

**KNIHOVNA ČASOPISU PLATVEBNÍ CESTY DUNAJ – ODRA - LABE**

**Svazek 4.**

**SPOJENÍ LABE S PRŮPLAVEM  
DUNAJSKO-ODERSKÝM**

**Díl I. Trať Přerov- Olomouc**  
(moravská větev)

**I 941**

**NÁKLADEM SPOLEČNOSTI DUNAJSKO - ODERSKÉHO PRŮPLAVU,  
PRAHA II BREDOVSKÁ 11**

**Dr. F. Czermak,**  
vládní komisař Velké Olomouce:

## **OLOMOUC A ODERSKO - DUNAJSKÝ PRŮPLAV**

Projekt odersko-dunajského průplavu a připojení Velké Olomouce, dopravně technického střediska celé severomoravské oblasti na tuto význačnou vodní cestu od severu k jihu je již starý asi 40 roků.

Město Olomouc sledovalo tento projekt, zvláště však otázku průplavní odbočky z Přerova do Olomouce po celá tato léta s největším zájmem a podnikalo vše, aby jej podepřelo a přispělo k jeho brzkému uskutečnění.

Přičleněním Protektorátu Čechy a Morava přiblížila se stavba průplavu svému uskutečnění a nynější správa města Olomouce zajímá se proto právě nyní velmi živě o to, aby byla připojena Olomouc s celým svým územím na odersko-dunajský průplav. Toto připojení skýtá Olomouci a jeho celé oblasti značné možnosti dalšího vývoje hospodářství, průmyslu, obchodu a živností, jakož i pěkné vyhlídky na mohutný rozkvět města Olomouce, naší to staré domoviny.

Vítáme proto z plna srdce velký plán odersko - dunajského průplavu, jenž je takřka životní otázkou Olomouce a přáli bychom si jeho brzké uskutečnění výstavbou průplavní odbočky z Olomouce do Přerova.

(Přeloženo z němčiny.)

### **Upozornění**

**Chtěl bych touto cestou upozornit případné čtenáře následující knihy, že text včetně fotodokumentace (tato byla srovnána a popsána za pomoci kamarádů ) jsem zpracoval pomocí skeneru jako nevidomý pro vlastní potřebu a další nevidomé zajímající se o tuto oblast. Proto prosím omluvte případné překlepy a rozdělovací znaménka v řádku, záměnu písmen jako z na s a chyb u některých jmen , originál byl v jiném formátu než je současný proto také případné odvolávky na číslo stránky neodpovídá skutečnosti. Kontrolu neskenovaného textu provádím pouze pomocí hlasového výstupu v počítači .**

**Dále upozorňuji že nemám souhlas autora (ů) o zpracování do této podoby.**

**Jiří Rosmus**

**[www.rosmus.cz](http://www.rosmus.cz)**

### **1. Historický nástin.**

O plavebním spojení Moravy s Labem na Hradec Králové děje se zmínka r. 1700. Myšlenka ta nanovo se vyskytuje r. 1824 v projektu Schemmerlově, který navrhl spojení řeky Moravy s Labem přes Mohelnici a Lanškroun.

R. 1898. popisuje prof. Dr. Oelwein průplav- " ní odbočku od Přerova ke střednímu Labi v Čechách následovně: Odbočka od Přerova a rovnoběžný kanál s Moravou po Mohelnici, pak kanalizování Sázavy, přes rozvodí sestup k Loučné, jež by se taktéž kanalisovala a připojení na Labe. Pro tyto myšlenky nebyly však podkladem skutečné projekty. Teprve publikace hydrografického bureau býv. c. k. ministerstva obchodu ve Vídni, kterou r. 1902 předložili Ing. Hillinger a Ing. Riedel Mezinárodnímu plavebnímu sjezdu v Düsseldorfu (Düsseldorf), opírá se o předběžnou studii na podkladě map. Navržené plavební komory měly rozměry 67 X 8.6 X 2.5 m. Průplavní trasa odbočuje od kanalizovaného Labe u Pardubic, překročuje rozvodí na kotě 417.5, případně 385.0 a připojuje se na některé vysoko položené místo průplavu odersko-dunajského. Při nedostatku vody pro zásobování průplavu uvažuje se její eventuální přečerpávání. Spád plavebních komor blíž vrcholové zdrže navržen proto pouze 2.5 m. Uvažována byla i zdvihadlová trasa. Délka průplavu 188.3 km, celkový náklad odhadnut na 129.2 mil. K, průměrně 686.100 K na kilometr.

Vodocestný zákon z 11. VI. 1901 stanoví, že se provede stavba plavebního kanálu od průplavu O-D k střednímu Labi spolu s kanalizováním labské trati od Mělníka po Jaroměř. Stavba nebyla pojata do stavebního programu v prvním období 1904—1912. Nebylo proto ani plánů ani rozpočtů pro tento průplav.

První moderně vybavený generelní plán průplavu Pardubice—Přerov vypracoval v r. 1902 a nenáročně vídeňské vládě předal Ing. Antonín Smrček — jako součásti plavební cesty Labe—' Dněstr se sestupy k Dunaji, Odře a Visle. Průplav odbočuje od Labe u Pardubic, jde údolím Loučné, od Chocně údolím Tiché Orlice po Ústí n. O., načež po levém břehu Třebůvky neustále stoupá k České Třebové, kde dosahuje koty 370. Odtud sestupuje údolím Moravské Třebůvky k Lošticím, u Moravičan pak překračuje v nadmořské výšce 260 m údolí řeky Moravy a přecházejí na její levý tok, jde na kotě 260 těsně k městu Šternberkům. Odtud sestupuje k Olomouci, kde u Hodolan navržen je přístav, načež sestupuje dále k Přerovu, kde se spojuje s průplavem O-D. Jiná varianta trasy vedena je od Loštic přes Olomouc k Věrovanům po pravém břehu řeky Moravy, odkud přechází přes její údolí k Přerovu.

Odbočka do Olomouce. Při revisi trasy průplavu O-D byl r. 1903 předložen též rozšířený přivaděč vody, odbočující u Přerova od trasy průplavu O-D, tehdy východně od dráhy projektované na kotě 204.1. Odbočka šla zprvu po levém břehu Bečvy, pak přešla na břeh pravý, dostoupivši u Horolan - Olomouce koty 217. Zde byl navržen přístav. O dalším vedení k Labi nebylo tehdy nic bližšího známo. Přivaděčem tímto mělo se přečerpáváním odbírat z řeky Moravy 1.5 m<sup>3</sup>/s vody pro průplav Odra—Dunaj. Na nátlak zájemníků podél trati průplavu Pardubice—Přerov, žádajících vypracování plánů tohoto spojení po pravém břehu řeky Moravy uloženo bylo přerovské exposituře vodocestného ředitelství, aby na podkladě nových měření hydro- a ombrometrických plánů prof. Ing. Smrčka vykonala předběžné studie o vedení trasy a zkoumala různé varianty výstupu a sestupu. Přerovská expositura žádaný generelní projekt předložila.

V projektování se ustalo, když v intencích vlády se ostře útočilo proti průplavním projektům jako fantastickým a vláda navrhla zrušení vodocestného zákona z r. 1901. Ten úmysl se jí však nezdařil.

Po světové válce nezměnilo býv. Československo vodocestný zákon ze dne 11. VI.

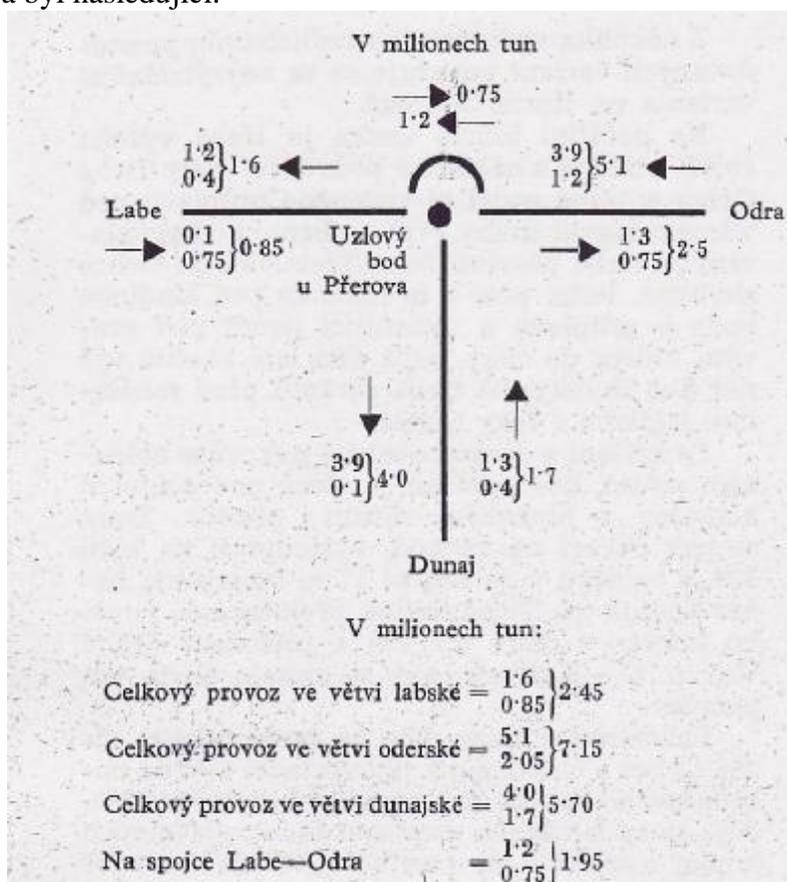
1901. Plány průplavu Pardubice—Přerov byly studovány vodocestným ředitelstvím znovu. Ve snaze, nalézt odlišné řešení od návrhů dosavadních, zamýšlelo se přeložit uzlový bod průplavní od Přerova ke Kroměříži — bez ohledu na to, že by se tím plavba od Labe k Odře nepříjemně prodloužila. Návrh ten padnul, když kromě jiného i město Přerov podalo 3. XI. 1920 memorandum ministerstvu veřejných prací, v němž proti tomuto přeložení uzlového bodu protestuje.

Při dalším studiu průplavní trasy Pardubice—Přerov upuštěno bylo tudíž od přeložení uzlového bodu průplavního ke Kroměříži a hledány byly jiné trasy — zejména jak vyhnouti se dlouhému tunelu u České Třebové. Ze Smrčková projektu z r. 1902 podržena byla pouze část Pardubice—Choceň—Ústí n. Orl. Odtud jde trasa nová údolím Tiché Orlice k vrcholové zdrži v prostoru Horní Dobrouč—Kyšperk a pak údolím Moravské Sázavy k údolí řeky Moravy, jehož dosáhne u Zábřeha. Odtud veden je průplav po levém břehu řeky k Olomouci a dále k připojení na průplav odersko-dunajský, jehož dosáhne u Dluhonic na kotě 221, severozápadně od Přerova.

Ministerstvo veřejných prací podle sjednání ze dne 17. XI. 1927 zařídilo, aby vodocestné ředitelství upravilo polohu pravobřežné trasy v úseku od Zábřeha do Přerova podle návrhu profesora Ing. Smrčka, aby se pak mohlo přikročit k jejímu podrobnějšímu zpracování a srovnání s levostrannou trasou průplavní.

## II. Očekávaný provoz na průplavu Pardubice—Přerov.

Výsledek úředních šetření o možném maximálním provozu na vodní cestě Labe—Dunaj—Odra byl následující:



### **III. Zásobování průplavu vodou.**

Podrobné úřední šetření ukázalo, že by opatření vody pro kteroukoliv z navržených variant průplavních bylo velmi nákladné. Proto navrženy jsou k překonání rozdílu výšek plavební komory s úspornými nádržemi, případně vertikální lodní zdvihadla. Potřebná voda opatří se z nově navržených přehrad a případně i přečerpáváním vody.

### **IV Normalie**

Průplav upraví se pro jednotný střeoevropský typ 1000 t lodí rozměrů 80 X 10.5 X 2.1 m o ponoru prázdné lodi 0.40 m, lodi plně naložené pak 1.9 až 2.0 m.

Příčný řez dvojlodního průplavu je mísovitého tvaru v plochem území a tvaru neckovitého v území skalnatém. Pro  $f$  = příčný řez lodi v části pod vodou při plném zatížení,  $F$  = příčný řez omočenou částí průplavu za normální vody jest poměr  $f$ :  $F$  = 19.57 : 86.8 = 1:4.43, tedy velmi příznivý. Světlá výška pod mosty = 5.0 metrů.

Ostatní rozměry průplavních staveb, způsob těsnění, průplavní mosty atd. mají být podobně dimensovány jako na průplavu Odra—Dunaj.

### **Plavební komory.**

S ohledem na nedostatek vody navrženy jsou jednolodní plavební komory s úspornými nádržemi, jimiž se ušetří 1/2 obsahu vody v komoře. Při sdružených dvou jednolodních komorách vedle sebe dá se ušetřit 1/3 obsahu vody k plnění komory potřebné. Při spádu 10 m jest výkonnost jednolodní komory podle mých analys následující:

Jednotlivé lodi mohou za sebou následovat v intervalu 27'. Křížení dvou lodí v plavební komoře vyžaduje času 44'. Při 15hodinné práci denní a 270 plavebních dnech za rok byla vypočtena maximální bezpečná výkonnost tohoto typu plavebních komor okrouhle na 4 1/2 milionu tun ročně.

Za stejných předpokladů byla by výkonnost sdružených dvou jednolodních komor okrouhle 8 milionů tun ročně.

Na průplavu Pardubice—Přerov není tudíž třeba komor vlakových, jaké jsou navrženy pro průplav Odra—Dunaj.

### **Mosty a podjezdy.**

Pro nadjezdy železniční a silniční jsou směrodatný normalie.

U podjezdů silničních pod průplavním tělesem je však třeba pamatovati na to, že jsou to objekty určené pro několikastaletý vývin a že by se jich pozdější rozšíření a zvýšení sotva dalo provésti bez úplného přerušeni dopravy na průplavu. Proto je na místě dimensovat objekty tyto nadbytečně pro dnešní potřebu, aby vyhověly snad mnohonásobně zvýšené dopravě pozdější.

*Vodní propusti.*

Pro tyto stavby není normalií. Třeba je však dimensovat tak, aby stačily s naprostou bezpečností provésti nejen obvyklé vody velké, ale i vody katastrofální a aby průtočná plocha nebyla ucpána plovoucími předměty, zejména při odchodu ledů. Zvýšené bezpečnosti je třeba při dimensování průtočné plochy shybek — aby nadřazením vody nebyly protrženy průplavní hráze a nevytekl pak i obsah vody v průplavu samotném.

### **V. Trasy průplavu Pardubice—Přerov.**

Zákon ze dne 11. VI. 1901 ustanovuje všeobecně, že se provede stavba plavebního kanálu od průplavu Odra—Dunaj ke střednímu Labi spolu s kanalisováním labské trati z Mělníka po Jaroměř. Pozdější soukromé i úřední studie o tomto plavebním spojení limitovaly jeho počátek na Labi u Pardubic a připojením na odersko-dunajský průplav u Přerova, tak jak bylo původně navrženo. Proto se ujal název průplav Pardubice —

Přerov. Z různých variant zůstávají pro užší rozhodování dva směry tras: od Pardubic k vrcholové zdrži s dlouhým tunelem kóta 370 a jiná trasa k vrcholové zdrži kóta 395 podle projektu vodocestného ředitelství. Další varianty jsou: při sestupu do údolí řeky Moravy buď údolím Moravské Třebůvky aneb Moravské Sázavy, dále k průplavu odersko-dunajskému buď po pravém nebo po levém břehu Moravy přes Olomouc k Přerovu.

Oba tyto generelní projekty bude třeba ještě — vzhledem k dnešním požadavkům plavby — doplnit, přepracovat, porovnat a pro konečný stavební projekt využít výhod z návrhů obou.

## **1. Výstup od Labe k vrcholové zdrži.**

### **a) Úsek Pardubice—Ústí n. O.**

V projektu vodocestného ředitelství z roku 1925 podobně jako v projektu Smrčkově z r. 1902 odbočuje průplav od kanalisovaného Labe u obce Hůrky severovýchodně od Pardubicka jde údolím Loučné poblíž Dašič a dále podél Státní dráhy až k Zámrsku, kde podchází těleso dráhy. Ve Smrčkově projektu křížení s drahou je již mezi Uherskem a Opočnem, průplav pak zůstává na levém břehu Loučné. Od Zámrsku k Chocni jsou obě trasy identické, běžící těsně na jih podél Státní dráhy.

V tomto průplavním úseku jsou navrženy dvě krátké odbočky: ke Chrudimi a k Vysokému Mýtu.

Od Chocně po Ústí n. O. veden je průplav údolím Tiché Orlice. Obě trasy se liší od sebe jenom nepatrně. V obtížném terénu s příkrými bočními stěnami na levém břehu řeky, s velikými zákruty, vyžaduje poloha trasy na mnoha místech přeložení řeky a proražení horských hřbetů buď tunely podle návrhu Smrčková, anebo velmi hlubokými zářezy, podle projektu vodocestného ředitelství.

Výstup děje se plavebními komorami o výšce stupňů přibližně 10 m.

Délka jednotlivých zdrží je rozdílná. Klesá až i na délku 600 m.

Geologické poměry v úseku Pardubice—Choceň jsou pro budování průplavu poměrně výhodné: Štěrky, hlína, písek, jichž podklad tvoří sliny s opukami. V úseku Choceň—Ústí n. O. je křídový útvar, místy sliny s opukami. Kamene získaného nedá se užít do zdiva. Stráně snesou zářezy o značně příkrém sklonu.

### **b) Úsek Hradec Králové—Ústí n. O.**

Na přání průmyslového kraje severovýchodních Cech, zejména Hradce Králové, vypracoval Ing. Smrček nenáročně průplavní trasu, odbočující od kanalisovaného Labe ve vzdálenosti 500 metrů pod ústím Divoké Orlice. Trasa jde údolím této řeky po levém břehu ke Kostelci n. O., k Potštýnu a Sopotnici, kde dosahuje kóty 370 a po překročení údolí u Ústí n. O. připojuje se ke Smrčkově trase průplavní. Trasa nepůsobí větších potíží, ale je nevýhodná pro transit, neboť od Pardubic přes Hradec Králové k České Třebové by byla zajížďka 84.45 km na místě 54.80 km z Pardubic do České Třebové přes Choceň.

### **c) Úsek Ústí n. O. k vrcholové zdrži údolím Tiché Orlice.**

Z několika vodocestným ředitelstvím prostudovaných variant považuje se za nejvýhodnější varianta na Horní Dobrouč. Na počátku tohoto úseku je třeba vyřešit zvlášť obtížné a nákladné podvedení řeky Tiché Orlice a těsně podél ní vedeného průplavu pod tělesem hlavní dráhy Praha—Brno. Pod průplavem je třeba převést řeku Třebůvku do Orlice shybkou, ležící přes 6 m hluboko pod hladinou vody v průplavu a vyústující téměř pod pravým úhlem do řeky, jejíž dno leží značně výš než dno shybky, již třeba chránit před zanášením štěrkem z řeky Orlice.

Po křížení s drahou obchází pak trasa obloukem město, kde navržen je těsně pod plavební komorou v hlubokém zárezu i přístav. Trasa se pak obrací na východ,

vystoupivši na kotu 330, s počátku v zářezu až 17 m hlubokém, načež sleduje tok Tiché Orlice, přeložené do nového koryta v délce 5.1 km a přeložené dráhy Ústí n. O.—Kyšperk, aby se získalo místa pro průplav.

Pokračování trasy dále na sever údolím Tiché Orlice a obloukem k jihovýchodu údolím dobroučského potoka až k vrcholové zdrži kóta 395, děje se za silnějšího vzestupu řadou plavebních komor o spádu 9 m, u nejhořejších dvou komor o spádu 10 m.

Délka zdrží je tu nestejná, i jen 450 m.

Geologické poměry jsou dosti příznivé: opuka, permské pískovce a sliny. Kamene z výkopu dá se užít do líce.

#### **d) Úsek Ústí n. O. k vrcholové zdrži údolím Třebůvky.**

Ing. Smrčkem navržená trasa z r. 1902, dosáhnuvši na levém břehu Ústí n. O., proráží tunelem ostrý hřbet horský naproti městu, čímž se dostává na levý břeh říčky Třebůvky, po jejímž mírném svahu jde podél obcí Hilváty a Dlouhá Třebová k Párníku a když byla dosáhla kóty vrcholové zdrže 370, přechází těsně před Českou Třebovou, tehdy ještě nezastavěnou částí města na pravý břeh Třebůvky.

## **2. Vrcholová zdrž.**

### **a) Varianta na Horní Dobrouč.**

Podle návrhu vodocestného ředitelství našlo se nejpříhodnější a za daných okolností nejnižší místo pro vrcholovou zdrž ve skalnatém území na západní straně protáhlých obcí Horní Dobrouč (Dittersbruch) a Ostrov (Michelsdorf). Délka zdrže, ležící 395 m nad mořem, je však pouze 5.9 km veskrze v zářezu až 40 m hlubokém.

Podle geologického profilu naráží se tu na permské pískovce a slepence slidnaté a jílové břidlice. Získaného materiálu dá se pouze částečně užítí dovnitř zdiva, ne však do líce.

### **b) Varianta s tunelem mezi Rybníkem a Damníkovem.**

Podle Smrčkovy projektu je délka vrcholové zdrže v nadmořské výšce 370 m = 22.95 km. Počíná u obce Párníku, jde na severovýchodní straně těsně podél České Třebové, dále pak k obci Rybníku, načež proráží tunelem 3.46 km dlouhým horský hřbet, tvořící rozvodí mezi mořem Severním a Černým. Vrcholová zdrž od východního ústí tohoto tunelu pak pokračuje dvojím způsobem:

#### **a) Směrem k Moravské Třebové.**

Trasa objíždí obec Damníkov, mine obec Lukovou a zahýbá k jihu podél obce Kozínova, jde mezi Blosdorfem a Rychnovem a končí u Kunčiny (Kunzendorf).

Materiálu z větších zářezů užilo by se k násypu průplavních hrází pro nádrže bezprostředně podél trasy.

Navržený tunel prochází vrstvami turonských opuk a pískovců, jichž malá pevnost by vyžadovala vyždění pravděpodobně v celé jeho délce. Bezprostředně u obou tunelových portálů narazí se — byť jen na malou délku, na svažité terén, proti čemuž je třeba příslušných a obvyklých bezpečnostních opatření.

Nízká nadmořská výše této varianty usnadní zásobování průplavu vodou a ušetří náklad na několik plavebních komor.

Odbočka od Lanškrouna. Přivaděč vody z povodí Sázavy v délce 5.95 km, rozšířený na jednodlní průplav, počíná u Lanškrouna a končí u Damníkovy plavební komorou o spádu maximálně 2 m.

#### **b) Směrem k Sázavě.**

Trasa zabočí směrem východním do údolí Sázavy, kde se připojí poblíž Rudoltic k trase sestupující tudy k řece Moravě.

### **3. Sestup k průplavu Odra—Dunaj.**

#### **a) Údolím Sázavy po Zábřeh.**

##### **Projekt vodocestného ředitelství z r. 1923.**

Od vrcholové zdrže u Horní Dobrouče sestupuje trasa blíže obce Ostrov (Michelsdorf) jihovýchodním směrem k Rudolticím, dále pak zhruba souběžně se železnicí Česká Třebová—Olomouc na její severní straně podél Zichlínsku územím, jež neposkytuje terénních potíží. Čtyřmi plavebními komorami klesla tu trasa s koty 395 na kotu 355.

Geologické poměry v úseku od vrcholové zdrže po Rudoltice jsou celkem příznivé: pískovce, slepence, místy jílu. Dále k Zichlínsku přichází miocén: jíly a slínité jíly, pokryté štěrky a hlínou s vlastnostmi sváživého materiálu.

Zvláště obtížný je úsek trasy Žichlínek—Krasíkov—Zábřeh v délce 19.5 km. V úzkém údolí, lemovaném příkrými, vysokými stráněmi, proplétá se v ostrých serpentínách řeka Sázava, podél ní železnice a silnice. Vložení trasy průplavní do tohoto údolí při užití i nejmenšího poloměru zakřivení 500 m vyžaduje dalekosáhlé opětovné přesuny jak terénu, tak řečiště, železnice i silnice a jejich neustálé překládání během stavby.

Poměry geologické. I zde přichází útvar miocénový skládající se z jílu a teglů, pokrytých namnoze štěrky a hlínami. V zářezích může proto nastat svážení materiálu. Získaného jílu dá se však užití k těsnění průplavu.

Mezi Tatenicemi a Zábřehem vstupuje průplav do úzkého údolí Sázavy. Proráží napřed v délce 2.4 km křídové sliny v několika hlubokých zářezích, pak až do Lupěné probíhá horninami krystalickými: fy lity, rulami, svory, amfibolity atd., jež jsou pevným podkladem pro objekty průplavní a jsou pro vodu nepropustné. Část kamene ze zářezů dá se užit do stavby. Sestup průplavu děje se plavebními komorami o spádu 10 m. Délka zdrží kolísá mezi 0.900 — 3.984 km.

#### **b) Sestup údolím Mor. Třebuvky po hostíce.**

Od konce vrcholové zdrže kóta 370 u Kunčiny blíže Mor. Třebové sestupuje trasa podle Smrčková projektu z r. 1902 — jedenácti plavebními komorami po 10 m spádu do poměrně širokého údolí Třebuvky, aniž by narážela na větší potíže. Dotýká se obcí Sušice (Tschuschitz), Mor. Třebové, Linhartic (Renigsdorf), Radkova (Rattendorf), Rozstání (Rostitz), Trnávky (Neu Túrnu) směrem jižním, načež se obrací na východ k obcím: Mezihoř, Pečkov, Strážnička, Lhota Vránová, Kosov, jak jde na severovýchod poblíž Búzova s památným hradem a Jeřmaně k městu Lošticím.

Poměry geologické v úseku Kunčice—Loštice jsou pro stavbu průplavu veskrze příznivé.

#### **c) Od Zábřeha - Loštic po připojení k průplavu Odra-Dunaj u Přerova.**

##### **1. Po levém břehu řeky Moravy.**

##### **a) Projekt Ing. Smrčka z r. 1902.**

O této variantě je delší zmínka sub 1. O variantu tuto zajímalo se hlavně město Šternberk — jež se stavělo pak proti později navržené variantě pravobřežné, jíž se domáhala města, ležící na pravém břehu Moravy.

##### **b) Projekt vodocestného ředitelství z r. 1923.**

Trať Zábřeh—Přerov počíná nad městem Zábřehem, když byl průplav opustil úzké, křivé údolí řeky Sázavy.

Řeka Morava překračuje se akvaduktem. Tím přechází průplav na levý břeh řeky a pokračuje podél úpatí horských výběžků sudetských, dotýká se obcí Hrabová, Dubicko, Třeštín a Stavenice. Od nádraží moravičanského jde průplav těsně podél dráhy na východ a dále úbočím horského výběžku, do něhož se zařezává místy až 15 m hluboko. Dále pak jde východním směrem plochým územím podél obcí Réňoty (Einoth), Dětrichov (Dittersdorf), Pňovice a Žerotín k obci Hnojíce, odtud pak přechází obloukem do směru jižního, dotýká se obcí Mor. Husová, České Loděnice, Husovice, Týničko a Chválkovice — k Olomouci ve vzdálenosti 3 km od středu města. Trasa pak pokračuje ve směru celkem jižním poblíž obcí Hodolany, Holice, Vsisko, Krčmaň, Kokory k Lukové, Rokytnici a Dluhonicím, kde je navržen uzlový bod průplav-ní, od něhož se rozbíhají větve k Labi, Odře a Dunaji.

Od Zábřeha, kóta 285.5, sestoupila trasa k Dluhonicím, kóta 221.0, sedmi plavebními komorami o spádu 9.0 až 9.5 m.

Sestup k přístavu u Přerova, kóta 207.5 děje se pak jediným zařízením k překonání rozdílu výšek plavební komorou.

Tato průplavní trasa kříží četné, z hor se valící, bystřinné toky, jako Viteřovský, vedoucí za povodně 33 m<sup>3</sup>/s, Oskavu 117 m<sup>3</sup>/s, Husovský potok 72 m<sup>3</sup>/s, Trusovku 60 m<sup>3</sup>/s, Bystřici 124 m<sup>3</sup>/s a mnohé jiné menší bystřiny, jež musí býti pod průplavem podvedeny ponejvíce hluboko zapuštěnými shybkami. Geologické poměry jsou v celku příznivé: písky, štěrky, hlína, místy i jíl. Mezi Grygovem a Přerovem vyskytuje se u Krčmaně i tvrdší podklad vápencový, eventuálně i žulový.

## **2. Po pravém břehu řeky Moravy.**

Na nátlak zájemníků na pravém břehu Moravy vypracoval profesor Ing. Smrček roku 1903 nenáročně variantu průplavu, jež by vedle transitu vyhověla současně též dopravním a hospodářským zájmům Moravy, jakož i pozdějšímu rozvětvení průplavní sítě do středu země.

Pravobřežný průplav tento je pokračováním průplavu od Labe k Lošticím podle jedné varianty, od Zábřeha podle varianty druhé. Trasu možno vésti v širokém, mírně klesajícím údolí řeky buď poblíž řeky v přechetných serpentínách se vinoucí, anebo v poloze vyšší, poblíže osad, kde jsou pozemky cennější.

Trasa u Zábřeha počínající probíhá územím mezi městem a nádražím, podejde pod železnici Zábřeh—Šumperk, načež se obrací na jih, protíná dráhu Zábřeh—Olomouc u Rajce, jde na západ od Zvole a Lukova, východně od Libové a k Mohelnici. Zde probíhá mezi městem a nádražím, načež směřuje neustále k jihu až k městu Lošticím, odkud velkým obloukem zahýbá na jihovýchod k Litovli, jehož okraje se dotýká na jihu města. Stejným směrem jde na severní straně Koželic, jižně od Lhoty a Hynkova, těsně na sever k Horce, na to směrem více jižním, k Hejčínu a Olomouci.

Jiná varianta trasy Zábřeh—Olomouc zůstává pod Zábřehem na východní straně dráhy a osady Lukavce až nedaleko Mohelnice, kde přechází na západní stranu dráhy mezi nádražím a městem. Pak na jih k Lošticím a na jihovýchod k Olomouci poblíž Mladče, Chořelice Litovle, severně od Rozvodovic, Hunčovie, Mezic, Nákle a Příkaz, jižně od Skrbeně a východně od Repčína a Hejčína u Olomouce.

Sestup od Zábřeha k Olomouci děje se 7 plavebními komorami o spádu 10 až 10.1 m.

## **Průchod městem Olomoucem.**

R. 1908 byly možný tyto varianty:

- 1.** Tunelem 260 m dlouhým, ve skále raženým pod nejužší částí města, na západ od kostela Marie Sněžné.

2. Východně od arcibiskupského Dómu, rozšířeným starým korytem řeky Moravy.
3. Vodní ulicí, rozšířeným a přiměřeně upraveným starým hradebním příkopem.
4. Na západní straně mezi Hej činem a Neřetínem, východně od Nové Ulice přes Ječmínkovo náměstí a dále na jihovýchod k předměstí Povelu.

R. 1908 byla by se dala bez větších potíží a nákladů s vyvlastňováním budov a pozemků provést kterákoliv z variant výše uvedených, a ještě i roku 1919, kdy byl projekt pravostranné varianty býv. čs. vládě předložen, mohlo se toto vyvlastnění levně provést. Od té doby s rychle pokračujícím vzrůstem města provedeno bylo mnoho domů, takže je ztíženo provedení varianty 2 i varianty 4 a dnes naprosto nemožná je varianta 3, jež včas provedená, mohla sloužiti k veliké okrase města.

Poměrně nejméně obtíží s vyvlastněním pozemků a domů bylo by při tunelové variantě čí 1, jež je také pro transit nejkratší a nejvýhodnější.

Varianta č. 4 je z doby nejnovější. Vykazuje sice poněkud větší práce zemní než varianty ostatní, ale vyvlastnění budov a pozemků by tou dobou nebylo ještě příliš nákladné.

### **Přístavy města Olomouce.**

Jsou pro ně příhodná místa při variantách 1, 2 a 4 jak na severní, tak na jižní straně města, jež se snadno dají spojit se železnicí a sítí silniční. Uvnitř města najde se dost míst pro místní překladiště, jež jsou zvlášť oceněna tam, kde prochází vodní cesta městem.

Úsek Olomouc—Přerov. Od Olomouce až do Přerova zůstává stejná hladina vody na kotě 208, řesp. 207.5. Trasa jde pod Olomoucem dále po pravém břehu řeky Moravy směrem jižním podél Novosad, Kožušan, Tázal, Charvát, Drahlova, Čertoryjí, Bolelouce, Tučap, Dubu, Nenakonic a Rakodan. U Věrovan obrací se trasa na východ k uzlovému bodu průplavnímu u Přerova, když byla překročila průplavním mostem řeku Moravu a Bečvu.

Na tuto zdrž Olomouc—Přerov, kóta 208, resp. 207.5, dá se připojit ve stejné nadmořské výši 12 km dlouhá jednolodní odbočka do Prostějova a část průplavního spojení Přerov—Brno podél města Tovačova, osad Ivaně, Oplocan, Polkovic, Uhřičic, města Kojetína, osad Měrovic a Němčic až k Nezamyslicím. Celková délka této středomoravské pruplavní zdrže, kóta 208 resp. 207.5, spojující Olomouc—Přerov—Prostějov—Nezamyslice, měří 63 km.

Poměry směrové jsou veskrze příznivé, takže nikde nepřicházejí poloměry zakřivení menší než 600 m.

### **VI. Závěr.**

Průplav Pardubice—Přerov patří mezi technicky nejzajímavější, při tom však — u srovnání s německými průplavy, i s průplavem odersko-dunajským — mezi zvlášť obtížné a nákladné stavby vodocestné. Jeho stavba vyžádá si miliardový náklad. Stavbou a provozem průplavu zasáhne se zvlášť hluboko do celého vodního režimu v tomto kraji, kde na vodu činí si pochopitelné nároky zemědělství, zdravotnictví a ve veliké míře i průplav nově budovaný, jenž se musí o potřebnou vodu zvlášť postarati.

Při veškeré nutné ekonomii stavební bude třeba při návrhu této stavby pamatovati především na bezpečnost stavby, hospodárnost provozu a co nejmenší náklady udržovací. Ohled na přesné vyrovnání hmot, jehož se obyčejně hledí při navrhování stavby dosíci, může býti proto směrodatným teprve na druhém místě.

Při velmi správném ohledu na zájmy dopravy transitzní nesmí býti nedbáno i zájmů místních, zejména možnosti přiblížiti průplavní trasu dopravním a průmyslovým střediskům kraje, kudy průplav může býti veden.

I na zachování přírodních krás je třeba pamatovati. V Říši dávno již tak činí a přijali novou směrnicí pro úřady — že pro povolení určité stavby není již rozhodující výpočet rentability. Ta ustupuje do pozadí před nutnými potřebami hospodářskými a národními. Všechny tyto ohledy bude tudíž třeba míti na paměti při rozhodování o variantách průplavních tras Pardubice—Přerov, eventuálně při jejich kombinacích.

**1. Po urychleném ukončení** kanalizačních prací na Labi aspoň po Pardubice, bude možno ihned přikročit — na podkladě mírně poopravených plánů — ku stavbě úseku Pardubice— Choceň.

**2. V úseku Choceň—Ústí n. L.** dá se docílití zlepšení trasy i zachování půvabné krajiny — užije-li se při prorážení horských vysokých výběžků na místě nepřekných zářezů — průplavních tunelů.

### **3. Varianty vrcholových zdrží.**

Je třeba rozhodnouti o dvou variantách: Variantě severní, kóta 395, Ústí n. O.—Horní Dobrouč—Žichlínek = dl. 26.3 km. Variantě jižní, kóta 370, Ústí n. O.—tunel 3.46 km u České Třebové—Žichlínek = dl. 22.0 km.

Srovnávací výpočty ukázaly, že stavební náklad varianty severní se 4 až 6 plavebními komorami na víc u srovnání s nákladem na stavbu tunelu je značně větší. Větší je též náklad udržovací, provozní a správní výlohy. Při severní variantě je též větší zatížení dopravy. Jednolodním tunelem, 3.46 km dlouhým, zmůže se i maximální možná doprava na průplavu Pardubice —Přerov, jestliže se užije při husté dopravě lodních vlaků o 2 až 3 lodích.

Ve vrcholové zdrži nižší o' 25 m je velmi usnadněno zásobování průplavu vodou.

Proti tomuto tunelu byly však tehdy, roku 1902, pronášeny vážné obavy co do jeho proveditelnosti, neboť do té doby byly známy pouze plavební tunely pro malý, 300—400 t lodní typ. Dnes těch obav již není, neboť byla na př. koncem světové války dokončena stavba 7.12 km dlouhého, 22 m širokého, 15.4 m vysokého průplavního tunelu de Rove u Marseille ve svažitém území se silnými tlaky poblíž severního portálu. Byl jsem na staveništi tohoto tunelu jak během stavby, tak po jeho dokončení. Nikdo neměl obav o provedení podobného tunelu i za značně obtížnějších poměrů. Nebude zvláštních potíží ani při tunelu u České Třebové.

Na průplavu Neckar—Dunaj bude proveden dlouhý tunel pro 1000 tun. lodní typ pod švábskými Alpami. Je proto záhodno zkoumat znovu, do jaké míry jsou i dnes ještě snad odůvodněny obavy o příčině provedení tunelu u České Třebové, když na druhé straně snížením vrcholové zdrže se dostane tolik nepopíratelných výhod.

### **4. Sestupy k řece Moravě.**

Možné jsou dvě varianty: Údolím Sázavy, kde nakupeno je zcela mimořádné množství stavebních i udržovacích překážek, jež si vyžádají velkého nákladu, jež jsou však po technické stránce překonatelné; druhá varianta údolím Třebůvky o přibližně zcela stejné délce poskytuje překážek mnohem méně. Pro definitivní rozhodnutí je záhodno míti i tuto druhou variantu v záloze.

### **5. Právo - či levobřežná trasa v úseku Zábřeh— Loštice—Olomouc—Přerov ?**

Aby býv. čsl. ministerstvo veřejných prací mělo pro své rozhodnutí o těchto trasách oporu, požádalo experty prof. Ing. J. V. Hráského a prof. Ing. Ant. Smrčka, aby na podkladě jim předloženého materiálu a pomůcek podali »znalecký posudek, jenž by vyzněl co nejurčitěji ve prospěch oné trasy, která se shledá z důvodů celostátních nejúčelnější, neboť pouze taková vyhraněnost posudku může uspíšit žádoucí dokončení

všech prací přípravných a zabránit škodlivým důsledkům, které by vyplynuly z různosti názorů v kruzích odborných«.

Experti podali svůj posudek v červenci 1926 a dodatek v prosinci 1927 »na podkladě co nejpodrobnějšího prozkoumání všech okolností této otázky se týkajících. Svoje úvahy shrnují v návrh, aby dána byla v zájmu celostátním přednost trase pravobřežné proto, že lépe hovoří oběma hlavními směry dopravy od Labe a Odry k Dunaji — než trasa levostranná, která jest výhodnější pouze pro směr Labe—Odra, kteráž přece jen nedosáhne onoho významu, jako směr severo-jihní«.

»U pravostranné trasy přicházejí v zájmu celostátním v úvahu možnost soustavné průplavní sítě středomoravské se spojením Brna s Přerovem, jako uzlovým bodem průplavním a dále současné vyřešení vodohospodářských problémů středomoravských, jak regulačních, tak melioračních.«

Experti upozorňují mimo jiné též na nevýhody levobřežního přístavu v Olomouci, ležícího z velké části v násypu, s velmi nesnadným připojením ke dráze a dlouhými vysokými příjezdnými rampami silničními.

Pokud jde o průplavní tunel, dlouhý 260 m, navržený při variantě č. 1, byly pronášeny obavy o jeho proveditelnosti, protože v těch místech by se narazilo na rozpukanou skálu. V tom směru není u specialistů v tunelování nejmenších obav. Rozpukaná skála se injektuje cementovým mlékem, jak se děje na příklad při stavbě přehrad. I v tekoucím písku jsou pod mnohaposchodovými stavbami provedeny podzemní dráhy a celá nádraží v různých horizontech pod sebou na příklad u Anhaltského nádraží v Berlíně (Berlin). V Praze jsou nyní ve stavbě dva železniční tunely vedle sebe pod vinohradskou částí města, těsně pod základy a sklepy domů.

Připojení Olomouce na odersko-dunajský průplav. Připojení toto je možné jak s použitím právo-, tak levobřežné trasy průplavní. Pokud by se nepomýšlelo na pozdější vybudování středomoravské průplavní sítě se spojením od Přerova k Brnu a neuvažoval se zájem měst Mohelnice, Loštice, Litovle, Prostějova atd., jež by při levobřežné trase byla od průplavu přespříliš vzdálena, a nepřihlížeje k zájmu města Přerova, jenž by utrpěl těžkou ztrátou přeložením uzlového bodu průplavního daleko od svého přístavu do Dluhonic na pravém břehu Bečvy — pak — pouze po stránce stavebního nákladu třeba dáti přednost trase Dluhonice—Hodolany—Olomouc, neboť odpadají mimo jiné dva průplavní mosty: přes Bečvu a přes Moravu, které jsou nezbytnou součástí pravostranné průplavní trasy, jejíž celkový stavební náklad od Přerova po Zábřeh je však přibližně stejný, jako při trase levobřežné.

Za těchto předpokladů nebylo by lepšího vedení odbočky průplavní, než od Dluhonic k Hodolanům.

\*

Z toho, co tu o průplavu Pardubice—Přerov v největší stručnosti bylo napsáno jest zřejmé, jak těžké, odpovědné jest rozhodování o konečné úpravě jeho stavebních plánů a jak nesnadno je vyhověti někdy požadavkům transitu a požadavkům místních zájemníků, jichž přání se dosti často kříží a jak je doporučitelno přidržet se směrnice, že »pro povolení určité stavby není již rozhodující pouze výpočet rentability. Ta ustupuje do pozadí před nutnými potřebami hospodářskými a národními«.

**Ing. Ladislav Vavrouch:**

## **TECHNICKO-HOSPODÁŘSKÝ PŘEHLED ŘEŠENÍ ODBOČKY ODERSKO-DUNAJSKÉHO PRŮPLAVU Z PŘEROVA DO OLOMOUCE**

### **Úvod.**

Současně se stavbou odersko-dunajského průplavu má být vybudována průplavní odbočka z Přerova do Olomouce tak, aby byla součástí vodní cesty, která bude spojovat Labe s Odrou a Dunajem.

Je to dávné přání města Olomouce a velké oblasti středomoravské.

Široký kruh plochého údolí řeky Moravy mezi Přerovem a Zábřehem hodí se dobře pro stavbu průplavu. Z mnoha možných a technicky proveditelných variant nutno zvoliti řešení, které dokonale vyhovuje těmto podmínkám:

hodí se pro mezinárodní dálkovou transnitní dopravu mezi Labem, Dunajem a Odrou, je stavebně a provozně nejvýhodnější, nejméně poruší komunikační spoje, zastavěné části měst a obcí, nejvíce přispěje k hospodářskému rozvoji kraje, kterým průplav povede.

Zájmy místní dopravy, pokud je nelze uvésti v soulad se zájmy transnitní dopravy, musí se podříditi vyšším potřebám mezinárodní dálkové dopravy. \*\*

Z těchto podmínek je zřejmo, že správná volba trasy vyžadovala velmi rozsáhlých a důkladných technicko-hospodářských studií. Tyto podmínky vysvětlují také různost názorů odborníků i zájemníků na způsob vyřešení uvažované odbočky.

Ing. Ladislav Vavrouch:

### **1. Popis různých variant.**

Při rozhodování o vedení odbočky Přerov-Olomouc byly uvažovány hlavně tyto varianty (viz situační plánek):

#### **Levobřežná varianta,**

která odbočuje od odersko-dunajského průplavu na pravém břehu Bečvy mezi Předmostím a Dluhonicemi, vede východně od obcí Rokytnice, Luková, Brodek, Majetín, protíná obec Krčmaň a pokračuje dále volným územím mezi obcemi Grygov, Velký Týnec, Vsisko, Holice a končí přístavem umístěným východně od Olomouce na levém břehu Bystřičky u Hodolan.

Hladina průplavní odbočky je v celé své délce okrouhle 18 km ve výši hladiny zdrže odersko-dunajského průplavu od Přerova do Prosenic, t. j. na kotě 221.00 m. Prodloužení této odbočky prochází dále údolím po levém břehu řeky Moravy východně od Chvalkovic, Týnečka, Hlušovic, západně od Bohuňovic, Moravské Huzové, Hnojic, Žerotína, u Dětrichova přechází na území Sudet. U Střelíc vchází opět na území Protektorátu, kříží silnici Litovel-Uničov přibližně ve stejné vzdálenosti od obou těchto měst, vchází opět na území Sudet a vede východně od Moravičan k Zábřehu, kde se spojuje s pravobřežnou variantou.

#### **Pravobřežná varianta,**

která odbočuje od odersko-dunajského průplavu na levém břehu Bečvy západně od Přerova, u projektovaného přístavu. Vede v dalším průběhu v délce asi 22.5 km stále na výši hladiny přerovského přístavu 207.50 m n. m. Trasa jde nezastavěným územím jižně od Henčlova, přetíná široké inundační území řek Bečvy a Moravy, které překračuje akvadukty. Za řekou Moravou obrací se obloukem k severu, vede těsně podél východního okraje obcí Věrovany, Rakodavy, Nenakonice, Dub, Tučapy a Bolelouc. V této trati kříží několikrát Mlýnský tok, na kterém jsou velké mlýny v Nenakonicích, ve Věrovanech, Tovačově, Lobodicích a Kojetíně. Mlýnský tok a odlehčovací rameno

Stekla musely by býti přeloženy východně od průplavu v délce asi 4000 m.

Severně od Bolelouce křížuje pravobřežná varianta hlavní tok řeky Moravy, který by se rovněž musel přeložiti v délce asi 2 km. Dále vede pravobřežná varianta východně podél obcí Čertoryje, Drahlov, Charváty, Tážavy, Kožušany, Nemilany a končí přístavem jihozápadně od Olomouce u obce Povel.

Prodloužení této, odbočky prochází západní zastavěnou částí města Olomouce a pokračuje kolem Repčína východně od obcí Skrbeň, Příkazy, západně od Litovle, dále mezi Lošticemi a Moravičany, východně od Mohelnice a podél dráhy Olomouc-Česká Třebová k Zábřehu, kde se spojuje s variantou pravobřežnou.

Ú pravobřežné trasy byly při průchodu městem Olomoucem uvažovány tyto podružné varianty:

**1. Moravní trasa** jde těsně na západní straně Nových Sadů, křížuje blíže betonového mostu přes Moravu horní Novosadskou ulici, podchází místní dráhu Olomouc—Kostelec na Hané, vede dále k sokolskému stadionu, a k nové budově vojenského velitelství. Pokračuje starým řečištěm Moravy okolo domu k Repčínu.

**2. Tunelová trasa** odděluje se od předešlé u sokolského stadionu, prochází parkem kol jihoslovanského památníku, podchází město tunelem asi 260 m dlouhým a sleduje dále náhon ke Střelnici, kde by byl dotčen park Androva stadionu.

**3. Náhonová trasa** odbočuje od 2 předešlých tras na západní straně Nových Sadů, protíná po přechodu pod místní drahou do Kostelce městské sady v délce asi 200 m, přechází u Pasingerova mlýna do městského náhonu; vyžádala by si zboření budov Sociální pojišťovny a Husoba Sboru a částečně též Androva stadionu. Východně od Hejčína a Repčína přechází do volného území. Další varianta odbočuje u přerovského přístavu; vede po překročení Bečvy po levém břehu Moravy mezi Dubem a Brodkem přes les Království, za kterým by buď odbočila k pravobřežné variantě, aneb by pokračovala až k N. Dvoru, a u Holice by navázala na levobřežnou variantu.

Toto řešení nebylo uznáno za výhodné.

## **11. Historie variant průplavu z Přerova do Olomouce před rokem 1938.\*)**

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze skončilo v roce 1925 generelní projekt průplavní trasy Pardubice-Choceň a Zábřeh-Přerov a vypracovalo technické podklady pro úřední projednání těchto průplavních úseků.

Revise trasy v úseku Zábřeh-Přerov, a to trasy vedené po levém břehu řeky Moravy, měla býti provedena v roce 1926. Na přání a protesty průplavních spolků na Moravě a města Prostějova byla revise trasy odsunuta až do doby, kdy budou podrobněji prozkoumány výhody levobřežné a pravobřežné trasy projektujícím úřadem, t. j. ředitelstvím pro stavbu vodních cest, a odbornými znalci.

Ministerstvo veřejných prací uložilo ředitelství pro stavbu vodních cest, aby pravobřežnou a levobřežnou alternativu podrobně prostudovalo, a pověřilo profesory vysokých škol technických Ing. Hráského a Ing. Ant. Smrčka vypracováním znaleckého posudku. Tito znalci ve svém posudku z 10. července 1926 uznali levobřežnou trasu navrženou ředitelstvím pro stavbu vodních cest za nejvýhodnější ze všech uvažovaných levobřežných variant: Ve svém konečném návrhu však doporučili, aby byla dána přednost trase pravobřežné, poněvadž lépe vyhovuje oběma hlavním směrům dopravy od Labe a Odry k Dunaji, než trasa levobřežná. Tato je výhodnější jen pro směr Labe-Odra a Odra-Labe, který nedosahuje onoho významu, jako směr severojižní. Poukázali na výhody této trasy pro vybudování průplavní sítě středomoravské vzhledem na žádoucí spojení Brna s Přerovem od uzlového bodu průplavního a na současné vyřešení

vodohospodářských, regulačních a melioračních problémů středomoravských.

Pro odůvodnění svého názoru uvedli shora uvedení znalci tyto další důvody:

»Vedení trasy vpravo či vlevo od řeky Moravy nemá vlivu ani na velikost celkového spádu, jenž se má překonat při sestupu od Labe k Dunaji anebo od Odry k Dunaji, ani na počet plavebních komor k tomu potřebných.

Při přechodu z pruplavní větve labské k větvi oderské jest varianta vpravo od Moravy v nevýhodě, neboť loď musí vykonat sestup o 13 m s koty 221 na kotu 208 a odtud znovu výstup na kotu 221. To vyžaduje o 1 plavební komoru více a zdržení lodi ve dvou komorách plavebních.

Délka pruplavní trasy v úseku od Zábřehu po Přerov jest u obou variant přibližně stejná, taktéž od Odry k Dunaji. Spojení Labe s Odrou jest však při variantě po levém břehu Moravy vedené o něco kratší.

Křížení komunikací jest při obou variantách průplavních spojeno se stejnými potížemi u staveb toho druhu běžnými. V nevýhodě jest však varianta vpravo, neboť tam bude počet křížení o něco větší.

Varianta průplavní po levém břehu řeky Moravy kříží četné bystřinné toky s hor se ženoucí ponejvíce shybkami značně hluboko pode dnem dotyčného toku ležícími, takže je v nevýhodě u srovnání s variantou vpravo, kde shybky jsou méně hluboké, méně četné a toky vodní povahy klidnější.

Varianta průplavní po pravém břehu Moravy je v nevýhodě u srovnání s variantou po levém břehu, neboť vyžaduje značně větší most

přes řeku Moravu a dvojnásobné přemostění řeky Bečvy u Přerova na .místě mostu jednoho při variantě vlevo.

Průchod průplavu městem Olomoucem jest možný buď podle varianty na východ od hlavního nádraží aneb některou z variant ve středu města, jichž vyřešení však vyžaduje zřetel na sanaci a architektonické vyřešení jeho nejkrásnější části, tím také však i značnějšího nákladu. Vhodná překladiště a přístavy dají se ve spojení se železničními kolejemi zřídit v dostatečném počtu a velikosti jak při variantě vlevo, tak při variantě vpravo od řeky Moravy.

Přerov zůstává uzlovým bodem průplavů k Labi, Odře a Dunaji se rozvětvujících při obou variantách ať vpravo či vlevo od Moravy vedených.

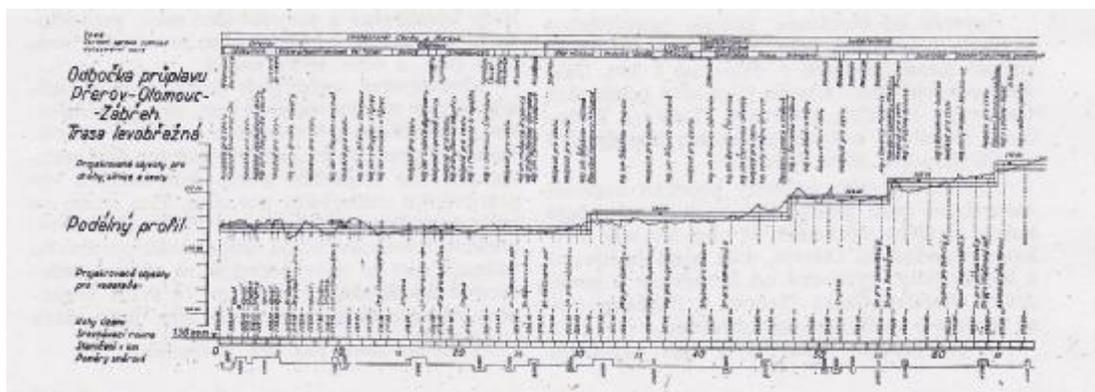
Při variantě vpravo dá se výhodněji upravit přístav přerovský, jenž bude současně ústředním přístavem vnitrozemských vodních cest středomoravských.

Překládání toků a eventuelních hrází inundačních nebude vyžadovati ani u jedné ani u druhé varianty mimořádných opatření, při podobných pracích se vždy vyskytujících. Práce podél řeky Moravy dosud neupravené nezatíží stavbu průplavu.

Výdaje provozovací. Pro spojení Labe neb Odry s Dunajem budou při stejné délce a stejném spádu výdaje provozní stejné. Pro spojení Labe s Odrou se tyto výdaje poněkud zvětší při variantě vpravo, neboť délka spojení toho jest o něco více než 2 km větší a loď musí projít dalšími dvěma plavebními komorami, takže se doba plavby proti tomu přiměřeně prodlouží.

Varianta vpravo umožňuje zřízení odbočky průplavní do Prostějova, případně přes Kojetín a Vyškov do Brna.

Zájmy zemědělské a využití vodní síly. Stavba průplavu údolím řeky Moravy je pouze složkou vodohospodářských opatření, jichž je tu třeba ve velkých rysech provést. Je třeba trvat na tom, aby v zájmu rentability a hospodárnosti průplav nesloužil pouze zájmům plavby, nýbrž i racionálnímu využití řeky Moravy v místech, kde spád je soustředěn, hlavně pak, aby sloužil současně i k odvodňování a zavlažování okolního území.«



Výsledky úředních jednání o variantách.

Při místním jednání v říjnu 1927, kterého se zúčastnili zástupci ministerstva veřejných prací, ředitelství pro stavbu vodních cest a oba znalci, bylo konstatováno, že pro vybudování t. zv. varianty tunelové jsou velmi nepříznivé geologické poměry. Hornina sestává z droby, příp. pískovce a svým uložením, silou a strukturou málo se hodí k provedení tunelu. Všechny ostatní varianty vedené městem Olomoucem způsobily by městu velké potíže komunikační.

Město Olomouc vypracovalo svůj zastavovací plán za předpokladu, že bude provedena levobřežná trasa. Území v těch částech města Olomouce, kde byly projektovány varianty pravobřežní, bylo v dalších letech zastavěno, čímž se nevýhody pravobřežních variant postupem doby zvětšovaly.

### **Splavnění řeky Moravy.**

Podle zákona o vodohospodářském fondu č. 50/1931 Sb. měl být vypracován návrh na splavnění řeky Moravy od Dunaje až k Olomouci. Provedené studie prokázaly, že řeku Moravu v úseku nad Kroměřížem nelze dobře vybudovati jako mezinárodní vodní cestu, a to zvláště s ohledem na zájmy zemědělské a na hydrologické poměry v povodí horní Moravy.

Zřízení vysokých stupňů a dlouhých zdrží v řece Moravě, což by bylo žádoucí pro hospodárny provoz plavby, mělo by neblahý vliv na přilehlé pozemky, které by byly vysušeny nebo podmáčeny.

Proto bylo od splavnění řeky Moravy upuštěno. Uvažuje se jen splavnění kratší trati řeky Moravy a jejího ústí do Dunaje.

### **III. Přípravné práce pro vyřešení odbočky průplavu z Přerova do Olomouce po roce 1938.**

Otázka odbočky z Přerova do Olomouce obživla opět koncem roku 1938, kdy byla sjednána dohoda mezi Říší Německou a býv. Česko-Slovenskou republikou z 19. listopadu 1938 o "vybudování odersko-dunajského průplavu.

Město Olomouc vypracovalo koncem roku 1938 memorandum, ve kterém žádalo, aby zároveň s odersko-dunajským průplavem byla vybudována odbočka z Přerova do Olomouce, a to trasa levobřežná.

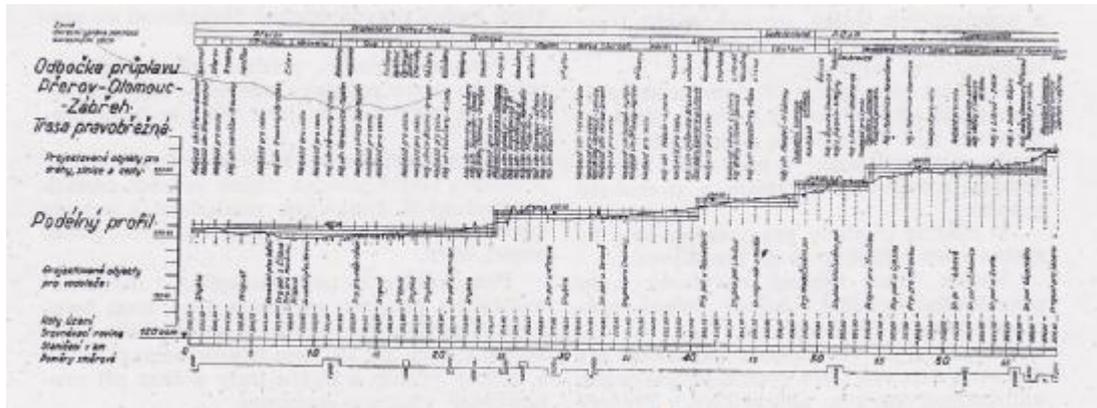
Obchodní komora v Olomouci ujala se jednání za účelem sblížení protichůdných názorů měst a korporací, které jsou dotčeny touto odbočkou, a svolala na 13. březen 1939 anketu o stavbě průplavní odbočky do Olomouce. Zúčastnili se jí zástupci úřadů a měst Olomouce, Přerova, Prostějova, Litovle, Loštic, Moravičan a Kojetína, zástupci

příslušných hospodářských korporací, grémií, společenstev, svazů, Společnosti dunajsko-oderského průplavu, Moravského a říčního průplavního spolku v Přerově a j. Stanoviska jednotlivých měst a korporací možno shrnout takto:

**1.** Město Olomouc, nejvýznačnější středisko průmyslové, hospodářské a kulturní na odbočce Přerov-Olomouc-Pardubice, vyslovilo se rozhodně pro variantu levobřežnou s umístěním přístavu na východní straně města.

Pro dovoz po průplavu uvažuje: uhlí, dříví, stavební materiál, surové železo, zámořské plodiny, kakao, kopr, olejnatá semena, kukuřici, krmiva, obilí, umělá hnojiva.

Pro vývoz předpokládá ječmen, oves, mouku, slad, cukr, stavební materiál, kámen, dřevo, hospodářské stroje, kusové zboží, čerpadla, kamna a pod.



Provedení některých variant pravobřežných bývalo by snad ještě možné ihned po světové válce. Dnes by byly všemi variantami pravobřežnými zasaženy nové obytné čtvrti a některé výstavné veřejné budovy. Po stránce estetické by vzhled města velmi utrpěl. Vybudování průmyslové čtvrti je uvažováno na východní straně města, kde je již dnes převážná část velkých průmyslových závodů. Výdaje za pozemky pro pravobřežnou variantu v oblasti města Olomouce jsou nepoměrně větší než u trasy levobřežně.

Město bylo by průplavem rozděleno na dvě části. Komunikační potíže nemohlo by odstraniti ani sebevětší množství mostů. Město Olomouc je již nyní rozděleno železniční tratí Olomouc-Kostelec na Hané.

**2.** Město Přerov uvedlo, že mu vyhovuje lépe trasa pravobřežná. Jako důvod uvádí, že přístav přerovský by byl uzlovým bodem na vodní cestě, spojující Dunaj, Odru a Labe, což má veliký význam pro dopravu kusového zboží, která stále vzrůstá.

**3.** Město Prostějov přálo si provedení pravobřežné varianty z toho důvodu, že vede o několik kilometrů blíže Prostějova a že umožňuje snadnější a lacinější vybudování průplavní odbočky do Prostějova. Udává, že by bylo možno počítati v prostějovském kraji s 90.000 t dovozu a 70.000 t vývozu.

**4.** Města Litovel a Loštice žádala provedení pravobřežné varianty, která vede poblíž obou měst, a vyslovila se proti levobřežné trase, poněvadž je ve velké vzdálenosti od těchto měst.

**5.** Města Tovačov, Kojetín, Vyškov považovala pro své zájmy za výhodnější trasu pravobřežnou s ohledem na možnost připojení těchto měst v budoucnu na mezinárodní vodní cesty.

**6.** Město Moravičany žádalo, aby s ohledem na zájmy zemědělsko-hospodářské nebyl katastr obce rozdělován pravobřežnou trasou.

Města hájící pravobřežnou trasu uváděla dále, že tato trasa vede hustě zalidněným krajem s vyspělým zemědělstvím a mnoha průmyslovými podniky a že poskytuje snad-

nější možnost řešení průplavních spojek od Přerova k Tovačovu, Kojetínu, Prostějovu atd.

7. Moravský říční a průplavní spolek v Přerově pokládal, po uvážení příznivých a nepříznivých složek, za výhodnější trasu pravobřežnou od Přerova do Zábřehu. Zdůrazňoval tyto okolnosti:

Možnost vybudování středomoravské průplavní sítě od Přerova až k Brnu, která by zachytila také Prostějov a plumlovskou přehradu, kraj vyškovský s přehradou rychtařovskou a dopravu materiálu z drahanské vysočiny.

V hladině přístavu přerovského bylo by možno vésti odbočku až do Prostějova.

Spolek uznal některé nevýhody trasy pravobřežné, zvláště obtížné řešení průplavní trasy v Olomouci.

Považoval za věc zásadní důležitosti pro dálkovou dopravu i pro využití průplavu pro vnitrostátní dopravu, aby přístav v Přerově

tvořil uzlový bod všech tří průplavních větví Labe-Odra-Dunaj tak, aby byla co nejvíce usnadněna všemožná kombinace dopravy. Těmto předpokladům vyhovuje uzlový bod průplavu u přerovského přístavu západně od Přerova a ne u Dluhovic, kde připojení ke dráze není dobře možné. Toto soustředění označil na základní předpoklad plné výkonnosti a účelnosti průplavu, jako celku.

8. Obchodní a živnostenská komora v Olomouci při jednání se zájemníky z kruhů průmyslníků v Přerově, Prostějově a Olomouci nemohla dosáhnouti jednotného názoru zúčastněných.

#### **Komora projevila toto mínění:**

Průplav má sloužiti dopravě hromadného zboží na velké vzdálenosti, neboť jen tak se může uplatnit výhoda vodní dopravy, jež spočívá v poměrně malých trakčních výdajích.

Výdaje spojené s překladem zboží způsobují, že přeprava, pokud by nešlo o přepravu zboží z míst ležících přímo na průplavu, byla by nerentabilní.

V oblasti odbočky Přerov-Olomouc předpokládá se doprava uhlí pro tovární a domácí spotřebu z oblasti ostravské, přeprava stavebních hmot a kamene, v přepravě mezinárodní zásilky sladu a cukru, výrobky strojírenského průmyslu, v importu kůže, olejnatá semena, kopa a kakaové boby.

Pro trať Přerov-Litovel odhaduje Obchodní komora množství dopravního substrátu na 30 km pruhu kolem řeky Moravy asi na 400.000 až 500.000 t ročně. Pro jednu polovinu tohoto množství je výhodnější trať pravobřežná. Tato výhoda je však vyvážena více než dostatečně nevýhodou delší a zdouhavější cesty, kterou by musely probíhat všechny ostatní zásilky po labské větvi průplavu uvedeným úsekem jen transitující. Přes to, že vybudování průplavní odbočky po pravém břehu řeky Moravy přineslo by určité části hospodářských zájemců skutečný prospěch, třeba při rozhodování bráti v úvahu význam a váhu dopravy transitzní a mezinárodní, které budou pravděpodobně převažovati ve prospěch trasy levobřežné.

Význam umístění přístavu přerovského u uzlového bodu průplavu odersko-dunajsko-labského je jistě značný, jeho váha se však přeceňuje.

Doprava průplavem bude se pravděpodobně prováděti stejně jako na jiných vodních cestách v uzavřených člunových nákladech a nebude důvodu, aby se náklad v přístavu přerovském musel dělit.

Požadavkům co nejplynulejšího a nejekonomičtějšího provozu vyhovuje lépe trasa levobřežná, poněvadž vylučuje ve směru Labe-Odra sestup s koty 221 'na kotu přerovského přístavu a opětový výstup a ztrátu vody a času při proplavování vlakovou komorou.

## Odbočka průplavu - Přerov - Olomouc -Hohenstadt.



### IV. Stanovisko projektujícího úřadu.

Ředitelství pro stavbu vodních cest v nejnovější době přezkoušelo a prohloubilo projekty na stavbu průplavní odbočky z Přerova do Olomouce.

Uvažovalo polohu a potřeby odersko-dunaj-ského průplavu, přání zájemníku, změněné poměry v zastavení města Olomouce, a nové nazírání na mezinárodní vodní dopravu následkem změny státoprávních poměrů ve střední Evropě. Stanovisko ředitelství pro stavbu vodních cest i připomínky všech zájemníku byly dány k posouzení odborným znalcům prof. Ing. Janu Bažantovi a prof. Dr. techn. Theodoru Ježdíkovi. Posudky opatřila na svůj náklad Společnost dunajsko-oderského průplavu.

## **V. Výsledky znaleckých posudků.**

**a)** Profesor Ing. Dr. techn. Ježdík ve svém posudku ze 14. října 1940 vyslovuje se takto: »Obě varianty pravobřežná i levobřežná jsou technicky i finančně proveditelné.

Po technické stránce nedává ani jedna ani druhá varianta příčiny k obavám před vážnými nesnáze.

V poměru k tokům je nevýhoda pravé trasy způsobena překročením Moravy a Bečvy a stykem s řekami v tratích s velkými odtoky vyvažována přítomností menších přítoků křižujících trasu levou.

Počtem zdrží je levá varianta výhodnější.

V překonání výšek je levá trasa výhodnější při plavbě větví oderskou.

Poloha obou variant vůči městu Olomouci a jiným osadám je příznivá. V Přerově má levá varianta nevýhodu, že se města vzdaluje při plavbě větví oderskou.

Spotřeba vody je větší u trasy pravé při plavbě větví oderskou.

Připojení středomoravských odboček je velmi příznivé u varianty pravé, u levé je ztíženo tak, že ohrožuje jejich brzké uskutečnění.

Úhrnná doba plavební je u pravé trasy delší.

Při zřeteli na transit je třeba dbáti toho, že přeprava pro středomoravské potřeby bude velmi značná a že zasluhuje závažného zřetele, aby zem, která průplavu přinese největší oběti, byla odškodněna, když je to možno bez citelné újmy ostatním zájmům.

Pro moravské poměry v oblasti odbočky je pravá trasa výhodnější.

Výkupy nehrozí nesnáze; u pravé trasy budou nákladnější.

Stavební náklady lze očekávat u pravobřežné trasy větší.

Připojení k silničním komunikacím je u obou variant přibližně stejně příznivé.

Připojení k železnicím je rovněž všude možné, musí však býti v povšechném návrhu podrobněji studováno se zřetelem na připojení k nádražím a na křižování vleček s jinými cestami.

Vyjímaje potřebu vody, jejíž opatření musí dbáti jiných potřeb, netřeba se u žádné varianty obávat škodlivého zásahu do vodohospodářských poměrů, učiní-li se potřebná opatření.

Pravá trasa má výhodu, že by při její výstavbě byly uspořádány vodní poměry v sousedství v zájmu úprav toků, meliorací a využití vodní energie.

V přechodné době, pokud by nebyla vybudována celá trať průplavu z Přerova do Pardubic, byla by pravobřežná trasa Přerov-Olomouc v poměrné výhodě. Vyloučíme-li středomoravské odbočky (do Vyškova a Prostějova), bylo by nejvýhodnější užití v trati od Záhřeba po Olomouc trasy pravé, v trati od Olomouce po Přerov trasy levé, ale tak, aby přístav olomoucký byl již aa trati levé.

Bohužel, nutno uznati, že spojení obou tras severně od Olomouce je prakticky znemožněno nevýhodnými výškami řeky Moravy a drah ústících do hlavního nádraží olomouckého (Olomouc-Česká Třebová, Olomouc-Sternberg). Přes to doporučil tento znalec, aby možnost tohoto řešení byla z úvah vyloučena teprve po podrobnějším vyšetření.«

**b)** Profesor Ing. Jan B a ž a n t ve svém posudku ze 4. října 1940 uvedl tyto závěry:

»Varianta levobřežná je po stránce stavební i provozní výhodnější než varianta pravobřežná. Podružné varianty procházející městem Olomoucem (moravní, tunelová a náhonová) jsou nevýhodné a dnes již neproveditelné.

Poloha přístavu v Olomouci je výhodnější u levobřežné trasy, neboť má lepší připojení na železniční síť, lepší polohu v regulačním, plánu města (na východní jeho straně), do kterého se organicky začleňuje, má výhodnější polohu k stávajícímu průmyslu, lepší možnosti pro zřízení průmyslu nového přímo na vodní cestě. Při vyšší poloze přístavu s

hladinou na kotě 221.00 proti přístavu s hladinou 207.50 při pravobřežné trase bude se díti převážně doprava těžkých surovin z přístavu do závodů výhodně po spádu.

Pokud jde o zemědělské zájmy, není mezi oběma variantami velkého rozdílu. Opatření proti podmáčení okolních pozemků pro vysokou polohu hladiny vody v průplavu nad terénem vyžadovalo by u pravobřežné trasy větší pečlivosti a vyšších nákladů než u trasy levobřežně.

V zásobování odbočky vodou není mezi oběma variantami většího rozdílu. Proti větší možnosti přímého odběru z řeky Moravy při pravobřežné trase je zase u levobřežné výhoda krátkého otevřeného přívodu vody do průplavu a nezmenšená dodávka vody Hammerskému mlýnu.

Po stránce hospodářské je v blízkosti levobřežné trasy více průmyslu jak na trati odbočky, tak i u koncového přístavu v Olomouci, který, jak bylo uvedeno, má lepší polohu k železniční síti i k průmyslu jak stávajícímu tak i novému.

Se stanoviska plavebně-provozního je rovněž dáti přednost levobřežné trase před pravobřežnou, neboť většinu zboží dopravovaného na odbočce do Olomouce bude tvořit uhlí ostravské a hornoslezské, při čemž ve směru z Odry je skutečná dopravní délka levobřežné trasy o 11,665 km kratší než u trasy pravobřežné, která má výhody menšího rozdílu (jen 3 km) v dopravní délce (ovšem za současné nevýhody dopravy zboží z přístavu olomouckého do závodů proti spádu) při dopravě zboží směrem z Dunaje nebo k Dunaji.

Pravobřežná varianta má větší stavební náklad než levobřežná. Toto zvýšení způsobeno je velkým nedostatkem násypu pro vysoké hráze, velkými náklady na těsnění a překročením obou hlavních toků Bečvy a Moravy nákladnými akvadukty.

Překročení Bečvy má malou míru bezpečnosti, neboť spodní hrana akvaduktu byla by jen 85 cm nad nejvyšší dosud pozorovanou povodní na Bečvě.

Pravobřežná varianta je nevýhodná pro umístění přístavu u Nemilan.

Přístav u Hodolan na levobřežné trase je mnohem lépe položen jak k železniční síti, tak k městu Olomouci i k stávajícímu i novému průmyslu.

Rozhodujícím argumentem ve prospěch levobřežné varianty je její o 11.665 km kratší skutečná dopravní délka proti trase pravobřežní při dopravě hlavního zboží (uhlí ve směru z Odry do Olomouce).«

## **VI. Technicko-hospodářské srovnávací podklady rozhodné pro volbu řešení.**

Při rozhodování o vedení odbočky z Přerova do Olomouce nutno především mít na zřeteli to, že odbočka je částí budoucího spojení Labe s odersko-dunajským průplavem.

Pro vodní dopravu mezi Labem a Odrou je výhodnější trasa levobřežná; je kratší, vylučuje sestup lodí na zdrž přerovského přístavu o 13.5 m a opětné vystoupení po pravobřežné trase a tím zbytečné zdržení dopravy a vyšší provozní a jiné náklady.

Pro vodní dopravu mezi Labem a Dunajem jsou obě varianty přibližně stejně výhodné.

Pro mezinárodní transitsní dopravu má větší význam spojení labské vodní cesty s Dunajem než s Odrou. O toto spojení usilují zvláště průmyslové a hospodářské kruhy v Sudetech, v Sasku a města na Labi až po Hamburg.

Plavební cesta Odra-Labe má význam zvláště pro spojení Čech s oblastí Moravské Ostravy. Význam této cesty zvýšil by se po připojení Visly na odersko-dunajsko-labský průplav.

Dosud provedené odhady množství zboží, které bude pravděpodobně dopravováno na budoucím labsko-dunajsko-oderském průplavu, jsou jen velmi povšechné a značně se od sebe liší.

Ve styku Čech a Moravy s vodními cestami Odra-Dunaj-Labe lze předpokládati podle

dnešních poměrů tato průměrná množství pro průplav Pardubice—Přerov:

Směr:

<b>Pardubice-Přerov-Mor. Ostrava</b>	<b>50.000 t</b>	
		<b>450 000 t</b>
<b>Pardubice-Přerov-Dunaj</b>	<b>400.000 t</b>	
<b>Mor. Ostrava-Přerov-Pardubice</b>	<b>1,000.000 t</b>	
		<b>1, 400 000 t</b>
<b>Dunaj-Přerov-Pardubice</b>	<b>400.000 t</b>	
.....		
	<b>1,850.000 t</b>	

Uvedená množství nutno zvýšiti ještě o transítní dopravu ve styku Sudet, Saska a přístavů na Labi v Německu s podunajskými státy, která bude značně převyšovati množství dopravy uvedené pro Čechy a Moravu.

Uvažuje-li se jen odbočka Přerov-Olomouc bez pozdějšího prodloužení k Labi, je vodní doprava mezi Olomoucem a Dunajem výhodnější po pravobřežné trase. Je kratší a vylučuje jeden stupeň.

Pro dopravu mezi Olomoucem a Odrou je výhodnější varianta levobřežná. Množství dopravovaného zboží na průplavu mezi Olomoucem a Odrou (ostravské uhlí) a mezi Olomoucem a Dunajem možno odhadnouti přibližně na stejnou výši.

Výhodou pravobřežné varianty je, že se více přibližuje středomoravským městům Tovačovu, Prostějovu a v dalším pokračování městům Litovli, Lošticím a Mohelnici. Tato pravobřežná varianta ztížila by zemědělským obcím od Věrovan až k Olomouci přístup k pozemkům za průplavem, odřízla by je od Mlýnského toku a od řeky Moravy a vyžádala by si značný počet mostů nejen přes průplav, ale i přes přeložený Mlýnský tok. Částečně byla by zasažena též zastavěná část některých obcí (v Čertoryjích, Charvátech a v Nemilanech).

Závažnou nevýhodou pravobřežné trasy jest její průchod západní zastavěnou částí města Olomouce. Město bylo by průplavem rozděleno na dvě části, západní a východní, což by způsobilo překážky v dopravě a v další výstavbě města.

Rovněž velmi nepříznivě byla by pravobřežnou variantou dotčena kanalisace města Olomouce. Provedená kanalisační síť musela by býti z části rekonstruována. Provedení kanalisace západní části města, jejíž projekt se právě projednává, bylo by ztíženo.

Vývoj města na západ byl by pravobřežnou variantou zabrzděn. Vybudování průmyslové čtvrti uvažuje se v zastavovacím plánu města Olomouce na východní straně poblíž přístavu na levobřežné variantě, kde již dnes je umístěno mnoho průmyslových závodů.

Levobřežná varianta vede ve svém pokračování k Zábřehu územím, ze kterého město Olomouc odebírá vodu pro svůj vodovod. V těchto místech vyžádá si průplav pečlivějšího těsnění, aby se zabránilo znečištění vodou z průplavu. Vodonosné vrstvy nebudou podle předběžných šetření znatelně dotčeny.

Potřeba pozemků pro stavbu průplavu v trati Přerov—Olomouc odhaduje se při pravobřežné variantě na 285 ha, při levobřežné 180 ha.

Počet přechodů silnic a cest, které by bylo nutno zříditi přes průplav, činí při pravobřežné variantě 20. Počet nových mostů zvýší se ještě tím, že bude nutno v úseku Věrovany—Bolelouc zříditi nové mosty přes přeložený Mlýnský tok. Při levobřežné variantě bude 16 křížení průplavu se silnicemi a cestami. Pravobřežná varianta vyžádala by si přeložení silnic a cest v délce 28.5 km, levobřežná v délce 22.6 km.

Při pravobřežné variantě bylo by třeba pře- kročiti průplavem řeku Bečvu a Moravu akvadukty, Moravku a Mlýnský tok propusty. Menších vodotoků bylo by nutno překročit 9. Celkem je 13 křížení. Kromě toho bylo nutno v úseku mezi obcemi Věrovany a Boleloucem zřídit další propusty pro odvod dešťových vod, příp. splašků pod průplavem do Mlýnského toku, přeloženého na východ od průplavu. Při levobřežné variantě překročuje se říčka Kokurka a Svodnický potok propustem a Krčmaňský potok a Mlýnský náhon u Holice shybkou. Menší vodotoky (6) bylo by nutno vésti pod průplavem 5 shybkami a 1 propustem.

Pravobřežná varianta vyžádala by si přeložení Mlýnského toku a říčky Steklé v délce 4 km, řeku Moravy u Bolelouce a Certoryj v délce 2 km. Levobřežná varianta vyžádala by si přeložení Krčmaňského potoka v délce 760 m.

Při pravobřežné variantě jest jeden železniční nadjezd (dráha Olomouc—Nezamyslice), při levobřežně rovněž jeden nadjezd pro vlečku z lomu u Rokytnice. Pravobřežná varianta vyžaduje přeložení dráhy Olomouc—Prostějov v délce 400 m, levobřežná přeložení vlečky u Rokytnice v délce 600 m.

Zemních prací je u pravobřežné varianty více než u levobřežně. Pravobřežná varianta prochází zaplavovaným územím Bečvy a Moravy, což si vyžádá důkladnějšího opevnění svahů a vyšších nákladů udržovacích. Rovněž potřeba těsnění průplavního tělesa je u pravobřežné varianty větší než u levobřežně.

Stavební náklad na průplavní odbočku Přerov — Olomouc odhaduje se u pravobřežné okrouhle na 287 mil. K, u levobřežně na 150 mil. K. (Uvažovány jsou ceny z r. 1940.) Viz tabulku.

V tabulce je obsaženo technicko-hospodářské srovnání pravobřežné a levobřežné varianty odbočky z Přerova do Olomouce a z Přerova až do Zábřehu. Připomíná se, že uvedené údaje jsou přibližné a je možné, že některé z nich se po vypracování detailního projektu změny, a to buď ve prospěch nebo neprospěch té které varianty.

Provedením levobřežně varianty není znemožněno budoucí provedení odbočky do Prostějova a Vyškova. Tyto odbočky nemají nyní takový význam, aby jejich budoucí provedení mohlo mít rozhodující vliv na vedení trasy mezinárodní dálkové vodní cesty Labe—Dunaj—Odra.

Přístav v Přerově byl by při pravobřežné variantě uzlovým bodem všech tří vodních cest k Odře, Dunaji a Labi.

Na odbočce Přerov—Olomouc bude třeba zřídit přístavy příp. překladiště v Olomouci, v Grygově (lom, vápenka), v Brodce (cukrovar, sladovna, továrna na impregnaci dřeva, vápenka a j.). Pro místní potřebu města Přerova je možno zřídit na průplavní větvi Odra—Labe překladiště u Předmostí.

O rozsahu a vyzbrojení přístavů a o příspěvcích na jejich vybudování bude jednáno se zájemníky. Vyzbrojení přístavů bude prováděno postupně, jak si to rozvoj průmyslu a obchodu vyžádá.

## **VII. Některé podrobnosti řešení odbočky.**

Profil průplavu pro odbočku Přerov—Olomouc je volen stejný jako na 0-D průplavu. Má šířku hladiny 41 m, hloubku 3.5 m, podjezd pod mosty nad normální plavební hladinou průplavu 5 m. O šířce průplavu v další trati Olomouc —Pardubice bude rozhodnuto později s přihlédnutím na velmi nepříznivé územní poměry.

Zásobování průplavu. Pro odbočku Přerov— Olomouc nutno opatřit jen vodu na úhradu ztrát způsobených vsakováním a výparem, poněvadž obě varianty jsou úrovně, bez plavebních komor. Je možno výhodně provést zásobení z přehrady, která by se vybuvovala na Lichnickém potoku, levostranném přítoku Bystřičky. Také by tato

odbočka mohla být zásobována vodou opatřenou pro 0-D průplav, s kterým tato odbočka tvoří společnou zdrž.

Různá ochranná opatření. Při stavbě průplavu bude provedeno zároveň scelení průplavem rozříznutých pozemků a meliorace pozemků, pokud by byly zamáčeny nebo vysušeny následkem stavby průplavu.

Vhodná úprava objektů a osazení svahů zabrání, aby ráz krajiny nebyl průplavem nepříznivě dotčen.

Bude pamatováno na chov ryb v průplavu.

### Technicko-hospodářské srovnání pravobřežné a levobřežné varianty odbočky odersko-dunajského průplavu.

	Odbočka Přerov—Olomouc:		Trať Přerov—Zábřeh:	
	pravobřežná	levobřežná	pravobřežná	levobřežná
Odhad výměry potřebných pozemků . . . . .	284.7 ha	180.5 ha	739.6 ha	668.0 ha
Počet silničních přečhodů . . . . .	20	16	58	47
Počet železničních nadjezdů . . . . .	1	1	6	3
Délka přeložek silnic a hospodářských cest a mostních přjezdů . . . . .	28.5 km	22.6 km	68.5 km	64.4 km
Délka přeložek fek a vodotoků . . . . .	6.0 km	0.7 km	11.3 km	5.5 km
Křížení říčních potoků:				
počet shybek . . . . .	4	7	16	20
počet propustů . . . . .	7	3	13	8
počet akvaduktů . . . . .	2	—	2	1
Zemní práce: výkop . . . . .	1.639 mil. m <sup>3</sup>	3.167 mil. m <sup>3</sup>	9.716 mil. m <sup>3</sup>	10.437 mil. m <sup>3</sup>
násyp . . . . .	7.069 „ „	2.804 „ „	16.097 „ „	12.913 „ „
výkop z výkopiště . . . . .	5.430 „ „	—	6.381 „ „	2.476 „ „
Počet plavebních komor . . . . .	—	—	5	4

#### Závěr.

Z uvedených studií a úvah vyplývá, že levobřežná varianta má s hlediska stavby průplavu a provozu plavby nesporné výhody před variantou pravobřežnou.

Proto bylo v souhlase s komisí průplavních znalců rozhodnuto, aby pro úřední projednání projektu odbočky z Přerova do Olomouce podle nařízení z 23. dubna 1903 č. 90 ř. z. byla zvolena varianta levobřežná.

Přehlídka trati podle cit. nařízení má být provedena v první polovici roku 1941. Jejím účelem je přezkoušení po stránce správní a hospodářské zvolenou průplavní trať, dále polohu přístavů a překladišť a ostatních úprav spojených se stavbou průplavu.

Příslušné technické podklady budou vyloženy po osm dní u okresních úřadů, jichž správním obvodem odbočka prochází.

Místo a čas k nahlédnutí do těchto podkladů bude oznámeno v obcích vyhláškou okresního úřadu.

Návrhy a přání zájemníků mohou být předneseny ústně neb písemně.

Na základě výsledku tohoto úředního projednání a posudku komise, sestavené podle cit. nařízení rozhodne ministerstvo veřejných prací v dohodě se zúčastněnými ministerstvy, o podrobném vyřešení této odbočky.

**Ing. Ant. Patočka:**

## **HOSPODÁŘSKÉ ODŮVODNĚNÍ PRŮPLAVNÍ ODBOČKY Z PŘEROVA DO OLOMOUCE V RÁMCI LABSKO-ODERSKO- DUNAJSKÉHO PRŮPLAVU**

Průplav dunajsko-oderský tvoří samostatnou část průplavního spojení labsko-odersko-dunajského, jehož stavba byla uzákoněna již rakouským vodocestným zákonem z roku 1901. Při průplavních plánech se uvažovalo vždy o třech větvích: labské od Pardubic, oderské od Kozlína a dunajské od Děvína, případně Vídně (Wienu), jež se stýkaly v Přerově, mohutném dopravním uzlu.

Vývojem poměrů obchodně-politických a obytných, zejména od roku 1931, tvořila se stále zřejmější skutečnost, že je nutno soustředit úsilí k vybudování souvislých větví oderské a dunajské v průplav odersko-dunajský, aby slezský a ostravský průmysl získaly levnou cestu k Dunaji a naopak, aby produkty Balkánu se levněji dostaly jak do východních oblastí Říše, tak i do států skandinávských. Přístavu Štětín (Stettin) připadla by tu důležitá úloha zprostředkovatele. Vítkovické železárny dosáhly by tak levné vodní cesty pro odběr švédské rudy atd.

Události roku 1938 urychlily rozhodnutí o stavbě průplavu. Měla být tehdy realizována asi do 10 let, jelikož obtížné nepřipravené vodní stavby nákladem několika miliard nelze vybudovati v několika letech.

Tato vodní cesta, i když v našem kraji bude sloužiti převážně transitu, přece svým vlivem na tvorbu dopravních sazeb vytvoří pásmo výhodných podmínek pro umístění průmyslu i obchodu hromadným zbožím.

Trasa probíhá údolím Odry, přechází pak vrcholovou tratí na sudetském území do údolí Bečvy a od ústí Bečvy do Moravy sleduje tuto řeku až k Dunaji. Vidíme, že trasa je vedena převážně říčními úvaly. Tyto se rozšiřují jen mezi Lipníkem a Hulínem v Hanou a pod Napajedly v rovinu Slovácka.

Vedením trasy je ze stejnorodé plochy hanáckého kraje průplavem vyříznut pás lepších výrobních podmínek, pás, jenž zahrnuje sice Přerov a Kroměříž, vynechává však hanáckou metropoli Olomouc a její blízkost Prostějov a Litovel.

### **Hospodářské -poměry na Hané.**

Haná poskytuje po stránce obyvatelstva;: průmyslu i dopravy obraz opravdu vzácné rovnoměrnosti. Ač je Olomouc od pradávna její metropolí, nutno vždy s Olomoucí současně jmenovat jako směrodatná hanácká města i Přerov, Kroměříž a Prostějov.

Ze základu poskytnutého úrodnou půdou a využitého nejvyspělejším naším zemědělstvím vzrostl jak zemědělský průmysl cukrovarnický, tak průmysl poživatin v podobě pivovarů, sladoven, továren na těstové výrobky, na cukrovinky a čokoládu. Vytvořeny podmínky pro rozvoj průmyslového podnikání sledující výrobu strojů, v první řadě hospodářských, a výrobu chemickou, zejména umělých hnojiv.

Elektrický proud je zaveden do každé vesnice, podobně i telefon.

Železniční síť je na Hané dobudována a silniční potřebuje jen poměrně malých úprav, aby odpovídala nárokům motorisované dopravy.

Haná je region vzácně vyrovnaný, i když naprosto není uniformní. O tom svědčí rovnoměrné rozdělení závodů průmyslu kovodělného, dřevo-dělného, keramického, potravinářského a průmyslu t. zv. zemědělského po okresech olomouckém, prostějovském, přerovském, kroměřížském i hranickém. (Viz přiloženou mapku.) Tato

vyrovnanost není vyčerpána jejich šťastnou geografickou dislokací; k té přistupuje i okolnost, že až na dvě výjimky jde vesměs o podniky střední mohutnosti, pevně vkořeněné ve svůj kraj, při tom však uplatňující se živě na zahraničních trzích.

Zkoumáme-li strukturu Hané podle jiných hledisek, na příklad podle hustoty obyvatelstva, podle velikosti pozemkové držby, podle vyspělého odborného školství — vždy shledáváme, že zde jde o kraj ve všech svých částech- stejně intenzivně žijící. Tato vyrovnanost byla by hluboce porušena, kdyby jen východní část Hané měla míti zvláštní prospěch, plynoucí ze stavby, průplavu odersko-dunajského.

### **Hospodářské odůvodnění odbočky do Olomouce.**

-. Město Olomouc proto v roce 1938 znovu poukázalo se vší rozhodností na nutnost vybudovati současně s průplavem odersko-dunajským i odbočku do Olomouce, aby nebyly dosavadní předpoklady podnikání a soutěživosti hrubým způsobem porušeny. Byla to v první řadě obava ze znehodnocení stamilionových investic průmyslových, neboť hrozilo nebezpečí, že podniky se budou z Olomouce stěhovat do největší blízkosti nové vodní cesty. Při tom průmysl a obchod, usazený na lince Přerov-Litovel, svými dopravními potřebami stavbu této odbočky plně ospravedlňoval. Abychom uvedli jen některé případy: U Litovle v Měrotíně jsou velké vápenky a lomy firmy Josef Vitoul a spol. Budou míti na 2000—5000 t dopravního substrátu. Dalším velkým uživatelem průplavu budou kamenolomy a vápenka města Olomouce v Grygoyě, které počítají s ročním překladem 30.000 tun. Solné mlýny v Holiči zpracovávají na 70 tisíc tun soli, která může býti výhodně dovážena po vodě.

Potravinářské továrny firmy S. Heikorn zpracují normálně 30.000 až 40.000 t olejnatých semen, jež mohou býti vesměs dovezeny po vodě. Mlýny a sladovny potřebují dovozu dalších desítek tisíc tun obilí, jež po zpracování na mouku a zejména slad opět vodní cestou si najdou odbyti v cizině.

V těžce asi výši se pohybuje roční spotřeba průmyslového a otopného uhlí, jež z přístavu u ostravských důlních závodů bude možno dopravit až do středu průmyslové čtvrti s celočlunových nákladech a tím čitelně snížit výrobní náklady.

Pily a stavební podniky mohou použití vodní cesty k dovozu kulatiny, případně řeziva. Dlouhá řada průmyslových podniků oboru slévárenského, stavby strojů a výroby plechového i kovového zboží může pak po vodě snadno dopravovati potřebné polotovary z ostravských hutí.

Roční spotřeba olomouckých továren na čokoládu a cukrovinky přesahuje 2000 t jen u kakaových bobů. K tomu přicházejí další suroviny této výroby asi ve stejném množství (sušené a konzervované ovoce, kokosová jádra atd.).

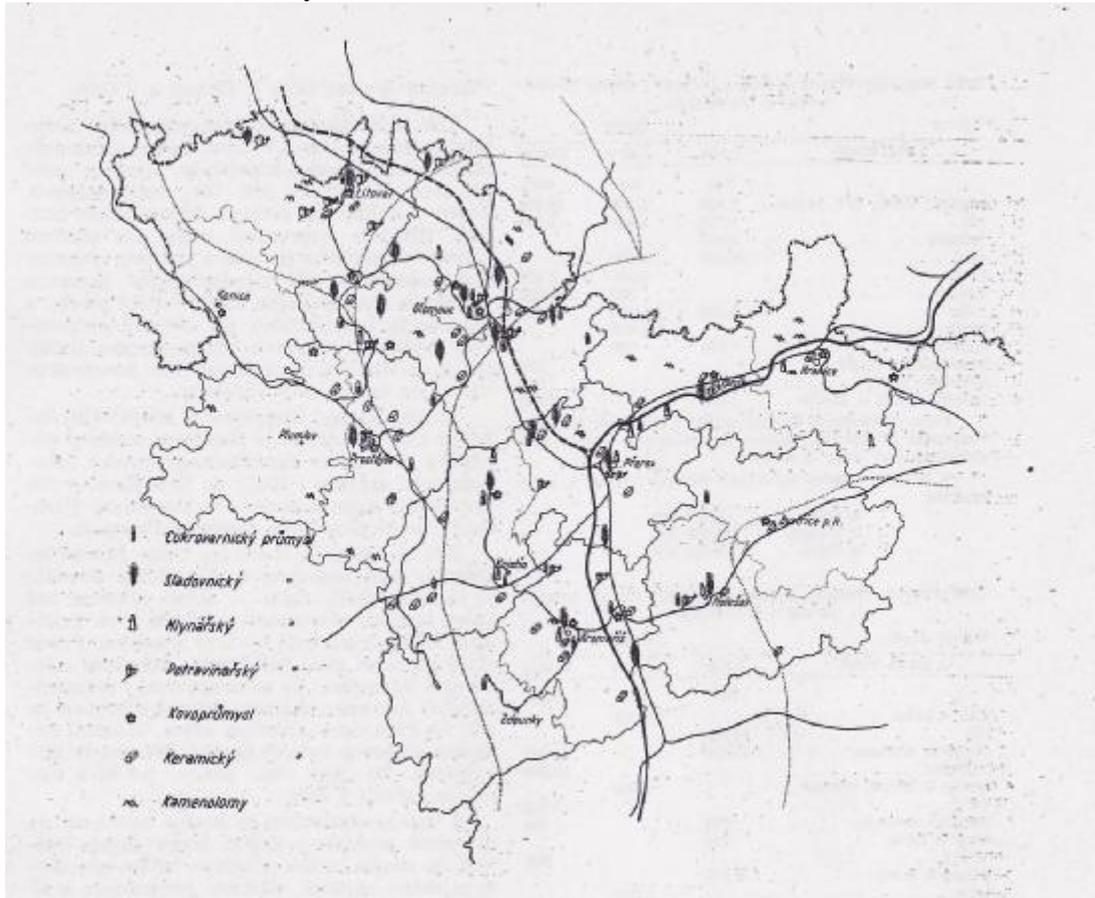
Cukrovary po vodní cestě lépe proniknou svou rafinádou do zámoří a vyrovnají tím náskok průmyslu v Čechách. Z tohoto výpočtu jen nejdůležitějších dopravních substrátů plyne jasně, že pro požadavek výstavby odbočky Přerov-Olomouc při stavbě průplavu odersko-dunajského jsou zde vážné hospodářské zájmy, jež podporují důvody, vyplývající z nutného zřetele k stejnoměrnému rozvoji stejnorodého kraje.

Ministerstvo veřejných prací uvedené důvody plně uznalo a proto považovalo a považuje olomouckou odbočku za samozřejmou součást odersko-dunajského průplavu.

Po tomto zásadním rozhodnutí zbývá vyřešiti, kudy tato vodní cesta má vésti. Tato otázka byla komplikována tím, že nebylo lze ji řešit o sobě, nýbrž se stálým zřením k faktu, že v nejbližší budoucnosti bude uskutečněna výstavba i labské větve průplavu labsko-odersko-dunajského. Odbočka nemohla být tedy řešena jen jako spojka k Olomouci z Přerova, na niž by stačil snad i jednolodní profil, nýbrž vždy jen jako část budoucího průplavu pardubicko-přerovského, tedy se zřetelem k jeho trase a se zřetelem k jeho budoucímu provozu. Prodloužení vodní cesty do Olomouce mohlo býti

provedeno po levém či pravém břehu řeky Moravy.

Zdá se, že alternativa levobřežní, která zachycuje grygovský kamenolom, probíhá v blízkosti Brodku a otvírá nové možnosti rozvoje dnešní průmyslové čtvrti Olomouc-Holice, má větší výhody než alternativa druhá, vedoucí cca o 12 metrů níže a těsněji se přimykající toku řeky Moravy. Z neposledních výhod alternativy levobřežní je i snadná zapojitelnost nově vznikajících objektů továrních, skladištních a pod. na železniční síť, která u alternativy



pravobřežné je dána teprve po přiblížení se trati Olomouc-Brno, kdežto trať Olomouc-Přerov provází trasu levobřežnou v celé její délce. Z předneseného vyplývá, že pro vybudování průplavu odersko-dunajského tak, aby odbočka z Přerova do Olomouce tvořila jeho nedílnou součást, mluví tyto důvody:

1. průmysl mezi Přerovem a Litvňovicemi usdlý svou činností vyvolává přepravu zboží v množstvích, jež jsou vhodným předmětem vodní dopravy;
2. vybudováním odbočky Přerov-Olomouc předejde se škodám, jež by v důsledku příliš radikálního zásahu do podnikatelských předpokladů Hané olomouckému, prostějovskému a litovelskému průmyslu vznikly tím, že by byl již napřed zatížen nutností, vyrovnávat na úkor zisku, mezd či jinak rozdíl v dopravních nákladech proti šťastněji situovaným podnikům u průplavu;
3. udělá se tím první krok k výstavbě průplavu pardubicko-přerovského.

V připojené mapce, na níž je vidět stejnorodá struktura "hanáckého hospodářství, je tečkovanými liniemi zachycen pruh bezprostředního vlivu nízkých dopravních sazeb průplavních. Jeho šíře je pro různé zboží různá a kolísá podle přípojných komunikací. Volili jsme pruh na každou stranu od osy průplavu cca 20 km široký.

Další přílohou je tabulka, která znázorňuje nejzávažnější složky pravděpodobné přepravy po průplavní odbočce, a to pro příjem i expedici zboží zvlášť, vždy rozděleně,

podle přepravních směrů k Dunaji, na Odru a na Labe (k Hamburгу). Export a import jdoucí přes Hamburg mohl by před dokončením labské větve průplavu používat cesty oderské a přejít pak na Labe přes braniborské vodní cesty. „,

Na třetí tabulce uvádíme skupiny firem, „Jež by z vodní dopravy určitě těžily, aniž dnes lze být jen přibližně sdělit, do jaké míry.

Všechny údaje jsou odhady, budované na dosavadních znalostech firem, které se ankety účastnily, a mohou složit jen pro přibližnou informaci. Skutečný provoz nám ukáže teprve dokončená vodní cesta v nově uspořádané Evropě.

Trať Olomouc-Přerov (údaje zahrnují i firmy prostějovské a litovelské).

Vývoz Druh zboží	Směr		
	Labe	Odra	Dunaj
	tun	tun	tun
kámen, štěrk, drt', vápno .	1.000	2.000	30.300
sůl.....	9.500	4.440	2.100
ječmen.....	3.000	---	---
Slad.....	20.000	3.000	---
pivo.....	---	1.500	1.400
mouka.....	---	500	1.000
cukr .....	4.000	1.000	8.000
řízky.....	---	2.000	---
čokoláda .....	250	250	---
provaznické zboží .....	---	---	200
dřevěné zboží .....	---	---	100
železné zboží a stroje .....	3.500	---	2.500

Pozn. Směrem k Dunaji půjde i expedice do byv. Rakouska (Východní Marky).

**Expedice pro Přerov jest zařaděna pod směr k Odře.**

V hořejší tabulce vykázáno celkem 101.500 t, a to směrem

k Labi .....	41.250 tun
k Dunaji .....	45.600 tun
k Odře .....	14.650 tun

Trať Přerov-Olomouc (údaje zahrnují i firmy prostějovské a litovelské).

Dovoz zboží	Směr		
	Labe	Odra	Dunaj
	tun	tun	tun
uhlí a koks .....	---	70.000	---
sůl.....	70.000	---	---
olejnatá semena .....	20.000	---	20.000
obilniny.....	---	---	20.000
železo a litina, plechy .....	---	6.500	---
dříví .....	---	---	3.000
textilní suroviny .....	700	---	100
surové kůže .....	200	---	---
oříšky.....	---	---	800
kakaové boby.....	2.000	---	---
řepa.....	---	3.000	---
surový cukr.....	---	---	1.000
umělá hnojiva.....	---	1,500	---
sudy .....	---	300	---

**V hořejší tabulce vykázáno celkem 219.840 směrem**

**od Labe ..... 92.900 tun**  
**od Odry ..... 81.800 tun**  
**od Dunaje ..... 45.140 tun**  
**Součet příjmu a expedice: 321.340 tun.**

### **Plavební spojení Labe k Dunaji a k Odře.**

Tím se dostáváme k další vodocestné aktualitě našeho prostoru. Význam labské větve průplavu labsko-odersko-dunajského bychom snad při této příležitosti ani tak nezdůrazňovali, kdyby z některých projevů odpovědných činitelů říšských nepronikal názor, že stavbou odersko-dunajského průplavu jest pro východní část vodocestné sítě střeoevropské prozatím vykonáno dost. Zejména kruhy labské plavby a polabského hospodářství, jež obětavě podporovaly myšlenku průplavu labsko-odersko-dunajského spoléhající na nedílnost této konstrukce, cítí se do určité míry ohroženy.

Slezské kruhy, nechtějící si zneprátniti takovou mocnost, jakou je Hamburg, nabízejí náhradou za průplav pardubicko-přerovský mnohem delší průplav z Riesy do Vratislavi — 284 km dlouhý s jen 8 stupni, — kterým by Hamburg dosáhl přes Odru spojení s Dunajem.

Zdá se však, že Hamburg tímto nouzovým řešením není spokojen, a to z těchto důvodů: je to cesta delší, Odra je méně výkonná než Labe, hranice výkonnosti průplavu mezi Vratislaví a Přerovem byla by brzy dosažena: Proud zboží plynoucí mezi Balkánem a středním a severním Německem by se tu setkával s nejintenzivnější dopravou uhelnou, jež pod Přerovem se dělí na dunajskou a labskou větev. Zaústění německé přepravy bylo by proto u Přerova zvláště výhodné. To jsou však úvahy, jež se k této otázce ozývají v Říši.

S našeho stanoviska je možno poukázati na opětovná prohlášení našich odpovědných činitelů, že stavba celého průplavu labsko-odersko-dunajského zůstává vládním programem a že vláda učiní v rámci své působnosti vše, aby se stavba uskutečnila. Vidíme též, že svůj slib vláda plní, neboť práce na středním Labi dostaly se nyní do tempa neobyčejně intenzivní výstavby.

Závody, jež mají na vodní cestě zájem, nemohou však udati pravděpodobnou výši dopravy.

Druh	Počet závodů	V úvahu připadá pro	
		příjem	expedici
kamenoprůmysl	2	lomový kámen	opracovaný kámen, náhrobky
benzín a minerální oleje	4	benzín a minerální oleje	—
tříděné odpady	2	hadry, staré železo, starý papír	vytříděné odpady
importní závody koloniální	4	rýže, suš. ovoce, konzervy, koření, káva, čaj	—
lihovary a drožárny	2	uhlí, obaly	—
cihelny	5	uhlí	cihly a jiné keramické výrobky
impregnační závody	1	oleje, chemikálie, kulatina, pražce	telegrafní tyče, pražce

22

I politicky jest dobudování sítě střeoevropské uskutečněním projektu průplavu labsko-odersko-dunajského zřejmou nutností." Právě tak, jak celá Velkoněmecká říše má býti protkána sítí dálnic, tak její vnitřní hospodářská podstavba má býti dobudována sítí výkonných a levných vodních cest. Tyto vodní cesty jsou nepomijitelným činitelem

státotvorným a připoutávají celý život země neznatelně, ale mocně na sebe a tím i k jejich ovladateli. Bylo to lepší hospodářské začlenění Východní Marky (Rakouska), jež ještě za existence býv. Československé republiky tak rychle rozhodlo o výstavbě průplavů Rýn-Mohan-Dunaj a Odra-Dunaj.

Po vývoji posledních dvou let je stavba průplavu labsko-dunajského tedy jen logickým krokem při budování Velkoněmecké říše, jejíž jednotlivé kraje mají býti k sobě co nejtěsněji skloubeny a mají se těšit rozsáhlým výhodám, jež toto velkoprostorové hospodářství s sebou přináší.

Ne nejmenší z těchto výhod je péče státní správy, aby jednotlivé kraje měly slušné předpoklady rovného startu při soutěži, neboť rozhodujícím měřítkem nové doby je výkon. Na tuto myšlenku navazují petice hospodářských kruhů německého Polabí, aby stavbou průplavu Pardubice-Přerov byla poskytnuta stejná výhoda průmyslovému Sasku a střednímu Německu, především však Hamburgu, jaká se poskytuje vybudováním průplavu odersko-dunajského Štětínu (Stettin) a průmyslu slezskému. Nejvíce jsou na zachování rovných konkurenčních předpokladů interesovány kruhy sudetského hospodářství, jež jsou touto vodní cestou dotčeny dvakrát, jednou v trati »horního« Labe mezi Loubím a Mělníkem, po druhé v trati průplavní mezi Ústím nad Orlicí a Litovlí.

### **Průplav Pardubice—Přerov.**

Znamená-li vypuštění labské větve ze stavebního programu labsko-odersko-dunajského průplavu prodloužení cesty na Balkán proti původnímu předpokladu z Hamburgu o sto kilometrů, z Magdeburgu o 180 km, znamená to u Saska a Sudet nikoliv již prodloužení, nýbrž pro naprostou nehospodárnost požadované okliky rovnou resignaci a vyřazení ze soutěže.

Budou to pravděpodobně velké důvody budovatelské, státně-konstruktivní, které povedou ke kladnému rozhodnutí o stavbě průplavu pardubicko-přerovského. Byla by však chyba, kdybychom se za tyto velké zájmy chtěli schovávat a nevyznali krajní zájem, jež na jeho stavbě mají i naše hospodářské kruhy.

V první řadě se podívejme na tuto otázku historicky. Vždyť už 40 let se neustále počítá s tím, že průplav labsko-odersko-dunajský se ve svém celku jednou přece uskuteční. Z toho důvodu bylo mnoho průmyslových podniků umístěno blízko jeho předpokládané trasy, po případě podél tak zvaného »malého« Labe, mezi Mělníkem a Pardubicemi.

Stejně cílevědomě a v krajních mezích svých

možností postupovala veřejná správa, jež pokládala usplavnění Labe až do Pardubic za nejpřednější svůj úkol. Toto neochabující úsilí pramenilo z vědomí nutnosti vytvořit u nás pro realizaci projektu labsko-odersko-dunajského průplavu všechny předpoklady. Tyto miliardové investice by se sice nestaly kapitálem do vzduchu vyhozeným, ale přece jen by se znehodnotily neobyčejně pronikavě, kdyby se stavba průplavu pardubicko-přerovského měla nyní znovu odložit na nedozírnou dobu. Neboť výstavba našeho středního Labe jest provedena se zřetelem na jeho budoucí použití v souvislém systému stredoevropských vodních cest. Pro svoji vnitřní potřebu bychom vyšli pravděpodobně s rozměry mnohem skromnějšími.

Průplavní spojení Pardubice-Přerov může kdykoliv převzít dopravu, jež zvolila zdlouhavou a levnější cestu po moři mezi severoněmeckými přístavy a zeměmi balkánskými, jež své přebytky svázely po Dunaji do přístavů černomořských.

Je to komunikace o 6000 km kratší, a tím o plných 200% již v důsledku této výhody lépe využitelná.

Spojuje zásobovací prostor střední Evropy, to jest zemědělské země Balkánu přímo se srdcem Německé říše, jak nám je představují centrální oblasti Saska a středního

Německa. Tyto oblasti jsou též oblastmi velmi hustě zabydlenými a vykazují značně vysokou "potřebu dovozu zemědělských produktů z Balkánu.

Kromě těchto jedinečných výhod může průplav Pardubice-Přerov poskytnouti železnici v době špičkových výkonů podstatné ulehčení, neboť leží v tahu mohutného dopravního proudu, který v protektorátním prostoru spojuje východ a západ.

### **Rentabilita průplavu.**

Mluvit o rentabilitě tu není na místě. Dovedli jsme nutnost této stavby s jiných hledisek.<sup>^</sup> Kdyby šlo o podnik rentabilní v soukromohospodářském smyslu, nebylo by zapotřebí dovolávati se pomoci, ba iniciativy veřejné správy, Při počítání rentability průplavu je tolik hodnot v jejich budoucím vývoji neurčitelných, že je lépe bráti udávaná data velmi kriticky. Mohou býti předstižena skutečným vývojem, mohou se však ukázati jako příliš optimistická. Proto předpokládaná rentabilita průplavu může a smí býti pouze jedním z důvodů pro jeho stavbu, nikoliv důvodem rozhodujícím.

Máme-li míti vůbec v Přerově uzel středoevropských vodních cest, jež by se rozbíhaly k Dunaji, Odře a Labi, potřebujeme průplav na středoevropská plavidla dimensovaný, t. j. pro čluny o nosnosti 1000 t a dvojlodní. Tento průplav bude pro nás sotva rentabilní v úzkém smyslu slova, poněvadž právě u nás překonává síť vodních cest dvě rozvodí, má dvě obtížné vrcholové trati, jež jsou mezi Labem, Odrou a Dunajem. Tento náš průplav bude v první řadě sloužiti transitu s Labe na Dunaj, s Odry na Labe a Dunaj a naopak, o nějaké rentabilitě je možno mluvit teprve v souhrnu těchto přirozených a umělých vodních, cest, jejichž je nutnou součástí. Tento souhrn přesahuje ovšem daleko hranice Protektorátu. Leč stavbou průplavu nesníží se jen náš úhrnný náklad na dopravu — souběžně budou vybudovány údolní přehrady, upraveny řeky, budeme o krok dále v úsporném hospodaření vodou, tím tak vzácným a u nás bohužel ubývajícím statkem.

Zmírní se škody způsobené velkými vodami, vytvoří se nové rekreační oblasti: samé klady, aktiva a jak nesnadno zachytitelná při požadovaném výpočtu rentability!

Pro zjištění pravděpodobného provozu na labské větvi průplavu obrátili jsme se především na firmy usazené v obvodu obchodní komory Olomoucké.

Úhrnné výsledky této akce zpracovává Průmyslový ústav pražské obchodní komory.

Zjišťování budoucí přepravy na nějaké vodní cestě na podkladě statistik nebo dotazníkových akcí bylo ovšem již často kritisováno. V anketě se seje materiál, neúplný, podle subjektivních kritérií a často i sympatií vybraný. Máme však za to, že pozitivní zjištění, že v určitém obvodu je dopravní potřeba určité intensity, je pro nás cenné i když neříká, nebo nemůže říci, - mnoho-li z udaného množství zboží by přešlo na průplav.

Je otázkou, zda by mělo smysl stavět průplav jen proto, aby na něj přešla v:důsledku levnějších dopravních sazeb část nynější dopravy železniční. -

Nikdy jsme se takto na průplav nedívali.

Není nám konkurentem železnice, nýbrž oživovatelem hospodářského života.

Přivede k nám zboží, jež se v důsledku vysokých sazeb železničních až k nám zatím dopravovati nemohlo, a tím vybuduje i předpoklady pro rušnější používání železnice při odbytu výše hodnotných hotových výrobků.

### **Volba dopravované zátěže po vodní cestě.**

Často jsou podniky na rozpacích, které druhy zboží možno vzíti v úvahu při odhadu, jaký konkrétní zájem by na průplavu měly.

Stalo se, že myšlenka přepravovati slad po vodě byla odmítnuta jako nebezpečná pro hygroskopickou povahu zboží. Zdá se, že i někteří jiní exportéři nesledovali putování

svých výrobků dále než na vlastní vlečku neb místní nádraží.

Nejednotnost v posuzování vynikne zejména, odpoví-li vám celá řada podniků téhož výrobního odvětví a podobné orientace.

Referentovi je to vítanou orientační pomůckou o bodech sporných nebo neujasněných. Jedním z nejspornějších bodů je uhlí. Stále se setkáváme s přesvědčením, že vodní cesta nebude mít na dopravní náklady uhele vlivu, protože přeprava uhlí zůstane železnici, a to z těchto důvodů, vzhledem k překladu uhlí:

Dvojitý překlad uhlí (báňská dráha—lod', lod'—železnice nebo auto) by příliš zdražil dopravu. Uhlí by dodatečný dvojitý překlad nesneslo již po stránce technické, nebo by přišlo na místo spotřeby znehodnocené.

Proti tomu je možno uvést snahu o konstrukci dopravních nádob na uhlí, které urychlují a zlevňují překlad a při nichž použití uhlí ve své jakosti zůstává netknuto. Dále možno poukázat na zvláštní přílohu tohoto časopisu, věnovanou Moravské Ostravě. Zde důlní podniky vesměs počítají s vodní dopravou pro své uhlí, i když — bohužel — se při tom o průplavu pardubicko-přerovském nezmínily.

V odpovědích se stále setkáváme s klausulí »za nynější tarifní situace\* nebo »nebudouli přímé sazby železniční do překladišť na Dunaji, Odře a Labi levnější«. V hloubi srdce si převážná většina tarifních odborníků myslí, že snaha po spolupráci železnice s vodní cestou je z nouze ctnost a že nepřetrvá dnešní mimořádné poměry.

Jsme tu jiného názoru. Pokládali jsme železniční tarifní politiku, která odsávala náklady po Labi přišlé a na Dunaj určené v Loubí, za politiku diktovanou neuspokojivým finančním stavem našich železnic, tedy za politiku diktovanou zájmem podniku, nikoliv celku. Zvýšením výkonu v tunokilometrech snažily se posunout poměr proměnlivých a fixních nákladů ve prospěch nákladů proměnlivých.

Tehdy jako konkurenční vodní cesta přicházel v úvahu jen kousek Labe, případně Vltavy mezi Loubím a Mělníkem nebo Holešovicemi.

Po vybudování průplavu labsko-odersko-dunajského bude však situace podstatně jiná. Možno říci, že přijde-li zboží po vodě nebo má-li po ní býti expedováno, nechť po ní urazí trať co nejdelší, neboť jest to trať v každém případě levnější.

Je jen zastíráním pravého stavu věci, po-skytne-li železnice v takové relaci tarifní sazby, jež nekryjí její svěstojné náklady. Maximálním využitím vodní cesty tedy klesá úhrnné zatížení našeho hospodářství dopravním.

Konkrétně: má-li prostějovská továrna na stroje provést dodávku do Bulharska, musí jí kalkulace vždy ukázat, že nejlevnější způsob je použití průplavu a Dunaje, a to ne snad od Hodonína či dokonce s pominutím průplavu od Bratislavy, nýbrž již od nejbližšího jeho přístavu, tedy od Přerova či Olomouce.

Koordinace dopravy, která se rýsuje jako kladný přínos těchto bouřlivých dob, neponechá železnici na pospas automobilům, které by dopravovaly vysoce hodnotné zboží, ani vodním cestám, po nichž by šlo hromadné zboží levně. V připravované synthese se na každého dostane. Nezapomínejme, že skutečná konkurence se může vyskytnout jen tam, kde tyto dopravní cesty běží vedle sebe a v poměrně úzkém pruhu. Průplav tedy by mohl konkurovati našim železnicím jen od Přerova k Mor. Ostravě, Hodonínu a Pardubicům.

Všude jinde\* nutně zůstává doprava hromadného levného zboží po železnici nedotčena. Nedávno byly s velkou pečlivostí propočteny atrakční oblasti kolínského a pardubického přístavu tím způsobem, že k danému druhu zboží bylo hledáno místo, kam je dovozní po železnici (a to i přímo, i z překladišť dosavadních) stejně drahé jako dovozní přes přístav kolínský, resp. pardubický.

Získaná data a mapy jsou velmi zajímavé a instruktivní, ale nemohou zase býti sama o

sobě rozhodujícím argumentem. Neboť je-li již jednou zboží v lodi na cestě z Hamburgu, má se podle našeho názoru loď dopravit tak daleko, jak je to jenom možno do vnitra země, co nejbližše konečnému místu určení. Jestliže dnešní překladištní tarif tuto možnost hospodářsky vylučuje, je správnější škrtnout tarif a vypracovat sazby pod zorným úhlem spolupráce dopravních prostředků, než škrtnout onen druh zboží z pravděpodobného překladau přístavu kolínského.

### **Dopravní tarify.**

Odstupňování dopravních sazeb, čili dopravní tarif, je pro zdravý rozvoj národa mnohem důležitější, než, se na první pohled na tyto dva pojmy zdá. Tím, že železnice zavedla hodnotový tarif a přepravovala levně suroviny a draho výrobky, přispěla k dislokaci průmyslu, který by se při sazbě jednotné či snad (uvedme absurdnost) odstupňované obráceně, usídlil co nejbližše surovinových základen. Ještě dnes vidíme u železáren, že se stěhují k dolům a nikoliv k spotřebitelům. Tento zjev bychom za platnosti jednotné dopravní sazby nebo sazeb vypočtených na podkladě svéstojných nákladů viděli na příklad i u továren na čokoládu, na oděvy atd. Každá továrna by si v první řadě hleděla najít místo, které by jí skýtalo co nejmenší úhrnné zatížení dopravním (což dělá i nyní, ale výsledky nejsou tak jednoznačné, ježto odstupňovaný tarif připouští resp. vynucuje různá řešení). Čím by se prodával výrobek ušlechtilejší, tím více by ji převaha váhy pohonných látek, příprav a surovin táhla k nějakému tomu místu výskytu zdroje energie.

Dospěli bychom rychle k nestvůrným aglomeracím americkým a k stejně americkému vyhnutí venkova se všemi škodami pro národní zdraví, které z toho plynou.

Blahodárný vliv odstupňovaných sazeb železničních bude naší vodní cestou, ještě posílen.

Výhody, které poskytuje příroda výskytem uhlí v pánvi ostravské, nafty v Rumunsku, fosfátů v zámoří, budou se širokými proudy rozlévati i do naší země, neztenčovány výlohami za železniční dovozní/jež jsme dosud z Ostravy, Bratislavy či Mělníka museli platit.

### **Rozsah dopravy průplavu.**

I když nám dopravní statistiky mohou říci jen o tom, co se v minulosti přepravovalo a nemohou nám podat naprosto spolehlivá budoucí data pro provoz příštího průplavu, orientují přece alespoň o jeho minimálních možnostech.

Budou-li tyto možnosti uskutečněny, bude záviset od celkového hospodářského i obchodně-politického vývoje a od tarifní politiky průplavní správy, železnice a případně místa jim nadřazeného.

Pravím-li »minimální možnosti«, chci tím upozorniti na dopravotvornou funkci nových dopravních cest, jež vyvolávají dopravu novou, uspokojují dopravní potřeby dotud latentní a přinášejí tedy statistice nové dopravní substráty;

Je možno se pokusiti i o odhad této nové dopravy — ale bude snad lépe, přidržíme-li se hospodářsko-politické reality a o vyčíslení se nebudeme pokoušet, neboť ani číslice doprovázející poslední hospodářsko-politický vývoj nejsou k dispozici.

Abychom však alespoň v nejužším okruhu působnosti ukázali, že není naše přesvědčení o uskutečnění průplavu pardubicko-přerovského pouhou utopií, uvedme tato čísla:

Z prvního oddílu studie, pojednávající o dopravním substrátu pro linku Litovel—Přerov (exklusive) vyšel nám roční překlad asi 300.000 t.

Z tohoto množství by asi 130.000 t připadlo na cestu labskou. Zejména tu jde o dopravu soli a o dovoz zámořských surovin z Hamburgu.

Další zatížení této labské větve průplavu labsko-odersko-duhajského vyšetřovali jsme u

podniků podél linky Přerov-Ostrava a Přerov-Hodonín.

Některé z největších odpověděly upřímně a po pravdě, že v dnešní době překotného vývoje přes svůj eminentní zájem nemohou posloužit číselnými údaji. V takových případech jsme se snažili doplnit jejich kusé sdělení podle přepravní statistiky, poněvadž šlo o podniky, jichž přeprava podle starší statistiky bude odhadnuta spíše konservativně.

Od Moravské Ostravy do Čech půjde průplavem pardubicko-přerovským zejména uhlí, brikety a "koks, a to asi v množství 350.000 t.

Toto množství může rychle vzrůst, změní-li se odbytové poměry mezi hnědým a černým uhlím ve prospěch tohoto, jak se vývoj zdá též ukazovati. Dále surové železo a výrobky válcoven, asi 130.000 t.

Valašské lesy přispějí kulatinou či řezivem v množství asi 10.000 t.

Překvapivě vysoká je přeprava dusíkatých hnojiv, jež pro trať podél Labe činí na 36.000 tun.

Za ně se řadí sádra s asi 750 t, a dlouhý řetěz menších položek pod 500. t jednotlivých množství, z nichž uvedme provaznické zboží, železné stroje, plech, výrobky, dřev. zboží sklo a textil.

Od Hodonína do Čech půjde průplavem řezivo' a sklo, snad boty, obráběcí stroje, hlavně , však dovoz ze' států jihovýchodní Evropy., to na rozdíl od ostravské větve, jež vesměs poskytuje zboží tuzemské provenience. V první řadě jsou to obilniny, moučné výrobky a krmiva, jež možno odhadnout na 80—120.000 t.

Minerální oleje a benzin poskytnou dalších 50—80,000 t.

Ze Slovenska a Jugoslávie počítá se s dovozem dříví, ročně několik set vagónů.

Z Čech na Moravu tvoří největší položku doprava olova z příbramských dolů do přívozkých válcoven kovů, asi 8000 t. Přicházejí v úvahu, a .to ve značném odstupu, různé zeminy a nerosty, asi 300 t, a toto zboží dovážené přes Hamburg:

exotické dříví pro dyhárný asi 4000 tun, textilní, suroviny cca: 1000 t, zboží koloniální :cca. 3000 t.

Číslice tedy dosti hubené, jež by stavbu průplavu o sobě ospravedlnit nemohly.

Sledujeme-li však průplavní trasu dál, vidíme, že prochází na sudetském území kolem Mohelnice a Zábřeha, pak krajem kolem Třebovic oblastí textilního průmyslu, který by zajisté levný dovoz surovin a snad i odbyt hotových výrobků po vodní cestě uvítal.

Na protektorátním území v dalším průběhu trasy zůstává textilní průmysl zastoupen stejně silně; ne-li silněji a přistupují k němu další výrobní obory, takže tato\_ trať by sama dovedla alimentovati průplavní provoz dopravou, jejíž výši v nedostatku postačitelých dat jen se zdráháním odhadujeme na cca. 150.000 t.

Životní oprávnění průplavní větve labsko-dunajské leží však v tom, že připojuje nejmohutnější cele německou řeku, Labe, a její přístav Hamburg, největší přístav Německa, na Dunaj a tím získává spojení Hamburgu, Saska, Sudetska a Protektorátu se zeměmi jihovýchodní Evropy.

O výši vzájemného styku nemůžeme si t. č. udělati správný obraz, nemajíce k dispozici statistik.

Jest však jistě větší než kdykoli dříve a byl by ještě větší, kdyby plnému rozvinutí sil utajených v zahraničním obchodě nebránil na jedné straně nedostatek dopravních prostředků, na druhé straně dnešní válečný stav.

Při tom jde převážně o výměnu hromadného zboží, na jedné straně jsou to zemědělské produkty a' nafta, na druhé straně železo a uhlí, tedy vhodné předměty vodní dopravy.

Značnou část absorbuje:; průplav odersko-dunajský a rýnsko-mohansko-dunajský. Ale část pro průplav labsko-dunajský zůstává nevyčíslena, ježto dosud není nasazena celá exportní mohutnost středoněmeckého, „saského, sudetského a našeho průmyslu,

kterému se stavbou průplavu v mnohých případech teprve umožní účastnit se soutěže, a. ve zpětné dopravě absorpční mohutnost zámoří, representovaná přístavem hamburským, a spotřební schopnost jmenovaných oblastí v oboru výrobků rostlinné a živočišné produkce. Je to na rozdíl od průplavů odersko-dunajského, kde Odra vede krajem, jenž byl v zemědělské výrobě vždy aktivním. Nepochybujeme, že jest zde dopravní substrát ve výši několika milionů tun. Můžeme pochybovati, zda všechen použije dopravní cesty průplavní. Tyto pochyby jsou vzhledem ke konkurenci nevyrovnatelně levnější cesty mořské plně oprávněny. Zároveň nám však ukazují; že pro případ, když na cestu po moři není spolehnutí, musí býti dostatečným způsobem postaráno o náhradu.

Náhradní cesta se nedá vytvořit ani improvizovat nouzově.

Ta tu musí býti v stálé pohotovosti, v stále dobrém stavu udržovaná, jako »reservy« velikých elektráren, jež mají stále zatopeno pod kotly a v několika minutách se mohou rozběhnout.

Proti vodní cestě z Pardubic do Olomouce namítá se často její obtížná proveditelnost a zdouhavost v provozu, plynoucí z velkého počtu projektovaných komor.

Podíváme-li se na původní projekt, který počítal s 38 plavebními komorami mezi Pardubicemi a Přerovem, na stoupání 158 m a pokles 154 m, vidíme, že se tu počítá s průměrným spádem asi 8 m na plavební komoru.

Při nynější: technice, použité u zdviha del v Niederfinow nebo Rothensee, překonávají se s časovou úsporou v jednom stupni spády několikrát vyšší.

Jsmo proto přesvědčeni, že jest možno najíti trasu, která s použitím nových konstrukčních možností odstraní handicap průplavu pardubicko-přerovskému přisuzovaný. Vrátime-li se k vyčíslení přepravy tuzemska se dotýkající, obdržíme pro trať Olomouc (exclusive) — Pardubice:

ve směru	Druh	
	východ-západ	západ-východ
uhlí a koks .....	450.000	----
železo a železné výrobky .....	133.500	----
obilí .....	123.000	----
minerální oleje .....	80.000	----
dříví.....	45.000	4.000
hnojiva .....	36.000	----
sůl.....	9.500	70.000
olejnatá semena ....	----	20.000
slad .....	20.000	
olovo.....	----	8.000
zboží koloniální . .....	6.000	----
kámen a šterk .....	1.000	5.000
textilní suroviny .....	----	5.700
cukr.....	4.000	----
kakaové boby .....	----	2.000
sádra .....	750	
zeminy .....	----	300 .
čokoláda .. ..	250	----
surové- kůže .....	----	200
	<b>909.000</b>	<b>115.200</b>

Celkem tedy asi jeden milion tun.

Pro zjištění celkového' zatížení průplavu Přerov-Pardubice v přepravě tuzemské a se zahraničím, ale bez přepravy průvozní je zapotřebí připočísti ještě množství vyšetřené

pro úsek Přerov-Olomouc ve směru k Odře a Dunaji. To dělá dalších cca. 100.000 t.

### **Železniční doprava.**

Pro srovnání uvedme intenzitu železniční přepravy, zase podle roku 1936. Tehdy bylo přepraveno v oblasti olomouckého ředitelství přes 11 milionů tun, v čisté vnitrozemské přepravě přes 7,300.000 t.

Z oblasti ředitelství Olomouc bylo odesláno do oblasti ředitelství

<b>Plzeň</b> .....	<b>207.000 t</b>
<b>Praha</b> .....	<b>1,038.000 »</b>
<b>Hradec Králové</b> .....	<b>450.000 »</b>
<b>Brno</b> .....	<b>1,509.000 »</b>
<b>Olomouc</b> .....	<b>5,214.000 »</b>
<b>Bratislava</b> .....	<b>736.000 »</b>
<b><u>Košice</u></b> .....	<b><u>664.000 »</u></b>
<b>Celkem</b> .....	<b>9,818.000 tun</b>

Do oblasti ředitelství Olomouc bylo odesláno z ředitelství

<b>Plzeň</b> .....	<b>118.000 t</b>
<b>Praha</b> .....	<b>248.000 »</b>
<b>Hradec Králové</b> .....	<b>117.000 »</b>
<b>Brno</b> .....	<b>526.000 »</b>
<b>Olomouc</b> .....	<b>5,214.000 »</b>
<b>Bratislava</b> .....	<b>374.000 »</b>
<b><u>Košice</u></b> .....	<b><u>742.000 »</u></b>
<b>Celkem ...</b>	<b>7,339.000 tun</b>

Celková přeprava je vykázána množstvím přes 12 m i l i o n ů tun.

V Německu se po vodních cestách přepravuje 25—30% zboží.

Průplav labsko-odersko-dunajský prochází právě oblastí olomouckého ředitelství a tu náš odhad, nedosahující pro jeho labskou větev ani 10%, získává na tomto pozadí určitého potvrzení.

K tomu přistupuje transit v dnes neznámé výši.

Pro posouzení jeho výše uvádíme za r. 1936 množství zboží, přepraveného našimi železnicemi ve styku .

	<b>(v tisících t)</b>
<b>s Rakouskem</b> .....	<b>3,558</b>
<b>s Maďarskem</b> .....	<b>2,023</b>
<b>po Dunaji</b> .....	<b>475 .</b>

Tato data zahrnují i průvoz těmito státy do Bulharska, Jugoslávie a Rumunska.

Pro srovnání uvedme ze stejného roku obchod Německa s balkánskými státy, a to jen co do množství

	<b>V tisíci tunách</b>		
	<b>dovoz</b>	<b>vývoz</b>	<b>celkem</b>
<b>Maďarsko</b>	<b>489</b>	<b>510</b>	<b>999</b>
<b>Bulharsko</b>	<b>85</b>	<b>90</b>	<b>175</b>
<b>Jugoslávie</b>	<b>412</b>	<b>474</b>	<b>886</b>
<b>Rumunsko</b>	<b>1,101</b>	<b>169</b>	<b>1,270</b>

Uvědomíme-li si, jak od r. 1936 vzájemný styk těchto zemí a Velkoněmecké říše vzrostl, učiníme si i představu o pravděpodobné výši transitu. Z toho všeho plyne pro průplav pardubicko-přerovský taková zátěž, která může již tvořit podklad pro rozhodnutí o stavbě ; tohoto průplavu.

### **Závěr.**

Před koncem tohoto desetiletí bude střední Labe vybudováno ve výkonnou vodní cestu až do Pardubic a Kolín i Pardubice budou mít své vytoužené přístavy.

V stejnou asi dobu se bude chýlit ke konci stavba průplavu odersko-dunajského a údolních přehrad zřízených pro jeho zásobování vodou.

Je proto nutné,' aby již nyní bylo rozhodnuto o stavbě průplavu pardubicko-přerovského, aby se mohly včas dokončit studie potřebné k technickému vyřešení trasy, aby se rozhodlo o stavbě potřebných přehrad a začlo se s vlastní stavbou, dokud bude zapracované dělnictvo a stavební nářadí se stavby odersko-dunajského průplavu k dispozici;

Poctivá příprava vodocestných staveb je velmi zdlouhavá. Proto již dnes je naléhavě zapotřebí, aby byly přípravné práce pro stavbu průplavu labsko-dunajského v plném rozsahu zahájeny.

**Prof. Ing. Jan Bažant:** , . \

### **PRŮCHOD PRŮPLAVU MĚSTEM OLOMOUCI**

Otázku, zda se má odbočka průplavu z Přerova do Olomouce umístiti na pravém či levém břehu řeky Moravy, jest posuzovati s hlediska stavebně-technického, finančního a plavebně provozního, jež jsou objasněny v ostatních člancích. Přihlédneme jen k průchodu průplavu městem Olomoucí a k poloze olomouckého přístavu k městu a k jeho průmyslu.

Ve všech případech musíme uvažovati celou vodní cestu mezi Zábřehem a Přerovem, kde průplavní trasa se může vésti buď po pravém Či - po levém břehu řeky Moravy. V tomto rámci celkového projektu jest posuzovati na odbočku Přerov—Olomouc, která sice zůstává na okraji města Olomouce, ale s jejímž pozdějším prodloužením směrem k Labi dlužno počítati.

Průchod průplavu městem Olomoucí byl zkoumán velmi podrobně. R. 1908 vypracoval prof. Smrček proti projektu úřední trasy levobřežní z r. 1902 projekt trasy pravobřežní (západní) mezi Zábřehem a Přerovem. "V městské trati olomoucké uvažoval další 3 varianty označené v připojeném plánu jako varianty moravní, tunelová a náhonová. Všechny tyto 3 varianty procházejí vnitřním městem nebo na jeho okraji a proto je označujeme jako varianty městské.

R. 1927 prof. Smrček zmíněné 3 varianty opravil s ohledem na změny nastalé v zastavění města po r. 1908.

Ředitelství pro stavbu vodních cest zkoumalo možnosti vedení průplavu na pravém břehu Moravy a navrhlo svou pravobřežní trasu, označenou v plánu RVC. Je posunuta nejdále na západ a ze všech pravobřežních variant se nejméně dotýká zastavěné části města. Dále na západ není možno trasu posunouti pro terénní potíže (příliš hluboké výkopy) a pro velký komplex budov zemské nemocnice.

Trasa levobřežní podle projektu RVC z poslední doby je rovněž vyznačena v plánu.

Přihlédneme k proveditelnosti jednotlivých variant s ohledem na dnešní zastavění města Olomouce. Od doby prvního vypracování variant v r. 1908 nastalo značné zhoršení poměrů, takže provedenými většími stavbami se znemožnilo uskutečnění některé ze 4

variant prof. Smrčka.

Při posouzení variant v obvodu města Olomouce a v průchodu městem si povšimněme především křížení průplavu s komunikacemi, silnicemi a železnicemi.

Všechny 4 varianty křížují oba hlavní silniční spoje na jihu a na severu od vnitřního města; obě silniční magistrály vyznačené v plánu směřují od západu k východu. Počet křížení ostatních uličních a silničních spojů s průplavem je u všech 4 variant vysoký. Nejméně křížení s přemostěním (11) má varianta tunelová. Vyžaduje však vyšší náklady na zřízení tunelu. Počet přemostění průplavu je udán s ohledem na dnešní zastavění. Při dalším pozdějším stavebním rozvoji města musely by být zřízeny ještě další mosty přes průplav.

Pravobřežní varianta RVC vyžadovala by dnes 4 křížení ulic a dvoje obtížné křížení hlavních ulic a náměstí akvadukty. Budoucí stavební vývoj města, který ve směru západním není průplavem ukončen, vyžadoval by později ještě dalších přemostění průplavu.

Trasa levobřežní RVC měla by jen 4 křížení silnic a cest. Zde se nedá očekávat další větší vzrůst přemostění, poněvadž levobřežní trasa je zároveň hranicí stavebního vývoje města Olomouce ve směru východním.

Křížení se železnicemi vyskytuje se u všech 4 variant prof. Smrčka. Mimo křížení hlavních drah, jež mají všechny trasy, je tu další křížení s místní drahou do Kostelce, příp. u varianty západní ještě se 2 průmyslovými vlečkami.

Křížení s vodními toky je u všech 3 městských variant dosti složité vzhledem k tomu, že na obvodu vnitřního města protéká několik vodních toků od severu k jihu.

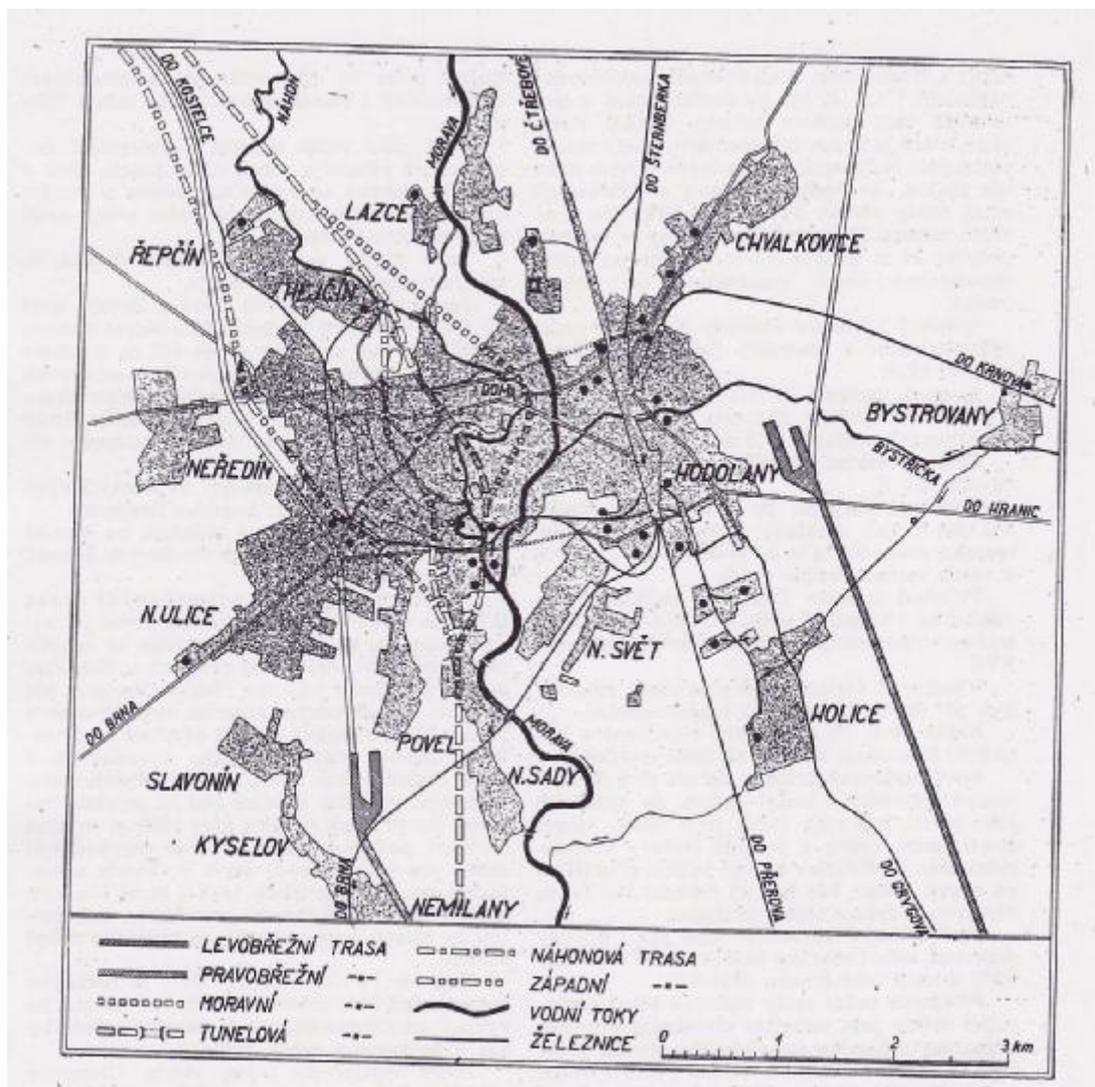
Městem Olomoucí protéká hlavní koryto řeky Moravy dnes regulované. Poblíž nádraží vtéká do ní horská říčka Bystřička. Od jezu na řece Moravě u Horky přitéká k Repčínu do obvodu města náhon, na němž leží elektrárna v Hejčíně a 2 mlýny v městě samotném. Náhon protéká městem v místě varianty náhonové. Pod Hejčínem odbočuje z tohoto náhonu podružný menší náhon, jenž zůstává na sever od vnitřního města a ústí do Střední Moravy. Střední Morava obtéká vnitřní město na východní straně a měla být odlehčovacím korytem pro velké vody řeky Moravy. Po provedení moravní regulace zůstává široké koryto Střední Moravy na úkor vzhledu města bez vody.

Největší povodně řeky Moravy se vylévají z břehů jak na severu, tak i na jihu od města Olomouce a široká inundace se rozlévá v bezprostřední blízkosti obytných městských čtvrtí. Všechny uvedené otevřené vodní toky jsou překážkou ve stavebním vývoji města a je přirozeno, že město hledí vodní toky zjednodušiti a, pokud to jde, odstraniti.

Provedením inundační hráze podle řeky Moravy nad Olomoucí u Chomutova mají se vyloučiti široké zátopy v městském obvodu. Náhon pod elektrárnou v Hejčíně bude převeden do Střední Moravy, jež se stane takto hlavním náhonem přivádějícím vodu na Hanácké mlýny a bude na rozdíl od dnešních poměrů ozdobou města. Dosavadní náhon na západním okraji města bude překlenut a proměněn v hlavní kanalizační sběrač. Ostatní vodní toky severně od vnitřního města se zruší. Toto zjednodušení vodních poměrů je velmi účelné a se stanoviska regulace města velmi žádoucí.

Do tohoto řešení zasahují všechny 3 městské varianty rušivě. Obě trasy RVC nemají potíží s křížením vodních toků. Trasa pravobřežní ne-křížuje v obvodu Olomouce žádných vodních toků, ovšem níže pod městem přešla již řeku Bečvu a Moravu nákladnými akvadukty, Levobřežní trasa křížuje v prodloužení odbočky Přerov-Olomouc za přístavem řeku Bystřičku. Při značném jejím spádu lze toto křížení provést bez shybky.

Při posouzení tras průplavu a jejích variant je třeba objasniti jejich zásah do zastavěných částí města a vylíčiti obtíže průchodu městem. Je přirozené, že všechny 3 městské varianty vyžadují veliké výkupy budov.



Všechny 3 varianty městské i čtvrtá varianta západní předpokládají zřízení přístavu u Nových Sadů, v místech, kde se trasy začínají štěpiti.

Varianta moravní prochází Novými Sady, těsně kolem plynárny, křížuje tovární budovy, nové vojenské budovy z r. 1938, protíná novou školní čtvrť, křížuje nové budovy studentského domova, živnostenských škol, velkou novou budovu vojenského velitelství, za ní jde pod náměstím Hindenburgovým, pak křížuje řadu novějších třípatrových domů, jde Střední Moravou, kde ruší tiché historické zákoutí nejstarší a nejmalebnější části města pod hradem a dómem z 12. stol. s přilehlým k němu sadem. Křížuje budovy kasáren a prochází vilovou čtvrtí Letná, kde bude obětováno 20 vil.

Varianta tunelová sleduje zprvu variantu moravní, odbočuje od ní u stadionu, kde částečně křížuje koupaliště, jde budovami vojenských skladů, přechází Střední Moravou a pěkným sadem do tunelu asi 160 m dlouhého pod vnitřním městem. Na severní straně tunelu by bylo strženo více domů ve dvou ulicích, pak v délce 200 m zachycuje až na šířku 60 m sad u Androva stadionu.

Varianta náhonová jde na západní straně Nových Sadů, kde by bylo odstraněno 30 domů; za místní drahou křížuje hlavní městský sad v délce 200 m s přilehlými vilami, za nimi nové veřejné budovy (úřadu Oberlandrata, ČMD a školní budovu). Prochází

náhonem ve Vodní ulici, jde pod náměstím Konráda Henleina, křížuje budovu sociální pojišťovny se 2 nájemnými domy a Husův sbor. Andruv stadion zbudovaný nakladem 7 mil. K byl by dotčen právě v nejcennější části (budova tribun). Dnešní Vodní ulice, která je tichou reprezentační ulicí s mnoha veřejnými budovami, má na levém břehu šířku tak malou, že vedle průplavu s nábřežními zdmi, místy zůstala by na ulici -šířka jen 8 m. Místo náhonu 12 m širokého bylo by tu vtěsnati průplav 24 m široký, což s ohledem na nutné oboustranné uliční komunikace by nebylo možné.

Všechny 3 městské varianty vyžadují vysoké výkupy budov a pozemků. Byly takto odhadnuty r. 1926:

moravní varianta 20 mil. K,

tunelová varianta 23,5 mil. K,

náhonová varianta 27,5 mil. K.

Celkový náklad při délce asi 2,5 km byl by 60—65 mil. K.

Tunelová varianta by byla o něco dražší než obě druhé. Náklady výkupu při dnešním rozsahu zastavění byly by proti cenám z r. 1926 u všech variant značně vyšší.

Průchod městem Olomoucí vyžádal by si náklad asi o 70 mil. K vyšší než běžná průplavní trať ve volném území, jaké je u levobřežní trasy RVC.

Všechny 3 varianty, jež procházejí městem, jsou při dnešním zastavění neproveditelné.

Nejde však jen o hodnoty vyjádřené v penězích. Rozhoduje tu také hledisko estetické.

Nově budovaný průplav nehodí se z důvodů účelné výstavby a krásy města do vnitřních jeho čtvrtí, kde ruší tiché jeho části, vilové čtvrti, sady, školní a veřejné budovy a historická zákoutí. Průplav by byl velkou překážkou ve vývoji města, bez tak již rozděleného řekou Moravou a dvěma tělesy drážními.

Proti těmto 3 variantám jsou pak i důvody dopravní, neboť všechny jsou delší než obě trasy RVC a mají také „mnoho oblouků.

Přirozené vodní cesty (splavné řeky) protékající městy jsou staletým stavebním vývojem organicky začleněny do městského obrazu, jehož jsou oživením a ozdobou. Stejně i umělé vodní cesty stávající již po staletí, kterým se okolní stavební ruch přizpůsobil, zapadají vhodně do rámce města (staré francouzské a holandské průplavy).

Jinak by tomu bylo u nově budované některé ze 3 městských variant. Poměrně široký průplav, s nábřežními zdmi 24 m a s oboustrannými ulicemi dokonce 50 až i 80 m široký, měl by se dodatečně vtěsnati do města, jehož výstavba je v některých částech již skončena nebo ve větší míře rozvinuta. Byly by tu nákladné výkupy á\* boření starých i nových budov. Bylo by také velice těžko z části zbořené velké budovy a průplavem rozříznuté bloky stavebně přizpůsobiti tak, aby násilné vtěsnání široké vodní cesty nepůsobilo příliš rušivě.

Estetické hledisko u nových inženýrských staveb se čím dál více a plným právem uplatňuje a mělo by tím spíše být směrodatným u historicky i stavebně památného města Olomouce.

Tak jako velká silniční a železniční doprava, jež přináší s sebou hluk, prach, kouř a zápach) vyhýbá se vnitřnímu městu a tichým obytným čtvrtím, také nové vodní cesty, patří spíše na obvod města.

Také čtvrtá varianta západní dotýká se značně zastavěných částí města.

Jen v obvodu Nových Sadů a Povelu bylo by třeba vykoupiti 30 domů, dále hlavní budovu Hamburgerovy sladovny a při 400 m dlouhém přechodu vilovou čtvrtí bylo by třeba odstraniti aspoň 20" vil. V dalším průběhu v délce skoro 1000 m prochází západní varianta územím, které je již v nejbližší době určeno pro zastavění vilami.

■Nákladné by bylo křížení 2 průmyslových vleček a 2 hlavních ulic Polské a Brněnské.

Také čtvrtá varianta s ohledem na vysoké náklady výkupu i z ostatních uvedených důvodů je nevýhodná.

Zbývá zmíniti se o pravobřežní trase RVC. Ze všech variant na pravém břehu je nejdále posunuta na západ a co nejvíce se vyhýbá zastavěné části města. Od přístavu u Nemilan, kde by byl konec odbočky Přerov-Olomouc, jde volným, nezastavěným územím mezi Póvlím a Novou Ulicí. Obtížný by byl přechod přes rozlehlé náměstí Hanse Kudliča akvaduktem a přes Hněvotínskou ulici rovněž akvaduktem. V dalším průběhu v délce 300 m prochází vilovou čtvrtí a pak v délce přes 1000 m volným terénem pod Neředínem, kde je nejvhodnější místo pro větší vilovou čtvrt v obvodu města Olomouce. Trasa prochází také v těsné blízkosti největší moravské zemské nemocnice, pro kterou by živější dopravní ruch na průplavu nebyl žádoucí.

Trasa levobřežní RVC se nedotýká zastavěných částí města. Jde volným územím na východ od Olomouce, jehož stavební vývoj by ani v nejmenším nebyl rušen.

Podle regulačního plánu města Olomouce má zastavění ve směru východním za Hbdolany skončit právě v místě zde projektovaného přístavu.

Trasa levobřežní nevyžaduje výkupů budov a jde pozemky méně hodnotými, jež podle regulačního plánu nemohou být zastavěny.

Je umístěna na východ od města tam, kde podle směru u nás převládajících větrů se nejvýhodněji umísťuje průmyslová čtvrt.

Průplav by zde šel na obvodu města, nikoliv jako u všech pravobřežních tras přes město, jsa tu překážkou ve stavebním vývoji města.

Při posouzení výhodnosti tras je také rozhodující poloha přístavu.

Přístav v Olomouci by byl zároveň koncem průplavní odbočky Přerov-Olomouc do té doby, než by bylo provedeno další prodloužení průplavu směrem k Zábřehu a k labské vodní dešti.

**Pravobřežní trasa RVC** klade přístav k Nemilanům, za křižovátku průplavní odbočky se železnicí Olomouc-Brno do volného nezastavěného území s kótou hladiny v přístavu 207.50.

Přístav byl by vzdálen 2,5 km od středu města a 4 km od hlavního nádraží, v jehož okolí je největší část dnešního průmyslu.

Z plánu je patrné, že poloha přístavu k stávajícímu průmyslu je dosti odlehlá.

Také nový průmysl, který by se usadil přímo na vodní cestě naproti Nemilanům, měl by obtížnější železniční spojení a pro svůj rozvoj malou plochu. Přístav byl by také položen částečně v inundaci řeky Moravy na nejnižším místě městského obvodu, takže převládající doprava zboží a nákladů, hlavně uhlí, ve směru z přístavu do města a do továren, dala by se proti spádu s překonáváním výšek až přes 10 metrů.

Levobřežní trasa RVC uvažuje přístav u Hodolan v přímém prodloužení průplavní odbočky mezi dálkovou silnicí do Hranic a regulovanou Bystřičkou v úplně volném území s kótou vodní hladiny v přístavu 221,00, tedy o 13,5 » metrů vyšší než v přístavu u Nemilan.

Od středu města by byl přístav u Hodolan vzdálen 3 km, ale od hlavního nádraží jen 1 km, takže by měl velmi výhodnou polohu nejen k nynějšímu, ale i k novému průmyslu, zakládanému blízko hlavní dráhy.

Nový průmysl by se usadil jednak v nejvýhodnější poloze po obou stranách průplavu, dále mezi průplavem a drahou z Olomouce do Přerova a také i severně od přístavu za Bystřičkou směrem k Chvalkovicím.

Průmyslová čtvrt byla by takto soustředěna na východ od města při železnici a při vodní cestě a v regulačním plánu města Olomouce by byla také nejvýhodněji položena s ohledem na směr převládajících západních větrů. Pro rozvoj průmyslu byly by k dispozici rozsáhlé plochy ve výhodné poloze.

Přístav u Hodolan byl by položen na nejvyšším místě v městském obvodu, které se dá vůbec pro tyto účely uvažovati. Doprava od přístavu do města a do průmyslové čtvrti

dala by se po spádu, což by bylo výhodné pro těžké náklady, zejména uhlí, jež se dopravují převážně ve směru z přístavu do města a do továren.

V připojeném plánu jsou vyznačeny stávající průmyslové závody a skladiště v obvodu města. Z 25 vyznačených továren má 19 závodů dopravní vzdálenost k přístavu u Hodolan průměrně 2,2 km, tedy značně menší než je průměrná vzdálenost těchto továren k přístavu u Nemilan (5.1 km). Jen 5 továren má blíže k přístavu u Nemilan, průměrně 3 km proti vzdálenosti 4,6 km těchto závodů od přístavu u Hodolan. Jediná plynárna je stejně vzdálena od obou přístavů. Průměrná vzdálenost všech 25 závodů od přístavu u Hodolan je 2,7 km proti průměrné vzdálenosti 4,6 km od přístavu u Nemilan. Rozhoduje tu však nejen menší vzdálenost průmyslu od přístavu u Hodolan, nýbrž také to, že doprava hlavního nákladu, uhlí, děje se z přístavu u Hodolan po spádu.

Přístav u Hodolan bylo by možno rozšířit směrem na východ. Směrem na západ byl by přístav omezen ulicemi, které podle regulačního plánu města Olomouce udávají mez zastavení ve směru východním. Přístav je takto organicky začleněn do zastavovacího plánu města a jeho poloha v tomto plánu zcela odpovídá požadavkům kladeným se stanoviska výstavby měst a byl by na východním okraji města v blízkosti dráhy a průmyslových čtvrtí.

Obyvací čtvrti městské položené hlavně na severu a na západě od vnitřního města nebyly by ani hlavními drahami, nádražím ani průplavem a jeho přístavem v nejmenším rušeny nebo dotčeny.

Shrneme-li uvedené vývody, můžeme tvrdit, že levobřežní trasa zajišťuje průchod městem Olomoucí nejmenším nákladem na výkup pozemků a budov, nejlépe začlení vodní cesty a přístav do regulačního plánu města a poskytne nejlepší polohu vodní cesty a přístavu k stávajícímu i novému průmyslu a k železnici.

**JUDr. Ladislav Prchal:**

## **PRĚROV UZLOVÝM BODEM PRŮPLAVU ODRA-DUNAJ-LABE**

Rěky Morava a Bečva se svým širokým okolím daly krajům, ležícím při jejich plném toku, zvláštní, bohatý rozvoj. Roviny poskytly své štědré dary zemědělství a zemědělskému průmyslu, voda usnadnila zakládání různých podniků.

Tak vzniklo také husté, až konkurenční seskupení měst a velkých obcí v území, zahrnujícím část úrodné Hané. Celý kraj se rozvinul ve vyspělý a svérázný hospodářský obvod, který mnoho dává, ale také potřebuje, aby jeho produktivní činnost byla ještě více zajištěna ku prospěchu celku.

I Přerov tak vyrostl a žije, zasazen v okolí, které mu dává dobrou základnu pro přítomnost i budoucnost. Charakterisuje jej nejvíce Bečva se svou vodou pro sporty, koupání i průmysl a železniční křižovatka drah se spojením a dopravou na všechny strany.

Přírodními poměry jest širší obvod Přerova předurčen k tomu, aby se stal komunikačním střediskem i na průplavu odersko—dunajsko—labském, který spojuje evropská moře, má opatřit i Moravě příznivější podmínky dopravy a výroby v pruhu podél průplavu a v celém okruhu kolem jeho přístavů.. Města a velké obce při průplavu pocítí buď přímé neb aspoň reflexní účinky nového velkého díla.

Jde o to, aby i tyto účinky byly co nejúčelnější a co nejpříznivější.

To může zajistiti průplav, slučující v harmonickém celku' využití všech výhod krajů pro .průplav a výhod průplavu pro kraje. Jde tedy především o prosperitu průplavu.

Proto Přerov zdůraznil v připomínkovém řízení průplavním, že jest nutno za všech okolností vytvořiti z přirozeného uzlového bodu průplavních větví Odra—Přerov, Přerov—Dunaj a Přerov—Labe skutečné dopravní centrum, jež by bylo s to opravdově sloužiti

velkým spojům od severních moří k jižním krajům a zajistiti možnost soustředění nejrůznějších manipulací částečného skládání a přikládání zboží pro různé směry.

Přerov jest přirozeným překladištěm na průplavu odersko—dunajsko—labském.

Nejde jen o směr od severu k jihu. V Přerově se bude dělit doprava jednak k Odře a při tom podle posledních sdělení říšských míst i k Visle, jednak k Labi.

Uzlový bod toho významu jest na celé délce všech tří větví průplavu jenom jeden a není nikoho, kdo by mohl vystihnouti již nyní všechny kombinace a variace dopravy, jak je i budoucí vývoj přinese. Proto již z povinné opatrnosti je potřeba udělati vše, aby uzlový bod v místě nejvyššího možného příštího využití ve spojení s přístavem byl vyřešen pro velký budoucí hospodářský vývoj v rámci celého příštího průplavu ještě dříve, než se překročí k provádění stavby třeba jen části průplavu. Je to velká povinnost techniků, aby tento úkol zvládli, i když příroda a předchozí vývoj veřejných zařízení nakupily i překážky. Ale důvěra v technickou práci a výsledky jí dosažené dávají naději, že se jim dobrá věc podaří.

Snad je možno přijmouti od Přerova s porozuměním, že se touto věcí, patřící jinak k zásadním, jak již řečeno; velkým věcem projektu, zabývá a že přednesl své návrhy o tom v připomínkovém řízení, aby přispěl co nejvíce k sebrání materiálu tvořícího podklad pro konečné rozhodování hospodářské a technické. Je to událost v jeho obvodu a vede jej k tomu také opravdový a věrný zájem o zajištění příštího využití průplavu způsobem co nejuplnějším.

Mimo to se Přerov již po třetí desítku let dívá na technický uzlový bod při přerovském železničním nádraží, excentricky vysunutý, t. zv. spojku Radvanice—Dluhonice. Tato poloha a nedostatečný prostor určují, že může býti tento železniční spojovací trojúhelník využit jenom částečně a že nelze k němu připojiti žádné závažné zařízení další.

Každá změna a každý doplněk u. spojky železniční a tím spíše u průplavu jsou velmi obtížné, ne-li téměř nemožné.

Na takové budoucí situace a na podobná pravděpodobná příští zařízení pro dopravu po průplavu s třemi větvemi je nutno pamatovati již nyní a proto uzlový bod jeho umístiti je .tvrzeno, že je to technicky možné — v přímé souvislosti s přístavem.

Mělo by to býti hospodářské »ceterum autem censeo« projektanta, který ví, že v tomto bodě se budou sbíhati a spojovati rozvinuté vodní cesty Německé Říše s plavebními cestami jižní a jihovýchodní Evropy a budoucně i s oblastmi dalšími.

Všechny tyto úvahy ukazují, že by uzlový bod průplavní měl ležeti někde na rozsáhlé rovině v sousedství projektovaného přístavu přerovského. Je to místo volné v okruhu širokém, a jsou-li tu obtíže jiného druhu, jistě se podaří také je zdolati.

Vyřešení těchto problémů hospodářských a technických, úzce na sebe vázaných, jest věcí tak závažnou pro průplav odersko—dunajsko—labský jako celek, že by snad stála za zvláštní studii a speciální posudek odborný, který by Společnost dunajsko—oderského průplavu, snad za součinnosti města Přerova, měla opatřiti.

Nelze zapomínati ani na to, že přerovský přístav bude připojen na velké železniční centrum a na důležité silniční komunikace, z nich zejména na chystanou dálkovou silnici přes nevyužitou dosud Drahanskou vysočinu.

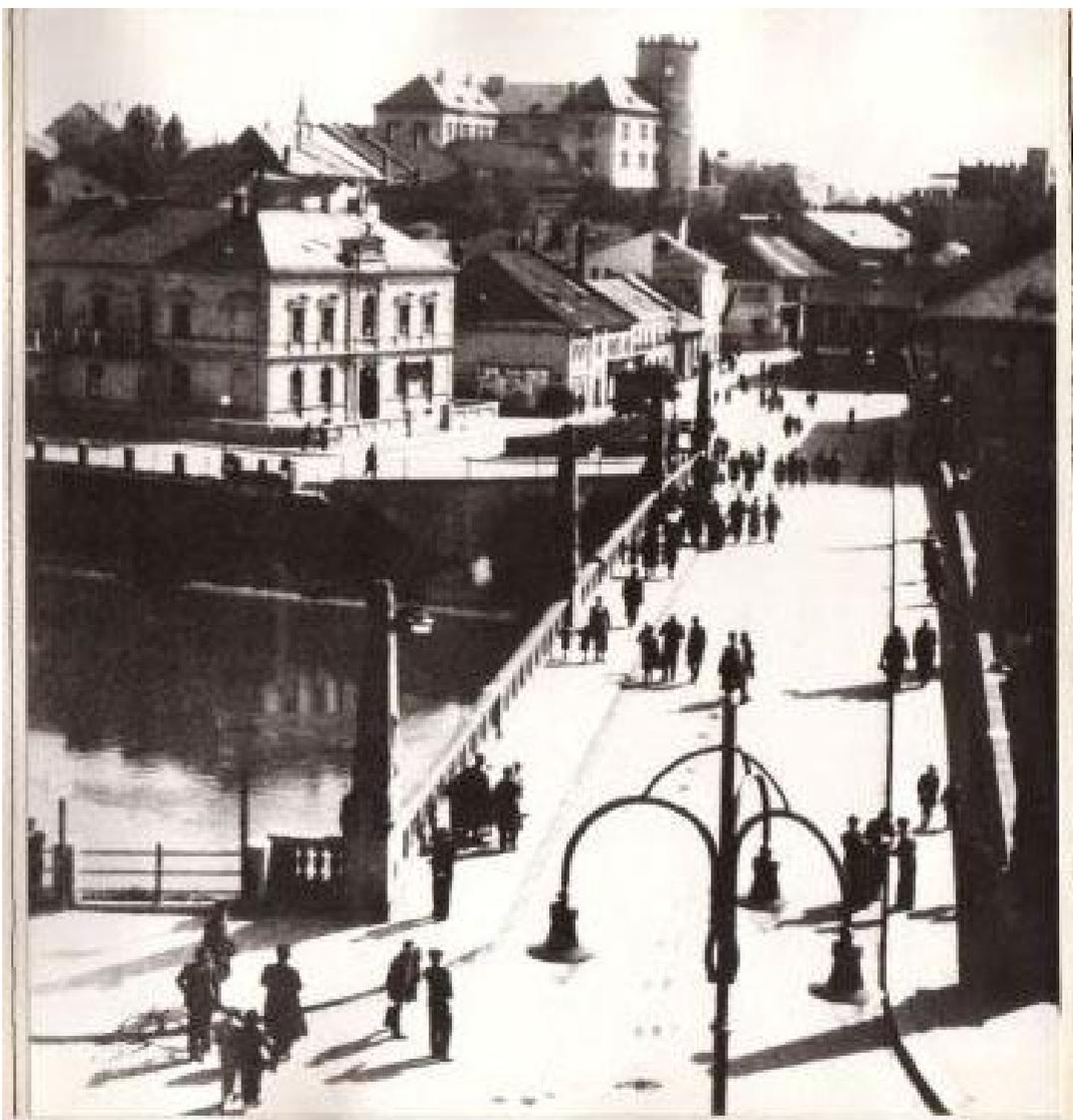
Tak rozuměl přerovský kraj po celé desítky let velkým zájmům průplavu, především tak je bere i nyní. Nebylo nahodilé, že se stal Přerov roku 1901 při založení Moravského říčního a průplavního spolku jeho sídlem, že se zúčastňoval důsledně po celá ta desetiletí všech akcí, jimiž se propagovala myšlenka vodní dopravní cesty Moravou a vyvracely omyly, pověry, nepřízeň, neoprávněnost, nevhodné žerty o závažné věci hospodářské, povrchní úsudky a mnoho věcí jiných, jichž lépe ani nevzpomínati.

A přece není průplav pro kraj jen prospěchem. Bude musiti pro něj i kraj z místních zájmů mnoho obětovat a vedle toho překonat četné velké obtíže a nevýhody přítomné i

budoucí.

Přerovu vznikne povinnost v několika směrech se přizpůsobiti průplavu a přístavu. Již dnes jest území Přerova obepjato a rozděleno železničními tratěmi a Bečvou jako dvěma mohutnými pásy, s jejichž jedné strany se jen s obtížemi proniká na stranu druhou. ^ Průplavem přibude pás třetí, svými rozměry největší — průplavní násyp má býti v úpatí i přes, 200 m široký — a také jinak budoucně téměř neproniknutelný.

Kdo zná dálkové spoje silniční, jež protínají Přerov nebo se kolem něho táhnou a k němu směřují, vidí, že bude ne lokálním zájmem, ný brž opět širším úkolem, zrevidovat dosavadní a průplavem měněné spoje a zabezpečit v průplavním projektu přístup k přístavu odevšad.



**Přerov - Zámek s Bečvou**

A s komunikacemi dálkovými jsou ovšem také vnitřní poměry komunikační a regulační vývojově úzce spjaty.

Průplavem, uzlovým bodem i přístavem budou vytvořeny nové poměry a podmínky re-

gulační a zastavovací, odchylné od dosavadních. I když to bude spojeno pro Přerov s vlastními náklady mnohamilionovými, dal v celém dosavadním jednání najevo, že průplav vítá a že udělá vše, co může, že ochotně přizpůsobí svá veřejná zařízení potřebám průplavu, že je zreviduje, doplní a zdokonalí. Ovšem také doufá, že i průplavní projekt neznemožní tato veřejná zařízení v přítomnosti ani pro budoucí rozvoj.

Směrnice uspokojivé pro obě strany byly již zásadně naznačeny.

Snadné budoucí spoje k přístavu ode všech silničních komunikací budou důležitým zájmem přístavu i neodbytným požadavkem Přerova a obcí, tvořících s ním jednotný hospodářský a postupně i regulační celek. Jsou to Předmostí s Popovicemi, Dluhonice a Lověšice. Komunikačně nutno počítati i s okruhem širším, při dalším zintenzivnění automobilové dopravy v budoucnosti s obvodem hodně vzdáleným, zejména také s Prostějovem a Dražanskou vysočinou, pokud by bylo připojení Prostějova na průplav vlastní odbočkou odkázáno teprve na etapy vzdálenější.

Snad na určitou dobu nebo pro určité druhy zboží půjde i v souvislosti s průplavem o komunikační spojení s Olomoucí.

Tato města by z téhož důvodu měla usilovati stejně jako Přerov (i když Olomouc bude mít samostatnou odbočku), aby přirozené překladiště v Přerově bylo vybudováno dokonale a na téže prostoru pro všechny směry, jak o tom byla řeč shora.

Ve vlastním regulačním obvodu Přerova a obcí s ním stavebně souvisících jest nutno pamatovati na to, aby se průplavní trasa nestala neproniknutelným dělítkem jednotlivých částí tohoto územního obvodu.

- Bude potřeba průjezdů průplavní hrází — budou to celé tunely — a nad jezdů nad průplavem ve směru silničních komunikací, bude potřeba průjezdů podél Bečvy a průchodů pro mlýnský náhon Strhanec i vhodných míst pro hlavní kanalizační sběrače. O tom všem bylo již jednáno i s úřady.

Vzájemné pochopení pro důležitost jednotlivých složek celého komplexu složitých problémů, určených k velkorysému řešení s průplavem, dává naději, že i Přerovu s okolím nebude znemožněn budoucí rozvoj regulačně-stavební a že se při tom podaří nalézt i takové komunikační spoje, které by umožnily se všech stran nákladní dopravu k přístavu a od něho mimo nynější střed města.

Ve větvi Odra—Dunaj koliduje průplav s vodovodem města Přerova, který má svá zařízení, čerpací studny se sběrným územím a vodojem, v území Lysek, Velkých a Malých Prosenic, Buku a Popovic. Tato území budou dotčena průplavem. Má řezati sběrné území vodovodní a jeho koryto má býti vedeno nad vodou vodovodní. Přes to bude nutno dosavadní vodu pro přerovský vodovod zachrániti a od vnikání průplavní vody ji izolovati. Bude to úkol těžký, ale musí býti zdolán stůj co stůj zcela bezpečně.

Pro další etapy vodních cest moravských bylo uvažováno i o průplavních odbočkách směrem k Prostějovu a také byl zdůrazněn městem Brnem zájem na vodních cestách. I když je to vše věcí další budoucnosti, bylo by přece požadavkem národohospodářským, aby technické i přes neurčitost této otázky ponechali a pokud možno chránili volné místo pro tyto odbočky, a to zejména i v místě prvního odbočení, v Přerově.

Není tím ovšem míněno, že by při konkrétním rozhodování nynějším měla býti dána přednost budoucnosti před naléhavou přítomností.

Ale na př. regulační plány měst by s takovými možnostmi příštími počítati měly.

Pokud jsou konkrétní projekty, řešící tyto průplavní odbočky, snad by bylo vhodné, aby byly také zároveň zrevidovány. Každý rok přináší nové příležitosti a nebývalé možnosti řešení. Ostatně nutno ponechati vyjádření o této věci i zúčastněným městům.

Takto nutno postupovati a také se postupuje, pokud jest známo, i v otázce, po kterém břehu řeky Moravy má vésti průplavní odbočka Přerov—Olomouc. Tu se stýká řada

závažných zájmů již nyní. Proto požádaly úřady odborné znalce, aby celý komplex souhlasných a kolidujících zájmů prozkoumali a podle výsledku navrhli odpovědné konkrétní vyřešení tohoto úseku průplavního podniku. Je nutno počkat na jejich dobrozdání a konečné úřední rozhodnutí.\*)

.....  
\*) Poznámka redakce: Po této stránce přinášíme informace v článku Ing. Vavroucha.  
.....

Vše, co bylo uvedeno, se týká především průplavu odersko-dunajsko-labského jako celku, ovšem také odbočky Přerov—Olomouc, ježto Přerov zůstává východiskem pro průplav Přerov—Pardubice a přerovský přístav bude důležitým překladištěm i pro olomouckou odbočku a později celou větev k Labi.

**Ing. Bedřich Bernát**, městský stavební rada:

### **PRŮPLAV ODERSKO-DUNAJSKÝ S PŘÍSTAVEM NA ÚZEMÍ MĚSTA PŘEROVA**

Možno říci, že Přerov s jeho okolím mají mimořádně příznivou zeměpisnou polohu pro soustřednost přirozených i umělých dopravních cest.

Již v dávných dobách staré obchodní cesty, vedoucí z východní, severní a západní Moravy, vytvořily zde jakési komunikační ústředí. Také oba vodní toky Morava a Bečva se spojují na západ nedaleko Přerova.

Kromě důležité křižovatky mnoha silnic vznikl zde význačný železniční uzel s rozsáhlým nádražím, jehož průběžná délka jest téměř 4 ½ km.

Přerov je proto velmi důležitým místem pro průplav dunajsko-oderský, v němž na široké základně se soustředí vzájemné doplňování funkce cesty vodní a železniční.

Vyvrcholení dopravy pravděpodobně nastane až po vybudování průplavní větve Přerov—Labe.

Přístav a uzlový bod, projektované na západní straně Přerova, nutno tedy řešiti jako organický celek, který by byl pokud možno nejehospodárnějším způsobem přičleněn k blízkému ústřednímu nádraží, vhodně spojen se zastavěnou oblastí města, s jejím okolím a s komunikacemi.

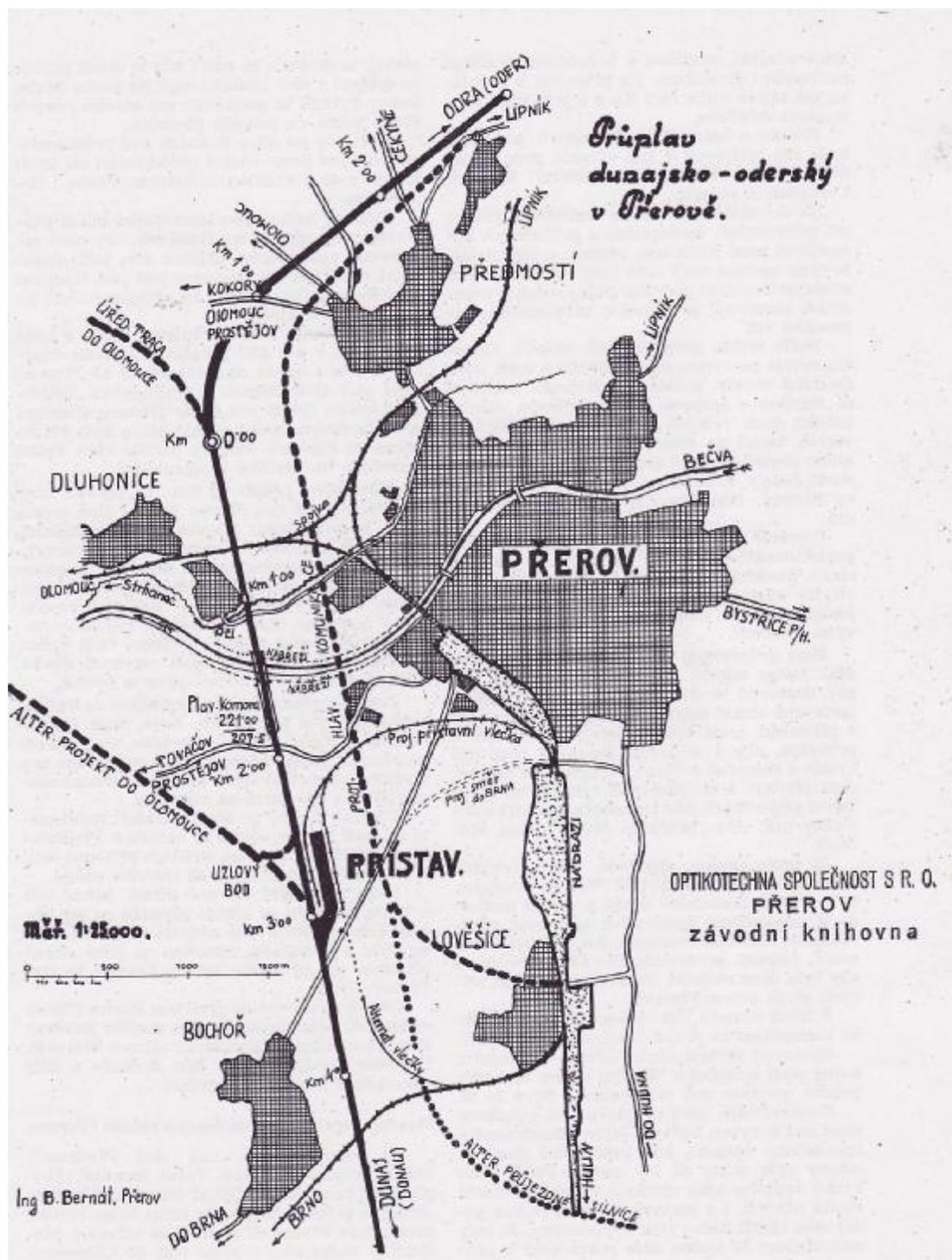
Je také účelno, aby potřebná průplavní a přístavní zařízení svými rozměry a umístěním trvale vyhovovaly všem potřebám rozvoje města, i všem předměstským obcím v nejširším okolí.

Stavby průplavu s přístavem nutno vhodně vyřešiti, zvláště, pokud se týče všech křížení vodní cesty s jinými komunikacemi. Běží o vyřešení železničních a silničních podjezdů, nadjezdů a křížení s Bečvou.

Vyřešení průplavu na území Přerova, je velmi obtížné. Je nutno vybudovati přechod nad dvoukolejovou tratí Přerov—Olomouc, přechod na řečišti Bečvy a jejím inundačním územím, rekonstrukci okresních silnic a ulic projektovaných v budoucím stavebním území Přerova.

Řešení průplavní trasy s jeho přístavem a uzlovým bodem vyžaduje tedy mimořádné námahy a velkých konstruktivních znalostí, aby projektovaná vodní cesta vyhovovala všem požadavkům celého širého kraje s jeho zájmovým okruhem.

Přerov leží uvnitř rozsáhlého, zemědělského



kraje s velmi vyspělou a hodnotnou produkcí rostlinnou i živočišnou. Na připojení k průplavu má zájem velká část Hané a její četná průmyslová střediska.

Přístav o maximální výkonnosti podstatně bude zde přispívat k čilé výměně mezi zemědělskou a průmyslovou produkcí blízkých i vzdálených oblastí. .

Na dokonalém zařízení a uspořádání přístavu, příjezdných, spojovacích a průběžných komunikací mezi přístavem, městem a jinými dálkovými cestami mají také bezprostřední zájem -místní průmyslové podniky, jako produkce strojnická, chemická, pivovarská, nábytkářská, kamenická atd.

Vedle těchto průmyslových závodů, vyrostou rychle na vyhrazených obvodech zcela nové speciální závody, podniky a živnosti, souvisící se stavbou a opravou lodí, vzniknou stavby lodních dílen, velkých obilních sil, skladišť uhlí, staveb, tanků na olej, petrolej, tuky, rozsáhlé bloky obytných domů pro lodní a přístavní personál, hotely, restaurace, zábavní podniky, bloky tovární, celní obvody, nádraží s vlečkami atd.

Rozsáhlé" a rovinné území po obou stranách projektovaného přístavu zaručuje, že veškeré shora uvedené a potřebné stavby najdou zde vhodné místo s dokonalým komunikačním spojením s městem, nádražím, i blízkými a dálkovými silnicemi.

Mezi průplavem, městem a nádražím bude však nutno založiti speciální komunikační síť, aby dopravně se dala ovládat nynější i příští zastavená oblast města. Spojení širokého okolí s přístavem musí býti ponejvíce přímočaré a průběžné, aby i nejhustší dopravní ruch byl rychle a bezpečně ovládan. Neúplnost v uspořádání přístavu a nevyhovující vybudování a založení příjezdných cest by mělo velmi těžké důsledky pro celou přístavní oblast a její širší okolí.

Je proto účelno, aby tam, kde mohutné zemní těleso křížiti bude trať Přerov—Olomouc, byly zřízeny dostatečně široké a vysoké podjezdy k zabezpečení spojovacích cest mezi předměstskou obcí Dluhonicemi a dolejší částí Předmostí, respekt, severo-západní části Přerova a aby byla dána možnost pro zastavění dosud volných ploch kolem Přerova.

Z téhož důvodu jest žádoucí založení podobné komunikace na druhé (jižní) straně této tratě.

Spojovací okresní silnice Přerov—Dluhovice nutno vésti společně s blízkým tokem Strhance jedním otvorem pod průplavem o šířce 16 m.

Nejdůležitější částí průplavu jest průplavní most nad korytem Bečvy a jejím oboustranným inundačním územím, kde každoročně dosahují zátopy výše místy až 1<sup>^</sup> metru. Podél obou břehů vodního toku vznikají v každém městě široká nábřeží. I v zastavěné části Přerova podél obou břehů Bečvy jsou vybudovány. Je tedy samozřejmo, že budou dále pokračovat k průplavnímu mostu a za most, kde se docílí přímého spojení s obcí Dluhonicemi. Na levém břehu Bečvy vytvoří se podmínky pro stavbu nových čtvrtí města na volných plochách.

Podjezdy na obou stranách pod průplavním mostem jest proto účelné projektovati asi 20 m široké, a to s hlediska architektonického i dopravního.

Veškeré komunikace pronikající těleso průplavní podjezdy nutno řešiti tak, aby plně vyhovovaly požadavkům příštích dob, ježto dodatečné rozšiřování a zřizování cest pod hladinou širokého průplavu nebylo by přípustné. Bylo by obtížné a nákladné.

Podle projektu má průplavní větev k Labi odbočovati v km 0.00 průplavu dunajsko-oderského, a to v území na severozápad od Přerova mezi obcí Dluhonicemi a Předmostím. Zvláštností tohoto řešení jest, že do přístavu Olomouce bude možno plouti po hladině o kotě 221.00 přímo od plavební komory poblíže obce Velké Prosenice bez dalšího proplavování.

Alternativa průplavní trasy na pravém břehu Moravy má pro Přerov jakož i jiná města Hané bezprostřední význam. Tvoří podmínky pro velké hospodářské využití vodní dopravy.

Přeložení projektované plavební - komory poblíž km 2.00 (směr jižní) těsně k průplavnímu mostu na levý břeh Bečvy, sledující využití méně hodnotné půdy a

zkrácení vysokého násypu průplavního tělesa i uvolnění části území na západ od města pro lepší rozvinutí silnice směrem k Tovačovu, považujeme za účelné.

Doporučujeme, aby mezi nynějším nádražím, projektovaným průplavem, želez, tratí Přerov —Brno a silnicí Přerov—Tovačov, tedy oblast na západní straně nádraží byla rezervována pro umístění všech budoucích staveb a zařízení souvisejících s provozem na průplavu.

Všechny plochy po obou stranách vodní cesty od trati Přerov—Brno až nahoru k Předmostí, zvláště území na obou stranách přístavu, musí již nyní býti pokládány za stavební oblast.

Proto dosavadní okresní silnici, pokud leží v tomto prostoru, je účelno přeložiti na její obvod. Také projektované nádraží přístavní vlečky bylo by vhodněji umístěno na jižní straně přístavu, aby připojeno bylo u Lověšic na trať Přerov—Brno.

Lépe by vyhovovalo přeložení silnice Přerov —Brno do přímočarého směru daného polohou: Pomoravní silnice (Moštěnská ulice v Přerově), Lověšický podjezd, jižní část Bochoře a dále rovnoběžně s tratí ke Kojetínu..

### **Stručný popis průplavní trasy v oblasti Přerova.**

Na území Přerova, nad obcí Předmostí, vchází průplav ze zářezu. Výška zemního výkopu bude tu až 24 m. Odtud mírným obloukem obrací se průplav na jih. Na konci katastrálního území obce Předmostí vychází ze zářezu a přechází v mohutném násypu trať do Olomouce, silnici do Dluhonic, Strhanec, řečiště Bečvy. Zde dolní šířka násypu činí až 180 m. Hladina vody v průplave dosahuje výše až 14 metrů nad okolním terénem.

Na levém břehu Bečvy je projektována plavební komora, v níž hladina průplavu klesne , z koty 221.00 m na 207.50 m, t. j. o 13.50 m.

Užitečná délka této plavební komory bude 225.00 m, šířka 12 m, hloubka vody nad záporníkem 3 m. Vyrovnáním hladin ve 2 vedle sebe umístěných komorách ušetří se 45% vody.

Přechod průplavu nad Bečvou je řešen zmíněným průplavním mostem, vytvořeným dvěma jednodílnými žlaby 15 m širokými 3 m hlubokými. Mimo průplavní most jsou projektovány podjezdy pro obě nábřeží.

Hlavní částí průplavu jest projektovaný přístav. Je asi 1300 m na západ od přerovského nádraží. Má 1 basén asi 80 m široký a asi 600 m dlouhý. Obratiště má průměr asi 120 m a mola (pruh mezi basénem a průplavem) jsou asi 70 m široká.

V km 5.00 je vložena další plavební komora, v níž hladina v průplavu klesne na kotu 200.00 m. Překládači zařízení v přístavu bude nutno upravit pro úplnou výkonnost. V dalším úseku pokračuje průplav na jih ke Kroměříži.

Vodní hladina v průplavu bude 41 m široká. Průplav ve výkopu bude 3 m v násypech, 3.50 m hluboký.

Přeložené okresní silnice Přerov—Tovačov a Přerov—Bochoř—Vyškov—Brno budou přes průplav převedeny vhodnými nadjezdy. Pro velké vody v Bečvě bude nutno provésti, toto:

Zvětšiti průtočný průřez koryta toku, zvýšiti levobřežně hráze, aby zabráněno bylo záplavám sousedního území, vzdouvání vody před hrázemi průplavu a podmáčení sousední půdy.

Dunajsko-oderský průplav svými rozsáhlými stavebními pracemi poskytne trvalé zaměstnání mnoha pracovníkům, podnikům a závodům po 6 až 10 roků.

Blahodárný vliv této významné dálkové cesty projeví se v celé zemi. Proto je naší povinností uskutečnění tohoto díla usilovně a všestranně podporovat.

## MORAVSKÝ ŘÍČNÍ A PRŮPLAVNÍ SPOLEK PRŮKOPNÍKEM VODNÍ CESTY ODERSKO-DUNAJSKÉ (Z péra pamětníka celé činnosti)

Země Morava byla po stránce hospodářské zanedbávána. Řeka Morava a její přítoky ničily za povodní národní jmění za miliony a nemenší škody byly způsobovány přílišným suchem. Moravský průmysl a obchod nemohl dosíci výhod vodní dopravy připojením na splavné toky Labe, Odru, Dunaj. Volání o pomoc byla ojedinělá a neorganizovaná a proto zanikla většinou bez ohlasu.

Zájemníci po celé zemi roztroušení přišli proto k poznání, že třeba se srazit v jeden šik a vytvořit ústředí, z něhož by se vedla akce pro realizaci celého vodního hospodářství na Moravě: úpravy řek a jich odtoků i výstavba vodních cest.

Za spolupráce několika prozíravých a obětavých osobností přerovských\*) vypracovány byly stanovy a založen 30. ledna 1901 Moravský říční a průplavní spolek, jehož založení a schválení stanov osvědčilo ve smyslu článku 9 zákona ze dne 15. listopadu 1867 ř. z. č. 134 brněnské místodržitelství.

.....  
\*) Fr. Vyplél Dr. Leop. Hiedl, Fr. Tropper, Adam Kříž, Dr. Aug. Lipčík.  
.....

Podle § 1 má Moravský říční a průplavní spolek za účel »upraviti splavbu řek a stavbu průplavů na Moravě podporovati, zájem ve všech kruzích obyvatelstva pro to vzbuzovati a o provedení snah těchto na příhodných místech se zasazovati«.

§ 2. Svého účelu dosáhne spolek hlavně poradami ve schůzích, přednáškami, dobrozdáními, pamětními spisy, statistickými daty a jich uveřejňováním, jakož i čilým spojením s rozhodujícími a zákonodárnými činiteli, úřady a spolky a konečně tvořením filiálních spolků a jmenováním plnomocníků. Sídlo spolku jest v Přerově.

Dne 11. června 1901 publikován byl rak. zákon vodocestný, jímž se dostalo spolku reálného podkladu pro jeho činnost.

Spolek ihned uspořádal velké schůze pro realizaci vodocestného zákona, navštívené representanty státu, země, obchodních komor, zástupci měst a venkova. S počátku mohlo se na velkém počtu pracovních schůzí mluvit jen zcela všeobecně o tom, jak průplav souvisí se žádanou úpravou řek a úpravou vodního hospodářství vůbec, o významu a využití vodní dopravy, nikoliv však o konkrétních přáních a požadavcích země, jednotlivých krajů, měst a osad, neboť nebyly k dispozici plány, na jejichž podkladě by se mohly podati vysvětlivky aneb přednášená přání určitěji vyjádřiti. Tomuto nedostatku bylo odpomoženo, když na požádání Moravského říčního a průplavního spolku nezištně zapůjčoval pro tyto schůze své vlastní plány a studie profesor české vysoké školy technické Ing. Antonín Smrček, od roku 1913 neúnavný předseda spolku.

Na přání zájemníků byly bezplatně vypracovány různé studie, aby oprávněné požadavky mohly býti podepřeny a odůvodněny. Vedle hlavní sítě plavebních cest od Dunaje k Odře, Labi a Visle byly vypracovány pro informaci zájemníků i návrhy průplavní odbočky od Lanžhota do Brna se spojkou k Přerovu na středo-moravskou síť vodních cest, odbočky z Přerova do Olomouce jako součást plavebního spojení Přerov—Pardubice, odbočky Mor. Ostrava—Opava (Troppau), varianty plavebního spojení od Mor. Ostravy ke splavné Odře u Kozlů (Cosel) a varianty průplavní po levém břehu řeky Moravy od Hodonína po ústí řeky Moravy do Dunaje.

Propagační a poučné přednášky spolku těšily se veliké oblibě. Bylo jich na sta, nejen na

Moravě a ve Slezsku, ale i v územích plánovanými vodocestnými pracemi dotčených. Schůze pořádal spolek nejprve sám, později společně s nově zřízenými spolky a svazy, sledujícími stejné cíle, jakož i se Spolkem inženýrů, obchodními komorami, zemědělskými svazy atd., pod záštitou země nebo dotčených měst.

Spolek vypracoval a podal četné pamětní spisy vládě, zemské správě i samosprávě, informace říšským i zemským poslancům, předváděl deputace zájemníků na rozhodující místa. Zasazoval se s veškerým úsilím o uskutečnění vodocestného zákona z r. 1901 a ovšem pracoval proti návrhům a snahám na zrušení tohoto zákona.

Spolek neustal v práci ani za světové války a mohl s potěšením konstatovati, že mnoho z dřívějších nepřátel vodních cest stalo se jejich horlivými zastánci. Po světové válce pokračoval s nezmenšenou intenzitou v propagaci vodocestných projektů opětovnými intervencemi na všech rozhodujících místech, pamětními spisy, manifestacemi a pracovními schůzemi a nedal se zastaviti ani nezájmem, který se po nějakou dobu velmi povážlivě šířil.

Moravský říční a průplavní spolek udržoval přátelské styky při propagaci vytčených svých cílů nejen s vodohospodářskými a plavebními spolky domácími, ale i s podobnými spolky cizozemskými, tak zejména s »Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Binnenschiff-fahrtsverband« v Berlíně (Berlin) a účastnil se aktivně i jeho schůzí ve Vídni (Wien), Linci (Linz), Norimberku (Nürnberg), Mannheimu (Mannheim), Kostnici (Konstanz), Dússeldorfu (Düsseldorf), Berlíně (Berlin), Vratislavě (Breslau) a Štětíně (Stettin), kde se účastnil debat o trase průplavu odersko-dunajského a o překonání výšek plavebními komorami o velkém spádu na místě projektovaných lodních železnic. Sám také podal býv. rak. vládě příslušné návrhy, jež byly podkladem pro pozdější vypracování definitivního projektu.

Spolek účastnil se svými zástupci aktivně též Mezinárodních plavebních sjezdů v Miláně, Dússeldorfu (Düsseldorf), Paříži, Philadelphii, Londýně, Benátkách a Bruselu, kde přednesl zprávy o projektovaných vodních cestách na Moravě a o způsobu překonání výšek pomocí plavebních komor o velkém spádu.

Z přehrad spolkem propagovaných provedeny byly na Moravě přehrady na Bystřičce u Val. Meziříčí, u Plumlova, Luhačovic, Vranova n. D. (Frain), Kníniček u Brna a Fryštáku. Přehrada slušovická je ve stavbě a též některé přehrady menší v západní a východní Moravě. Z úpravy řek je to hlavně řeka Morava, s jejíž úpravou nemělo se začít, dokud by úprava od ústí do Dunaje nepostoupila až na Moravu. Tak daleko však nedospěla úprava její ani ještě dnes. Proto zasadil se spolek veškerým svým úsilím o to, aby se tak dlouho nečekalo, nýbrž aby se v rámci celkové úpravy řek počalo s úpravou uvnitř země na několika místech současně, kde bylo úpravy nejvíce třeba. A tak se také stalo. Ve smyslu svých stanov Moravský říční a průplavní spolek vždy byl a jest bedlivým strážcem zájmů moravské země a jejího obyvatelstva všech vrstev při zdárném vyřešení vodohospodářských úkolů v celém jejich rozsahu, a to nejen s vysokého hlediska transitu a zájmů celoevropských, ale v rámci možnosti a proveditelnosti i zájmů země, jednotlivých krajů, osad a měst.

**Fr. Wicenec:**

### **STANOVISKO MĚSTA LITOVLE K PROJEKTOVANÉMU PRŮPLAVU DUNAJSKO-ODERSKO-LABSKÉMU**

Projekt průplavu dunajsko-odersko-labského má zvláštní průplavní větev Přerov-Pardubice, Podle návrhu ředitelství pro stavbu vodních cest má tato větev průplavní vésti po levé straně řeky Moravy.

Návrhy prof. Ing. Smrčka, které již byly předmětem úvah a porad na veřejných schůzích

krajových zájemců, konaných dne 1. března 1939 v Přerově a dne 13. března 1939 v Olomouci, řeší tuto větev po pravé straně řeky Moravy.

Toto řešení má mezi městy Olomoucem a Litovlí dvě varianty:

Prvá má průplav v poměrně značné vzdálenosti od povodí řeky Moravy; prochází prvotřídní ornou půdou, jejíž úbytek v důsledku stavby průplavu byl by pro Hanou a celý Protektorát velmi citelný.

Druhá přimyká se k ramenům řeky Moravy a průplav tedy prochází inundačním územím, půdou písčitou a méněcennou.

Je v přirozeném zájmu města Litovle, aby byla schválena varianta druhá, čili trasa pravobřežní. Je z důvodů nahoře uvedených výhodnější a prospěšnější. Doporučuje se nejen z místních, nýbrž i z širších důvodů národohospodářských.

Průplav po levém břehu řeky Moravy bude probíhati krajem málo zalidněným, hospodářsky méně významným a jeho akční oblast bude celkem nepatrná, neboť se bude omezovati jen na nejbližší sousedství. Pro širší okolí nebude mít průplav téměř žádného hospodářského významu.

Naproti tomu řešení pravobřežní, jehož uskutečnění se dožaduje město Litovel, má před alternativou levobřežní četné přednosti a výhody. Především poukazujeme na zalidnění kraje, kterým průplav bude probíhati.

Netřeba podotýkati, že kraj bohaté Hané je po stránce zemědělské neobyčejně vyspělý a že průmysl (pivovarský, cukrovarský, lihovarský a j.) je velmi pozoruhodný.

Průplav na pravém břehu řeky Moravy dal by podnět k vývoji a rozkvětu průmyslu, neboť nižší sazby dopravní by umožnily soutěž s cizozemskými podniky. Samo město Litovel by používalo průplavu k vývazu a dovozu přes 8100 vagónů různého zboží ročně.

I v jiných směrech by průplav osvědčil blahodárný vliv v litovelském kraji a jeho dalekém sousedství.

Největší přednost řešení pravobřežního spočívá v tom, že umožňuje výhodné vybudování průplavních odboček do Tovačova, Prostějova, Nezamyslic, Kojetína a Vyškova a tím zvětšuje atrakční radius průplavu.

Oblast průplavu při řešení pravobřežním by tedy zahrnovala celou střední a severní Moravu.

Městem Litovlí požadovaný směr průplavu by tedy povznesl a obohatil tyto kraje hospodářsky. Alternativa levobřežní je pro kraj litovelský a jeho daleké okolí bezvýznamná. Znamená vlastně ochuzení o hlavní výhody, které průplav může poskytnouti. To jsou důvody, proč žádáme, aby byla vybudována pravobřežní průplavní odbočka z Přerova do Olomouce.

### **Profesor J. Blatný:**

#### **ODBOČKA PŘEROV-OLMOUC S HLEDISKA ZEMĚDĚLSKÝCH ZÁJMŮ**

Dávný projekt moravské účasti na střeoevropských vodních cestách blíží se tedy svému uskutečnění. Se zaslouženým zájmem sledujeme vývoj přípravných akcí pro zbudování kanálu odersko-dunajského a zvýšený zřetel věnujeme přípojce Olomouc—Přerov, která má býti provedena současně, jako první etapa plavebního spojení odersko-dunajského průplavu, tedy Dunaje a Odry s Labem.

S hlediska zájmů zemědělských, posuzovaných v tomto krátkém úseku Přerov—Olomouc, vítáme rozhodnutí příslušných míst, aby tato přípojka byla budována v přímé časové souvislosti s hlavní větví odersko-dunajskou, neboť zdejší kraj hned od samého začátku získá na provozu moravské vodní cesty patričného podílu. Děje se tak právem, přihlížíme-li k dopravním potřebám zejména zemědělského průmyslu, ležícího podél

projektovaného kanálu anebo gravitujícího k předpokládaným přístavům a překladištím v tomto úseku.

V rozsahu těchto zájmů můžeme také uvítati, že směrodatní činitelé projevují kanálovou přípojku v naší oblasti po levém břehu řeky Moravy.

Různost názorů na účelnost levo či pravobřežní trasy vyvěrala na obou stranách zastánců toho kterého řešení zajisté z dobrého přesvědčení a bylo třeba po zásluze respektovati všechny důvody. Leč, máme-li na zřeteli byť snad jen užší zájem zemědělský a nad to ještě jen v tomto úseku, neváháme vysloviti uspokojení s přijatým řešením. Je tak na prospěch většiny závodů, jež budou svými náklady na vodní dopravě této cesty účastný.

Očekáváme, že projekt vodního kanálu pronikavě zasáhne také i do zemědělsko-vodohospodářských poměrů v této oblasti a že vedle potřebných úprav jednotlivých vodních děl bude náležitě postaráno i o zajištění potřebné průmyslové a zemědělské vody.

V tomto směru jest nanejvýš žádoucí, současně, anebo lépe ještě dříve, vybudovati úpravy na hlavním toku Moravy nad Olomoucem a na jejích přítocích, způsobujících občasně záplavy zemědělských pozemků a některých obcí.

Při této mimořádné příležitosti rozsáhlého zásahu do pozemkové držby naskýtá se možnost provedení některých meliorací a komasace pozemkové v několika případech. Přimlouváme se, aby na tyto možnosti v projektu průplavu bylo pamatováno.

Jde o akci nesmírného hospodářského významu. Uplatňuje se i v naší oblasti vysoké zemědělské kultury. Je samozřejmé, že vybudování kanálu a všech jeho zařízení vyžádá si značné výměry pozemkové. Půjde o pozemky velké hospodářské hodnoty a po této stránce tedy těžko nahraditelné. Musíme proto připomenout tato přání-a požadavky zemědělců:

aby bez újmy na účelném technickém vyřešení nezbytné pozemkové ztráty byly co nejmenší;

aby nově budovaná dopravní cesta přerušením komunikací nerozmnožila podstatně počet překážek pravidelné práce na zemědělských pozemcích podél kanálu;

aby po zkušenostech se železničními přejezdy byla tato otázka vhodněji vyřešena.

**Augustin Hurdálek, kom. Ředitel cukrovaru, Bradek u Přerova.**

### **VÝZNAM PRUPLAVNÍ ODBOČKY PŘEROV-OLMOUC PRO BRODEK**

Vzpomenu-li si na schůze, jednání a časopisecké úvahy o nutnosti a účelnosti postavení vodních kanálů, které by spojovaly Odru s Dunajem a Labem, mám jako člověk praktický pocit, že této propagační a agitační práce bylo již vykonáno dosti.

Spojení Labe s průplavem odersko-dunajským je přirozeně objekt ohromný. Bude vyžadovati nákladu úměrného k rozsahu průplavu, není v něm nic, co by lidský mozek nemohl zdolati.

Jako obchodník a zástupce průmyslu uvažuji ztráty, které máme z toho, že dílo dosud nestojí.

Naprosto je jasné, že sazby dopravní po vodě jsou nejméně o 50% nižší než po dráze. To je pro mne prvním pevným kalkulačním podkladem.

Naše rafinerie cukru vyváží na př. 40.000 q rafinády do zahraničí. Téměř v plném množství by mohla býti dopravována po vodě.

Dovážíme dále 55.000 q uhlí a koksů z Moravské Ostravy při sazbě asi 6 K za 1 q. Při sazbě vodní, kterou odhaduji na % sazby nádražní, počítám, že by vznikla úspora na

uhlí a cukru 500.000 K ročně. To je položka, která stojí za námahu.

Úspory tyto vyčísluji, protože si myslím, že veškerý interesovaný průmysl by se zúčastnil stavby buď upsáním potřebného akciového kapitálu za pomoci státu nebo i věnováním větších darů, pokud by mu byla zaručena odpočitatelnost při dani výdělkové.

Doprava vodní je typickou dopravou dálkovou a proto by se neměly bráti příliš v úvahu lokální přání sousedská.

Technicky nejlevnější a nejučelnější projekt by byl jednoduše proveden.

Pro Brodek počítám s určitostí s nákladním, protože kromě rafinerie cukru bude její používati též Hanácká sladovna, která je vyložené exportní firmou a vyveze ročně asi 700 vagónů sladu. Bylo by používáno Impregnačními závody v Brodce, které dováží asi 600 vagónů syrových pražců a stejné množství impregnovaných rozesílá po tuzemsku.

To všechno je bráno jen se stanoviska místního. Otevření cesty vodní by však dovolilo průvoz zboží z nejdlejších konců světa a proto pevně věřím, že by lodní park musel býti rok co rok rozšiřován, aby v srdci Evropy stačil dopravit všechno zboží, které by měl k dispozici.

Přijdou zase doby velké nabídky pracovních sil. Na tuto dobu by mělo býti vše již napřed technicky i finančně připraveno tak, aby se započalo se stavbou, jakmile nastane příhodný čas.

Podnik potřebuje nyní více skutečné práce a méně řeči a psaní. Nepodceňuji tím velkou propagační dřívější práci, která byla dosud v této věci vykonána. Měla svůj účel i příznivé důsledky.

Nechť poválečná doba přinese nám uskutečnění velkého průplavního díla, které již několik desítek let je připravováno. Průmysl toto dílo jen vše uvítá!

**Antonín Krejčí, ředitel Hospodářského družstva, Litovel:.**

## **CO OČEKÁVÁME OD PRŮPLAVU PŘEROV-OLOMOUČ-PARDUBICE**

Význam průplavů vnitrozemských pro národohospodářství již dávno všechny státy postřehly a byly to v Evropě především státy západní. O nesmírné důležitosti lodní dopravy pro Protektorát, jeho zemědělství, průmysl a živnosti a také pro náš kraj, není sporu. Je krajně žádoucí, má-li v budoucnosti náš region dosáhnouti úrovně a konkurenční schopnosti s oblastmi, kterým příroda sama již tuto levnou dopravní cestu dala. Náš kraj, který jakostí zemědělských výrobků participoval úměrně na vývozu, neměl dosud jiné možnosti, než použití říční vzdálené dopravy labské přes Děčín, Mělník atd., vzdálené cca 250—300 km. Tam bylo nutno produkty dopravovati drahou a překládati je teprve do říčních člunů do Hamburku a pak normální cestou dále. To byla doprava zdlouhavá, komplikovaná a především ne levná.

Také pro nás, vývozce hanáckého sladovnického ječmene, měl by tento průplav opravdu nedožrý význam. Přiblížil by nás vzdáleným odbytištím evropským i zámořským. Získali bychom pohodlnou, pohotovou a hlavně levnou vodní cestu do překladištních přístavů a tím byla by nám v budoucnosti umožněna soutěž v prodeji našeho ječmene s konkurencí ciziny. Právě takový význam měla by tato levná doprava po vodní cestě pro dovoz krmiv, umělých hnojiv, paliv, stavebnin a pod.

Mohli bychom za náš podnik počítati s ročním obratem asi 10.000 t. Plně využití průplavní dopravy mohli bychom však jen tehdy, když by byl přístav umístěn v největší blízkosti našeho města tak, aby nepovstala nám vzdálená expedice (reexpedice) do přístavu a z přístavu, která by nám dopravné zdražila a dovoz a odvoz zboží znesnadnila.

Celková tonáž, kterou by mohl náš kraj lodní cestou dopravovati, činila by asi 30.000 až 50.000 tun. Tyto údaje jsou jen zhruba přibližné, mají-li se určití do budoucna.

Se stanoviska zemědělců musíme se přimluviti za největší šetření úrodné a tolik potřebné zemědělské půdy. Bylo by proto velmi žádoucí, aby průplav zabral co nejméně této drahocenné půdy a pokud lze, aby jeho profil byl dán do méněcenných ploch a polesí, blízko řeky Moravy. Zemědělství, jehož podmínkou pro zdárný a intenzivní provoz je úrodná, ucelená, komunikacemi příliš nerušená plocha — dobře nesnáší dráhy, silnice, vodní cesty říční, či průplavy, které rozdrobují úrodné celky mnohdy scelením obtížně získané. Vyskytují-li se zásahy těchto komunikací častěji a ve větším rozsahu, trpí provoz zemědělský, je znesnadňován.

Nicméně také zemědělství dobře chápe zájem státní a zvláště potřebu levné, všeužitečné dopravní cesty. I jemu přináší značný užitek z levné dopravy jeho potřeb odjinud, levné dopravy jeho přebytků pro vývoz, k jiným, vzdáleným odbytištím vnitrozemským, evropským, po případě zámořským.

**Ing. Stanislav Veselý:**

## **TECHNICKÝ ROZBOR PRŮPLAVNÍCH ODBOČEK PŘEROV-OLMOUC**

Pojednáme o návrzích průplavní odbočky do Olomouce po stránce stavebně-technické. Zjistíme rozdíly v rozsahu stavebních prací a rozdíly v pořizovacích nákladech obou variant trasy.

K porovnání přichází v úvahu úsek trati průplavní od odbočení z průplavu odersko-dunajského až po přístav v Hodolanech podle trasy levobřežně a až k přístavu v Nemilanech podle trasy pravobřežně. Trasa levobřežná jest 17.8 km dlouhá. Trasa pravobřežná 22.5 km.

### **Zemní práce.**

Levobřežná trasa průplavní odbočky k Olomouci má v celé své délce hladinu zdrže na kotě 221.00 m nad Adriatickým mořem. Je převážně vedena v zářezu. Kratší násypy jsou jen při překročení těchto levostranných přítoků řeky Moravy: Olešnického potoka, Krčmaňského potoka, Svodnice a mlýnského náhonu u Holic. Dno průplavu jest na délku 15.8 km zaříznuto pod terémem. Jen v délce 3 km jest nad územím. Největší hloubka výkopu 13 m jest v sedle u Krčmaně. Násyp průplavní hráze má největší. výšku 11.50 m, a to u přechodu silnice Brodek—Kokory.

Podle provedeného geologického průzkumu půdy nelze očekávati zvláštní potíže při stavbě. Trasa průplavu jest vedena od Přerova k Velkému Týnci na terasách vroubících říční údolí, dále pak se pohybuje v aluviální rovině řeky Moravy. Výkopem průplavu zasaženy budou hlíny, štěrky, písky a jíly. Toliko v sedle u Krčmaně zasáhne dno průplavu tvrdší podklad vápencový i žulový, pravděpodobně jen na krátkém úseku. V celé trati není třeba obávati se sesunu zemin.

Levobřežná trasa má okrouhle 3.2 mil. m<sup>3</sup> výkopu a 2.8 mil. m<sup>3</sup> násypu. V tom zahrnuto je i 0.4 mil. m<sup>3</sup> násypového materiálu pro násyp silničních ramp.

Přebytek hmot 0.4 mil. m<sup>3</sup>, získaných výkopem, bude uložen do skládek, nebude-li jej možno výhodně využiti při vybudování přístavu v Olomouci-Hodolanech.

Výkopy i násypy na celé průplavní odbočce jsou střídavě a rovnoměrně rozloženy, takže dopravní vzdálenosti z výkopu do násypu budou poměrně malé.

Pravobřežná trasa má v celé délce, hladinu zdrže na kotě 207.50. Průplav jest veden v nepatrném zářezu od uzlu u přístavu přerovského až ke km 3.0. Přechází do násypů, dosahujících výšky až 11 m při přechodu inundačního území řeky Bečvy a Moravy.

Od km 1,1 u Rakodav až ke km 17 u Čertoryj sleduje průplav svah vysoké. terénní

terasy, s patrnými posuny půdy. Proto bylo nutno vyhnouti se naříznutí svahů této terasy průplavním tělesem.

**Tab. 1. Varianta levobřežná.**

Tab. I. Varianta levobřežná.

Pol. č.	Průplav km	Pojmenování komunikace:	Zvýšení nivelety v m	Délka úpravy v m	Nadjezd			Podjezd šířka, výška a délka v metrech	Potřeba násypového materiálu v tisících m <sup>3</sup>
					úhel křížení stupňů	světlost			
						kolmá	šikmá		
					v metrech				
1.	3.030	Dráhy Úzkokolejná dráha z Rokytnice do kame- nolomu .....	8.2	600	90°	51	—	—	29
1.	0.835	Protektorátní silnice Severomoravská v úseku Předmostí— Rokytnice .....	2.6	380	45°	56	75.35	—	4
2.	17.850	Lipnická v úseku Olomouc—Velká Byst- řice .....	5.2	570	90°	51	—	—	24
<b>Okresní silnice</b>									
1.	3.220	Rokytnice—Křčmaň .....	4.3	521	66°	51	55.82	—	14
2.	5.862	Brodek—Kokory .....	—	272	90°	—	—	8 × 4 × 70	—
3.	9.349	Majetín—Křčmaň .....	9.8	836	90°	51	—	—	86
4.	11.700	Přerov—Olomouc .....	0.2	1091	45°	51	72.12	—	—
5.	12.560	Grygov—Velký Týnec .....	5.8	640	75°	51	52.68	—	32
6.	13.474	Vsisko—Velký Týnec .....	8.8	522	78°	51	52.40	—	39
7.	16.998	Holice—Bystrovany .....	5.9	533	45°	51	72.12	—	32
<b>Hospodářské cesty</b>									
1.	0.026	Předmostí—Dluhonice .....	7.0	330	90°	51	—	—	17
2.	2.248	Rokytnice—Žeravice .....	3.2	285	90°	51	—	—	4
3.	4.535	Luková—Kokory .....	0.5	458	82°	51	51.50	—	—
4.	7.636	Majetín—Čelechovice .....	3.8	270	90°	51	—	—	5
5.	10.319	Grygov—Křčmaň .....	4.5	253	90°	51	—	—	6
6.	15.785	Cesta z Holic k Západním Dílům .....	7.1	400	90°	51	—	—	22
7.	18.860	Běláidla—Bystrovany .....	6.6	380	90°	51	—	—	14

Výška nasypaných hrází průplavních se znenáhla zmenšuje až ke km 17, kde přechází dno průplavu pod terén.

Geologický průzkum této trasy nebyl proveden, dá se však předpokládati, že výkopem budou zasaženy rovněž jen lehce rozpojitelné hlíny, štěrky, písky a jíly.

Pravobřežná trasa má 1.7 mil. m<sup>3</sup> výkopu a 7.1 mil. m<sup>3</sup> násypu. Z tohoto násypu připadá 1.1 mil. m<sup>3</sup> na zřízení vysokých mostních ramp, silnic a hospodářských cest k nadjezdům.

Nedostatek násypové hmoty 5.4 mil. m<sup>3</sup> dal by se z malé části uhraditi z úprav ře-ky Moravy, Bečvy a mlýnského potoka, jež jsou ve spojitosti se stavbou průplavu. Většina násypového materiálu musela by býti opatřena z materiálních jam. Otevření těchto jam bylo by výhodné ve zmíněné blízké terase mezi Rakodavy a Drahlovem.

Náklad na zemní práce u trasy levobřežně činí 46 mil. K a u trasy pravobřežně 106 mil. K, předpokládáme-li cenu 10 K za 1 m<sup>3</sup> výkopu a 5 K za 1 m<sup>3</sup> násypu.

Pravobřežná trasa má zemní práce o 60 mil. korun dražší v důsledku velkého nedostatku násypové hmoty pro vysoké a dlouhé hráze průplavní. Má další nevýhodu: podmáčení hrází velkou vodou v dosahu inundace řeky Bečvy a Moravy a tím menší stabilitu hráze.

### **Těsnění a opevnění průplavu.**

Průplavní koryto bude ve všech násypových a propustných úsecích trati těsněno vrstvou jílu 30—60 cm silnou, aby bylo zamezeno podmáčení sousedních pozemků a aby na nejnižší míru sníženy byly ztráty prosakováním. Vrstva jílová bude chráněna pokrývkou štěrku a šotoliny.

Levobřežná trasa má hladinu průplavu v délce 8 km nad územím. Pro těsnění v délce 12 km bude spotřebováno 286.000 m<sup>3</sup> jílu.

Pravobřežná trasa má hladinu zdrže v délce 20.5 km nad územím. Profil průplavu nutno těsniti v délce 21 km. Spotřebovalo by se 504.000 m<sup>3</sup> jílu.

Opevnění průplavu dlažbou při hladině a odrnováním nad touto bude u obou tras úměrné jejich délkám. Levobřežná trasa potřebuje 160.000 m<sup>2</sup> dlažby, drnování 142.000 m<sup>2</sup> a 0.53 mil. m<sup>2</sup> osetí svahů hrází. Pravobřežná trasa má 203.000 m<sup>2</sup> dlažeb, 180.000 m<sup>2</sup> drnování a 1.13 mil. m<sup>2</sup> osetí ploch.

Předpokládáme-li 60 K za 1 m<sup>3</sup> jílového těsnění, 30 K za 1 m<sup>2</sup> dlažby, 4 K za 1 m<sup>2</sup> drnování a 1 K za 1 m<sup>2</sup> osetí plochy, byl by náklad na těsnění a opevnění profilu průplavního u levobřežné trasy 23.2 mil. K a u pravobřežné trasy 38.2 mil. K.

Rozdíl těchto nákladů v neprospěch varianty pravobřežné činí 15 mil. K.

Tab. 2. Varianta pravobřežná.

Poř. č.	Průplav km	Pojmenování komunikace:	Zvýšení nivelety v m	Délka úpravy v m	Nadjezd		Podjezd šířka, výška a délka v metrech	Potřeba násypového materiálu v tisících m <sup>3</sup>
					úhel křížení	světlost kolmá šikmá v metrech		
1.	22.700	Dráhy Jednokolejová dráha Olomouc—Prostějov	—	400	68°	55	59.32	—
1.	13.160	Protektorátní silnice Severomoravská v úseku Brodek—Dub	10.0	1500	90°	51	—	125
1.	0.000	Okresní silnice Přerov—Bochoř	8.0	650	66°	55	69.20	58
2.	0.800	Přerov—Bochoř	6.0	550	51	—	—	37
3.	3.000	Hendřlov—Troubky	4.0	500	45°	51	72.12	13
4.	6.600	Brodek—Troubky	9.0	750	77°	51	52.34	77
5.	11.000	Věrovany—Čítov	12.0	950	90°	51	—	156
6.	12.000	Nenakonice—Majetín	12.0	950	90°	51	—	156
7.	18.650	Blazec—Grygov	7.5	700	90°	51	—	60
8.	20.360	Kožušany—Nové Sady	6.0	550	45°	51	72.12	36
9.	21.800	Kožušany—Nemilany	5.0	1000	99°	51	—	20
10.	22.700	Slavonín—Povel	2.0	1700	68°	55	59.32	4
1.	1.900	Hospodářské cesty Cesta do dvora Vymyslova	5.0	300	90°	51	—	13
2.	5.500	Cesta do Troubek	8.5	460	90°	51	—	47
3.	8.700	Cesta do dvora Trní	—	100	90°	—	—	—
4.	16.000	Věrovany—Dvůr Trní	—	100	90°	—	—	—
5.	14.000	Cesta do Tučap	10.0	580	90°	51	—	80
6.	14.800	Bolelouč—Grygov	10.0	500	90°	51	—	80
7.	16.850	Drahlov—Grygov	8.5	500	90°	51	—	46
8.	17.690	Charvaty—Grygov	8.5	480	90°	51	—	46
9.	19.500	Cesta do Tažal	7.0	380	90°	51	—	26

## Plavební komory.

Průplavní odbočka k Olomouci podle varianty levobřežně se zdrží o hladině 221.0 m a podle varianty pravobřežné se zdrží o hladině 207.5.0 m, jest průplavem úroňovým bez plavebních komor nebo lodních zdvihadel. V tom směru není mezi oběma trasami rozdílu.

## Křížení komunikací.

Přechody komunikací silničních a železničních přes průplavní odbočku navrhujeme podle týchž směrnic jako u průplavu odersko-dunajského.

V připojených tabulkách uvádíme komunikace křížující průplavní trasu podle obou variant s udáním navrhovaných úprav, nutného zvýšení nivelety v ose průplavu, délky přeložení komunikace a hlavních rozměrů nad jezdů a podjezdů.

Z těchto tabulek jest zřejmé, že levobřežná trasa vyžaduje vybudování 17 umělých staveb v průplavním tělese, určených k převedení drah, silnic a cest, a to:

**1 nad jezdů pro úzkokolejnou dráhu,**

**2 nadjezdů pro protektorátní silnice,**

**6 nadjezdů a 1 podjezdu pro okresní silnice,**

**7 nadjezdů pro hospodářské cesty.**

Délka mostních příjezdů silnic protektorát-ních činí 0.95 km, silnic okresních 4.4 km, hospodářských cest 2.4 km a délky přeložky úzkokolejné dráhy 0.6 km.

Naproti tomu u varianty pravobřežné bylo by nutno pro křížení komunikací vybudovati celkem 21 objektů v tělese průplavu, a to:

- 1 nadjezd pro jednokolejnou dráhu,**
- 1 nadjezd pro protektorátní silnici,**
- 10 nadjezdů pro okresní silnice,**
- 7 nadjezdů a 2 podjezdy pro hospodářské cesty.**

Pravobřežná trasa vyžaduje zřízení přeložek a mostních ramp v délce 1.5 km na protektorátní silnici, na okresních silnicích v délce 8.3 km, na hospodářských cestách v délce 3.4 km a úpravu jednokolejné trati v-délce 400 m.

Náhradou za přerušené cesty menšího významu budou vybudovány cesty souběžné s průplavem, připojující se k nejbližšímu nadjezdů nebo podjezdu. Délka těchto náhradních cest odhaduje se u trasy levobřežné na 14:6 km a u trasy pravobřežné na 16.6 km.

Průplavní odbočka k Olomouci podle trasy levobřežné má o 4 objekty méně, vyžaduje kratších úprav protektorátních silnic o 0.55 km, okresních silnic o 3.9 km a hospodářských cest o 3-km.

Pro násyp mostních ramp u levobřežné trasy je zapotřebí 0.4 mil. m<sup>3</sup>, kdežto u pravobřežné 1.1 mil. m<sup>3</sup> hmoty.

Potřeba násypového materiálu pro mostní příjezdy jest u pravobřežné varianty o 0.7 mil. m<sup>3</sup> větší. Tento rozdíl, odpovídající většímu počtu nadjezdů a méně příznivým poměrům výškovým, zvyšuje nevýhodně celkový nedostatek materiálu násypového u pravobřežné trati.

Pořizovací náklad silničních a železničních přechodů přes průplav se zřízením příslušných úprav komunikačních odhadujeme u levobřežné trasy na 31.2 mil. K, u pravobřežné trasy na 35.2 mil. K. Jest tedy rozdíl 3.9 mil. K v neprospěch varianty pravé.

K tomu přistupuje u pravobřežné trati ještě potřeba vybudování větších mostů na přeložkách silnic a cest přes Mlýnský tok, odlehčovací rameno Stekla a řeku Moravu. Celkem asi 8 mostů nákladem asi 4 mil. K.

Pro železnice a silnice navrhujeme většinou šikmé nadjezdy, aby dosavadní směr nebyl zhoršen. Poněvadž hladina normální vody má probíhati bez vzduť i pod objekty' průplavu, mají mosty, je-li průplav v přímce, světlost 51 m, měřenou kolmo k ose průplavu. V rozšíření profilu průplavního v oblouku zvětší se kolmá světlost až na 56 m. Plavební provoz vyžaduje volnou podjezdnou, výšku 5 m za normálního stavu vody v průplavu. Většina přes průplav převáděných komunikací má mostní příjezdy. Dovolená stoupání nejsou v žádném případě překročena. Navrhujeme u silnic většinou spád 3% au hospodářských cest 5%.

Pro silnice protektorátní navrhujeme šířku nadjezdů IQ—10.5 m, pro silnice okresní 8.0 a pro cesty 5 m. Šířka nadjezdů pro dráhy jest určena platnými předpisy. Definitivní rozměry podjezdů stanoveny budou se zřením na očekávaný značný" vývoj dopravy, jelikož budoucí zvětšení profilu podjezdu pod tělesem průplavu by bylo velmi obtížné.

### **Křížení toků.**

Stavby určené k tomu, aby převedly pod průplavem řeky, potoky, mlýnské náhony, příkopy odvodňovací a zavodňovací, navrhujeme v takových rozměrech, aby bez vzduť

pojaly i největší přítékající množství vody.

Aby se získal přehled o těchto stavbách na obou variantách odbočky k Olomouci, vyjmenovány jsou v tabulce všechny vodoteče, jež průplav křížují. Udán jest též způsob podvedení. U řek a významnějších toků uvedena jest rozloha povodí v km<sup>2</sup>, max. průtočné množství Q<sub>i</sub> v m<sup>3</sup>/vt. a katastrofální množství Q<sub>2</sub> v m<sup>3</sup>/vt.

Z těchto seznamů jest zřejmé, že křížení menších toků na průplavní odbočce k Olomouci téměř stejně obě trasy zatěžuje.

Levobřežná trasa má 3 propustky, 7 shybek a 4 vpuští, pravobřežná varianta 7 propustků a 4 shybky.

**Tab. 3. Varianta levobřežná.**

Pol. č.	Průplav km	Pojmenování vodoteče	Způsob křížení
1	2.018	Příkop zprava u Rokytnice	Vpust'
2	2.485	Příkop	Shybka
3	2.950	Potok	Shybka
4	4.412	Příkop zprava u Lukové	Vpust'
5	4.840	Příkop zprava	Vpust'
6	5.435	Příkop u Kokor	Propustek
7	6.360	Olešnický potok; povodí 103 km <sup>2</sup> max. Q <sub>t</sub> = 75 m <sup>3</sup> /sec, katastrofální množství Q <sub>2</sub> = 132m <sup>3</sup> /sec.	Propustek
8	7.645	Příkop	Vpust'
9	8.490	Příkop	Shybka
10	9.002	Příkop	Shybka
11	9.562	Krčmaňský potoky povodí 8.5 km <sup>1</sup> , max. Q <sub>i</sub> = 16 m <sup>3</sup> /sec.. katastrofální Q <sub>2</sub> = 39 m <sup>3</sup> /sec.	Shybka
12	13.288	Potok Svodnice, povodí 23.8 km <sup>2</sup> max. (i = 28 m <sup>3</sup> /sec, katastrofální Q <sub>2</sub> 68 m <sup>3</sup> /sec	Propustek
13	15.325	Vodoteč z Holického území, povodí 9.45 km <sup>2</sup> , max. Q <sub>i</sub> = 15 m <sup>3</sup> /sec. katastrofální Q <sub>2</sub> = 32m <sup>3</sup> /sec.	Shybka
14	17.017	Mlýnský náhon	Shybka

V neprospěch trasy pravobřežné přicházejí dva průplavní mosty přes řeku Bečvu a Moravu, vyžadující značných stavebních nákladů.

**Tab. 4. Varianta pravobřežná.**

<b>Pol. č.</b>	<b>Průplav km</b>	<b>Pojmenování vodoteče</b>	<b>Způsob . křížení</b>
<b>1</b>	<b>0.500</b>	<b>Příkop u Bochoře</b>	<b>Shybka</b>
<b>2</b>	<b>4.000</b>	<b>Příkop</b>	<b>Propustek</b>
<b>3</b>	<b>6.200</b>	<b>Bečva, povodí 1617 km<sup>2</sup> max. průtoč. množství <math>Q_t=816 \text{ m}^3/\text{sec}</math>, katastrofální množství <math>Q_2 = 980 \text{ m}^3/\text{sec}</math>.</b>	<b>Akvadukt</b>
<b>4</b>	<b>7.100</b>	<b>Potok z Citov</b>	<b>Propustek</b>
<b>5</b>	<b>-7.700</b>	<b>Moravka s Kokorkou (Olešnic-kým potokem) max. průt. množství <math>Q=86 \text{ m}^3/\text{sec}</math></b>	<b>Propustek</b>
<b>6</b>	<b>8.200</b>	<b>Příkop</b>	<b>Propustek</b>
<b>7</b>	<b>9.200</b>	<b>Řeka Morava, povodí 3592 km<sup>2</sup> max. <math>Q, =367 \text{ m}^3/\text{sec}</math>, katastrofální množství <math>Q_2=440 \text{ m}^3/\text{sec}</math>.</b>	
<b>8</b>	<b>13.150</b>	<b>Mlvnský potok <math>Q=10 \text{ m}^3/\text{sec}</math>.</b>	<b>Propustek</b>
<b>9</b>	<b>15.000</b>	<b>Příkoz z Bolelouce</b>	<b>Propustek</b>
<b>10</b>	<b>16.600</b>	<b>Příkop z Čertoryj</b>	<b>Propustek</b>
<b>11</b>	<b>17.700</b>	<b>Meliorační příkop z Charvát</b>	<b>Shybka</b>
<b>12</b>	<b>18.910</b>	<b>Meliorační příkop z Tázal</b>	<b>Shybka</b>
<b>13</b>	<b>20.640</b>	<b>Potok u Nemilan, povodí 19.8 km<sup>2</sup>, max. <math>Q_i = 27 \text{ m}^3/\text{sec}</math>, katastrofální množství <math>Q^2 == 66 \text{ m}^3/\text{sec}</math>.</b>	<b>Shybka</b>

Vysoké hráze průplavního tělesa tvoří přehradu, která uzavírá údolí obou jmenovaných řek a veškerá voda za katastrofálních povodní musí protéci pod těmito akvadukty.

Při přechodu přes Bečvu u Troubek je hladina nejvyšší známé povodně na kotě 202.00. Snížíme-li hloubku vody ve žlabu na 2.70 m, zbývá při konstruktivní výšce aquaduktu 1.90 m volný prostor nad hladinou nejvyšší známé vody jen 0.85 m, měřený ke spodní hraně konstrukce aquaduktu.

Přechod přes řeku Moravu byl by příznivější. Při hloubce vody ve žlabu 3.0 m a konstr. výšce 1.90 m zbývá vůle 1.85 m měřená od spodní hrany konstrukce k hladině nejvyšší známé vody na kotě 200.75 m.

Stavební náklad na vybudování shybek a propustků odhaduje se pro levobřežnou trasu na 12.7 mil. K, pro pravobřežnou na 11.7 mil. K. K investici pravobřežné trasy nutno přičísti náklad 22 mil. K na dva aquadukty, takže právo břežná trasa je pro objekty křížení s vodními toky o 21 mil. K dražší.

Jest pravděpodobné, že při podrobném propracování projektu bude nutno vybudovati shybky nebo propustky pro některé další menší toky pod průplavním tělesem, zejména u pravobřežné varianty mezi Věrovany a Boleloucem.

### Přeložení řek a vodotoků.

Trasa levobřežná vyžaduje úpravu potoka Krčmaňského v délce asi 760 m. Varianta pra-vobřežná má přeložku řeky Moravy u Čertoryj v délce 2 km, dále Mlýnského toku a odlehčová-cího ramene Stekla v délce asi 4 km.

Stavební náklad odhadujeme u levobřežné trasy na 0.4 mil. K a u pravobřežné na 5.6 mil. korun, čili o 5.2 mil. K vyšší.

### Výkup pozemků a budov.

Levobřežná trasa odbočky k Olomouci podle přibližného odhadu zabírá 180 ha pozemků, pra-vobřežná trasa 285 ha. Větší potřeba pozemků o 105 ha pro pravobřežnou trasu je způsobena větší délkou průplavní trati (33 ha), překládáním vodních toků a komunikací ve větším rozsahu (17 ha) a zřízením výkopišť pro získání 5.4 mil. m<sup>3</sup> nedostávajícího se materiálu pro násyp průplavního tělesa (55 ha).

Pozemky pro levobřežnou trasu jsou cennější než pozemky ležící v inundaci na trase pravobřežné. Rozdíl nebude značný vzhledem k tomu, že regulace řeky Moravy a Bečvy zmenšuje rozsah zatápných pozemků. Pro obce při pravobřežné trase bylo by zabránění pozemků tíživější, poněvadž mají malé katastrální území.

Zásah do zastavěné části obce Krčmaně u trasy levobřežné vyvážen jest nutností výkupu budov v obcích Charvátch, Čertoryjích a Nemilanech u trasy pravobřežné.

Náklady na výkup pozemků a budov odhadujeme u levobřežné trasy na 11.5 mil. K a u pravobřežné na 16.7 mil. K, tedy u pravobřežné více o 5.2 mil. K.

### Celkové stavební náklady.

Shrneme-li jednotlivé položky nákladů v článku uvedené, dospějeme k celkovému nákladu 125.7 mil. K u trasy levobřežné a 239 mil. K u trasy pravobřežné. Připočtením 20% na nepředvídané zvětšuje se celkový náklad na 150.8 mil. K pro levobřežnou trasu, proti 287!2 mil. K pro trasu pravobřežnou.

Náklad na 1 km trati levobřežné, dlouhé 17.8 km, činí 8.47 mil. K.

Náklad na 1 km trati pravobřežné, dlouhé 22.5 km, činí 12.75 mil. K.

Tab. 5. Přibližný odhad pořizovacích nákladů.

Předmět	Odbočka k Olomouci podle trasy		Trať Přerov—Zábřeh podle trasy	
	levobřežné	pravobřežné	levobřežné	pravobřežné
I. Zemní práce .....	45.7	106	193.7	241.4
II. Těsnění a opevnění průplavu .....	23.2	38.2	88.8	89.1
III. Plavební komory .....	—	—	213.4	266.1
IV. Silniční nadjezdy a podjezdy .....	27.8	30.1	79.1	97.5
V. Železniční nadjezdy .....	1.—	2.—	5.0	12.—
VI. Přeložení silnic a cest .....	2.—	2.7	5.4	6.2
VII. Přeložení drah .....	0.4	0.3	2.2	5.9
VIII. Objekty na komunikacích .....	1.—	4.—	3.0	6.0
IX. Propustky, sbybky a vpustě .....	12.7	11.7	40.2	36.0
X. Akvadukty .....	—	22.—	4.0	22.0
XI. Přeložení řek a toků .....	0.4	5.6	10.4	12.1
XII. Výkup pozemků a budov .....	11.5	16.7	35.9	53.2
Úhrnem .....	125.7	239.3	681.1	847.5
Nepředvídané 20% .....	25.1	47.9	136.2	169.5
Celkový pořizovací náklad .....	150.8	287.2	817.3	1017.0

V uvedeném odhadu uvažovány jsou nynější mzdy a ceny. Za tohoto předpokladu je 1 km průplavu varianty pravobřežné o 50% dražší než trasy levobřežné.

Bude-li prodloužena průplavní odbočka do Zábřeha, zvýší se pořizovací náklad

levobřežně trasy 68.2 km dlouhé asi na 817 mil. K.

Trat' pravobřežná, 69.0 km dlouhá, měla by v tomto případě pořizovací náklad asi 1017 milionů K.

### **Rozdíl v neprospěch trasy pravobřežné jest 200 milionů K.**

V připojené tabulce 5. jsou přehledně sestaveny náklady na jednotlivé druhy staveb a prací pro odbočku k Olomouci a pro trat' Přerov—Zábřeh podle obou variant trasy,

K povšechnému přehledu uvádíme ještě tyto odhady:

Průplavní větev Přerov—Pardubice na území Protektorátu Čechy a Morava i Říše je 163.5 km dlouhá; na území Protektorátu připadá 98.1 km, na území Říše 65.4 km.

Celkový náklad odhaduje se na 4100 mil. K, z něhož na Protektorát připadají okrouhle tři pětiny, t. j. 2460 mil. K a dvě pětiny, t. j. 1640 mil. K na Říši.

**Ing. Jaroslav Unzeitig:**

### **PŘÍSTAVY NA PRŮPLAVNÍ ODBOČCE Z PŘEROVA DO OLOMOUCE**

Uvažována je t. zv. levobřežná trasa průplavu, vedoucí z Olomouce k Přerovu po levé straně dráhy Česká Třebová—Olomouc.

Podél průplavní trasy jsou četné obce, z nichž některé jsou sídlem vyvinutého průmyslu. Jsou zde kamenolomy, vápenky, cihelny, cukrovar, strojírny, sladovna, impregnační závody, sklady stavebního dříví. Vesměs podniky, které oživují provoz průplavu vývozem a dovozem. Přichází zde v úvahu také spotřeba uhlí v továrnách i v domácnostech. Doprava uhlí po průplavu z Moravské Ostravy bude výhodnější než po železnici, neboť vodní dopravní délka z Moravské Ostravy k odbočce činí asi 80 km a do středu odbočky Přerov—Olomouc asi 90 km.

Lze počítati, že kromě uhlí bude na průplavní odbočce dopravována kůže, olejnatá semena, boby, benzin (v Brodsku je mísírna benzinu) a pak snad i některé koloniální zboží.

Pro zmíněný vývoz a dovoz navrhuji se na průplavní odbočce Přerov—Olomouc tyto plavební objekty:

1. přístav v Brodsku,
2. překladiště v Grygově, 3 přístav v Olomouci,
4. překladiště v Předmostí

#### **1. Přístav v Brodsku.**

V této obci je cukrovar, strojírna, sladovna, závody na impregnování dřeva, mísírna benzinu. V sousední blízké obci Kokory jest cihelna, v Rokytnici vápenka a jiný stavební materiál. Brodek jest spojen dobrými silnicemi s hospodářsky vyspělým okolím. Obcí vede hlavní dráha Olomouc—Přerov s nádražím v místě. Všechny tyto okolnosti odůvodňují zřízení přístavu. Nádraží jest od průplavu vzdáleno jen 1.5 km.

Území, na kterém bude přístav pravděpodobně umístěn je vyvýšené, tvoří počátek svahů táhnoucích se k Žeravicím, Čekyni atd. Přístav lze projektovati v mírném zářezu.

Rozsah a poloha projektovaného přístavu nejsou ještě známy, budou určeny na podkladě dalších hospodářských studií.

#### **2. Překladiště v Grygově.**

Překladiště bude používáno hlavně pro dopravu kamene, vápna a pod. z lomů blízko Gry-gova. Z nádraží v Grygově vede do lomu úzkokolejná železnice. Lom je vzdálen od průplavu asi 0.5 km.

Odhaduje se, že z lomu bude dopravováno ročně asi 60.000 tun kamene lomového i

zpracovaného, dále vápna, později i cementu a dřeva, až na jižní Moravu. Umožní to vodní doprava s nízkými tarify. Průplav zvýší prosperitu kamenolomu. Poloha a rozsah překladiště budou určeny podle výsledků dalších technicko-hospodářských studií.

### **3. Přístav v Olomouci.**

V Olomouci je asi 60 továren. Víc jak polovina vyrábí různé poživatiny, druhá polovina náleží do různých oborů průmyslové výroby. Jsou zde veliká skladiště (Povel) veřejná na uložení obilin, sila na obilí a pod.

Mezi podniky pro výrobu poživatin zaradujeme sladovny, cukrovary, mlýny, pivovary, továrny na konzervy, -na čokoládu, lihovar, soli-var, veliká skladiště na různé smíšené zboží, na obilí atd.

V druhé kategorii různé průmyslové výroby jsou: strojírna, cihelny, plynárna, elektrárny, továrny na obrábění kamene, továrna na gumu, skladiště benzinu, dřeva, cementového zboží, provazárny atd.

Továrny jsou rozloženy po celém území Vel. ř. Olomouce, nejvíce na jihovýchodní straně a zasahují k obci Chvalkovice, přes Hodolany a Holice. Na západní straně jsou umístěny od Rep-čína až k Nemilanům.

### **Pravděpodobný provoz přístavu.**

Očekávaný rozsah budoucího přístavu lze posuzovati z těchto dvou hledisek: Jednak bude-li odbočka z Přerova do Olomouce postavena současně s průplavem odersko-dunajským, anebo uskuteční-li se stavba později.

V prvním případě bude přístav v Olomouci přístavem konečným, pokud nebude postaven celý průplav Pardubice—Přerov.

Bude se zde překládati i různé transiitní zboží určené pro dovoz do severní Moravy a Čech, a to: minerální oleje přicházející po Dunaji, uhlí, tabák, koloniální zboží, snad i obilniny a jiné plodiny, železo atd. Rovněž se zde bude překládati zboží určené pro vývoz z Čech a ze severní Moravy po vodních cestách do Říše i mimo ni: strojní výrobky, cukr, lihoviny, obiliny, uhlí atd.

Při projektování přístavu bude nutno pamatovati, že pro minerální oleje, jichž překlad v přístave podléhá různým bezpečnostním předpisům, bude nezbytným účelné překladiště. Rozsah přístavu musí již v první etapě odpovídati, jak potřebám překlada města Olomouce a okolí, tak potřebám shora zmíněné dopravy dálkové.

Uskuteční-li se později stavba průplavu do Pardubic, vzroste přirozeným vývinem i doprava a překlad domácího zboží. Tuto okolnost nesmí projektant přehlédnouti.

Jestliže se odbočka z Přerova do Olomouce nevybuduje současně s odersko-dunajským průplavem, převzal by překlad transiitního zboží přístav v Přerově. Tato alternativa je vyloučena tím, že odbočka do Olomouce bude vybudována současně s odersko-dunajským průplavem.

### **Rozsah překlada.**

Počítá se s tím, že na 30 km pruhu kolem řeky Moravy a trati průplavu mezi Přerovem a Olomoucem lze očekávati roční překlad asi 300.000 až 400.000 tun. Překlad se rozdělí na přístav v Olomouci, na překladiště lomového kamene a stavebnin v Grygově a na přístav v Brodce.

Předpokládáme, že v přístave olomouckém bude překládáno asi 150.000—250.000 tun ročně. Připočte-li se k tomu překlad transiitní, zvýší se tento překlad asi na 300.000 tun.

Pro tyto předpoklady byla provedena předběžná studie přístavu v Olomouci.

## **Situování přístavu.**

Přístav byl situován na několika různých místech pro případ, že trasa průplavu byla vedena po pravém nebo levém břehu řeky Moravy mezi Zábřehem a Přerovem, a to v několika variantách.

Pro povšechnou informaci uvádíme polohy přístavu i pro průplavní trasu pravobřežnou, ačkoliv pro další úřední řízení byla určena průplavní trasa levobřežná.

### **1. Umístění přístavů na průplavní trase levobřežně.**

V oblasti města Olomouce je trasa průplavu vedena východně od obcí Chvalkovice, Hodolany a Holice. Křížuje železniční trať Olomouc-Krnov, silnici Olomouc—Hodolany—Velká Bystřice—Lipník a silnici Holice—Bystrovany—Velká Bystřice. Obě silnice se křížují u Hamerského mlýna. Mezi Hodolany a Bystrovany křížuje průplav řeku Bystřičku a u Holice odpadní příkop mlýnského náhonu.

Přístav musí být umístěn při průplavu na jeho západní straně mezi shora uvedenými obcemi a průplavem, neboť hlavní nádraží, na které bude připojeno nádraží přístavní, je také na této straně.

Komunikace železniční, silniční i řeka Bystřička, které vedou kolmo na směr průplavu, jsou v malé vzájemné vzdálenosti, takže umístění přístavu a jeho nádraží vyžaduje větších délek železničně-dopravních a značnějších úprav stavebních.

Umístění přístavu na území mezi drahou Olomouc—Krnov a silnicí Olomouc—Lipník by vyžadovalo značnou a nákladnou korekci řeky Bystřičky. Nedocílilo by se takového umístění přístavního nádraží, aby provozně dobře vyhovovalo. Posunutí přístavu směrem jižním by mělo za následek obtížné přeložení protektorátní silnice s ohledem na polohu hřbitova a na směrové a spádové podmínky dálkové silnice. Bylo by nutno projektovati 2 železniční mosty přes řeku Bystřičku.

Za daných okolností předpokládáme, že nejvýhodněji lze přístav umístiti až mezi obec Holice a obec Hodolany (obr. 1).

I zde bude nutno provést tyto korekce komunikační: Částečné přeložení silnice z Holic

Bystrovan tak, aby nekřížovala široký vjezd do přístavu.

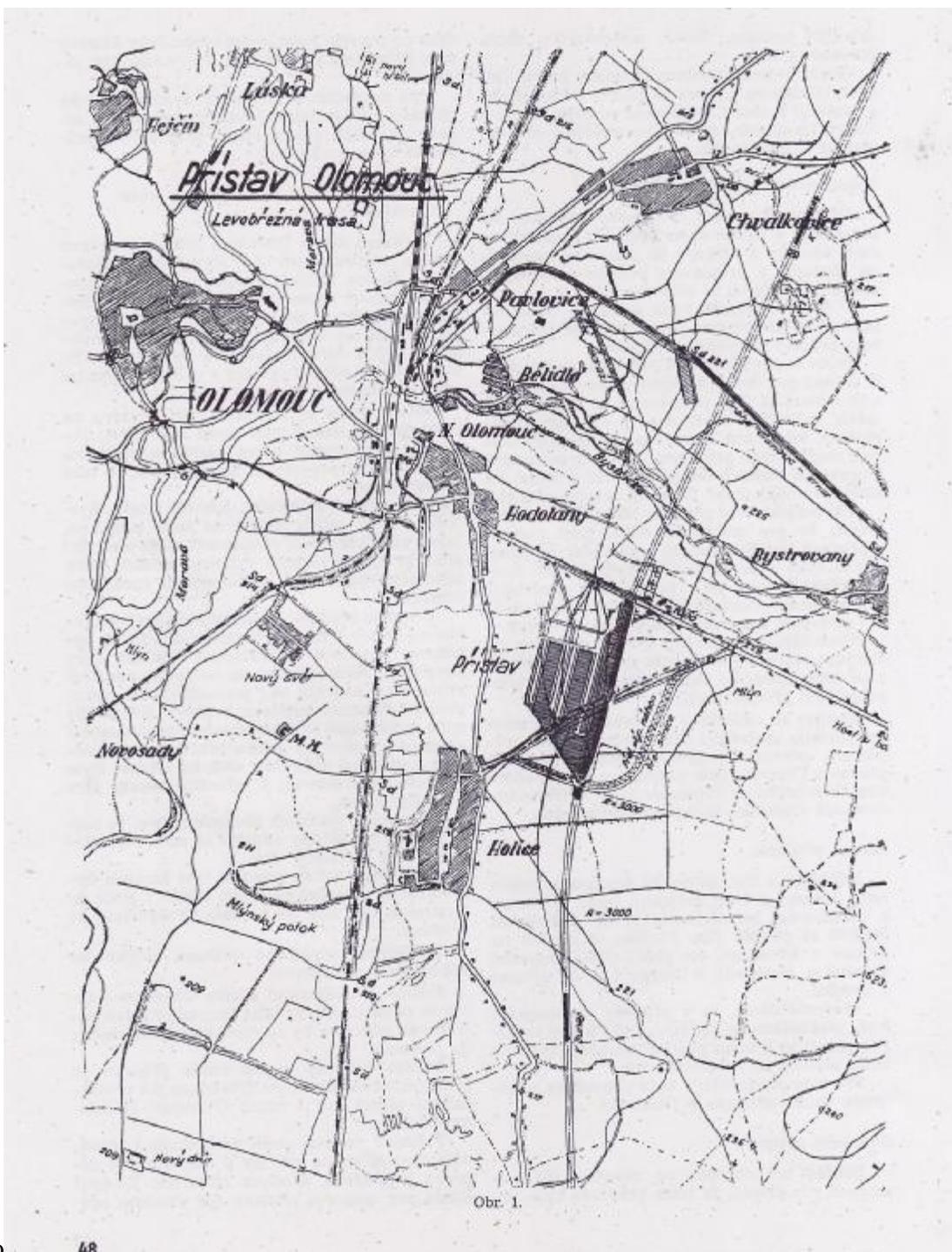
Podvedení odpadního příkopu mlýnského náhonu pod průplavem.

Poloha protektorátní silnice Olomouc—Lipník se nemění. Kdyby toho provoz přístavu potřeboval, převedla by se viaduktem přes vlečku do přístavu.

Přístav bylo by niožno dobře připojiti do průmyslové oblasti města Olomouce jak protektorátní silnicí, tak i silnicí Olomouc—Hodolany—Holic.

Průmysl usazený podél východního i západního obvodu města měl by k dispozici pro dopravu k přístavu vhodnou síť silnic. Zvolené území pro umístění přístavu má vhodnou výškovou polohu. Hladina vodní bude míti nadmořskou výšku 221 m. Přístav by byl v zářezu a tedy výhodně zvolen i pro křížování komunikací s průplavem a přístavem.

Přístav by měl pravděpodobně 2 basiny o' délce asi po 500 m. Bylo by rezervováno místo pro budoucí další basin. Při vjezdu do přístavu bylo by obratiště lodí. Šířka hladiny vodní v basinech byla by 90 m. Břehy by byly pravděpodobně opatřeny nábřežními zdmi, a to v poloze, kde by byla postavena přístavní skladiště.



do 48

Oba basiny tvořily by konec odbočky průplavní a. byly by položeny tak, aby prodloužení průplavu dále směrem k Zábřehu a Pardubicím vycházelo z basiny odvráceného od města. Z tohoto důvodu nebylo by pravé pobřeží tohoto basinu vystrojováno nákladními zařízeními a skladišti. Použilo by se buď k vykládání hromadného zboží nebo pro, překlád tranšitního zboží dopravovaného dále po železnici do severní Moravy a do Čech.

Přístav by byl připojen k železnici vlečkou vedenou z přístavu přes most nad řekou Bystřičkou k dráze Olomouc—Krnov a mimo ni do nádraží této dráhy a do hlavního nádraží.

Přístavní nádraží uvažuje se na území mezi řekou Bystřičkou a drahou Olomouc—Krnov.

Zmíněné zásady pro řešení přístavu v Olomouci načrtli jsme na obr. 1.

Je přirozeno, že rozhodnutí o poloze a způsobu vyřešení přístavu bude možno učiniti na podkladě dalších studií a úvah a podle výsledku úředního projednání předběžných projektů.

## **2. Umístění přístavů na pravobřežné průplavní trase.**

Pravobřežná trasa průplavní v oblasti města Olomouce prochází mimo východní stranu obce Nemilan, dále křížuje dráhu Olomouc—Prostějov a vede mimo Zelenou ulici a nemocnici k obci Repčín.

Úsek Přerov—Olomouc končí za křižovatkou dráhy s průplavem. Zde jest projektován konečný přístav odbočky do Olomouce.

Basiny jsou umístěny mezi drahou Olomouc—Prostějov a silnicí Nová ulice—Slavonín—Nové Sady, Tato silnice jest připojena na silnice vedoucí jednak podél pravého břehu řeky Moravy do Olomouce, jednak přes řeku Moravu do Holice a Hodolan. Tím by bylo dostatečně postaráno o silniční připojení průmyslových podniků k přístavu.

Přístav připojen je vlečkou na dráhu Olomouc—Náměšť. Mezi drahou a "přístavem by se dalo umístiti přístavní nádraží podél obce Povel.

Přístav je řešen se 2 basinami jako u trasy levobřežné. Mohl by se v budoucnu rozšířiti i o basin třetí.

Uspořádání basinů vzhledem k průplavu a jeho budoucímu prodloužení k Pardubicům je podobné jako u trasy levobřežné. Výškově jsou poměry jiné, neboť pravostranná odbočka by měla od Přerova až k přístavu výšku hladiny vodní mnohem nižší než odbočka levostranná. Bylo by to však k prospěchu řešení, neboť území v této oblasti Olomouce je také mnohem nižší proti území u Holice.

## **3. Překladiště v Předmostí.**

Průplav odersko-dunajský křížuje odbočku Přerov—Olomouc mimo polohu přístavu v Přerově, a to 3,5 km severně od Přerova u obce Předmostí. Mezi tímto křižováním a přístavem jest plavební komora. Lodi plující ve směru Odra—Labe a mající část nákladu určeného pro směr Odra—Dunaj, musily by zajeti přes plavební komoru do přístavu, zde náklad určený pro dopravu na Dunaj odložit a vraceti se přes plavební komoru na větev labskou. Totéž platí pro směr Labe—Dunaj—Odra anebo pro směr Labe—město Přerov a okolí — Odra a obráceně. Aby se vyloučily tyto nákladné zajíždky, projektuje se při křižovatce obou průplavních větví překladiště, kde by se provedlo vyloštění neb i nalodění částečného nákladu. Poněvadž zde loď nemusí míti svůj směr, neprojektuje se obratiště pro loď.

Překladiště postačí na přibližnou délku dvou lodí za sebou a bude spojeno s městem pouze silnicí připojenou na silnici stávající.

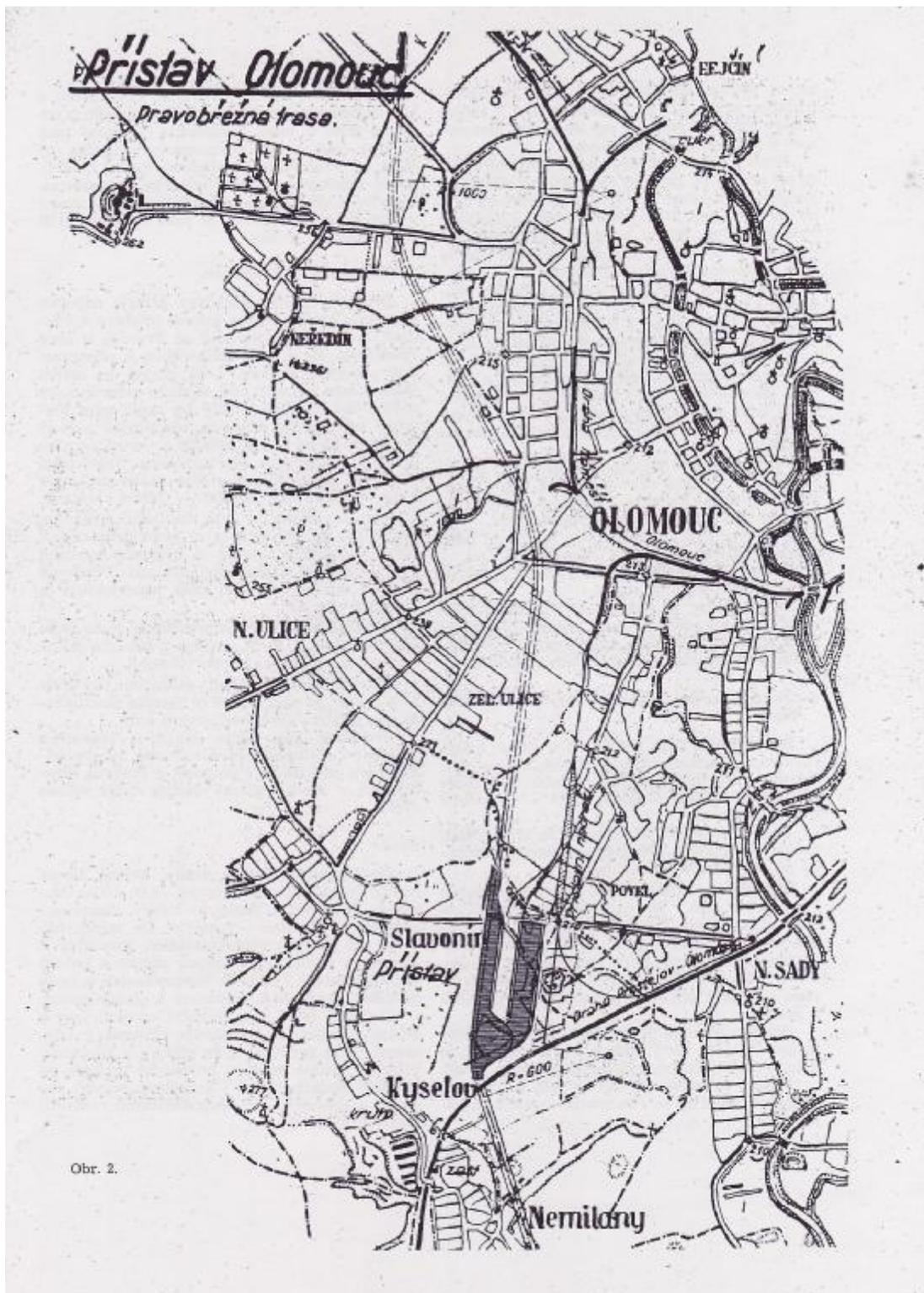
Železničního připojení prozatím zapotřebí není, neboť od překladiště se rozveze zboží určené pro město a okolí nákladními auty.

Pro směr Labe—Odra—Dunaj a obráceně a podobně Labe-město Přerov-Dunaj byl by náklad lodí překládán v přístave v Přerově. Překladiště v Předmostí nevyžaduje tudíž velkou délku.

## **Závěr.**

Do Olomouce ústí 4 dráhy, kromě hlavní dráhy Česká Třebová—Přerov. Je to dráha Olomouc—Šternberk, Olomouc—Krnov, Olomouc--Náměšť a Olomouc—Prostějov. Do města ústí hustá síť dobrých protektorátních, zemských a okresních silnic, připojujících daleké a bohaté okolí s městem. Po těchto komunikacích se bude přivážeti

zboží mezi přístavem a okolím města. "Dobrá a četná komunikační spojení jsou a budou zárukou, že prosperita přístavu v Olomouci bude zajištěna a že přístav v Olomouci přispěje kladně nejen k prosperitě provozu na vodních cestách, nýbrž i k dalšímu rozvoji ob- chodu a průmyslu a k hospodářskému rozkvětu města Olomouce.



Obr. 2.

## CO OČEKÁVÁME OD PRŮ PLAVNÍ ODBOČKY PŘEROV- PARDUBICE?

Tuto otázku položila redakce časopisu »Plavební cesty Dunaj-Odra-Labe« mnohým obchodním a průmyslovým závodům v kraji, jimiž povede průplav Pardubice—Přerov, aby zjistila místní stanoviska a přání. Odpovědi, které došly, vyznačují se jednomyslností v otázce nutnosti stavby, laciných dopravních tarifů a hospodářského povznesení kraje. Průmyslové závody očekávají rozšíření své výroby, větší zaměstnanost a finanční zesílení krajů, ležících na trase průplavní odbočky. Získali jsme tyto velmi zajímavé názory a statistická data a cenné informační údaje.

### **Výroba kyslíku —Fr. Nejezchleb — Brodek u Přerova.**

Zamýšlený průplav bude mít velký a příznivý vliv na širokém poli hospodářském. Přinese větší prosperitu našemu závodu, a to hlavně levnější dopravou.

### **Svoboda a Šišma, hanácká sladovna — Žerotín.**

Jest samozřejmé, že náš průmyslový podnik exportní, položený těsně na břehu budoucího průplavu, - má na zřízení jeho eminentní zájem.

### **Klement Pospíšil, výroba rákosových rohoží — Brodek u Přerova.**

Uskutečnění plánu průplavu dunajsko-oderského a jeho Odbočky Pardubice—Olomouc—Přerov uznávám jako podnikatel za velmi důležitý pokrok v hospodářském životě a již předem blahopřeji těm, kdož na tomto zdárném díle pracují.

Podle plánu je zřejmo, že průplav: jest velmi účelně řešen. Byl by veden nejprůmyslovějšími krajinami a tím by prospěl k založení dalšího průmyslu a obchodu se státy, které svou dopravu zboží a surovin provozují po vodě. S hospodářského hlediska pohlížím na výstavbu dunajsko-oderského průplavu a jeho odbočky s velkým optimismem, poněvadž by byla zajištěna:

1. Zaměstnanost při stavbě průplavu,
2. rychlá a zjednodušená doprava jak pro tuzemsko, tak i pro cizinu
3. levnější přeplavní poplatky.

### **Rolnický akc. pivovar se sladovnou — Litovel.**

Průplav uskuteční výhodnější spojení a podstatné zlevnění dovozu potřebných surovin (ječmene, uhlí a pod.), i zlevnění vývozu našich výrobků.

Značně zvýší hospodářský ruch v našem kraji, i zvětší odbyt výrobků všech odvětví. Příznivý vliv průplavu by se nejvíce projevil v očekávaném výhodnějším a lepším spojení se všemi vzdálenějšími kraji. Uskutečnění tohoto projektu lze tudíž jen vítati.

### **Heinika dědici i spol., strojírna a slévárna — Přerov.**

Výstavba dunajsko-oderského průplavu má pro náš průmysl bezesporu význam. Otevře cestu do světa a umožní snadnou a levnou dopravu našich výrobků do ciziny a surovin k nám. Rozšíří zdejšímu průmyslu možnost odbytu a trh a zaručí takto patřičnou zaměstnanost a tím vzestup životní úrovně. . . .

### **Středomoravské elektrárny, akc. spol, — Přerov.**

Od uskutečnění stavby průplavu Přerov—Olomouc—Pardubice se očekává značné zjednodušení dopravní otázky pro průmysl v blízkosti průplavu. Také odlehlejšímu průmyslu poskytne stavba výhody, které byly již častěji uvažovány. Náš závod, kterému přísluší zásobování elektřinou rozsáhlé oblasti a který přenáší drátem důležitý provozovací prostředek — elektřinu — bez zvláštních obtíží, vítá stavbu průplavu. Bude naším pomocníkem při industrialisaci a elektrisaci země.

### **Hanácké mlýny, akc. spol. — Olomouc.**

Průplav Přerov—Olomouc—Pardubice mohl by v určitých případech zlevnit dopravu obilí a mouky. Domníváme se, že zřídka bychom měli možnost na trati tohoto průplavu z jediného místa odebrati najednou tolik obilí, aby to stačilo na lodní zásilku. Nedopravujeme najednou na jediné místo tolik mouky, aby kvantum stačilo na lodní náklad. Lodní doprava po průplavu mohla přijíti v úvahu při větších dodávkách mlýnských krmiv.

### **Hanácké sladovny, akc. spol. — Litovel,**

Sladovna v Litovli byla koupena v r. 1936 od firmy A. Haase v synové, vývozní hanácké sladovny v Olomouci, a v nynější době jest mimo provoz.

"V předválečné době byl vyvážen ječmen zdejší proveniencí do zdejšího Hospodářského družstva. Vývoz směřoval převážně do západních států, hlavně do Belgie a Francie. Doprava děla se po železnici neb drahou až do překladiště v Mělníku a dále pak po Labi,

Z toho lze usuzovati, že i vývoz našich výrobků v normálních dobách bude směřovati rovněž tímto směrem.

### **Optikot'echna — Přerov.**

Charakter naší výroby jakož i způsob přepravy našich výrobků neklade na vybudování průplavu zvláštní požadavky. Výhody všeobecného rázu budou samozřejmě po vybudování prospěšné i našemu závodu a ze zásadních důvodů uskutečnění projektu průplavu vítáme.

### **Zora, akc. továrna na cukrovinky a čokoládu — Olomouc.**

Od průplavu Přerov—Olomouc—Pardubice očekáváme výhodnější dopravní sazby pro dovoz našich zámořských surovin z Hamburгу, zejména kakaových bobů, oříšků, kokosu a

pod. Počítáme s roční dopravou cca 100—120 vagónů těchto zámořských surovin.

#### **Litovelská papírna, Olomouc.**

Odesíláme z dnešní výroby 300 vagónů papíru, směrem ku Praze 100 vagónů. Po výstavbě průplavu mohli bychom kromě toho zasílati tímto směrem i lepenku.

Dopravné po železnici je nyní proti dřívějšímu asi o 35% vyšší.

Byla by to tedy značná úspora, kdybychom mohli dopravovati lacinější vodní cestou více nežli jednu třetinu zboží.

#### **Vrba a Pražák, velkoobchod sukmem — Přerov.**

Uskutečnění projektu dunajsko-oderského průplavu bude jistě mítí dalekosáhlý vliv na hospodářský rozmach našeho města i kraje. Střední Morava získá dopravní tepnu, jejíž význam bude ještě zvětšen postavením průplavního spojení Přerov—Pardubice. Novou vodní cestou dostane se zdejšímu průmyslu levného spojení se třemi moři a vzniknou příznivé předpoklady pro zakládání podniků nových.

Města ležící při této vodní cestě očekávají vzrůst počtu svého obyvatelstva, zvýšení stavebního a obchodního ruchu. Zvláště město Přerov, které se vždy stavělo za brzké uskutečnění tohoto průplavu, zaznamenává jistě nevídaný rozkvět, který poskytne nové možnosti rozvoji a uplatnění všem obchodním i průmyslovým podnikům.

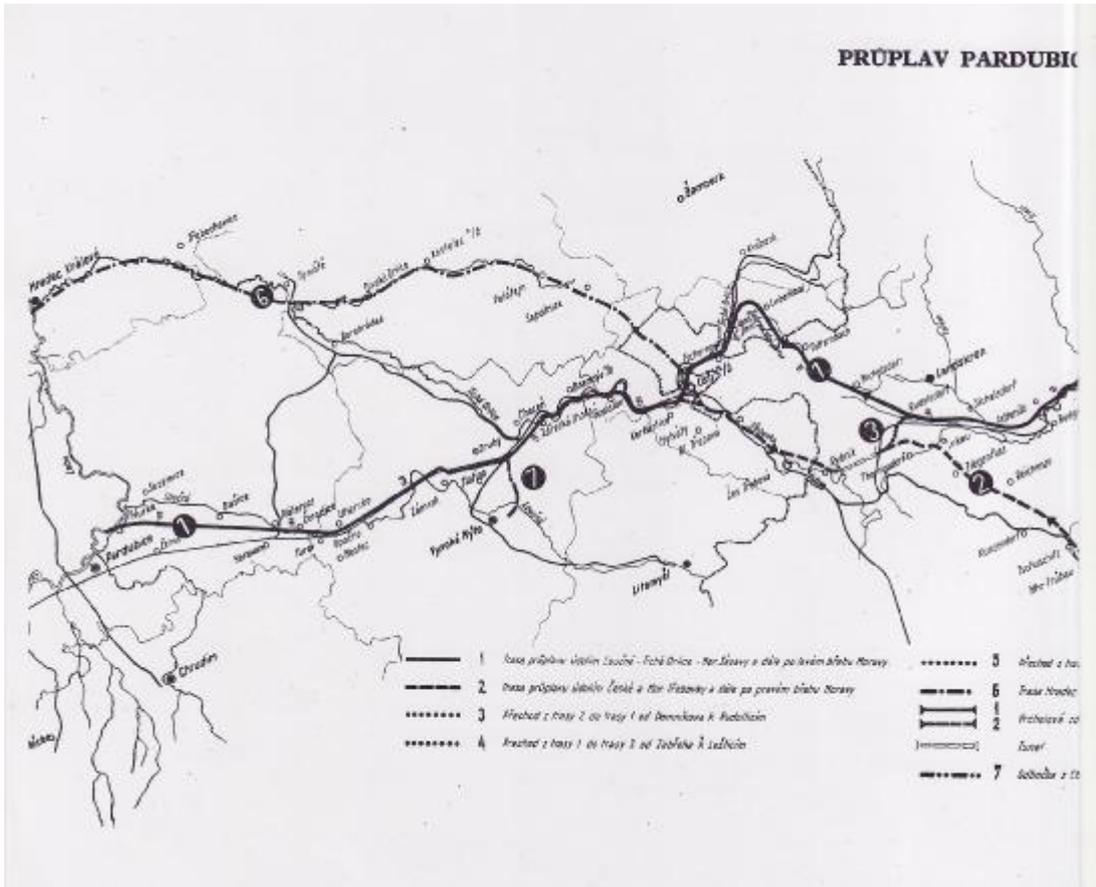
Sledujeme se zájmem postup přípravných prací a doufáme v brzké uskutečnění tohoto velkého díla, jemuž přikládáme význam zcela mimořádný.

\*\*\*\*\*

---

**Rolnické družstevní závody v Horce nad Moravou**  
**Automatické mlýny, pekárna a elektrárna**

---



strana 2

