den Bezügen der Beamten * Rückständige Vorschüsse K 16.742-87)	5.524	76	43.507	39	49.032	15
						II. 388.518 21 5,407.327 43 5,795.845 64	
Zusammen I. und II.		2,772.244 81		40,340.496 91		43,112.741 72	
Geldgebarung...							
						43,112.741 72	
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	863.479	68	26,426.296	80	27,289.776	48
2.	Erlegte Depositen	1.546	—	254.832	23	256.378	23
3.	Erlegte Vadien	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—
4.	Erlegte Kauttionen	360	50	2,858.235	66	2,858.596	16
5.	Abfuhr der Werteffekten: Landesbank von der Handkassa	—	—	180.998	60	180.998	60
Zusammen....		865.386 18		30,814.463 29		31,679.849 47	
Werteffektengebarung....							
						31,679.849 47	

ÜBERSICHT

in Böhmen in der Strecke Prag-Aussig a. E. f. d. J. 1909, dann f. d. J. 1897—1908. Ausgabe

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1897—1908		K h	
		K	h	K	h	K	h
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben: Regie:							
1.	Persönliche Bezüge der Beamten und Bediensteten	179.168	82	1,828.547	84	2,007.716	66
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	42.507	74	378.417	40	420.925	14
3.	Ausstellungs-Auslagen	218	26	92.404	14	92.622	40
4.	Sonstige Regieauslagen	5.462	36	47.400	84	52.863	20
		227.357 18		2,346.770 22		2,574.127 40	
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	2.248	50	148.640	86	150.889	36
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung und Evidenzhaltung der Grundstücke... ..	26.668	17	1,563.146	91	1,589.815	08
7.	Einlösung von Wasserkräften, Gebäuden, Bäumen, sowie verschiedene Entschädigungen	36.727	21	1,050.719	38	1,087.446	59
8.	Bau der Staustufen und zwar:						
	No. I. Troja	—	—	3,800.142	16	3,800.142	16
	„ II. Klecan	—	—	2,179.779	24	2,179.779	24
	„ III. Libšic	—	—	2,204.457	94	2,204.457	94
	„ IV. Miřowitz	—	—	2,927.643	48	2,927.643	48
	„ V. Brücke bei Miřowitz ..	—	—	643.305	37	643.305	37
	„ V. Wraňan-Hořin	—	—	6,925.722	67	6,925.722	67
	„ VI. Unter-Berřkowitz	26.919	13	3,195.213	60	3,222.132	73
	„ VII. Wegstädtl	229.739	53	2,200.069	14	2,429.808	67
	„ VIII. Raudnitz	567.131	69	1,549.030	98	2,116.162	67
	„ IX. Leitmeritz-Trěbautitz ...	—	—	—	—	—	—
	„ X. Lobositz	—	—	—	—	—	—
	„ XI. Praskowitz	—	—	—	—	—	—
	„ XII. Schreckenstein	—	—	—	—	—	—
	Bauauslagen betreff. sämtliche Staustuf.	291	25	2,474	81	2.766	06
9.	Auslagen der telephon. Verbindung des Bureaus mit den Staustufen	4.245	94	162.062	65	166.308	59
10.	Dampfer- und Benzin-Motor-Auslagen.	9.356	15	167.155	26	176.511	41
11.	Sonstige-Bauauslagen	8.269	28	113.622	79	121.892	07
12.	Floßremorkierung	42.500	—	256.575	48	299.075	48
13.	Aufforstung der kahlen Lehnen entlang der kanalisierten Strecke	—	—	68.969	89	68.969	89
		954.096 85		29,158.732 61		30,112.829 46	
		I. 1,181.454 03		31,505.502 83		32,686.956 86	
II. Durchlaufende Ausgaben:							
14.	Verläge der Landesbank an die Handkassa	296.000	—	4,640.062	64	4,936.062	64
15.	Gegebene Vorschüsse	6.115	60	240.734	19	246.849	79
16.	Rückgezahlte Vorschüsse	4.400	—	520	—	4.920	—
17.	Fremde Gelder	43.422	08	486.229	09	529.651	17
18.	Abfahren: Die Handkassa an die Landesbank	—	—	46.072	76	46.072	76
19.	Abzüge der Beamten an die k. k. Staatskassen	5.526	64	43.505	51	49.032	15
		II. 355.464 32		5,457.124 19		5,812.588 51	
Zusammen I. und II.		1,536.918 35		36,962.627 02		38,499.545 37	
20.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Kassarest:						
	a) id der Landesbank K 4,594.804-79)					4,613.196 35	
	b) in der Handkassa „ 18,391-56)						
Geldgebarung....							
						43,112.741 72	
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgefollte Schecks	885.979	68	26,403.796	80	27,289.776	48
2.	Rückgestellte Depositen	1.546	—	254.832	23	256.378	23
3.	Rückgestellte Vadien	—	—	1,094.100	—	1,094.100	—
4.	Rückgestellte Kauttionen (Rückstand K 952.255.73)	182.800	—	1,723.540	43	1,906.340	43
5.	Abfuhr der Werteffekten: Handkassa an die Landesbank	—	—	180.998	60	180.998	60
Zusammen....		1,070.325 68		29,657.268 06		30,727.593 74	
6.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Werteffekten-Saldo:						
	a) in der Landesbank K 950.969-23)					952.255 73	
	b) in der Handkassa „ 1,286-50)						
						31,679.849 47	

II. SUMMARISCHE

Empfang. der Gebarungen des Baufondes für die Ausgestaltung des Holeschowitzer

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1901—1908		K h	
		K	h	K	h		
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Ärarialbeitrag K 1,225.175.— + K 142.678·26						
2.	Landesbeitrag K 1,510.531·52 — K 142.678·26	—	—	1,367.853	26	1,367.853	26
3.	Zinsen	—	—	1,367.853	26	1,367.853	26
4.	Miet- und Pachtzinse	12.187	78	120.283	34	132.471	12
5.	Erlös für verkaufte Gerätschaften und Materialien	—	—	500	—	500	—
		—	—	1.726	22	1.726	22
I.		12.187	78	2,858.216	08	2,870.403	86
II. Durchlaufende Einnahmen:							
6.	Verläge der Handkassa von der Landes- bank	48.000	—	309.231	31	357.231	31
7.	Rückersetzte Vorschüsse	—	—	177.540	21	177.540	21
8.	Erhaltene Vorschüsse	1.000	—	72.077	12	73.077	12
9.	Fremde Gelder	2.972	12	24.140	93	27.113	05
10.	Abfahren: Landesbank von der Hand- kassa	—	—	2.529	22	2.529	22
11.	Abzüge von den Bezügen der Beamten.	324	85	245	20	570	05
II.		52.296	97	585.763	99	638.060	96
Zusammen I. und II....		64.484	75	3,443.980	07	3,508.464	82
Geldgebarung....		—	—	—	—	3,508.464	82
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	161.144	81	1,580.068	19	1,471.213	—
2.	Erlegte Depositen	—	—	—	—	—	—
3.	Erlegte Vadien	—	—	395.626	35	395.626	35
4.	Erlegte Kautionen	44.800	—	99.050	16	143.850	16
Zusammen....		205.944	81	2,074.744	70	2,280.689	51
Werteffektengebarung....		—	—	—	—	2,280.689	51

ÜBERSICHT

Hafens für das Jahr 1909, dann für die Jahre 1901 bis 1908

Ausgabe

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1901—1908		K h	
		K	h	K	h		
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben:							
Regie:							
1.	Persönliche Bezüge der Beamten und Bediensteten	19.783	22	99.661	63	119.444	85
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	3.199	13	21.609	85	24.808	98
3.	Austellungs-Auslagen	—	—	7.298	70	7.298	70
4.	Sonstige Regieauslagen	268	71	821	63	1.090	34
I.		23.251	06	129.391	81	152.642	87
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	930	—	23.972	93	24.902	93
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung und Evidenzhaltung der Grundstücke ..	68	84	726.600	31	726.669	15
7.	Einlösung von Wasserkräften, Ge- bäuden, Bäumen sowie verschiedene Entschädigungen	—	—	12.661	—	12.661	—
8.	Bau der holeschowitzer Hafensbahn und elektrische Beleuchtung	121.914	71	915.279	06	1,037.193	77
9.	Bau der Bahnhof- und Zollgebäude, dann der Amtsgebäude, Magazine und der Schiffwerfte	64.138	55	274.053	71	338.192	26
10.	Eintiefung des holeschowitzer Hafens.	405	—	333.108	57	333.513	57
I.		187.457	10	2,285.675	58	2,473.132	68
II.		210.708	16	2,415.067	39	2,625.775	55
II. Durchlaufende Ausgaben:							
11.	Verläge der Landesbank an die Hand- kassa	48.000	—	309.231	31	357.231	31
12.	Gegebene Vorschüsse	—	—	177.540	21	177.540	21
13.	Rückgezahlte Vorschüsse	8.298	70	64.778	42	73.077	12
14.	Fremde Gelder	20.554	86	6.558	19	27.113	05
15.	Abfahren: die Handkassa an die Lan- desbank	—	—	2.529	22	2.529	22
16.	Abzüge der Beamten an die k. k. Lan- deshauptkassa	324	85	245	20	570	05
II.		77.178	41	560.882	55	638.060	96
Zusammen I. und II....		287.886	57	2,975.949	94	3,263.836	51
17.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Kassarest: a) in der Landesbank ..K 236.827— b) in der Handkassa .., 7.801·31	—	—	—	—	244.628	31
Geldgebarung....		—	—	—	—	3,508.464	82
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgefollte Schecks	161.144	81	1,580.068	19	1,741.213	—
2.	Rückgezahlte Depositen	—	—	—	—	—	—
3.	Rückgestellte Vadien	—	—	395.626	35	395.626	35
4.	Rückgestellte Kautionen (Rückstand K 71.850·16)	67.000	—	5.000	—	72.000	—
Zusammen....		228.144	81	1,980.694	54	2,208.839	35
5.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Werteffekten-Saldo: a) in der Landesbank ..K 71.850·16 b) in der Handkassa .., —	—	—	—	—	71.850	16
Werteffektengebarung....		—	—	—	—	2,280.689	51

III. SUMMARISCHE

Empfang der Gebar. des Bauf. für die Schiffbarmachung der Moldau im Weich-

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1901—1908		K h	
		K	h	K	h		
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Einnahmen:							
1.	Ärarialbeitrag	1,000.000	—	10,303.142	99	11,303.142	99
2.	Landesbeitrag	—	—	151.000	—	151.000	—
3.	Zinsen	47.096	05	144.613	49	191.709	54
4.	Miet- und Pachtzinse	57.674	58	89.593	68	147.268	26
5.	Erlös für verkaufte Mühleneinrichtungen und Materialien	26.980	20	29.749	38	56.729	58
6.	Sonstige Einnahmen	3.600	—	112	50	3.712	50
I.		1,135.350	83	10,718.212	04	11,853.562	87
II. Durchlaufende Einnahmen:							
7.	Verläge der Handkassa von der Landesbank	131.000	—	667.651	43	798.651	43
8.	Rückersetzte Vorschüsse	5.600	—	428	75 *	6.028	75
9.	Erhaltene Vorschüsse	5.000	—	214.801	73	219.801	73
10.	Fremde Gelder und bar erlegte Pachtkautionen und Depositen	71.640	18	49.017	22	66.657	40
11.	Abfahren: Landesbank von der Handkassa	—	—	8.804	86	8.804	86
12.	Abzüge von den Bezügen der Beamten * Rückstand K 100—	1.509	16	7.736	87	9.246	03
II.		160.749	34	948.440	86	1,109.190	20
Zusammen I. und II.		1,296.100	17	11,666.652	90	12,962.753	07
Geldgebarung.		—	—	—	—	12,962.753	07
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgestellte Schecks	967.608	36	5,988.577	96	6,956.186	32
2.	Erlegte Depositen	4.000	—	67.162	—	71.162	—
3.	Erlegte Vadien	—	—	569.100	—	569.100	—
4.	Erlegte Kauttionen	50.050	—	245.403	97	295.453	97
Zusammen.		1,021.658	36	6,870.243	93	7,891.902	29
Werteffektengebarung.		—	—	—	—	7,891.902	29

ÜBERSICHT

bilde der Stadt Prag für das Jahr 1909, dann für die Jahre 1901 bis 1908 Ausgabe

Post-Nr.	Gegenstand	Im Jahre				Zusammen	
		1909		1901—1908		K h	
		K	h	K	h		
A. Geldgebarung:							
I. Reelle Ausgaben:							
Regie:							
1.	Persönliche Bezüge der Beamten u. der Bediensteten	56.277	61	277.413	28	333.690	89
2.	Kanzlei- und Reiseauslagen	12.777	20	54.641	73	67.418	93
3.	Ausstellungs-Auslagen	3	40	7.298	71	7.302	11
4.	Sonstige Regie-Auslagen	23.451	44	42.116	17	65.567	61
		92.509	65	381.469	89	473.979	54
Bauauslagen:							
5.	Technische Vorarbeiten	966	30	12.175	85	13.142	15
6.	Grundeinlösung, Zinsenvergütung und Evidenzhaltung der Grundstücke ..	525.955	70	182.012	04	707.967	74
7.	Einlösung von Wasserkräften, Gebäuden, Bäumen, Mühleneinrichtungen und sonstige Entschädigungen	111.695	34	6,720.886	76	6,832.582	10
8.	Bau der Staustufen: bei der Hetzinsel	1,364.918	61	1,352.468	93	2,717.387	54
	bei der Sophieninsel	—	—	—	—	—	—
	Bauauslagen betreffend beide Staustufen	—	—	—	—	—	—
9.	Sonstige Bauauslagen	8.418	74	6.158	54	14.577	28
10.	Telephonische Verbindung der Kanzlei mit den Staustufen	100	—	95	79	195	79
		2,012.054	69	8,273.797	91	10,285.852	60
I.		2,104.564	34	8,655.267	80	10,759.832	14
II. Durchlaufende Ausgaben:							
11.	Verläge der Landesbank an die Handkassa	131.000	—	667.651	43	798.651	43
12.	Gegebene Vorschüsse	5.700	—	428	75	6.128	75
13.	Rückgezahlte Vorschüsse	11.498	71	208.303	02	219.801	73
14.	Fremde Gelder, bar rückgezahlte Pachtkautionen und Depositen (Rückstand K 23.700—)	26.512	18	16.445	22	42.957	40
15.	Abfahren: die Handkassa an die Landesbank	—	—	8.804	86	8.804	86
16.	Abzüge der Beamten an die k. k. Staatskassen	1.509	16	7.736	87	9.246	03
II.		176.220	05	909.370	15	1,085.590	20
Zusammen I. und II.		2,280.784	39	9,564.637	95	11,845.422	34
17.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Kassarest: a) in der Landesbank K 1,109.834·21 b) in der Handkassa „ 7.496·52	—	—	—	—	1,117.330	73
Geldgebarung.		—	—	—	—	12,962.753	07
B. Werteffektengebarung:							
1.	Ausgefollte Schecks	967.608	36	5,988.577	96	6,956.186	32
2.	Rückgestellte Depositen	4.000	—	67.162	—	71.162	—
3.	Rückgestellte Vadien	47.100	—	522.000	—	569.100	—
4.	Rückgestellte Kauttionen (Rückstand K 291.911·86)	1.500	—	2.042	11	3.542	11
Zusammen.		1,020.208	36	6,579.782	07	7,599.990	43
5.	Hiezu der mit Ende Dezember 1909 verbliebene Werteffekten-Saldo: a) in der Landesbank K 291.911·86 b) in der Handkassa „ —	—	—	—	—	291.911	86
Werteffektengebarung.		—	—	—	—	7,891.902	29

X. Personalien.

Die Veränderungen, welche im Personalstande der beiden Abteilungen des Kommissionsbureaus im Laufe des Jahres 1909 eingetreten sind, bestehen vorwiegend in der Rangserhöhung einzelner Beamten. So wurde der administrative Abteilungsleiter, k. k. Statthaltereisekretär Leopold Průša mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Dezember 1909 Z. 11.861 zum Bezirkshauptmanne extra statum unter Belassung auf seinem bisherigen Posten ernannt.

Der dem Kärntner Staatsbaudienste angehörige, bei der Kommission in Verwendung stehende k. k. Ingenieur Johann Paul wurde laut Mitteilung des Landespräsidiums für Kärnten vom 25. Februar 1909 Z. 832 zum k. k. Oberingenieur unter Belassung in seiner gegenwärtigen Verwendung ernannt.

Der k. k. Bauadjunkt Josef Záleský wurde mit dem Erlasse des Statthaltereipräsidiums vom 29. Jänner 1909 Z. 2237 zum k. k. Ingenieur ernannt und in der Dienstesverwendung bei der Kanalisierungskommission belassen.

Der bisherige k. k. Bauadjunkt Stanislaus Znojenský wurde laut Zuschrift des k. k. Statthaltereipräsidiums vom 31. Oktober 1909 Z. 26.160 zum k. k. Ingenieur und der Bauadjunkt Karl Samek zum Ingenieur in provisorischer Eigenschaft ernannt. Der Letztgenannte ist dann mit Dekret des Statthaltereipräsidiums vom 29. Dezember 1909 Z. 31.255 zum definitiven Ingenieur befördert worden. Ferner wurde auch der provisorische Bauadjunkt Max Mentzel laut Note des Statthaltereipräsidiums vom 29. Dezember 1909 Z. 31.240 zum k. k. Bauadjunkten in definitiver Eigenschaft ernannt.

Das k. k. Ministerium für Kultus und Unterricht hat mit dem Erlasse vom 20. Oktober 1909 Z. 36.966 im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten den k. k. Ingenieur Dr. techn. Břetislav Tolman als Privatdozenten an der k. k. böhmischen technischen Hochschule in Prag zugelassen.

Des weiteren wurde der provisorische k. k. Bauadjunkt Hugo Schwaab Eder von Wildenfried mit dem Dekrete des Statthaltereipräsidiums in Prag vom 22. Feber 1909 Z. 4448 zum definitivem Bauadjunkten ernannt.

Mit Ende 1909 gehörten dem Kommissionsbureau an:

A. In der technischen Abteilung:

K. k. Baurat Wenzel Rubin, Baudirektor.

K. k. Oberingenieur Alois Kohout, Baudirektor-Stellvertreter und Sektionsbauleiter für die Schiffbarmachung der Moldau in Prag;

- K. k. Oberingenieur Bohuslav Müller, Baudirektor-Stellvertreter für
Angelegenheiten der Kanalisierung der Moldau und der
Elbe von Karolinenthal bis Aussig und Sektionsbau-
leiter der III. Sektion;
- „ „ „ Alois Drahorád, Lokalbauleiter in Prag;
- „ „ „ Rudolf Šponar;
- „ „ „ Bohumil Štěpán, Sektionsbauleiter der II. Sektion.
- „ „ „ Johann Paul, Lokalbauleiter in Leitmeritz;
- K. k. Ingenieur Dr. techn. Břetislav Tolman, Lokalbauleiter in
Raudnitz;
- „ „ „ Max Bílý;
- „ „ „ Zdenko Schwarz;
- „ „ „ Vítězslav Pavloušek;
- „ „ „ Josef Karban;
- „ „ „ Heinrich Skokan;
- „ „ „ Josef Záleský;
- „ „ „ Dr. techn. Stanislav Znojemský;
- „ „ „ Karl Samek.
- K. k. Bauadjunkt Georg Maenner;
- „ „ „ Hugo Schwaab Edler von Wildenfried;
- „ „ „ Max Mentzel.
- Privatbeamte Maschinen-Ingenieur Josef Sumr.

B. In der administrativen Abteilung:

- K. k. Bezirkshauptmann Leopold Průša, admin. Leiter.
- „ „ Statthaltereisekretär JUDr. Johann Kirchner von Neu-
kirchen, admin. Leiter.
- „ „ Finanzrat JUDr. Max Weis.
- „ „ Statthaltereirechnungsrat Franz Havlík.
- „ „ Evidenzhaltungsobergeometer I. Klasse Ignaz Meder.
- „ „ Bezirkssekretär Karl Pražák.
- „ „ Statthaltereirechnungs-Assistent Eduard Mareš.

Biblioteka PK

J.X.12

/ 1909/1912

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300773