

KNIHOVNA ČASOPISU PLATVEBNÍ CESTY DUNAJ - ODRA - LABE

Svazek 5.

**SPOJENÍ LABE S PRŮPLAVEM
DUNAJSKO-ODERSKÝM**

Díl II. Trať Pardubice - Olomouc

1941

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

Upozornění

Chtěl bych touto cestou upozornit případné čtenáře následující knihy, že text včetně fotodokumentace (tato byla srovnána a popsána za pomocí 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

Dr. Jaromír Tobiáš, gen. sekr. Obchodní a živnostenské komory v Hradci Králové:

ZÁJEM SEVEROVÝCHODU ČECH O VODNÍ CESTU LABSKO-ODERSKO-DUNAJSKOU

Zájem hospodářského podnikání severovýchodních Čech na vybudování dopravy po vodě jest starého data. Již před 40 lety vyvolal v život Středolabský komitét a později dodával impulsy k široké, iniciativní a vskutku mimořádně úspěšné činnosti tohoto komitétu. Především bylo přihlíženo k takové úpravě středního Labe, aby stala se prostředkem ke konečnému účelu, jímž bylo zapojení Cech na vodní cestu mezi mořem Severním a Černým.

Tento zájem a touha severovýchodu Čech po spojení se světem plavebními cestami zvláště konkrétně projevil se při jednáních o zřízení údolní přehrady pastvinské a při šetřeních, konaných za účelem zjištění přibližného provozu příštího přístavu jaroměřského.

Ciferné vyjádření zájmu průmyslu na vodní cestě Labe-Dunaj jest ovšem velmi obtížné, mělo-li by jíti o data i jen relativně přesná. Ale i data přibližná nepopíratelně tento zájem dokazují. Šetření v případě jaroměřského přístavu v r. 1937 na příklad ukázalo, že by bylo lze počítati s dopravou 54.625 tun pro 15 firem.

Šlo vesměs o cifry, vypočtené podle hospodářských výsledků, docílených v r. 1936, který nebyl rokem plné konjunktury ani rozsahem výroby, ani rozsahem vývozu, který v uvažovaném roce nepřesahoval 50% hodnoty vývozu roku 1929.

Šetření zúčastnilo se jenom 15 firem, ovšem největších, při celkovém počtu 90 průmyslových podniků, proto nebylo číslo celkové dopravy 100.000 tun tehdy pokládáno za přepjaté. Z toho asi jedna polovina měla směr jihovýchodní, to jest k Dunaji.

Přehledka vývozních a dovozních cest, kterými přicházejí suroviny nebo výrobky k podnikům, anebo od nich odcházejí, ukazuje, že pro cestu Labe-Dunaj přicházejí v území severovýchodních Čech v úvahu tyto podniky:

textilní.....	40
kovodělné.....	25
kožařské	10
potravinářské	
chemické	
sklářské	
stavební	
dřevodělné	
celkem	97

Mezi potřebami jednotlivých oborů dovážeti nebo vyvážeti po vodě jsou ovšem značné rozdíly co do intensity této potřeby i jejího rozsahu.

Společným jejich požadavkem jest, aby delší doba dopravy byla vyvážena výhodnějšími sazbami.

Přítomný stav uspokojuje. Osvětluje to tento příklad dopravy bavlněných tkanin, které jsou výrobkem typického průmyslu našeho kraje:

Dopravné 10.000 kg bavlněných tkanin z Hradce Králové do Galace jenom po železnici na délku 1630 km činí RM 17.16.

Dopravné při dopravě kombinované z Hradce Králové do Bratislavy po železnici, z Bratislavy po Dunaji do Galace, při vzdálenosti 2036 km, činí RM 7.31.

Přepavní doba jenom po železnici činí 10 dní, při kombinované 20 dní.

Bude úkolem vodních i dopravních techniků zařídit věc tak, aby při dopravě po vodě prodloužení doby dopravy bylo minimální a aby byla zachována výhoda nižšího dopravného.

Kraj severovýchodních Čech pozdravuje snahy o spojení Labe s Dunajem také z těchto důvodů:

Přivodí příznivý vliv na urychlené provedení projektů vodohospodářských v tomto kraji.

Jde vesměs o práce, jejichž potřeba jest uznána a pro které většinou technické přípravy jsou vykonány.

Bez provedení těchto prací bylo by hospodářské využití spojovací cesty Labe-Dunaj pro severovýchodní Čechy nedostatečné a kusé.

Ing. Jindřich Miskovský:
VÝZNAM PRŮPLAVU PARDUBICE-PŘEROV V
HOSPODÁŘSTVÍ PROTEKTORÁTU ČECHY A MORAVA A V
DOPRAVNÍ SÍTI STŘEDOEVROPSKÉ

Průplavem Pardubice—Přerov, který spojí splavněné Labe s průplavem odersko-dunajským, se ideálně doplní síť středoevropských vodních cest, jichž význam tím neobyčejně stoupne.

Odlíšná, avšak vzájemně se doplňující hospodářství v oblasti Labe a Dunaje budou moci na podkladě takto uskutečněné průběžné levné vodní dopravy prohloubiti větší měrou svoje styky. Na takto vytvořené výměně statků bude míti též hospodářství Čech a Moravy význačný podíl. Zvláště protektorátnímu průmyslu, převážně vývozního charakteru a vzdálenému od moří, umožní se levný dovoz surovin a vývoz hotových výrobků a usnadní jeho soutěživost na vzdálených trzích.

Atrakční oblast průplavu.

Hospodářské účinky tohoto průplavního spojení na podnikání v Protektorátu vyplývají z rozsahu území a kapacity podniků tam usídlených, jež potřebují pro své zboží vodní dopravu a které se tak octnou ve sféře atrakčního vlivu průplavem vytvořených plavebních spojení, labsko-dunajského a labsko-oderského.

Atrakční oblast určité dopravní cesty, resp. zázemí, je území, pro něž lze hospodářsky nejvýhodněji použít tuto dopravní cestu. V našem případě běží o vodní cestu v konkurenci s dopravou po souši.

Uvažujeme-li dopravu zboží, které nečiní nároků na rychlost a přesnost dopravy, bude rozhodovati o tom, které cesty zboží použije, toliko výše dopravního, tedy dopravní sazby použitých dopravních prostředků. Spolurozhodujícími činiteli, působícími zvláště u lodní dopravy též na tvoření jejích sazeb, jsou především: povaha, stav a poloha vodní cesty, stav a hustota sítě pozemních drah ostatních dopravních prostředků, dopravní relace a směr lodní dopravy u splavných toků.

Tak, na příklad atrakční vliv samotné přirozené vodní cesty je větší než upravené (regulované nebo kanalisované) a této pak větší než umělé, v případě vyšších sazeb na průplavu. Jest ovšem přirozené, že při posuzování významu určité vodní cesty, tvořené zčásti průplavem s vrcholovou tratí, bude rozhodující její atrakční vliv jako celku, v němž je průplav nezbytným článkem.

Podobně atrakční vliv vodní cesty závisí od dopravní vzdálenosti. Při krátké dopravní relaci a vždy větší hustotě sítě pozemních drah oproti řídké síti vodních cest je atrakční

vliv vodní cesty malý. Krátká vzdálenost se tu přímo a rychleji překoná po souši než prostřednictvím vodní cesty, vyžadující zvláště při dopravě mezi místy, která neleží na vodní cestě dvojitý překlad zboží navíc. Naopak se vzrůstající dopravní vzdáleností tento atrakční vliv vzrůstá, neboť nižší lodní sazby mohou se tu v soutěži s ostatními dopravními prostředky lépe uplatnit.

Podobně atrakční vliv splavného toku pro dopravu po proudu je větší než v opačném směru.

Ohraničení atrakční oblasti vodní cesty, t. j. určení jejího obvodu pro určitý druh v určité relaci dopravovaného zboží, vyplývá přibližně ze srovnání celkového dovozného za dopravu zboží jednak prostřednictvím vodní cesty, jednak po souši. Tuto hranici dopravy dlužno považovati za krajní, ježto při rovnosti dopravného, resp. při malém rozdílu ve prospěch lodní dopravy stává se pozemní dopravní prostředek (převážně železnice) svou větší rychlostí přepravní výhodnější. Pro určitý druh zboží, určitého způsobu dopravy vytvoří vodní cesta vždy jen určitou (podružnou) atrakční oblast, a to vlivem převážně užívaného klasifikačního či hodnotného systému železničního a lodního tarifu.

Zázemí, resp. atrakční oblast (hlavní) určité vodní cesty představuje tudíž ve skutečnosti souhrn takovýchto podružných atrakčních oblastí, platných vždy jen pro určitý druh zboží, pro určitý pozemní dopravní prostředek, pro určitou kategorii relace a pro určitý směr lodní dopravy. Tyto atrakční oblasti jsou proměnlivé s časem jako celý hospodářský život, neboť závisí od proměnlivých tarifů dopravních prostředků, i jiných menších vlivů působících během plavebního období, jako na př. nízkých vodních stavů u splavných toků, stupně využití lodního prostoru při zpáteční jízdě lodí a pod.

Průplav Pardubice—Přerov, jako součást velké vodní cesty labsko-dunajské a labsko-oderské, vytvoří tudíž v Protektorátu za určitých v době jeho provozu platných tarifních poměrů atrakční oblasti, odpovídající dopravovanému druhu zboží určitého způsobu směru a kategorii relace čili rázu lodní dopravy.

Vymezení těchto atrakčních oblastí, t. j. zjištění, která hospodářská území Protektorátu budou míti užitek z nové vodní cesty, dalo by se provést jen na základě znalosti těchto poměrů. Nedostatky těchto podkladů, zvláště pokud se týká průplavu samotného, dovolují nám určití atrakční oblasti, tedy rozsah účinku průplavu Pardubice—Přerov na hospodářství Protektorátu jen přibližně na podkladě rázu lodní dopravy.

Hospodářský význam průplavu.

Ráz dopravy. Význam průplavního spojení Pardubice—Přerov určuje doprava, která půjde tímto průplavem buď celou jeho tratí nebo alespoň její částí. Možno ji rozdělití na:

1. dopravu vnitřní, jdoucí toliko územím Protektorátu,
2. dopravu ve styku s oblastmi ležícími mimo Protektorát,
3. dopravu průběžnou, jdoucí mezi Říší, resp. jejími přístavy, tedy ze zámoří, severských a jiných států na jedné a dunajskými státy, event. přilehlým východem, na straně druhé.

"Vnitřní lodní doprava bude částečně zahrnovati též dopravu po splavněném Labi—Vltavě a po průplavu odersko-dunajském.

Z důvodů dříve uvedených vyplývá, že atrakční oblast pro tuto dopravu bude se omezovati na územní pruh, sledující tuto cestu. Jeho šířka nebude veliká, ježto při dopravě mezi místy, z nichž jedno nebo dokonce obě neleží na vodní cestě, zvětšuje se značně dopravné při poměrně krátké dopravní vzdálenosti značně o výlohy za překlad. Šířka tohoto pásma může se však zvětšiti v koncových částech labsko-dunajského a labsko-oderského vodního spojení při dopravě jdoucí mezi těmito místy.

Je nesporné, že se vytvoří čilá výměna zboží mezi jednotlivými spotřebními a výrobními centry při těchto spojeních. Je to především kamenouhelný revír ostravsko-karvinský, který svým nesmírným nerostným bohatstvím a vysokým stupněm svého technického zařízení řadí se mezi přední místa evropského uhelného průmyslu. Z tohoto revíru dováží se dnes značná množství uhlí a koksu do Podunají i do území Protektorátu.

*

Doprava uhlí, které při velké váze má malou hodnotu, je po železnici poměrně drahá. Proto přejde po vybudování průplavu labsko-odersko-dunajského na vodu, a to i v dopravě protektorátní do míst ležících při této cestě. Podle velikosti dopravního vlivu této cesty půjde tato doprava případně i do míst přilehlého zázemí.

Význačný podíl na dopravě uhlí a koksu z kameriuhelné pánve do různých míst na vodní cestě labsko-oderské ležících, a to jak pro domácí spotřebu, tak zvláště pro průmyslové využití a všeužitečnou potřebu bude mít doprava plynárenského uhlí.

Doprava uhlí z uvažovaného revíru pro tento účel mohla by se uplatnit i do míst, ležících v blízkosti této cesty, a to do Chrudimi, Hradce Králové, českého Brodu, Slaného, případně i do jiných měst.

Levná doprava bude mít příznivý vliv na rentabilitu plynáren, tedy na rozšiřování výroby a na zakládání nových plynáren se všemi příznivými účinky. Zvýší životní úroveň obyvatelstva dotčených obcí a přispěje k zvelebení průmyslu i živností.

V současné době uvažuje se o stavbě plynárny v Pardubicích a o rozšíření plynárny v Chrudimi.

Při trase labsko-oderské vodní cesty leží význačné elektrárny v Pardubicích, Hradci Králové a Praze, které používají ostravského uhlí i uhlí odpadového ve velkém množství, jež by mohlo být dováženo po vodě.

Plavební cesta labsko-oderská prochází kraji s intenzivním průmyslem a o velké hustotě obyvatelstva. Spotřebuje se tu mnoho hodnotného uhlí pro otop i pro průmyslové využití, které se dopraví novou vodní cestou z revíru ostravsko-karvinského. Zvláště značná kvanta ostravského uhlí spotřebuje rozsáhlý a vyvinutý průmysl v Kladně a Praze. Splavněním Berounky umožnilo by se též berounské i plzeňské průmyslové oblasti použití výhod, jež by přinášela levná doprava tohoto substrátu.

Kromě uhlí budou dopravovány po labsko-dunajsko-oderské cestě i jiné druhy zboží, jako slad z Moravy do Čech, dále stavební hmoty, a to kámen, štěrk, cement, písek, cihly a jiné výrobky, převážně však jen na kratší vzdálenosti do míst, ležících na této cestě. Velikost dopravy posledně jmenovaného zboží bude řídit intenzita stavebního ruchu. Soudí se však, že nenabude rozhodujícího významu. Z odpadků přichází v úvahu doprava řízků, odpadového papíru a j.

Hlavní význam nové cesty pro hospodářství Čech a Moravy, jako prostředku levné dopravy, bude však spočívat v dopravě mimoprotektorátní ve styku s rozsáhlými průmyslovými oblastmi Říše a prostřednictvím přístavu Hamburg se severskými státy a zámořím na jedné a především s dunajskými státy a přilehlým východem na straně druhé, která bude levnější než doprava vnitřní již z toho důvodu, že bude prováděna z velké části po přirozených splavných tocích.

Vlivem této levné dálkové dopravy, zvláště ve směru po proudu splavných toků, zvětší se značně atrakční obvod labsko-dunajské, resp. labsko-oderské cesty oproti atrakční oblasti dopravy protektorátní.

Lodní doprava ve styku Čech a Moravy s územími ležícími na sever resp. zámořím, jdoucí třeba i jen částečně průplavem Pardubice—Přerov, vytvoří atrakční pásmo, jehož páteří bude průplavní trasa. Půjde od Pardubic přes Přerov jednak k Moravské Ostravě, jednak na jih k Bratislavě. Jeho vliv v těchto směrech může však brzditi atrakční vliv Odry, případně Dunaje. Toto atrakční pásmo na území Moravy v trase Přerov—

Bratislava nedosáhne pravděpodobně na západě až k Brnu, zahrne však území Moravy, ležící východně od průplavu odersko-dunajského. Jeho šířka bude pro dopravu ve směru po proudu Labe větší, než pro dopravu proti proudu.

Lodní doprava, jdoucí mezi územím Čech a Moravy a dunajskými státy, vytvoří podobnou atrakční oblast v Čechách a na Moravě, jejíž páteří bude labsko-dunajská cesta, a jež bude končiti v Přerově. Ve sféře dopravní přitažlivosti tohoto plavebního spojení pro dopravu ve směru po proudu Dunaje octla by se celá severovýchodní část Čech na pravém břehu Labe a průplavu Pardubice—Přerov, a pásmo, jdoucí podél levého břehu Labe, s průmyslovou oblastí kladenskou a pražskou omezené na jihu nejvýše tokem Sázavy. Tento vliv zasáhne přirozeně též přilehlá území sudetské župy. Po splavnění řeky Berounky pronikl by tento vliv do průmyslové oblasti Berouna a Plzně.

Od Pardubic bude atrakční pásmo sledovati průplavní trasu toliko k Přerovu, který pro tento ráz dopravy bude již ve sféře atrakčního působení průplavu odersko-dunajského. Také v tomto případě bude šířka atrakčního pásma pro dopravu jdoucí ve směru po proudu Dunaje větší než pro dopravu v opačném směru.

Tato zázemí, vytvořená spojením Labe s průplavem odersko-dunajským, zahrnují četná a vyspělá odvětví průmyslového podnikání, která potřebují vodní dopravu.

Na lodní dopravě ve styku s Říší a přes Hamburg, prostřednictvím průplavu Pardubice—Přerov, bude míti velký zájem:

průmysl textilní, nacházející se v oblasti průplavní trati v Čechách (Ústí n. Or., Holice, Kyšperk, Česká Třebová, Rychnov nad Kn.) i v Říši (Mährisch Trübau, Zwittau, Starnberg, Hohenstadt),

průmysl kožařský v Čechách (Dašice, Ústí n. Or.) i na Moravě (Otrokovice), v hornomoravském úvalu usídlený průmysl pivovarnický, cukrovarnický, sladovnický a potravinářský (Litovel, Olomouc, Prostějov, Kroměříž, Přerov), opírající se o vyspělé zemědělství, a v úvalu řeky Moravy nacházející se četný jiný průmysl.

Ve směru proti proudu Labe půjde tudíž hlavně o tento dovoz zboží převážně přes Hamburg:

textilních surovin, t. j. bavlny, vlny, do východní části české textilní oblasti a přilehlého území Říše a na Moravu,

prvovýrobních a zemědělských surovin, hlavně olejnatých plodů, kakaových bobů pro průmysl potravinářský a osadního zboží pro velkoobchod na Moravu,

surových kozí, cizozemského dřeva a průmyslové soli na Moravu.

V opačném směru půjde především o vývoz ječmene, sladu a cukru z Moravy přes Hamburg.

Z dopravy mimoprotektorátní bude však převládati doprava s jihovýchodem, mající hlavní těžiště v Čechách, ježto zázemí průplavu Pardubice—Přerov na Moravě soustřeďuje se pro tento ráz dopravy toliko na pásmo, sledující moravskou část průplavní větve a sáhající jen k Přerovu. Dosud používá toto zázemí ve styku s dunajskými přístavy nákladnější železniční dopravy, která bude v budoucnu nahrazena lodní dopravou.

V konjunkturálním roce 1929 bylo dopraveno přes tyto přístavy ve styku býv. Čech a Moravy převážně s Maďarskem, Jugoslávií, Rumunskem a Bulharskem tyto skupiny a množství zboží.

Z Čech byly vyváženy hlavně tyto průmyslové výrobky: textilní zboží, kovové výrobky, stroje, papír a papírové zboží, sklo, skleněné a chemické zboží.

Do Čech bylo hlavně dováženo: obilí, benzin, petrolej a nafta.

Z Moravy bylo vyváženo: uhlí, koks, kovové výrobky, textilní zboží, stroje, papír a zboží chemické.

Podobně jako do Čech bylo dováženo na Moravu převážně obilí, nafta, benzin a petrolej.

Podobný ráz vykazuje přeprava přes bývalé čsl. přístavy i v dalších letech, která vykazuje vzestupnou tendenci.

Uvedené druhy a množství zboží přejdou na průplav labsko-dunajský, až na onu část zboží, mající původ nebo určení v území, ležícím mimo jeho atrakční oblast (jižní a východní Čechy, západní Morava) a jež by použilo pro dopravu do dunajských přístavů nebo naopak železnice.

Jak vidno, běží tu zvláště o vývozní možnosti dříví, uhlí a průmyslových výrobků, v dovozu obilí, rud a kyzů a minerálních olejů.

Z toho uhlí, rudy a kyzy přicházejí spíše pro dopravu na průplavu odersko-dunajském, takže zbývající druhy zboží budou tvořiti hlavní část tohoto rázu dopravy na průplavu labsko-dunajském.

Největší podíl na dopravě po průplavu Pardubice—Přerov připadne u tohoto rázu dopravy dovozu minerálních olejů a polotovarů, jež by se dovážely tankovými loděmi do rafinerií ležících výhodně na labsko-vltavské trati v Pardubicích, Kolíně, Kralupech, Praze i Úvalech. Možno říci, že veškerá spotřeba těchto surovin a polotovarů v uvedených rafineriích byla by kryta výhradně dovozem po vodě, takže by se jednalo o značná kvanta.

Stejně dovoz obilí, ovoce, luštěnin z dunajských zemí byl by" prováděn v největším měřítku po novém spojení přímo do hlavních jejích přístavů, t. j. do Olomouce, Pardubic, Kolína a Prahy a odtud dále do spotřebních míst v zázemí.

Průmysl zpracující dřeviny a tvrdé řezivo z Jugoslávie, ležící na vodní cestě (Choceň, Pardubice, Kralupy, Praha), mohl by výhodně toto zboží dopravovati po vodě.

Dále by se jednalo o dovoz surových fosfátů přes černomořské přístavy do Pardubic, případně do Kaznějova, magnesitu z Jugoslávie do Prahy, mramoru a jiných nerostů.

Průplav Pardubice—Přerov měl by též veliký význam pro zvýšení odbytových možností našeho průmyslu, jehož výrobky přicházejí především v úvahu pro vývoz na jihovýchod. Běží tu zvláště o kovoprůmysl, textilní průmysl a průmysl kamene v Čechách.

Exportní průmysl kovodělný jest hustě rozložen v atrakčním obvodu projektované labsko-dunajské cesty. Vyrábějí se tu hospodářské, obráběcí, chladicí, textilní stroje, kovové a plechové zboží, kompresory a jiné stroje, které budou vyváženy do dunajských států po nové vodní cestě. Kvalitním výrobkům, hledaných na světových trzích, umožní se tak levnou dopravou větší odbyt.

Průplavní spojení labsko-dunajské přinese značné výhody textilnímu průmyslu, soustředěnému převážně v severovýchodních Čechách, který je odkázán na dovoz surovin z ciziny a na vývoz hotových výrobků. Jak dříve uvedeno, šel by dovoz surovin, prováděný převážně přes Hamburg po Labi, průplavem Pardubice—Přerov jen do východní části textilní oblasti v Čechách. Naproti tomu půjde vývoz hotových výrobků průplavem nejen z této části ve směru přes Hamburg, nýbrž i ze zbývajících částí textilní oblasti (Lomnice n. Popelkou, Úpice, Náchod, Dvůr Král. a j.), do zemí jižní Evropy.

Průplavní spojení, procházející v blízkosti skutečné oblasti mělo by též příznivý vliv na odbytové možnosti tamního průmyslu kamene. Skutečská oblast, rozprostírající se mezi Nasavrky, Skutčí a Hlinském, chová nesmírné zásoby žuly výborné jakosti. Svou tvrdostí a houževnatostí se výborně hodí pro výrobu silničních kostek i stavebního kamene pro stavby monumentální i vodní. Dostatečné strojní vybavení lomů a dostatek zapracovaného dělnictva umožní lehce zvýšiti značně dosavadní těžbu.

Již před světovou válkou vyváželo se značné množství kamene do dunajských zemí (asi 70.000 tun ročně), na němž měla značný podíl i skutečská oblast.

Doprava kamene po vodě v uplynulých letech do jižních států, jak ukazuje statistika, značně kolísala. Vývoz kamene závisí od stavební konjunktury v odběratelských zemích. Vlivem zlevněného dopravného zvětší se však soutěživost těchto výrobků na cizích trzích a tím i možnost odbytu. Vzroste těžba a zvětší se doprava.

Labsko-dunajská cesta vyvine mimo to příznivý vliv i na řadu dalšího vývozního zboží, jež se hodí pro vodní dopravu nebo jeho dopravu sama vyvolá.

Průběžná doprava na průplavu.

Průplavem labsko-dunajským bude dopravováno mimo zboží z Protektorátu zvláště zboží z Říše a jižních států Evropy.

Dosud jde doprava ve styku mezi územím Říše a dunajskými přístavy (Bratislava, Komárno) po železnici a z části též po splavněném Labi a Vltavě.

Celá tato doprava mezi Říší a balkánskými státy vykazuje v pozdějších letech stoupající tendenci a v případě vybudování průplavu Pardubice—Přerov přešla by na labsko-dunajskou cestu, při čemž by se dalekosáhle zvětšila.

Nemalou složku průplavního provozu tvořila by doprava mezi severskými státy a dunajskou oblastí.

Závěr.

Uvedli jsme stručný přehled o možné účasti Protektorátu na lodní dopravě po uvažovaném průplavním spojení labsko-odersko-dunajském. Velikost této dopravy a stavební náklad průplavu budou měřítkem pro posouzení jeho národospodářského významu, kterým se v současné době zabývají Obchodní komory Protektorátu i Říše. Směrodatnou bude též otázka hospodárnosti jeho provozu, která souvisí úzce s problémem zásobení vodou této větve, jejíž průměrná dopravní výška je skoro třikrát tak velká jako větve Přerov—Oderberg průplavu odersko-dunajského. Lze právem předpokládati, že tento problém bude vyřešen tak, aby provoz na průplavu byl hospodárný a jeho a trakční vliv co největší. Tento úspěch zaručují zkušenosti získané při stavbě a provozu již vybudovaných vodních cest.

Okamžité výhody, které nová vodní cesta poskytne hospodářství Protektorátu Čechy a Morava, budou kotviti v levném dovozu surovin a prvovýrobků a vývozu hotových výrobků. Zvýší a rozšíří se odbyt alepší posice na cizích trzích. Mimo to nová vodní cesta s dokonalou sítí pozemních dopravních prostředků připraví příznivé podmínky pro vzrůst a zakládání podniků nových.

Dokonalý účinek lodní dopravy na hospodářství zázemí vyžaduje součinnost pozemních dopravních prostředků, zvláště železnic a dokonalá zařízení pro přechod zboží mezi oběma skupinami dopravních prostředků. Bude nutno vybudovati dokonalé, na silniční a železniční síť připojené přístavy a překladiště pro druh a množství v budoucnu překládaného zboží náležitě vybavené.

Projektované plavební spojení Labe s Dunajem posuzované s hlediska konečného dopravního a hospodářského účinku ukazuje na velkou dopravní důležitost a mimořádný národohospodářský význam. Brzké provedení tohoto velkorysého podniku středoevropského stává se naléhavým.

Vrchní železniční rada m. s. Karl Schoefl,

dopravní referent Průmyslové a obchodní komory v Liberci (Reichenberg):

LABSKO-ODERSKO-DUNAJSKÝ PRŮPLAV

Snahy směřující k tomu, aby Odra a Dunaj byly spojeny s Labem na území českomoravském splavným průplavem, který by vedl od Odry nad Vratislaví (Breslau) k Bratislavě nebo Vídni (Wien) s odbočkou k Labi od Přerova k Pardubicum, jsou již

velmi starého data a nabyly konkrétnější podoby takřka již před více než 50 lety.

Literatura o tom jest velmi bohatá.

Zástupci lidu, vědečtí a hospodářští odborníci bývalé rakouské monarchie, císařského Německa, býv. Československé republiky a Německa doby poválečné znovu a znovu se zabývali tímto problémem. Této otázce dostalo se zhuštění v rakouském vodocestném zákonu z 11. 6. 1901, č. 66 a v býv. československém zákoně pro založení fondu k výstavbě vodních cest z 27. 3. 1931 Sb. z. a nař. čís. 50.

Část tohoto projektu má býti uskutečněna v nejbližší budoucnosti, a sice dunajsko-oderský průplav, který povede od Odry nad Vratislaví ze severu na jih do Vídně s odbočkou k Bratislavě. Úmluvu o stavbě tohoto průplavu uzavřely vlády Říše a býv. československé republiky 18. 11. 1938. Došlo k prvnímu výkopu, trasovací práce pokračují, a jakmile se skončí válka, bude během několika málo let uskutečněno plavební spojení moře Baltického s mořem Černým pomocí vnitrozemské plavební cesty.

Skutečnost, že tento starý projekt průplavní má býti nyní z velké části uskutečněn, ale také politické události posledních let, vzrůst Německé Říše a prostoru, který nyní německým hospodářstvím jest ovládán, vedly v denním a odborném tisku k více méně vášnivé diskusi také o jiných průplavních projektech, tak především:

o průplavním spojení Labe s Dunajem podél Vltavy, která by musela býti splavněna od Prahy až k Budějovicům a odtud průplavem k Dunaji u Lince (Linz) nebo nad Vídní, dále splavněné spojení Labe s Dunajem přes Vltavu—Berounku—Brod n. Lesy (Furth am Walde) a říčkami Naab a Regen.

Třetím projektem průplavním jest spojení Rýna přes Mohan (Main) a Ohři (Eger) k Labi a konečně spojení Labe a Odry na území Staré Říše (Altreich) průplavem z Ransern u Vratislavi od Odry k Labi u Riesy (Riesa).

Jest nasnadě otázka, zda všechny tyto projekty s ohledem na svůj hospodářský význam a na technickou proveditelnost jsou tak naléhavé, aby byly provedeny v nejbližší budoucnosti.

Od projektu Labe—Vltava—Dunaj přes Prahu—Budějovice do Lince anebo do Vídně, ačkoliv na tento bylo v rakouském vodocestném zákonu z r. 1901 pamatováno, bylo již rakouskou vládou upuštěno a to s ohledem na neobyčejně svízelnou technickou proveditelnost.

Projekt Labe—Vltava—Berounka—brodská nížina—říčka Naab nebo Regen—Dunaj nevyvolal v odborném tisku zvláštního ohlasu.

Také projekt Mohan—Ohře—Labe může sotva býti pokládán za naléhavý v nejbližší budoucnosti.

Naproti tomu stojí dnes oba projekty průplavní Pardubice—Přerov a Ransern—Riesa v popředí diskuse. Pro průplav Ransern—Riesa mluví především snazší technická proveditelnost, ale též velký hospodářský význam, který se přikládá tomuto projektu s ohledem na spojení východních vodních cest, které ostatně teprve budou vystavěny (Visla s přítoky) a tím usnadněnému spojení nove získaných území na východě se středním Německem.

Na druhé straně nesmí býti přehlíženo, že odersko-dunajský průplav sám o sobě spojuje jen Baltické moře s mořem Černým, ne však Severní moře. Spojení jdoucí přes odersko-labský průplav Ransern—Riesa uskutečňuje sice toto spojení, opomíjí však velké hospodářské území, Sudety a Protektorát Čechy a Morava.

Labe bylo na území Protektorátu a Sudet velkým nákladem splavněno a regulováno. V Sudetech nacházejí se stará překladiště v Laube, Tetschen, Rosawitz, Schönriesen, Aussig a Lobositz, v Protektorátu v Mělníku. Tak zvané Střední Labe jest od Mělníka až k Pardubicum ze tří čtvrtin své dráhy již regulováno a splavněno, v krátké době bude

celý úsek Pardubice— Mělník pro plavbu způsobilý, jinak řečeno, všechny práce a výdaje, které již starým Rakouskem a bývalou Československou republikou byly vynaloženy k uskutečnění projektu spojení Labe—Odra—Dunaj pomocí průplavní sítě na českomoravském území, staly by se zbytečnými, kdyby průplavní spojka z Pardubic do Přerova nebyla stavěna.

Proč žádají Sudety a také Protektorát bezpodmínečně, aby průplavní trať Pardubice—Přerov byla stavěna současně s průplavem labsko-odersko-dunajským? Protože hospodářství obou těchto celků odedávna je zaměřeno k jihovýchodu.

Mohu poukázat na to, že také ve velké Říši Německé se počítalo s tímto hospodářským zaměřením na jihovýchod a sice opatřeními železničně-tarifními (Edu-Tarif).

Budiž zcela stručně uvedeno zboží, které ode dávna jest dopravováno ze Sudet na východ a v nedostatku přímé vodní spoje částečně používá železnice, částečně vodní cesty Dunaje: železné vrtací roury, tabulové a užitkové sklo, keramické zboží všeho druhu (porculán, šamot), stroje atd., ve směru opačném nafta, obilí, zvláště kukuřice, olejnatá semena, rudy, bauxit a j. Pokud jde o území Protektorátu, byly by to stejné druhy zboží, které by si hledaly cestu na jihovýchod a naopak z jihovýchodu na území Protektorátu. Jest velmi nesnadné, odhadnouti toto zboží co do množství, ježto průplav ještě není vystavěn.

Poukazují ještě na jedno:

Pročítáme-li záznamy o rozhovorech, které měli němečtí a rakouští národohospodáři v roce 1917 a ještě v roce 1918 o vodocestném projektu průplavu labsko-odersko-dunajského v českomoravském prostoru, tu shledáváme všude zjištění, jak docela jinak by byla mohla býti válka vedena, kdyby průplav labsko-odersko-dunajský již za světové války byl připraven k používání. Nový pořádek, který po skončení války uspořádá politické a hospodářské poměry v Evropě, odstraní na dlouhou dobu, jistě na celá století, všechny příčiny k válce v Evropě. Válečným a válečně-hospodářským účelům nebude labsko-odersko-dunajský průplav sloužiti, zato . však směna zboží mezi Velkým Německem a jihovýchodem dozná rozměrů pro nás dnes nepředstavitelných. Léta poválečná postaví význam dopravy, jako tepny hospodářství, do popředí, a tu není pochyby o tom, že bude nutno dokončiti v první řadě velkou evropskou vodní cestu Hamburg—Labe—Dunaj přes Pardubice—Přerov.

(Přeloženo z němčiny.)

Hospodářská komora Sachsen pro průplavní odbočku Přerov—Pardubice.*) VODNÍ CESTA LABE-ODRA-DUNAJ

Intensivnější provádění přípravných prací a zahájení některých stavebních prací na průplavu Odra-Dunaj oživilo dávnou souběžnou myšlenku, t. j. spojení průplavu odersko-dunajského s Labem. Saské, sudetské a též lužické hospodářské kruhy obnovují své úsilí o vybudování průplavní odbočky z Přerova do Pardubic, aby se takto uskutečnila vodní cesta Odra-Labe-Dunaj, jako nedílný dopravní celek.

.....
*) Podle článku »Großschiffahrtstraße Elbe-Oder-Donau« v Deutsche Verkehrsnachrichten, Jahrgang 9, Nummer 46.

.....
Orgán hospodářské komory Sachsen »Die sächsische Wirtschaft« uvádí pro takové pojetí tohoto velkého a významného úkolu tyto hlavní důvody.

Labskou větví docílí se nejkratší spojení mezi Severním a Černým mořem.

Německý světový přístav Hamburk (Hamburg) bude těsněji spojen s podunajskými zeměmi a jeho zázemí se úměrně zvětší. Vodní cesta z Hamburgu do Galace zkrátí se okrouhle z 9000 km na 3000 km.

Bývá poukazováno na to, že cíle bude dosaženo již výstavbou odersko-dunajského průplavu, neboť zboží z Podunají může býti havelsko-sprévskými průplavy převedeno z vodní cesty Dunaj-Odra na Labe a takto dosíci Hamburgu. Tyto odkazy neobstojí, neboť uvedené spojení jest značně delší.

Prodloužením způsobená ztráta času a v důsledku toho zvýšené dopravní sazby vyvolaly by změny v dopravě i¹ obchodu ve prospěch jiných přístavů na úkor Hamburgu.

Oklika přes Odru a havelsko-sprévské průplavy, aneb dokonce zvláštním průplavem z Vratislavi (Breslau) do severního Saska, by zvlášť nepříznivě postihla Sasko, Sudety a Protektorát Čechy a Morava.

Ucelení středoevropské průplavní sítě.

Labské křídlo labsko-odersko-dunajského průplavu má však, kromě vlastního významu, pro labskou oblast zvláštní důležitost pro středoevropské rámcové vodohospodářské plánování.

Po dokončení průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, po provedení započaté kanalisace Visly včetně spojovacího průplavu z Krakova do Horního Slezska a po dosažení spojení s Ruskem přes Bug a Pripet na Dněpr, vytvoří tyto nové vodní spoje a severoněmecké průplavy uzavřenou a ucelenou středoevropskou průplavní sítí od Visly až k Rýnu.

Využití průplavní sítě.

Tato obrovská průplavní sítí dosáhne svého plného významu a výkonnosti teprve tenkrát, budou-li vybudovány projektované vnitřní říční a průplavní spoje.

Četná města a hospodářské oblasti budou poměrně snadno a malými náklady připojena a budou požívatí výhod levné a výkonné vodní dopravy.

Labe zaujímá v síti těchto spojů zvlášť důležité místo, neboť prochází hustě osídlenými a vysoce průmyslovými oblastmi Čech, Sudet a zvláště Saska — dílny Říše. Význam Labe jako dopravní tepny se zvětší po provedení již připravené regulace na malou vodu, po vybudování nádrže u Pirny a přehrad v českém prostoru, kterýmižto pracemi zajistí se celoroční a plné využití plavby.

Tento přirozený vývoj by ovšem utrpěl, kdyby horní Labe nebylo připojeno na středoevropskou vodocestnou sítí.

Možnosti rozvoje labského prostoru a realizace průplavu přerovsko-pardubického.

Ačkoliv válka omezuje provádění velkých stavebních programů, přece zúčastnění kruhy labského prostoru doufají, že bude vbrzku rozhodnuto aspoň o tom, zda a kdy se přikročí k stavbě průplavu Přerov-Pardubice a učiní se konec nejistotám o plavebních spojích mezi Labem a jihovýchodem. Doufají v příznivé rozhodnutí tím více, neboť vědí, že jejich přání je v soulase s názorem p. říšského ministra dopravy, který při různých příležitostech uznal význam a důležitost výstavby labské větve.

Tak jako bez průplavní spojky Přerov-Pardubice bylo by horní Labe mrtvým tokem, v jehož oblasti nastaly by nepříznivé hospodářské přesuny, tak opět jejím provedením levná doprava vyvolá nový ruch a možnosti hospodářského rozvoje.

Proto úřady a hospodářské kruhy Čech, Sudet a zvláště vysoce průmyslového a export-

ního Saska žádají, aby labský průplav Pardubice-Přerov byl s průplavem Odra-Dunaj považován za jeden celek a aby se co nejdříve započalo se stavbou labské větve průplavu labsko-odersko-dunajského. R.

I

Ing. Stanislav Veselý:

O PRŮPLAVNÍ VĚTVI Z PARDUBIC DO ZÁBŘEHU (HOHENSTADT)

Stavba průplavu odersko-dunajského souvisí technicky i hospodářsky s průplavní větví Pardubice—Přerov, jelikož tato větev zprostředkuje spojení moře Severního s mořem Černým a Baltickým.

Stavbou průplavní odbočky z Přerova do Olomouce, která je částí plavební cesty Pardubice—Přerov, bude učiněn první krok k uskutečnění zmíněného spojení.

Revise trasy odbočky z Přerova do Olomouce bude vykonána v nejbližší době.

O projektované labské průplavní větví v trati Přerov—Zábřeh (Hohenstadt) bylo pojednáno v příloze 3 časopisu » Plavební cesty Labe—Dunaj—Odra«. V tomto pojednání seznámíme širší veřejnost s předběžným projektem pokračování labské průplavní větve v trati ze Zábřeha do Pardubic.*)

.....

*) Poznámka redakce: Dlužno upozorniti, že jde o předběžné, podrobněji neřešené studie. Konečné řešení bude možno vypracovati po dalších geologických a technicko-hospodářských pracích a podle výsledku projednání předběžného projektu v Komisi znalců pro stavbu a provoz O-D průplavu a se zájemníky při t.zv. revisi trasy (informativní řízení). Teprve pak budou ustanoveny definitivní polohy trasy, rozměry průplavu a všech jeho objektů.

.....

Popis průplavní trasy.

V předběžném projektu, vypracovaném ředitelstvím pro stavbu vodních cest v Praze,**) odbočuje průplav u obce Hůrky severovýchodně od Pardubic ze splavněného Labe. Jde směrem jihovýchodním a křížuje u Sezemic silnice vedoucí do Pardubic a do Černé.

.....

**) Viz trasu vyznačenou v mapě — (1).

.....

Dále sleduje údolí řeky Loučné, při čemž podchází protektorátní silnici z Pardubic do Dašic a vlečku cukrovaru v Dašicích.

Severně od Moravan protíná okresní silnici do Platenice a dále dráhu Heřmanův Městec—Borohrádek. Jižně od obce Ceradic přibližuje se průplavní trasa ke dráze Praha—Česká Třebová a křížuje okresní silnice z Uherska do Turova a do Městce.

U Opočna přestupuje řeku Loučnou a jde dále po severní straně dráhy Praha—Česká Třebová až za stanicí Zámorsk.

Před obcí Sruby podchází průplav těleso dráhy a sleduje ji po jižní straně až k Ústí n. Orl. Poblíže stanice Zámorsk jest nutno přeložit řeku Loučnou, aby se vyhnula opětovnému křížení s průplavem.

V dalším průběhu křížuje průplav silnici Sruby—Slatina, podchází lokální dráhu Choceň—Litomyšl a u Chocně protíná silnice vedoucí do Vysokého Mýta a Lhoty Zářecké. Za stanicí Choceň vstupuje hlubokým zářezem do údolí Tiché Orlice a jde po jižní straně dráhy kolem obcí Brandýs n. Orl., Sudislav a Kerhartice, až do Ústí nad Orlicí.

Pouze u Sudisiavi, kde prochází horský výběžek 60 m hlubokým zářezem neb tunelem, vzdálí se průplav od dráhy.

V Ústí n. Orl. přechází průplav řeku Třebůvku, podchází po druhé trať dvoukolejně dráhy Praha—Česká Třebová, obchází západní část města, přibližuje se spojovací dráze Kyšperk—Ústí n. Orl. a sleduje tok Tiché Orlice přes Černovír a Lansperk k Dolní Dobrouči, při čemž na dvou místech vstupuje na území Říše.

Aby se v tomto úseku vyhnulo častému přestupování řeky Tiché Orlice, navrhuje se přeložení této řeky ve větším rozsahu.

V Dolní Dobrouči opouští průplav údolí Tiché Orlice a za přechodem okresní silnice Ústí n. Orl.—Kyšperk vchází do postranního údolí Dobroučského potoka, podél něhož pomocí plavidlových komor vystupuje až k horní vrcholové zdrži u Horní Dobrouče (Dittersbach).

Odtud jde trasa průplavu nepřetržitě po území Říše, a to přes Zábřeh (Hohenstadt) k Moravičanům.

Rozvodním hřbetem mezi Labem a Dunajem provede se průplav 5,8 km dlouhým zářezem.

V další trati sestupuje průplav kolem Ostrova (Micheisdorf), Rudoltic (Rudelsdorf) do údolí Moravské Sázavy. Křížuje okresní silnici Lanškroun (Lanskron)—Rudoltice (Rudelsdorf) a stejnojmennou místní dráhu.

Přibližuje se u Žichlinku (Sichelsdorf) dráze Česká Třebová—Přerov v údolí Moravské Sázavy (Zohsee) a sleduje jí po severní straně až k městu Zábřehu (Hohenstadt).

Křížuje projektovanou říšskou autostrádu, prochází mezi obcemi Krasíkov (Budigsdorf) a Tatenice (Tattenitz), kde přestupuje Hraniční potok (Grenzbach). U Hochštýna (Hochstein) podvádí se pod průplavem Března (Friesebach), levostranný přítok Sázavy.

Průplav opouští u Hněvkova (Hniefke), silně zakřivenou železniční trať a prostupuje tunelem 440 m dlouhým horský výběžek, přiblíží se opět ke dráze Česká Třebová—Přerov, přechází Nemilský potok a jde kolem obce Nemile podél dráhy až do Zábřeha.

Vedení průplavu mezi Krasíkovem (Budigsdorf) a Zábřehem (Hohenstadt) vyžaduje přeložení řeky Sázavy na několika místech v celkové délce asi 6.5 km a přeložení dvoukolejně dráhy v délce asi 1.6 km.

V Zábřehu křížuje průplav dráhu Zábřeh—Bludov (Blauda) a okresní silnici Zábřeh—Rájec (Rasel). Za přechodem této silnice jest navržen přístav pro město Zábřeh.

Odbočka k Vysokému Mýtu.*)**

Odbočka jest projektována od Chocně ze zdrže na hladině 276.00 m jako průplav jedno-lodní. Jest 4.8 km dlouhá a má současně sloužiti za přiváděč vody z nádrží zamýšlených v povodí řeky Loučné. Vychází z průplavu pardubicko-přerovského nad křižovatkou s lokální drahou Choceň—Litomyšl, podchází silnice Choceň—Vysoké Mýto a Vračovice—Vysoké Mýto, přechází řeku Loučnou a končí v silniční vidlici přístavem pro Vysoké Mýto.

Geologické poměry.

Zkušební vrty a předběžný průzkum půdy byly provedeny na četných místech průplavního území.

Celá trať rozpadá se geologicky na 5 úseků, lišících se od sebe morfologicky i geologicky.

.....
***) V mapě vyznačeno —.. — ..— (7).

.....

1. úsek: Pardubice—Choceň.

Tento úsek je pro budování průplavu poměrně nejvýhodnější. Málo zvlněná a mírně stoupající krajina neskýtá po stránce morfologické zvláštních potíží.

Po stránce geologické je podklad tvořen jednak sliny a opukami křídového útvaru, jednak nánosy čtvrthorními, štěrky, hlínou, písky a navátými písky.

Útvar křídový jest uložen téměř vodorovně a horniny jej tvořící jsou prakticky nepropustné.

2. úsek: Choceň—Dolní Dobrouč.

Trasa průplavu opouští za Chocní rovinu a vede do údolí Tiché Orlice, kde údolní stěny jsou povětšinou tvořeny horninami křídového útvaru.

V této části trati bude třeba překonávat větší nerovnosti terénu hlubšími zářezy.

Zde převládá útvar křídový, jenž jest vybudován sliny, jíly a peruckými pískovci. Vedle toho zastoupen je zde též útvar permský, který tvoří ostrov mezi Brandýsem a Ostím n. Orl. Pokryvné útvary jako hlíny, svahové ssuti, štěrky a říční písky ustupují do pozadí.

3. úsek: Dolní Dobrouč—Rudolticě (Rudelsdorf).

V tomto úseku přichází průplav do vrcholové zdrže. Celá trať probíhá v útvaru permském, v pískovcích, slepencích a břidlicích.

Hluboké zářezy bude možno prováděti v dosti příkrých stěnách.

Permské horniny lze pokládati za vhodné pro stavby zde projektovaných plavebních komor. Pokryvné útvary nemají větší významu.

4. úsek: Rudoltice — Krasíkov (Budigsdorf).

Průplav vstupuje opět do útvaru miocenního, skládajícího se z jílu a slinitých jílu (teglů), pokrytých namnoze štěrky, písky a hlínami. ,

Průplavní zářezy v tomto úseku nejsou zvláště hluboké, takže méně příznivé vlastnosti zde se vyskytujících jílu nebudou pracem na obtíž. Zářezy musí býti vybudovány v mírném sklonu a musí býti postaráno o náležité odvodnění miocenních jílu.

5. úsek: Krasíkov—Zábřeh.

Průplavní trasa opouští za Krasíkovem rovinu a vstupuje do údolí Sázavy.

Odolní svahy jsou v podkladu horniny krystalické, ruly, svory, amfibolity atd., které jsou přikryty svahovými sutěmi.

Vyskytující se zde horniny jsou pevným základem pro průplavní stavby a jsou nepropustné.

Hluboké zářezy průplavu v těchto krystalických horninách mohou míti příkré svahy.

Příčný profil.

Předpokládá se příčný profil dvoulodní, a to s ohledem na mezinárodní potřeby plavby loďmi o nosnosti 1000 tun (délka lodi 80 m, šířka 9 m, ponor 2 m). Projektuje se tvar parabolický v hladině 34 m široký. Měl by hloubku vody 3.50 m, je-li průplav v zárezu a 4 m, je-li průplav v násypu.

Po obou stranách průplavu projektují se potahové stezky 2.50 až 4 m široké, 1.50—3 m nad hladinou vody v průplavu.

Průplav má býti těsně vrstvou jílovou 30 až 60 cm silnou, aby se co možná nejvíce zabránilo prosakování vody.

Břehy byly by 1 m pod a 1 m nad hladinou opevněny dlažbou, svahy nad dlažbou by byly odrnovány.

Podélný profil.

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

Průplavní trať Pardubice—Zábřeh jest 95.3 km dlouhá; na území Čech připadá 55.9 km

a na území Říše 39.4 km.

Výška hladiny zdrže labské u Pardubic jest 217.00, zdrže vrcholové u Horní Dobrouče 395.00 a zdrže u Zábřeha 276.00.

Průplav vystupuje od Pardubic k Horní Dobrouči o 178 m a sestupuje k Zábřehu o 119 m.

K překonání těchto výšek navrženo jest 20 + 12 = 32 plavební komory.

Na celé průplavní trati jsou navrženy jednoduché plavební komory o spádu 8—10 m, 85 m dlouhé, 12 m široké s výškou vody nad záporníkem 3 m. Nejdelší zdrž je u Dašic, je 7,250 km dlouhá, nejkratší zdrže u Chocně jsou pouze 600 m dlouhé.

Studuje se vyloučení krátkých zdrží nahrazením několika plavebních komor vertikálním lodním zdvihadlem.

Průplav jde od Pardubic k Chocni v kraji rovinném střídavě v menších zářezech a násypech.

Hlubší zářezy průplavu vyskytují se v trati od Chocně až do Zábřeha a dosahují na několika místech výše 30—40 m.

V horském výběžku Sudislavském je dno průplavu 60 m a ve výběžku Hněvkovském 95 metrů pod terénem. Pod těmito výběžky bude průplav proveden tunelem asi 500 a 440 m dlouhým.

Velikost zemních prací, těsnění a opevnění průplavu, odhadujeme okrouhle takto:

	mil. m³
Výkop v zeminách.....	13
výkop v horninách.....	9
pěchování násypu průplavních hrází	
a mostních ramp.....	12
těsnění průplavu jílem.....	1,3
opevnění svahů dlažbou.....	0.87
opevnění svahů drnováním	0.77

Poměry směrové.

V trati Pardubice—Zábřeh byla by trasa průplavu přímá v úhrnné délce 64 km (67%), trať v obloucích měla by délku 31.3 km (33%).

Nejmenší oblouk v trase měl by poloměr 500 m. Bylo ho použito na 3 místech v údolí řeky Loučné, na 16 místech v údolí Tiché Orlice a na 4 místech v údolí Sázavy.

Umělé stavby.

Veškeré umělé stavby na průplavu i podél průplavu byly by vybudovány tak, aby netrpěl ani lodní provoz, ani provoz na převáděných komunikacích.

Silnice, cesty a dráhy byly by převedeny přes průplav nadjezdy s příslušnými rampami. Jen několik cest podvedeme podjezdem pod průplavem.

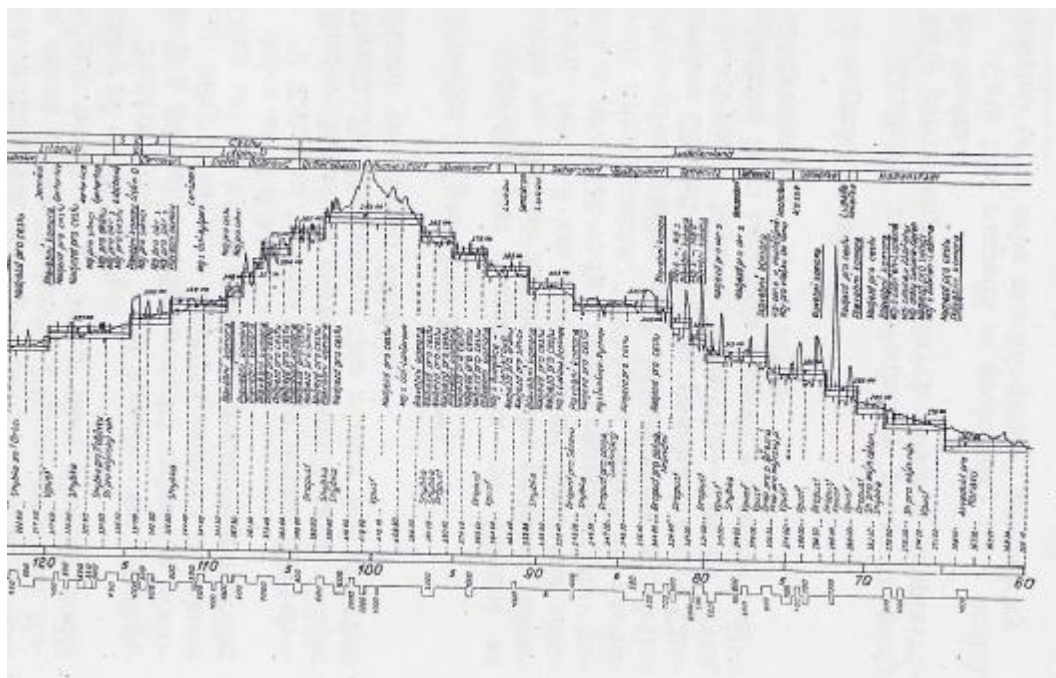
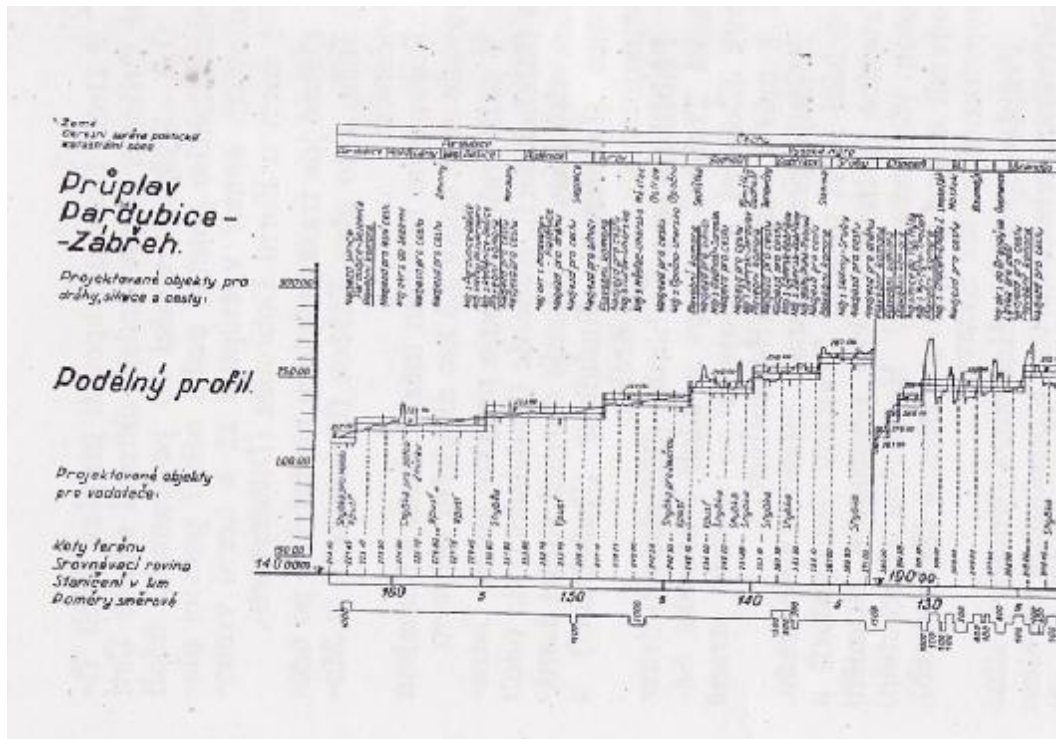
Dodržuje se kolmá světlost mostu v přímé trati 42 m a volná plavební výška nad normální hladinou v průplavu 4.50 m.

Šířky mostů a stoupání mostních příjezdů byly by určeny platnými předpisy.

K povšechnému přehledu uvádíme, že v trati Pardubice—Zábřeh bylo by třeba vybudovati:

- 1** nadjezd pro říšskou silnici,
- 2** nadjezdy pro protektorátní silnice, 40 nadjezdů pro okresní silnice,
- 40** nadjezdů pro hospodářské cesty,
- 1** lávku pro pěší,
- 5** podjezdů pro hospodářské cesty,
- 2** nadjezdy pro dvoukolejné dráhy,

6 nadjezdů pro jednokolejné dráhy. Délku přeložení silnic a mostních příjezdů odhadujeme okrouhle na 30 km, náhradních hospodářských cest na 90 km a přeložení drah na 12 km.



Na přeložkách bude třeba vybudovati **13 mostů** silničních a **6 mostů železničních** o větším rozpětí, vedle většího počtu menších propustků. Stavby určené k tomu, aby převedly pod průplavem řeky, potoky a jiné vodoteče byly by navrženy tak, aby pojaly průtoky katastrofálních vod. Některé menší toky příznivě k průplavu položené byly by zaústěny přímo do průplavu. Celkem bylo by nutno vybudovati 41 shybek, 17 propustků a 33 vpusť.

Větší rozměry měly by tyto objekty:

Shybky pro Loučnou a Třebůvku a propustky pro Hraniční potok, Sázavu a Březnou.

Trasou průplavu byly by na více místech dotčeny stávající vodní toky. To by vyžadovalo úpravu Loučné v délce as 2 km, úpravu řeky Tiché Orlice v délce as 11.5 km a Moravské Sázavy v délce 6.5 km a různých úprav menších toků.

Výkup pozemků.

Průplavní trať od Pardubic do Zábřeha zabrala by as 13 20 ha pozemků, z toho 580 ha připadlo by na přeložené řeky, potoky, silnice, dráhy a cesty a na plochy pro skládky přebývajícího materiálu z výkopu.

K závěru uvádíme, že při předběžných studiích bylo uvažováno více alternativních tras. Zmínky zasluhují:

Trasa mezi Ústím n. Orl. a Přerovem, vedená údolím české a moravské Třebůvky přes Českou a Moravskou Třebovou k Lošticím a po pravém břehu řeky Moravy kol Mohelnice (Muglitz), Litovle městem Olomoucem k Přerovu.*)

.....
*) V mapě označena------(2).

.....
Tato trasa má méně příznivé poměry směrové než trasa jdoucí údolím Tiché Orlice a Sázavy. Vyžaduje značně větších zemních prací a vybudování 3.4 km dlouhého tunelu ve vrcholové trati. Dlouhý tunel byl by překážkou plavby. Velké potíže vyskytly by se při průchodu města Česká Třebová a přilehlých obcí, zejména však při průchodu města Olomouce.

Tyto povšechně uvedené nevýhody způsobily, že od této trasy bylo upuštěno.

V připojené mapce zakresleny jsou trasy umožňující přechod z jedné trasy do druhé.**)

Žádná z těchto kombinací ve vedení trasy není výhodnější než trasa, již jsme vpředu podrobněji popsali.

.....
**) V mapě jsou označeny (3), (4) a (5),

.....
Za účelem získání nejvýhodnějšího překročení rozvodního hřbetu mezi Labem a Dunajem bylo studováno několik variant trasy.

Jsou to varianty: Kyšperecká, Jakubovická a Petrovická, jež nazvány byly podle obcí, kolem nichž procházely.

Žádná z nich však neměla výhod vůči trase podrobně popsané, vedené přes Dolní a Horní Dobrouč, proto jsme je v připojené mapce ani nezakreslili.

Ve snaze vyhověti požadavku východočeských měst, byla studována též trasa průplavu odbočující z Labe u Králové Hradce.***)

Jde údolím Orlice, kolem měst Týniště, Kostelec n. O., Potštýn k Ústí n. Orl.

Návrh této varianty nebyl podrobněji sledován, poněvadž by pro transitní zboží byla nevhodnou.

.....
***) V mapě označena — (6).

.....

Ing. Dr. techn. František Louda:

PŘÍSTAV V PARDUBICÍCH NA LABSKO-DUNAJSKÉ VODNÍ CESTĚ

Podklady pro volbu polohy přístavu.

Zřízení přístavu v Pardubicích bylo již v roce 1931 předmětem ideové soutěže pro opatření vhodného návrhu. Soutěž byla vypsaná Průmyslovým ústavem obchodní a živnostenské komory v Praze.*)

Soutěžně návrhy nezjistily ve všech směrech plně vyhovující řešení.

Na popud daný resolucí Středolabského komitétu z 16. 7. 1939 v Kolíně, urychlilo ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze studie situování přístavu v Pardubicích a zhotovení povšechného projektu. Tak byly získány podklady pro definitivní návrh přístavu.

.....
*) Ing. Lorenz: Soutěžně návrhy na labské přístavy v Kolíně a Pardubicích. Zprávy veřejné služby technické ročník XIV.

.....
Vodohospodářský svaz v Hradci Králové žádá 14. 2. 1940, aby přístav nebyl řešen v prostoru mezi železniční tratí Rosice-Chrudim a silničním mostem přes Labe v Pardubicích. Tato poloha má být ponechána pro rozšíření města.

Regulační komise města Pardubic, která dala vypracovati velký regulační plán města doporučuje, aby těžiště přístavních studií bylo přeneseno ze západu na východ města.

V důsledku současného řešení regulačního plánu musel návrh přístavu přihlížeti k úpravám, které s přístavem přímo nesouvisí.

Volba umístění přístavu je vázána:

1. na technicko-hospodářské předpoklady a podmínky,
2. na způsob stavby přístavu a jeho hospodárný provoz.

Situování přístavu na východ od města určují ohledy zdravotní (směr častých větrů) a výhody zaústění budoucí průplavní větve Pardubice-Přerov do Labe.

Tato poloha přístavu umožňuje:

Jednotné a velkorysé soustředění dopravy s přístavem souvisící: značné rozšíření přístavu pro budoucí hospodářské potřeby; vhodné a systematické vybudování přístavu jako celku po každé stránce potřeb přístavního provozu.

Přístav poskytne pracovní pole řadě lidských generací. Jediná při nejlepší vůli a snaze nemůže obsáhnouti další vývoj v budoucnosti.

S přístavem je současně řešena výstavba přílehlajícího průmyslového přístavního území, bez něhož přístav není myslitelný, neboť tvoří jeho podstatnou součást.

V zájmu města Pardubic vyřešeno jest současně situování městského nákladového nádraží a rozšíření přípojných tratí, ačkoliv s přístavem souvisí jen nepřímě.

Celková řešení železničních úkolů jsou jen naznačena. Přístav vynutí si dříve nebo později další všestranné probádání těchto otázek.

Návrh přístavu má sloužiti za podklad řešení ekonomického provozu vázaného na dokonalou harmonii stavebních, plavebních, železničních a překladních prvků, jejichž účinek vyjadřuje koeficient přístavní výkonnosti, t. j. množství zboží, které za jeden rok lze přeložiti na 1 km pobřežní délky.

Podmínky pro rozsah přístavu.

Velikost přístavu určuje potřebná překladní výkonnost a vliv zázemí. Obě veličiny možno určit jen odhadem postihnutečných okolností odvislých od poměrů, ležících mimo oblast přístavu.

Zázemí poskytuje podklady k stanovení pravděpodobného množství a druhů zboží přístavem procházejícího.

Do zázemí přístavu počítáme bezprostřední okolí, čili okres Přelouč, Pardubice a Holice o celkové ploše 786 km² se 104.036 obyvateli.

Je to vyspělý zemědělský kraj jak po stránce životní úrovně a pracovních metod, tak co do druhů a množství zemědělské rostlinné produkce, hlavně obilí a cukru.

V území sousedním daném zájmovými sférami místních organizací ústředního svazu průmyslníků v Hradci Králové, Králové Dvoře, Náchodě a Ústí nad Orli. jsou zastoupeny kromě vyvinutého bavlnářského průmyslu všechny druhy průmyslových odvětví, která vyrábějí zboží k vývozu a zpracují suroviny z ciziny.

Větší část zázemí leží v severovýchodních Čechách, a to hlavně na levém břehu Labe.

Část zázemí sahající do jihovýchodních Čech a to rovněž po levém břehu Labe jest menší. Celé zázemí leží však většinou po levém břehu Labe, což jest důležitým vodítkem k situování přístavu na levém břehu Labe východně od Pardubic.

Zázemí přístavu má bohatou síť silnic a železnic. Postačí nepatrné doplnění k zaústění gravitujících tratí přímo do přístavu.

Je nesporno, že po připojení Labe průplavní větví Pardubice-Přerov na odersko-dunajský průplav podstatně vzroste překlad zboží v Pardubicích.

Řešení základních dispoic přístavu.

Přístav v Pardubicích jest navržen v souhlase s hospodářskou a dopravní situací zázemí na levém břehu Labe. Má přístavní vjezd východně od zdymadla v Pardubicích km 138.810. Při 20 plavebních stupních ve směru Mělník-Pardubice není umístění přístavu těsně nad zdymadlem zvláštní dopravní nevýhodou, protože při délce trati 134 km 1 stupeň nepadá prakticky vůbec na váhu.

Zvolená poloha přístavu vyžaduje tyto malé změny zadané již stavby zdymadla v Pardubicích:

Levý břeh Labe v km 134.2 navržený v přímce jest nutno k docílení vhodného vjezdu do přístavu provést v oblouku o poloměru $R = 1400$ a 1600 m.

Dělicí výhon mezi plavebním kanálem a řečištěm nutno zkrátit a odklonit do středu řečiště.

Jsou to celkem nepatrné a lehce proveditelné změny.

Umístění přístavu na východ od Pardubic a na konci průplavní větve souhlasně se zájmy města umožňuje vyřešení místních potřeb v jednom místě. To má nepopíratelné provozní výhody soustředěného přístavního překladu. Docílí se úspora stavebních nákladů vůči řešením děleným podle druhů vozidel nebo podle části zázemí, uvažovaných v některých soutěžních návrzích.

Přístav možno považovati za přímý počátek průplavní větve, jelikož pozdější další basiny je možno spojití přístavním kanálem oboustranně vyústěným do řeky Labe. Obejitím hlavního toku Labe zkrátí se plavební dráha o 100 m.

Po technické stránce je přístav kombinací říčního přístavu s přístavem průplavním.

Je řešen na podkladě materiálu získaného při soutěži v roce 1931 a podle studií průmyslového ústavu Obchodní a živnostenské komory v Praze.

V první době bude vybudován jen jeden basin se vším příslušenstvím. Je dána možnost dalšího rozšíření přístavu po vybudování průplavního připojení. Jsou tu podmínky pro situování městského nákladového nádraží a rozšíření přípojných železničních tratí do přístavu.

Definitivní směr trati Chrudim-Pardubice-Hradec Králové lze vyřešiti souhlasně se zájmy města.

V prvním údobí i v dalším vývoji stavby přístavu je možnou výstavba přilehlého území k účelům průmyslového podnikání.

Popis basinu I.

Osa vjezdu ze řeky tvoří s osou plavební komory úhel 18° . Vrchol úhlu jest vzdálen 264.38 m od profilu jezu v km 133.810. Přejed plavební dráhy z plavební komory do směru přístavního vjezdu jest vytvořen obloukem o poloměru $R = 1000$ m s délkami tečen. 158,38. Pro výjezd lodí z komory zůstává ještě rovná dráha 106 m dlouhá. Vjezd má šířku dna 50 m. Přístavní kanál je 95 a 80 m široký a ústí v km 136.014 do Labe. Proveďte se v rozsahu nutném pro basin I tak, aby poskytl lodním manipulacím obratiště o průměru 160 m. Uvádíme v situaci jen některá konstruktivní data, aby plán byl přehledným.

Osa přístavního basinu I jest tečnou k oblouku plavební dráhy o poloměru 600 m. Svírá s osou přístavního vjezdu úhel 67° a s osou přístavního kanálu úhel 58° .

Střední šířka basinu ve dně jest 78 m. Zužuje se ve směru k hlavě basinu a rozšiřuje se směrem k přístavnímu vjezdu.

Půdorysný tvar basinu má charakter průplavního přístavu. Vjezd a výjezd z přístavního kanálu jsou řešeny podle zásad dodržovaných u říčních přístavů.

Vjezdy do říčních přístavů nutno upravit tak, aby nebyly zanášeny. Kanalisovaná trať nikdy není po stránce tvoření nánosů průplavem. Jezy splavněné řeky musí být během roku na kratší neb delší dobu vyhrazeny. Vytvoří se volná řeka se všemi svými účinky.

Severovýchodní břeh basinu jest přímý na délku 3 dvoulodních poloh po S2 m, načež se lomí pod výhybkovým úhlem 7° v druhý přímý směr pro další 2 dvoulodní polohy.

Opevnění této hrany jest řešeno betonovou zdí, která sahá téměř do poloviny délky hlavy basinu na jedné straně a lomí se v pravém úhlu na délku 18 m na druhém konci v přístavním kanálu. Připojuje se v obou místech na šikmá břehová opevnění, tvořená záhozem z lomového kamene.

Jihozápadní břeh počínající od hlavy basinu na délku 3 dvoulodních poloh po 82 m jest rovnoběžný s prvními třemi polohami na protější hraně. Má betonovou nábrežní zídku s pokračující dlažbou na cementovou maltu ve sklonu 1:1. Směrem ku přístavnímu vjezdu lomí se jihozápadní strana třikrát na délku 2 lodních poloh s 1 řadou lodí po 82 m. Přechází dalšími dvěma lomy do břehu přístavního vjezdu rovnoběžného s protilehlým břehem vjezdovým. Mezi každým lomem jest hrana vedena v přímkách tvořících sečny oblouků o poloměrech $R = 600$ a 500 m.

Zúžení šířky basinu směrem k jeho hlavě jest provedeno pro vhodné připojení železničních, pobřežních kolejí na přístavní nádraží, umístěné co nejbližší k basinu.

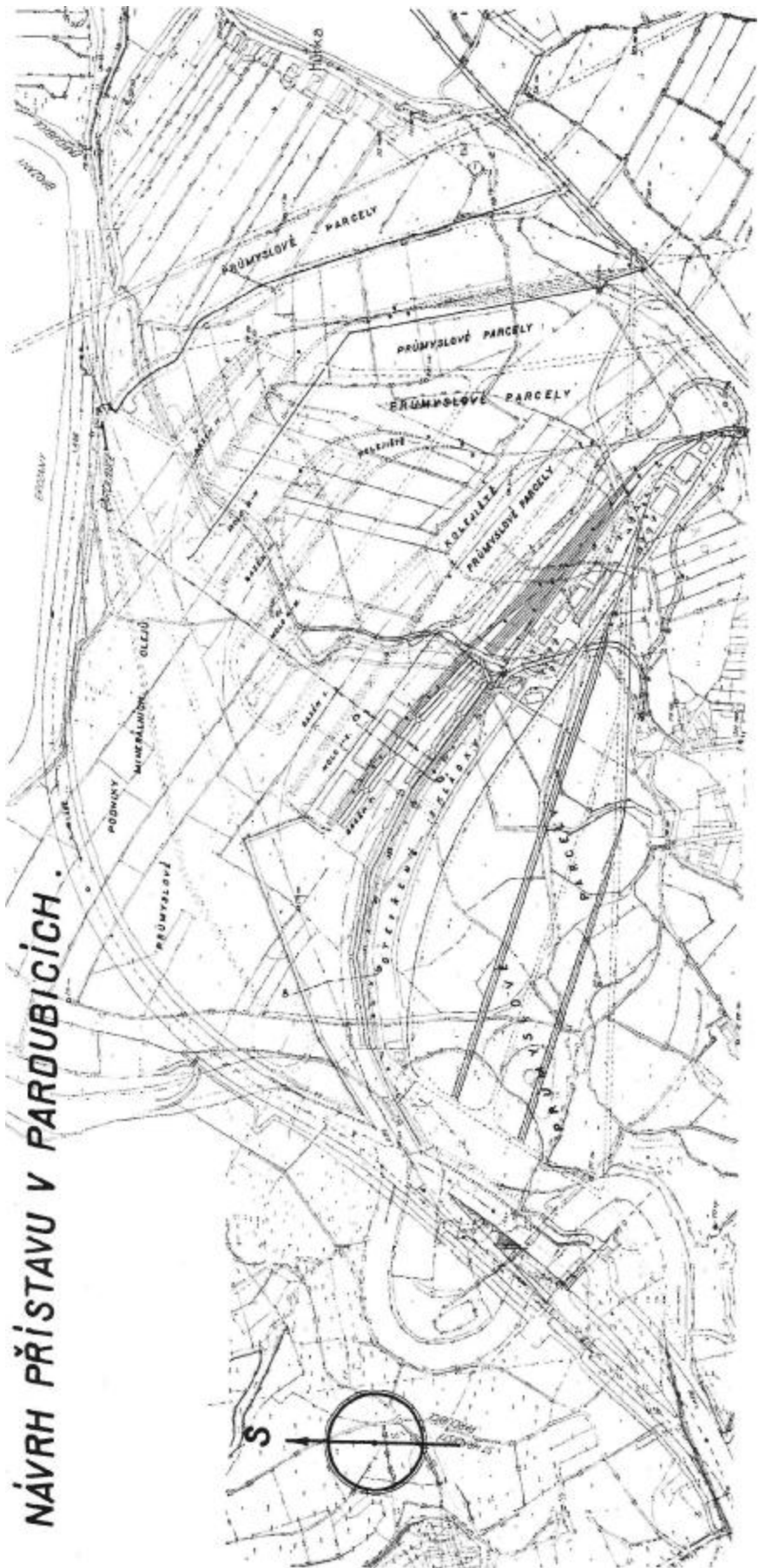
Všechny ostatní hrany basinu včetně hrany přístavního průplavu pouze s jedním směrovým lomem jsou opevněny kamenným záhozem ve sklonu 1:1% a břehovou dlažbou ve sklonu $1 : 1\frac{1}{4}$

Basin má 6 jednolodních a 8 dvoulodních poloh, takže možno současně manipulovati v přístavním překladu 22 lodí po 1200 tun nákladního prostoru.

Odstavné lodní polohy jsou vyhrazeny pobřežní hraně přístavního průplavu.

Způsob opevnění břehů má vliv na přístávací vzdálenost lodí ke břehu. Jest u nábrežní zdi 0.6 m, u nábrežní zídky 2.85 m a šikmého opevnění 7.70 m.

NÁVRH PŘÍSTAVU V PARDUBICÍCH .



Tato okolnost řídí způsob mechanického vyzbrojení a výši stavebního nákladu. Proto rozvržení překlada zboží na přístavní břehy je nutno vyřešit již ve stavebním návrhu. Musíme zvolit pro daný druh a cenu zboží úměrný stavební náklad na opevnění břehů a tomuto opevnění úměrný druh mechanického vyzbrojení.

Způsob použití pobřeží pro potřeby obchodních a průmyslových závodů určuje překlad různých druhů zboží co do rozsahu a dopravního tvaru. V prvním případě jest to zboží kusové, jehož ekonomická stránka překlada pro rozmanitost tvarů, dosud není rozřešena. Překlad hromadného zboží byl již dnes některými způsoby a za zvláštních poměrů ekonomicky bezvadně vyřešen.

Tyto otázky jsou zvláště ožehavé při volbě mechanických způsobů překlada. Pro potřeby obchodu jest na pobřeží potřeba krytých i otevřených prostorů pro složení, uskladnění a manipulace se zbožím.

Pro potřeby průmyslové nutno poskytnouti vhodná místa k zřízení průmyslových závodů se železničním a silničním připojením, závodů, které by mohly jak pro dopravu surovin a provozních hmot, tak pro dopravu svých výrobků výhodně použít levné vodní dopravy. Tato místa mohou být přímo u pobřeží nebo poblíž. Pak bezprostřední styk s vodní plochou může být dosažen mechanickými dopravními konstrukcemi, jako visutými drahami a pod.

Způsob využití břehů přístavu určuje potřebnou šířku přilehlé nábrežní plochy, ježto ekonomie přístavního provozu vyžaduje krátkou dopravní vzdálenost překlada, a to s ohledem na hustotu lodních nákladů, t. j. množství naloženého zboží připadající na délkový metr lodí.

Dno basinu jest vyhloubeno na kotu 212.70, jako dno řečiště po úpravě. Území kolem basinu jest navrženo na výšce 219.50, t. j. as 30 cm nad velkou vodou z roku 1926.

To vyžaduje zvýšení dnešního území průměrně 1—1.5 m vysokým násypem, s kubaturou 500.000 m³. Bude získán vybagrováním vodní plochy basinu v písku a štěrku.

Při vzduť vodě na výšce 217.00 jest hloubka vody v basinu 4.30 m, při normální vodě 214.40 pouze 1.7 m.

U jihozápadní hrany přístavu jsou projektovány otevřené skládky pro hromadné zboží s dvěma pobřežními kolejemi a příjezdnou silnicí pro nákladní auta. Dá se zde kombinovati překlad loď-železnice nebo auto a opačně.

Na prvních šesti jednolodních úsecích se šikmým břehovým opevněním je možno překládati zboží transportními pasy. V dalších čtyřech dvoulodních polohách bude lze s výhodou uplatnit konstrukce skládkových jeřábů nebo kombinace obou druhů v jedné konstrukci.

Otevřené skládky jsou rovnoběžně s přístavní hranou uspořádány ve dvou řadách o šířce 35—40 m s dělící je druhou silnicí šířky 8 m.

Na hranici skládkového území jest postaven přístavní plot.

Severovýchodní břeh basinu jest vyzbrojen pro kusové a hodnotné hromadné zboží, vyžadující k uskladnění kryté prostory hangárů a skladišť. Měl by poloportálové jeřáby, které zaujmou z šířky nábrežní nejmenší část.

Před hangárem o půdorysné ploše 100X25.10 m, s podélnými rampami 4.55 a 2.5 m šířky jsou navrženy 3 jeřáby. Před obilním špýcharem o půdorysné ploše 115 X 27.5 m o několika patrech jest uvažováno pojízdné sací zařízení pro překlad obilí o výkonnosti as 50 tun za hodinu. Nábrežní plocha kromě toho poskytuje pro třetí stavební přístavní objekt půdorysnou plochu 120 X 27 m s podélnými rampami.

Na straně návodní položeny jsou před těmito objekty tři železniční koleje. Jsou děleny výhybkami na provozně železniční úseky tak, aby se neztrácela užitečná délka nakládací skladištní koleje před objekty. Střední kolej manipulační pro obě krajní koleje může být

v nárazových dnech současně využita k nakládání.

Na straně nábrežní jest podél objektů proveden 6metrový silniční přístup, ohraničený přístavním plotem. Je tedy po jedné straně objektů železniční provoz oddělen od silničního provozu. Tím jest vybudována a provozně vyzbrojena šířka nábreží 53.30 m, která jest poloviční šířkou budoucího mola I-II po výstavbě dalšího basinu II. Šířka silnice bude pak po odstranění oplocení zvětšena na 12 m a šířka mola ve dně bude činiti 107.80 m.

Silniční komunikace.

Budoucí střední silnice mola I—II navržená o šířce 6 m pro basin I vede podél hlavy mola a ústí do silnice jdoucí na druhé straně plotu po okraji přilehlých průmyslových parcel.

Od vyústění vedena jest společná silnice připojená na silniční směr Pardubice-Holice.

Přístavní silnice u hlavy mola dělí se na odbočku podél přístavního nádraží s jedné strany a na dvě skládkové silnice s druhé strany na jihozápadní hraně basinu.

Skládkové silnice spojují se k vjezdu přístavnímu v jeden silniční přístup zaústěný do silnice projektované v regulačním plánu.

Území přístavu má tudíž silniční přístupy s obou konců, chráněné vraty v plotu a jeden vratový přístup železniční. U vrat jsou domky vrátného se silniční vahou, benzinovou stanicí a parkovištěm aut.

Přístavní nádraží.

Má-li býti dosaženo dokonalého využití pobřežních délek, jest třeba věnovati velikou péči železničnímu vyzbrojení přístavu. Zabráníme tím pozdějším hospodářským škodám.

Pobřežní koleje ústí do přístavního (okrskového) nádraží v těsné blízkosti hlavy basinu.

Mají minimální připojovací délky kolejí, jsou v přímém pokračování pobřežních kolejí bez oblouků.

Přístavní nádraží možno rozšířiti až na 4 koleje pro obsluhu severovýchodní hrany a 3 koleje pro jihozápadní hranu. Jedna kolej slouží pro manipulaci. Mimo to jest v nádraží nad hlavou basinu navrženo 6 tupě končících odstavných kolejí o užitečné délce 378 m. Nádražní koleje mají 1677 m užitečné délky.

K nádražní výzbroji patří také jedna tupá kolej, odbočující z přípojky do průmyslového území, sloužící jako provozní lokomotivní kolej s uhelnou skládkou, čistící jamou a vodním jeřábem.

Při pozdějším rozšíření přístavu toto nádraží (určené pro současnou obsluhu přilehlých průmyslových parcel na jih od basinu I) převezme funkci okrskového nádraží. Hlavní přístavní nádraží bude přeloženo směrem k městskému nákladovému nádraží, projektovanému na železničním přístavním připojení.

Toto železniční připojení basinu I jest provedeno z hlavního nádraží v Pardubicích výhybkovým odbočením z dnešní elektrárenské vlečky v délce 3 km.

Celková délka připojení (průběžně kilometrované přístavním nádražím) až na konec jihozápadní překladní hrany jest 4,384 km.

Pro její vybudování přes zastávku Pardubice-město jest zapotřebí rozšíření železničního násypu trati Pardubice-Choceň na severní straně (pro připojovací přístavní kolej až k zastávce) a rozšíření mostu přes Chrudimku.

Od zastávky vede železniční připojení samostatným železničním násypem. Má jeden zděný podchod pro pěší, dva zatímní silniční přejezdy v úrovni, jeden silniční nadjezd silnice Pardubice-Holice ve výkopu a jedno přemostění přeloženého náhonu Haldy.

K těmto objektům přistupují před zastávkou dva dnešní úrovňové přejezdy.

Průmyslové území.

Území k jihozápadnímu přístavnímu oplocení přilehlé a rozložené k silnici obsažené v regulačních plánech jest rozděleno střední silnicí na parcelní pruhy šířek 140 a 2 X 60 m. Zbývající území tvaru trojúhelníka, je vyhrazeno jako parcelní pruhy také pro průmyslové podniky s možností dalšího železničního rozvětvení do jednotlivých továrních parcel.

Železniční obsluha průmyslového území může býti rozvinuta na projektovaných kolejích zcela samostatně a odděleně od železničního přístavního provozu. Společné třídění vozů prováděné v přístavním nádraží basinu I, bude později přesunuto do hlavního přístavního nádraží.

Náhon Halda.

Pro vybudování přístavu v rozsahu basinu I se vším příslušenstvím bylo nutno uvážití přeložení stávajícího náhonu Haldy na délku 1.47 kilometru.

Náhon Halda jest podle vodní knihy číslo XII str. 280—289 staré vodní dílo, odbočující z Loučné na čís. pare. 450 směrem k západu až na hranice počáplu-pardubické. Od těchto hranic probíhá tento kanál katastrální obec pardubickou západním směrem a ústí do Chrudimky.

Přeložení haldy za oplocený přístavní obvod jest nutným proto, aby nebyla přístavem zasažena četná stará vodní práva o užívání vody z náhonu.

Vedlejší stavební opatření.

Kromě zmíněného již přístavního oplocení se třemi vraty, domky vrátných a opatření jejich okolí, jest u východního vchodu do přístavu navržena správní budova a budova pro dopravní firmy. Na začátku otevřených skládek u hlavy basinu I jest umístěno přístavní skladiště se silniční vahou pro účely přístavní správy a jeřábní dílna s transformovnou elektrického proudu.

Na protější straně přístavní silnice jest budova přístavní obsluhy (dělníci) s kantinou. Podél silniční odbočky u nádraží jsou navrženy budovy železničního provozu s obytnou budovou. Zbývající volná prostranství kolem budov jsou obklopena sadovou úpravou.

Další potřeby přístavního provozu jako osvětlení, kanalisaci a vodovod, protipožární opatření, lázně pro dělníky a přístavní zaměstnance, desinfekční opatření pro lodi a vagóny, vagónové váhy nutno řešiti detailními projekty podle požadavků řádného přístavního provozu.

Postup výstavby přístavu.

Lodní dopravou do Pardubic a odtud průplavním připojením do Přerova převedena bude část železniční dopravy na vodní cestu.

Množství zboží, které dosud bylo dopraveno jen po železnici lze stanoviti ze statistických údajů o železniční dopravě odhadem.

Při tom třeba podotknouti, že některé položky vodní dopravy po Labi, kryjí se s položkami dopravy železniční. Zboží bylo naloženo v některém přístavu labském na vagóny, aby mohlo býti dopraveno do přístavního zázemí. Je to as čtvrtina ze střední hodnoty obou druhů dopravy (úměrně k rozloze a vyspělosti zázemí pardubického přístavu).

Bude tedy možno očekávati vzrůst přístavního předkladu v Pardubicích, který se zvětší po připojení průplavní sítě na Labe.

Druh zboží vodní dopravy bude pravděpodobně odpovídati dnešní struktuře dopravovaného zboží po Labi v dovozu.

Jsou to: nerosty, chemické produkty, mouka, rýže, tuky, koloniální zboží, barviva, guma, pryskyřice, bavlna, len, vlna, minerální oleje a ve vývozu: cukr, obilí, slad, mouka, dříví, uhlí, papír, sklo, hliněné zboží, železo, chemické výrobky, nerosty.

Postupné rozšiřování přístavu přihlíží k budoucímu připojení průplavu na Labe v Pardubicích. Hlavní zásadou návrhu je dodržení systematického členění jak po stránce plavební tak železniční, aby přístav v konečném vybudování tvořil po stránce správní i provozní snadno ovladatelný celek.

Jak tomuto úkolu návrh odpovídá, lze posoudit z plánu.

Prostor ustanovený pro přístav a průmyslové území, daný regulačním plánem města, jest využit tak, aby měl krátké železniční přípojky.

V návrhu není zvláštního přístavu železničního pro jihovýchodní Čechy, pro severovýchodní Čechy, automobilového přístavu pro jihovýchodní a severozápadní Čechy, zvláštního přístavu pro průmysl a odděleného přístavu pro naftu. Jsou zde navrženy rovnoběžně 4 basiny, vzájemně spojené přístavním kanálem s oboustranným vjezdem z Labe. Překlad a zpracování minerálních olejů t. j. kombinace přístavu s průmyslovým územím současně, jsou umístěny na území mezi řečištěm Labe a přístavním kanálem.

Překlad nafty proveden bude odděleně v řečišti Labe z bezpečnostních důvodů. Železniční připojení tohoto území jest provedeno mostem. Převádí současně i silnici do průmyslového ze všech stran vodou odděleného území pro zpracování nafty. Je položeno za vratovou uzávěrkou horního vjezdu přístavního průplavu v km 136.0 Labe. Přístavními basiny jsou v přístavním území vymezena tři rovnoběžná mola. Mají různé délky a šířky a rozličnou možnost vybavení pro vyskytnuvší se potřeby přístavního překlada.

K těmto molům nutno počítati také území průmyslových podniků minerálních olejů jako čtvrté molo.

V přístavním kanálu není navržen překlad zboží, ježto kanál slouží výhradně lodním manévřům se čtyřmi obratišti lodí před ústím každého basinu o průměrech 160, 130 a 120 m. Souvislý břeh kanálu slouží jako odstavní lodní polohy pro čekající lodí.

Molo I—II bylo by z poloviny již vybudováno při stavbě basinu I. Je určeno pro obchodní pásmo, molo II—III pro průmyslové podniky s přímou polohou u vody, molo III—IV na straně basinu III jako průmyslové parcely u vody s možností přeměny na obchodní část přístavu, s připojením automobilovým nebo jen železničním, nebo společným. Svobodné pásmo má samostatné celně bezpečné oplocení a vlastní nádraží uvnitř pásma, jak odpovídá celním předpisům.

V návrhu jest vyřešeno železniční a silniční připojení do všech částí přístavu i do sousedních ploch, určených k osídlení průmyslovými podniky. Bylo hleděno k tomu, aby všechny parcely měly silniční přístup oddělený a nerušený železniční obsluhou průmyslových vleček, které se rozvětvují ze tříkolejných řad společných, vždy pro dva sousední parcelní pruhy.

Navržené rozvětvení jest schopno zhuštění dalšími okrskovými nádražími pro jednotlivé části.

Rozšíření přístavu předpokládá zrušení náhonu Haldy a vykoupení vodních práv.

Hlavní přístavní nádraží.

Všechna okrsková nádraží jsou připojena na hlavní přístavní nádraží. To je položeno v průběhu železničního připojení basinu I, čímž jest současně pro třídění vozů využita připojovací délka během průjezdu.

Pro přechod vlakové zátěže z hlavní trati jsou nádraží předsunuty koleje: předávací, přijímací a manipulační.

Připojovací kolej basinu I sleduje svým podélným profilem budoucí třídící koleje přístavního nádraží s využitím vlastní váhy vozů.

Detailní šetření o provozu třídění a z toho plynoucí uspořádání zhlaví 2 skupin třídících kolejí nutno provést při podrobném návrhu.

Městské nákladové nádraží.

Současně s návrhem hlavního přístavního nádraží jest řešeno městské nákladové nádraží k odlehčení dnešní situace nádraží v Pardubicích.

Souběžně s třídicími kolejemi jest navrženo 5 odstavných kolejí pro vozy určené do městského nádraží, které se takto rozvětvují: po 2 kolejích na 2 otevřené skládky a 2 dvojice kolejí ústící do budovy městského nákladového nádraží.

Nádraží jest řešeno 3 hlavními rampami pro oddělený příjem, překlad a výdej zboží. Jsou mezi sebou spojeny kolmou zprostředkující rampou. Rampy pro příjem a výdej zboží jsou prodlouženy mimo budovu a podél budovy v nakládací rampy. Pro cenné zboží vybudují se na rampách v budově bezpečnostní zděné koje s uzavřením.

Posun vozů uvnitř nákladové budovy prováděn jest elektrickými spilami bez provozu lokomotiv.

V předním traktu budovy jsou provozní kanceláře. V případě potřeby možno v podsklepi budovy zřídit skladištní chladírenské prostory.

Mechanické zařízení pro pohyb zboží na rampách, způsob střešní konstrukce a půdorysné uspořádání provozních kanceláří pro styk se stranami jsou věcí detailních projektů a organizace provozu nákladového nádraží.

Přípojně trati.

Železniční zátěž přicházející z východní části zázemí má z hlavní trati odbočku s přímým zapojením do nádraží svobodného pásma s obloukovým spojením do hlavního přístavního nádraží. Odtud zvláštní větev vedená po severní straně silnice Pardubice-Holice spojuje hlavní přístavní nádraží se svobodným pásmem. Odbočka z hlavní trati do svobodného pásma rozvětvuje se dále v připojení nejvýchodněji položené skupiny parcel průmyslového území.

JUDr. Karel Vítek, starosta města Pardubic.

PRŮPLAV LABSKO-DUNAJSKÝ VE VÝVOJI PARDUBIC

Pardubice překvapí každého, kdo je neviděl za posledních 30 let, tehdy ještě město s 16.000 obyvateli a 1.400 domy. Dnes mají Pardubice 35.000 obyvatel a 3.250 domů. S osadami na městském okraji nerozlučně spojenými, žije 47.000 lidí. To jest proto možné, že jsou již dnes výrobně-organizačním střediskem východ. Čech, kde průmysl a živnost, obchod a peněžnictví s dopravou zabírají z počtu obyvatelstva 70%.

Možno tvrdit, že Pardubicům nechybí žádná podstatná průmyslová složka. Úrodný kraj, jehož jest město středem, jest středem rozmáhajícího se průmyslu potravinářského. Kromě význačných odvětví průmyslu prvovýroby jsou zde podniky celouzemního významu, rozsáhlá rafinerie minerálních olejů, továrna na mlýnské stroje a turbíny. V blízkosti města je důležitý průmysl chemický, reprezentovaný firmami Explosia a Synthesia a Spolkem pro hutní a chemickou výrobu, který buduje moderní kolosální tovární podnik, předstihující veškerá očekávání.

Poloha na soutoku dvou řek a na důležité křižovatce železničních tratí, rozkvétající průmysl a bohaté zemědělsky obhospodařované zázemí, určují Pardubice za první cílové město pro mnohakilometrový okruh okolí s více jak půl milionem obyvatel.



Území, kde bude umístěn přístav v Pardubicích.

Bude-li správně prováděna finanční a stavební politika komunální a zlepšeny národohospodářské podmínky, možno očekávati, že v Pardubicích a přilehlých obcích (Pardubický, Studánka, Jesenčany a Svítkov) bude za 50 roků 100.000 obyvatelů.

Regulační plán města.

Vytvoření národohospodářských podmínek pro tento předvídaný vývoj vyžaduje vytyčení budovatelského programu. Základem je tu nový regulační plán města, na kterém za součinnosti městského stavebního úřadu pracují prof. Ing. arch. Dr. Mikuškovič, přednosta odboru pro výstavbu měst na pražské technice a Ing. arch. Dr. Kerhart.

Byla již vykonána nová a doplňující měření a vyhotoveny situativně i výškově spolehlivé plány na ploše 32 km².

Nový regulační plán mimo obvyklé problémy bude řešiti způsob budoucího zastavění okolí města. Bude přihlížeti k zlepšení všech jeho technických funkcí, nezbytných pro život budoucího stotisícího obchodně-průmyslového střediska.

Dopravní otázka, která jest přirozeně v popředí, dozná zlepšení účelným zužitkováním vody pro plavbu. Proto město důrazněji žádá:

Splavnění Labe, průplav odersko-dunajský se spojkou pardubsko-přerovskou, vybudování přístavu v Pardubicích.

V novém regulačním plánu jest pro naše město nad jiné významná labsko-dunajská vodní cesta náležitě respektována, neboť Pardubice se stanou křižovatkou středoevropských vodních cest.

Řešení přístavu a průmyslové oblasti.*)

.....
*) Podrobnosti jsou obsaženy v článku Ing. Dr. techn. Loudy.

.....
Město s velkou vděčností vítá zadání a zahájení regulačních prací na Labi v trati Pardubice-Kuněticko, kde dojde též k stavbě komorového plavidla s jezem a hydroelektrárnou a k podstatnému rozšíření koryta řeky pro průtočné množství velké vody 800 m³/vt.

Těmito úpravami jest dán počátek k uskutečnění vodní dopravy v okolí našeho města, jestliže v současné pětiletce budou dokončeny tyto úpravy a stavby na trati Mělník-Pardubice:

Zdymadla u obcí Veletov, Týnec n. L. a Kladruby, prohloubení řečiště na kanalisační hloubku v trati Kolín-Pardubice, přístav v Pardubicích.

Po projednání několika návrhů, jimž předcházela i studijní soutěž v roce 1931, vypsána Ústavem obchodní a živnostenské komory v Praze, bylo rozhodnuto navrhnouti přístav na východní periferii města severozápadně od městské osady Hůrka, a to na levém břehu Labe, asi 500 m pod. zamýšleným zaústěním pardubsko-přerovského průplavu do Labe a asi 500 m nad zdymadlem pardubským.

Místo pro přístav bylo zvoleno se zřetel k poloze vodní cesty a k projektované nové průmyslové oblasti. Nynější průmyslové podniky jsou rozptýleně a bez spojitosti vybudovány v libovolných částech města, najmě v souvislosti s železničními zařízeními. Jsou na straně vzhledem k převládajícímu směru větrů velmi nepříznivé.

Přístav s tovární čtvrtí v navrhovaném prostoru vhodném pro zastavění nepoškodí město po stránce zdravotní a skýtá možnost nejlepšího využití nejvýchodnější čtvrtiny pozemkového katastru pardubského.

To jsou důvody, proč bylo naléháno, aby přístav byl dořešen v této době, kdy se studují nové poměry průmyslové i zastavovací, vázané na definitivní regulační plán a s ním na všechny otázky dopravní i s vyřešením úprav Labe a odbočením průplavu k Pardubicům.

Tyto životní potřeby města uznali odpovědní činitelé v čele s Ing. Bartovským.

Ředitelství pro stavbu vodních cest vypracovalo projekt.

Otázku budování pardubského přístavu možno urychleně projednati.

Pardubice se přibližují k nejvytouženějšímu svému cíli, státi se přístavním městem na středoevropské vodní cestě, která otevře nejlevnější dopravu ke třem mořím, třemi směry, s připojením na systém středoevropských vodních cest, které obklopují Čechy a Moravu.

Význam průplavu pro Pardubice.

Plánování našeho města musí se díti tudíž pod vlivem této nové situace, která dovrší hospodářský význam první naší křižovatky drážní, již město hlavně vděčí za ,rozmach v posledních desetiletích.

Jsme si plně vědomi hospodářského významu průplavu pardubicko-přerovského. Je to přírodou dané nejvýhodnější spojení s průplavem odersko-dunajským.

Jde krajem se silně vyvinutým průmyslem a zemědělstvím, takže jest ihned s počátku zabezpečen značný provoz místní mimo zaručený a veliký provoz transitní. Vznikne nový průmysl, nové továrny a velké závody podél průplavu v celém jeho rozsahu. .

Využití vodní síly dá vznik hydroelektrárnám, které budou dodávati potřebnou energii pro účely průplavní a průmyslové.

Bude dováženo statisíce tun surovin, vyváženo statisíce tun výrobků. Zboží v hodnotě mnoha milionů bude putovati průplavem, založí hospodářský rozkvět v oblasti

svého zásahu.

Teprve vybudováním průplavní spojky par-dubsko-přerovské . dovrší se účinek průplavu odersko-dunajského. Vodní cesta a přístav v Pardubicích povede k netušenému hospodářskému povznesení celého kraje. Přístav stane se důležitým činitelem v přechodu, zboží mezi naším zázemím a novými vodními cestami.



Zelená brána v roce 1905.

Podle dobrozdání Průmyslového ústavu Obchodní a živnostenské komory v Praze zaujímá zázemí našeho přístavu 14 politických okresů s 1500 podniky přicházejícími v úvahu pro hromadnou dopravu.

V přímé dotazníkové akci projevilo 200 podniků zásadní zájem o lodní dopravu.

Nelze pochybovat, že levnější vodní doprava podstatně zvětší zájem, nové podniky i v zázemí budou se zakládati již se zřením k využití výhod vodních cest.

Řešení železničních a silničních komunikací.

Při plánování města věnuje se zcela mimořádná pozornost novým požadavkům odpovídajícího vybudování železničních tratí a vyřešení drážních otázek vůbec, vzhledem k labsko-odersko-dunajskému průplavu. Žádáme ministerstvo železnic o rozdělení nádraží osobního a nákladního. Rozšířené společné nádraží v nynějších místech ztížilo by založení nové tovární čtvrti. Bylo by nadále v zastavěné části města na nepříznivé návětrné straně, zápasilo by s citelným nedostatkem volných pozemků. Doporučujeme postupné vybudování nádraží nákladního poblíž přístavu a budoucí průmyslové čtvrti. Nedoporučuje se řešiti zapojení přístavu vlečkou se zásobními kolejemi, nýbrž tratí způsobitou pro každou dopravu, na kterou by se sběrnou kolejí připojovaly vlečky přístavu a nových továrních objektů průmyslové čtvrti.



Zelená brána nyní.

Prodloužená trať by se použila k vyřešení průjezdné spoje pro trať Německý Brod-Hradec Králové. Docílilo by se přímého spojení Hradce Králové s pardubským přístavem a vyloučila úvrať Rosice-Pardubice, kterou musí veškeré vlaky na trati Německý Brod-Hradec Králové dvakrát projížděti. Tímto řešením nezůstala by trať

Pardubice-Rosice nezužitkována. Mohla by se výhodně bez nákladných úprav použití k zapojení nových hospodářských oblastí (velký chemický průmysl severozápadně od Rosic) a prodloužití do Bohdanče, kde město a lázně s okolím až po Chlumec n. C. jest bez vhodného spojení.

Železniční síť pardubská může podporovati vývoj říční dopravy a činnost přístavu, dojdou-li snahy a návrhy naše, potřebné pro zajištění rozkvětu města se 100.000 obyvateli v budoucnosti, blahovolného pochopení ministerstva železnic. Levné tarify jsou nezbytností pro dopravu vnitřní i zahraniční, pro výrobce i spotřebitele.

V Říši bylo úředně zjištěno, že vzrůst dopravy železniční jest v přímém poměru ke vzrůstu dopravy lodní. Železniční podnik nelze při správné celkové hospodářské politice správně poškoditi. Zvýší svůj dopravní efekt o nové hmoty a výrobky, které dojdou vodní cestou a které dosud nedopravoval.

Vhodné stávající a nové silniční spoje zejména k přístavu, jsou nezbytností. Budou používány pro dopravu zboží nákladními auty.

Zvětší atrakční oblast přístavu a lodní dopravu i překlad v přístavu.

Obvodové komunikace v regulačním plánu.

V regulačním plánu bude pamatováno na vyřešení dálkové silniční dopravy městem, zatím rekonstrukcemi protektorátních silničních průtahů směrem severojižním na trati Chrudim—Hradec Králové a východozápadním na trati Přelouč—Vysoká u Holic, v budoucnosti obvodovými komunikacemi, které obepnou obec v podobě trojúhelníku.

Jeho základní stranou jest pod jižní částí města zamýšlená východozápadní spoj v katastrální obci Cívici, Odbočuje ze státní silnice Pardubice-Přelouč a vede k jihu vypnutým obloukem přes Dražkovice ke katastrální obci Černá za Bory, zaústíje do státní silnice Pardubice-Vysoká.

Další stranou tohoto komunikačního trojúhelníku jest spoj směrem severovýchodním.

Vede z katastrální obce Čívici, přes Svítkov, Labe s novým přemostěním, jde západně kol obce Rosice n. L, až k zaústění do státní silnice

Pardubice-Hradec Králové, v katastrální obci Hradiště na Písku, kde je vrchol komunikačního trojúhelníku. Zbývající stranou je obvodní komunikace severozápadní. Vede od zmíněného zaústění v kat. obci Černá za Bory přes přístav a po zmíněném již novém přemostění Labe, potřebném i pro účely dráhy až do vrcholu již zmíněného.

Z uvedeného jest zřejmo, jak průplav labsko-odersko-dunajský s přístavem v Pardubicích hluboko zasahuje do plánování města, a že se snažíme pochopiti význam velkolepého díla, a připraviti se na úkoly, z toho vyplývající, pokud možno co nejlépe.

Zásobování vodních cest vodou.

Průplav labsko-odersko-dunajský nebude sloužiti jen plavbě. Lze jej současně použiti k účelům zemědělským a nepřímo i pro širší vodohospodářské úkoly, a to takto:

Údolní přehrady, zajišťující vodu průplavu, mohou býti použity pro neodkladné zmírnění zátop. Zadrží vlny zhoubných povodní, zlepší využití vodní síly a zvýší odtok v době sucha.

Na okraji Pardubic zaplavuje Labe území o rozloze as 860 ha. Je o 100 ha větší, než nyní zastavěná část města. Regulace vodního toku Labe zátopám plně nemůže zabrániti. Je nutno urychlití budování vodní nádrže rozkošské, aby za-stavitelné území -v Pardubicích a okolí byly před zhoubnými účinky záplav definitivně zajištěny. Rozkošská přehrada, určená hlavně pro zásobování středolabské vodní cesty vodou stane se ochranky ní zájmů středolabských měst a osad.



Smetanovo náměstí v roce 1911

Stavba průplavu a stavba potřebných údolních přehrad jest rozsáhlý a nedělitelný podnik. Bude vyžadovati delší doby stavební. Jeho dořešení a realizace je velmi naléhavá.

Závěr.

Oddalované využití Labe pro lodní dopravu neprospívá krajům, kterými probíhá. Stále zvyšuje provedené již investice o velké interkalární úroky.

Podobné důsledky projevíly by se při stavbě průplavů, kdyby nebyly rychle a plánovitě budovány.

Požadavek Pardubic zní:

Rychle dokončiti projekt průplavní spojky Pardubice-Přerov, projednati přístav a provésti jeho výstavbu současně s dobudováním Labe mezi Kolínem a Pardubicemi.

Čilý ruch v přístavu musí býti zajištěn množstvím překladu a možností účelného a rychlého provozu. Při správné půdorysné dispošici musí býti včas postaráno o všechna přístavní strojní zařízení (elevátory, transportéry, jeřáby atd.). Dovoz koloniálního zboží bude vyžadovati rychlodopravu motorovými čluny.

Podnikavé kruhy' průmyslníků nedají si ujíti příležitost, aby si pro své podniky včas zajistily potřebné pozemky v nové tovární čtvrti. Při stavbě ohromného přístavu (Osthafen) ve Frankfurtě n. M. (Frankfurt a/M.) byly všechny pozemky kolem příštího přístavu prodány a stavěly se, aneb byly již i postaveny nové továrny v době, kdy pozemní rýpadla teprve počínal svoji práci.

K zajištění svých zájmů v prostoru přístavu preliminovale město Pardubice částku 1.5 milionu korun na zakoupení některých pozemků. Podle své finanční možnosti věnuje každoročně k tomuto účelu obnos přiměřeně větší.

Za uplynulých šest set let trvání Pardubic nebyly vody je obklopující dokonale zužitkovány a zvládnuty. Na počátku sedmého století existence Pardubic jsme plně přesvědčeni, že brzo dojde k uskutečnění všech projektů vodních, na nichž závisí další hospodářský osud města.



Smetanovo náměstí nyní.

Epochální stavba průplavu odersko-dunajského se spojkou labskou je branou do šťastné budoucnosti Pardubic. Výjimečná poloha, dějiny a podnikavost v městě i ve vzdálené jeho oblasti odůvodňují nárok na zajištění podmínek pro další vzrůst tohoto hospodářského i kulturního střediska polabského.

Karel Bárta:

CHOCEŇ NA PRŮPLAVU LABSKO-DUNAJSKÉM

Projekt připojení Labe k průplavu dunajsko-oderskému dotýká se území města Choceň velmi podstatně. Postupuje celou šíří katastru směrem uhlopříčným od jihozápadu na severovýchod a sleduje těsně hlavní trať Praha-Česká Třebová po jejím jižním okraji. A právě v tomto těsném přiblížení průplavu k trati, zdůrazněném ještě několika dalšími výhodami, tkví zvláštní jedinečnost a značná důležitost choceňského úseku průplavu. Sem, kde průplav a hlavní trať se takřka dotýkají, je umístěn obchodní přístav. Jeho překladiště sousedí s překladišti nádraží, takže přemístování bude se dít s nejmenšími ztrátami časovými i pracovními. O něco jižně ji je situován druhý přístav, průmyslový, s rozsáhlými plochami volných pozemků a neméně příznivým připojením k trati.

Již v roce 1934 svěřilo město Choceň vypracování základního upravovacího plánu technické kanceláři Ing. Ivo Beneše v Brně, nešetříc na své poměry vysokého nákladu. Na tomto dokonalém plánu, jenž byl několikrát vystaven na odborných výstavách, je projekt průplavu organicky zařazen do stavebního rozvoje města. Schematický náčrt hlavního listu upravovacího plánu, který připojujeme, učiní nám zřejmější jak situaci úseku průplavu samého v choceňském katastru, tak výhody plynoucí ze záměrného, včas připravovaného plánu.

Vidíme tu dvě dvoukomorová zdymadla. Každé z nich zvedá hladinu vodní o 9 metrů a překonává tak hřebenovité zvýšení půdy, které trať proráží známým 330 m dlouhým

tunelem choceňským. V úseku mezi oběma zdymadly je situován obchodní přístav. Na náčrtu je patrná blízkost nádraží i dostatečný prostor pro pře kladiště i pro seřadiště vagonů o několika tratích.

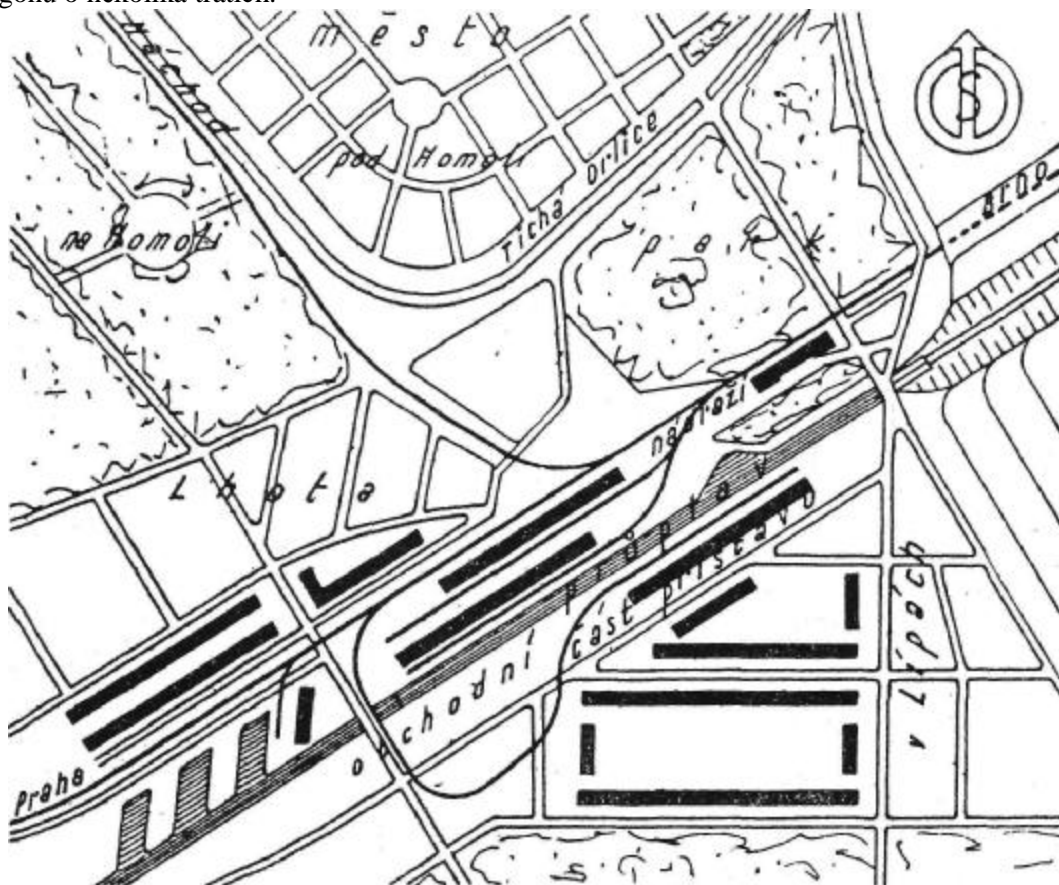


Schéma přístavu v Chocni.



Chocň

S druhé strany je pamatováno rozsáhlými prostorami pro budovy a zařízení přístavního obchodního pásma. Trať sem přechází po železničním a zároveň silničním mostě nad jižnějším zdymadlem. Průmyslový přístav je rozložen rovněž po obou březích a má neméně dobré spojení

železniční. Přemostění druhé se opírá o druhé ze zdymadel. Třetí z mostů, nejužší, slouží okresní silnici do Lhoty Zářecké a je již na samém okraji katastru.

Dosavadní nádraží mezi tratí a průplavem zůstane zachováno. Město přiléhá k severnímu okraji trati, má však i tady rozsáhlé nezastavěné pozemky, jež však patrně i pro budoucnost zůstanou, čím jsou dosud — parkem. Nové čtvrti umístil projektant na západ od nádraží a důmyslně je spojil s ojedinělými stavbami tam již vystavěnými.

Trasa průplavu v katastru choceňském vede sice v nejtěsnější blízkosti trati i města, ale zabírá pozemky nezastavěné a jen menší hospodářské ceny. Rozlehlé pozemky po obou březích zůstávají k dispozici dalším stavbám pobřežním a průmyslovému rozvoji, který jistě bude následovat. Uplatní se tu opět výhodná poloha Chocně, komunikačního středu nejvýchodnějších Čech. Trať k Náchodu tvoří přímé spojení s textilním severovýchodem, trať k Litomyšli ve svém projektovaném prodloužení do Poličky vede do oblastí lesů, výrobků ze dřeva a hojných pracovních sil.

Město Choceň vítá stavbu průplavu a je ochotno v mezích svých možností účinně přispět k jeho brzkému uskutečnění. Bude spolupůsobit při výkupech pozemků, umožní směnou svých vlastních pozemků získat nahradil pro ty malé zemědělce, jež by zábor půdy ohrožoval existenčně, vynasadí se rozpočtově zvládnout zvýšený náklad na přípojkové komunikace, kanalizační i osvětlovací síť. Má jen jediné přání: Aby ke stavbě průplavu, s níž léta již se záměrně počítá, brzy došlo. Chce připojit i své úsilí k šťastnému vybudování tohoto grandiosního podniku.

Městský úřad Ústí n. Orl.

ORLICKÝ KRAJ VE SPOJENÍ S TŘEMI MOŘI

Novým uspořádáním Protektorátu Čechy a Morava se dostává stavba průplavu Labe-Odra-Dunaj na pořad prací, které se s plnou vážností připravují pro dobu mírovou, činí se tak jednak pro z hospodárnění vodních toků, jednak pro zajištění práce dělnictvu.

Myšlenka vybudování průplavu z Labe a Odry k Dunaji vznikla již za dob Karla IV. Plán byl několikrátě měněn, aby se dosáhlo co nejučelnějšího technického řešení. Bývalá vláda rakousko-uherská vypsala v roce 1903 veřejnou soutěž, avšak pro mnohé překážky bez praktického výsledku.

Hospodářský význam průplavu z Labe k Dunaji je pro naše území velmi značný. Docílilo by se přímého plavebního spojení s oblastmi moře Severního, Baltického a Černého.

Pro náš průmysl a obchod by tato dopravní cesta znamenala značné zlepšení doprav} jak surovin, tak hotových výrobků. Miliony tun surovin a zboží v ceně mnoha miliard korun by se mohly levně dopravovati po lodích.

Zlevněnou dopravou získaných peněz by se mohlo užítí k zlepšení sociálního postavení zaměstnanectva a k snížení výrobních nákladů. Dala by se získati nová odbytiště pro zdejší výrobky průmyslové a zemědělské. Zvětšila by se zaměstnanost zdejších závodů.

Zemědělství potřebuje, aby při stavbě průplavu byly upraveny řeky a potoky, aby bylo pamatováno na výstavbu prostorů pro umělé závlahy a retenční nádrže, kterých jev Orlických horách projektováno několik.

Pro ústecký kraj přichází v úvahu zřízení retenční nádrže u Třebovic rekonstrukcí rybníku »Hvězda«, regulační úprava Třebovky, Tiché Orlice a spojení Divoké a Tiché Orlice, aby bylo zabráněno škodám, které povodně téměř každoročně způsobují.

Veškeré regulační práce nutno prováděti co nejrychleji a plánovitě vzhledem k budoucímu průplavu.

Národní hospodářství vyžaduje dobré dopravní spoje, železnice, vodní cesty a silnice. Budování silničních spojek nutno řídití předem stanoveným silničním plánem, který by správně řešil spojení s příštím průplavem a přístavem projektovaným v Ústí nad Orlicí a dbal hospodářských potřeb kraje.

Ústecký kraj by zřízením průplavu, přístavu a silniční sítě značně získal. Krajina je bohatě obdarována přírodními krásami, nádhernými lesy, koupališti a letovisky s klimatickou polohou. Je proto důležité, aby při stavbě průplavu bylo pamatováno na zřízení koupališť v obcích a zalesněných místech, které by sloužily k rekreaci místního obyvatelstva a letních hostů a pod.

Je samozřejmé, že bude dbáno toho, aby průmyslové podniky, vázané na vodní sílu, postavením průplavu nebyly nijak poškozeny a aby se vodní síly technicky co nejlépe využilo jako levného pohonného zdroje.

Mluvíme-li o stavbě tohoto průplavu, často slyšíme: »Z toho nás hlava bolet nemusí. Je to neodpovědné a nerozumné stavěti se pasivně k tomuto tak důležitému projektu. Takové dílo se nevytvoří přes noc. Jeho význam a užitečnost ocení zpravidla teprve příští generace.

Doporučujeme, aby pro účelné vykonání shora zmíněných prací v našem kraji byla vytvořena regionalistická organizace s místními regionálními sbory, které by byly v neustálém spojení se svazky územní samosprávy a všemi zájmovými korporacemi. Příslušelo by jí starati se o veškeré otázky souvisící se stavbou průplavu, retenčních nádrží, silnic, regulací řek a potoků, regulační plány obcí a záležitosti dopravy, obchodu, průmyslu a zemědělství. Jen tak by bylo možno správně vyřešiti všechny otázky v zájmu každé obce a všech stavů, neboť mnohé úkoly dají se správně vyřešiti jen přímým stykem a za spolupráce těch, kdož nejlépe znají hospodářské a dopravní potřeby svého kraje.

Německo-český výbor průplavní pilně pracuje na přípravách pro stavbu labsko-odersko-dunajského průplavu, aby konečně došla k uskutečnění tato důležitá investiční stavba dopravní, která zaměstná velké množství dělnictva.

Je naší povinností, abychom se přidružili k spolupráci a připravili vše, co souvisí s touto národohospodářsky důležitou otázkou pro celý náš kraj. Dbejme, aby nebylo ničeho nám prospěšného opominuto nebo zanedbáno.

Naše práce se musí řídit duchem technického pokroku a hospodářských potřeb. Musíme pracovati nezištně pro dnešek i pro budoucnost.

František Skála:

KYŠPERK A OTÁZKA PRŮPLAVU

Otázka spojení Labe od Pardubic s průplavem odersko-dunajským není v Kyšperku neznáma. Již v bývalém Rakousku, za úřadování ministra veřejných prací Ing. Dr. Trnky, bylo město střediskem předběžných vyměřovacích prací. Po světové válce byla tu téměř po tři roky ministerstvem veřejných prací udržována zvláštní technická kancelář pro přípravné práce

Stavebně nejzajímavější část průplavu je přechod přes pohraniční šíji Čech a Sudetské župy, která musí býti vybavena zdymadly a má procházeti v nevelké vzdálenosti města. Ježto řeka Loučná a Tichá Orlice nemají potřebné množství vody pro napájení průplavu, má býti pro tento účel použita i Divoká Orlice.

K tomu účelu je projektován tunel z řečiště této řeky pod Nekoří pod Sedivský hřbet směrem ke Kyšperku, kde má býti voda svedena do Tiché Orlice. Tunel sám bude i pozoruhodným vodním dílem a bude doplňovati v tom ohledu Pastvinskou přehradu.

Stanovisko Kyšperka k projektovanému průplavu je dáno povahou věci. Uskutečnění by město vítalo především jako veliký pokrok k dobudování a doplnění dopravní sítě v Protektorátu Čechy a Morava, a to právě v oboru cest vodních, kterých dosud dosti nemáme. Průplav by sloužil především dopravě mezinárodní, a to exportu našeho zboží do mořských přístavů a dovozu zámořského do našeho vnitrozemí. Ježto vodní doprava

je nejlepší, bude náš vývoz na světových trzích schopnější konkurence a zboží dováženého nastane zlevnění ve prospěch spotřebitelů.



Kyšperk: Území, kde má vyústiti průplav z Divoké Orlice a voda odvedena do Orlice Tiché.

Poněvadž spojka průplavu má být vedena naším krajem v nevelké vzdálenosti, bude i náš dovoz a vývoz na výhodách vodní plavby plně účasten.

Kyšperk leží na železniční křižovatce. Vede tudy nejkratší železniční spojení mezi Vratislaví (Breslau) a Vídní (Wien), které bude s průplavem křižovati. Doufáme, že v tom ohledu se neobjeví pro město nepříznivé následky.

Kyšperk má přímý zájem na nutné úpravě toku Tiché Orlice a Lukavického potoka, aby tunelem přiváděná voda byla bez nebezpečí pro město odváděna. Nedořešené předpoklady regulace Lukavického potoka při stavbě dráhy Hradec Králové-Kyšperk i regulace jeho nejdolejšího toku a ústí do Tiché Orlice vytvořily těžkou překážku v přirozeném rozvoji města. Nepočítaly s růstem k severovýchodu a východu a učinily z luk »Pod zahrady« a »Bečvárný«, jimiž potok protéká, odlehčovací prostor pro vody povodňové a tím znemožnily využití jejich ploch k účelům stavebním. Způsobily, že v tom směru vyrůstají od středu města vzdálené nové čtvrti, zatím co nejbližší přirozené plochy, dnes ve středu města, zastavovány býti nemohou a dělí město na dvě od sebe téměř oddělené poloviny. V důsledku toho je znemožněno hospodárné využití silnic, vodovodního potrubí i elektrické sítě, poněvadž vedou nezastavěnými plochami.

Přiměřenou úpravou provedené již regulace Lukavského potoka (komplikované průtoky pod tělesem dráhy Zamberk-Kyšperk a zejména Kyšperk-Ostí nad Orlicí) při odvedení vody Divoké Orlice do Orlice Tiché tunelem by městu Kyšperku byl umožněn přirozený stavební vzrůst.

Zdejší okolí stává se stále více vyhledávaným cílem turistů i letních hostů. Vidíme, jak vedle přírodních krás působí přitažlivě i Pastvinská přehrada na Divoké Orlici. Jsme přesvědčeni, že i zařízení průplavní a zejména vodní tunel by působil stejně přitažlivě a přispěl k tomu, aby Kyšperk, středisko dopravní, uplatnil se co středisko a východisko turistiky celého okolí.

Nepřehlédneme ani tu okolnost, že stavba průplavu a jeho zařízení by poskytla pracovní příležitost velkého rozsahu.

V. Váňa, st. jednatel Středolabského komitétu:

PRŮPLAVNÍ SPOJENÍ Z LABE K DUNAJI NEZBYTNOU SOUČÁSTÍ VNITROZEMSKÉ VODNÍ SÍTĚ STŘEDNÍ EVROPY

Již od dávných dob byla používána vodní doprava směnného a trhového zboží do vnitrozemských středisk spotřeby. Dovoz a vývoz tohoto zboží do jednotlivých světadílů obstarávaly velké lodi mořské. Postupem času a techniky doznaly tyto dopravní prostředky podstatného zdokonalení. Pohyb zrychlen, únosnost zvětšena.

Náklad zboží, určený k dopravě po moři byl lodím odevzdán v přístavech, zřízených na vhodných místech mořského pobřeží. Odtud rozvážen do vnitrozemí hlavně po železnicích. Jen ojediněle byla distribuce do míst spotřeby prováděna lodmi menších rozměrů, a to po větších splavných řekách, čili přirozených vodních cestách.

Střední Evropu brázdí tyto 4 splavné říční toky: Dunaj, Odra, Labe, Rýn. Vesměs ústí do moří, jichž se používá pro dopravu neb vývoz zboží určeného pro export a import. Jak již bylo řečeno, dopravuje se toto zboží ve vnitrozemí převážně po železnicích. Vlivem vysokých provozních nákladů je tato doprava nevýhodná pro hromadné zboží: uhlí, stavební materiál, minerálie a podob. Tím se často brzdí využití přírodního bohatství krajů a zemí, a znemožňuje jejich hospodářský rozvoj.

. Proto kruhy obchodní, spotřebitelské a národohospodářské snažily se zajistiti a rozšířiti vnitroplavbu v oblastech, kde se jednalo o dopravu méněcenného zboží hromadného, které dovolovalo pomalou a přerušovanou vodní dopravu. Doporučovaly spojení velkých vnitrozemských splavných toků umělými vodními cestami — průplavy, aby se tak vytvořila účelná síť vnitrozemských plavebních cest, vybavená přístavy, překladišti a loděnicemi pro všechny druhy zboží vodní dopravy.

V tomto ohledu jest nám vzorem vláda Německé Říše, která v rámci výstavby husté vodocestné vnitrozemské sítě dokončuje t. zv. Mittellandkanal, asi 465 km dlouhý, upravený pro lodi 1200 tun nosnosti. Tento průplav spojuje veletoky Rýn, Weseru, Labe a Odru a tvoří tak páteř všech umělých vodních cest, jež tvoří jeho postranní větve, upravené pro lodi různých nosností, podle toho pro jaký účel a ve které době byly vybudovány. Německo výstavbou velké středozemské vodní dráhy správně založilo svoji dopravní a obchodní politiku a zajistilo hospodářský rozkvět Říše.

Jest známo, že od dávných dob směřoval vývoz našich surovin do Německa. Dopravováno uhlí, cukr, obilí, minerálie, dříví, stavební hmoty. Doprava prováděna po železnici a po přirozené a později upravované trati dolního Labe z Mělníka přes českosaské hranice do Hamburгу. Zde proud dovozu a vývozu přejímala mořská plavba směrem k Baltickému a Severnímu moři. Dolnolabská vodní cesta měla vždy ráz mezinárodní.

Prosperita vodních cest německých již v minulém století zaujala pozornost českých techniků i národohospodářů. Vážně se zabývali myšlenkou kanalisovati řeky Labe a Vltavu a spojití je prostřednictvím průplavu z Pardubic ku Přerovu s Odrou a Dunajem, aby tak vznikla páteř vodních cest Čech a Moravy a průběžná vodní cesta střední Evropy.

Dva naši technické zasloužili se o realizaci těchto myšlenek. Je to Ing. Ant. Smrček, profesor brněnské techniky, tvůrce projektu na výstavbu kanálu z Pardubic ku Přerovu s odbočkami k Brnu a Kroměříži a Ing. Jan Kaftan, člen bývalé rakouské říšské rady, který v pamětním .spise výstižným způsobem poukázal na význam spojení Labe, Odry a Dunaje s mořem Severním, Baltickým a Černým a byl iniciátorem vodocestného zákona z roku 1901.

Do těchto problémů úspěšně zasáhli také tito další činitelé: Spolek »Středolabský komitét« za vedení předsedy JUDr. Františka Ulricha, starosty královéhradeckého,

jednatele V. Váni staršího, statkáře v Lánech Na důlku u Pardubic a poslanci bývalé říšské rady Frant. Udržal z Dolní Rovně a Hynek Srdínko ze Svobodných Dvorů u Hradce Králové.

Středolabský komitét ujal se úpravy a kanalisace trati labské z Mělníka do Jaroměře, aby chránil toto krásné a velmi úrodné údolí od škodlivých záplav a pomáhal vytvořit velkou plavební dráhu středolabskou, ústící u Mělníka do splavného dolního Labe a vedené po tomto toku přes Hamburg do moře Severního.

K uskutečnění vodocestných snah přispělo vydání zmíněného již vodocestného zákona č. 66 z 11. června 1901 ř. z. provedené po velkých parlamentárních bojích, jímž byl projekt vodních cest právně a finančně zajištěn. Byla zaručena úprava a kanalisace středního Labe z Mělníka do Jaroměře a rozhodnuto o stavbě průplavní spojky střední Labe od Pardubic přes Přerov k Moravské Ostravě k Odře. Tím také dosaženo připojení na vodní cesty Říše.

Kanalisováním Vltavy v trati Mělník-Praha-České Budějovice dána možnost spojení Vltavy s Dunajem. Spojení Dunaje s Odrou zvláštním průplavem stalo se akutním a výstavbou Hitlerova průplavu stalo se součástí vodocestné sítě říšských vodních cest.

Zmíněné vodní cesty měly být provedeny do roku 1922 ve 2 stavebních periodách. Projektční práce vodních cest provádělo ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni a expositury v Přerově, v Krakově a v Praze. Pro první stavební periodu bylo preliminováno 1% miliardy K.

Pro české a moravské země bylo toto zákonné opatření mnohoslibné. Změny politických poměrů najmě po státním převratu v roce 1918 a změny názorů na způsob vodocestného podnikání a jeho hospodářskou prosperitu — vynutily sobě nový zákon býv. rep. Československé t. zv. »Lex Dostálek« čís. 50 z 27. března 1931 o státním vodocestném fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a využití vodních sil k výrobě elektrické energie a použití vody k umělé závlaze luk, vysušených prohloubením řečiště pro plavbu lodí.

Nastalo stavební údobí zrychleného tempa kanalisace středního Labe v trati Mělník-Kolín-Pardubice. Tím zajišťuje se spojení splavněného Labe s průplavem odersko-dunajským prostřednictvím průplavní spojky Pardubice-Přerova a připojení na vodocestnou síť německou.

Význam výstavby průplavních spojek Labe s Odrou a Dunajem v Čechách a na Moravě v rámci evropských vodních drah je patrný z vodní mapy Evropy. Veletoky Labe-Odra-Dunaj spojené českomoravskými průplavními spojkami v jednotnou vodní síť ústící do Baltického a Severního moře na straně jedné a do moře Černého na straně druhé tvoří nejdůležitější a nepostradatelné vnitrozemské plavební spojení. Velká část transitu zboží plavena bude srdcem Evropy, Protektorátem Čechy a Morava.

Často je vyslovován názor, že výstavba velkých středoevropských průplavů vyvolá velký konkurenční boj s železnicemi. Nejsme tohoto názoru. Vodní cesty a železnice se navzájem budou podporovati, budou pracovat jak říkáme ruku v ruce. Dokazuje to velmi výstižně jeden z předních našich projektantů průplavu Labe-Dunaj-Odra, sekční šéf ministerstva veřejných prací Ing. Josef Bartovský, ve své krásné a statistickými daty doložené studii.

Železnice a uvedené vodní cesty způsobí velký rozmach průmyslového podnikání v krajích, jež jimi budou dotčeny. Zvýší se tím množství dopravovaného zboží ku prospěchu obou konkurentů.

Železnice co rychlejší dopravní prostředek bude nadále' dopravovati do míst spotřeby výrobky resp. zboží cennější a snadněji podléhající zkáze. Pro pomalejší a klidnější přepravu po vodě bude vyhrazeno hromadné méněcenné zboží, avšak pro životní potřeby lidstva stejně důležité, a to uhlí, rudy, dříví, stavební hmoty, průmyslové

výrobky, obilí atd. Železnice i vodní cesty budou zásobovati mořské přístavy jak na severu tak na jihu zbožím, jež má býti dopraveno po moři dále na trhy světové. Námitka, že vnitrozemská vodní doprava zboží jest proti dopravě železniční příliš zdlouhavá ztrácí opodstatnění, jelikož strojní technici vybudují lodí, které vodní dopravu zrychlí. Větší tonáže rychlých lodí zredukuje i provozní náklady.

Není také obav dříve vyslovovaných, že pro některé průplavy nebude dostatek vody, zvláště pro ony, jichž trasy překonávají značné výšky zvláště tam, kde kraj je málo vodný. Trasy průplavu jsou projektovány tak, aby mohly býti napájeny z blízkých řek. Na vhodných místech budou postaveny nádrže, které bude možno použít k zásobování průplavu vodou i k výrobě elektrické energie, které výhodně využijí mnohé průmyslové závody a jiný veřejný i soukromý konsum.

Tyto nádrže zamezí škodlivé záplavy, ničící práci zemědělců a ohrožující majetek ano i lidské životy obyvatelstva. Při stavbě průplavu bude možno odvodnit mokré pozemky. Na lučních i jiných kulturách při průplavech uplatní se umělé závlahové meliorace přerovné neb postřikové. Tím získá se více hodnotné píce pro chov dobytka a zvýší se výroba mléka a masa pro výživu obyvatelstva, zemí a států.

V důsledku těchto úprav zvýší se cena pozemků podél průplavu.. V mnohých krajích vyvine se pěstování hodnotného ovoce, okurek, zelí a různých druhů zeleniny, které po mnohá léta jsou již vyváženy do severních oblastí Německa (Pomořansko).

Průplavy dají podnět k velkému stavebnímu ruchu. Podél průplavu a u přístavů vybudují se velké nové průmyslové podniky, skladiště a překladiště, zabezpečí se pracovní příležitost a tím vyšší životní úroveň, jež je základem štěstí a blahobytu lidstva.

**Ing. Jaromír Hájek, tajemník Průmyslové, obchodní
a živnostenské poradny v Pardubicích:**

PRŮPLAV LABSKO-ODERSKO-DUNAJSKÝ BUDE VZPRUHOU HOSPODÁŘSKÉHO ŽIVOTA VÝCHODNÍCH ČECH

Hospodářské kruhy vždy vítají zlepšení dopravních možností, které umožňují intensivnější výměnu zboží a hospodářských statků vůbec. Podobně i stanovisko širší hospodářské veřejnosti k otázce vodních cest je příznivé, neboť i vodní cesty představují svými nízkými dopravními sazbami rozvoj hospodářství po všech stránkách.. Stavby průplavů, které byly prováděny nebo se provádějí na území Říše, ukazují, že vodní cesty a jejich použití mají svou budoucnost. Bylo propočteno, že na dřívějším státním území čsl. činil poměr dopravy vodní k dopravě železniční pouhých 5.5%, zatím co poměr dopravy vodní a železniční v Říši byl propočten na 20%. I když rozvoj vodních cest je vázán terénními předpoklady, přece jen intenzita vodní dopravy v Protektoráte Čechy a Morava neodpovídá jeho hospodářským potřebám.

Projekt průplavu labsko-odersko-dunajského, který letos oslaví 40leté jubileum, neboť předpoklad k němu byl dán vodocestným zákonem z. roku 1901, má býti naší největší vodní cestou v Protektoráte a státi se důležitou spojkou tří moří: Severního, Baltického a Černého. Tento projekt, který má už za sebou velmi bohatou historii a byl jak po stránce technické tak i po stránce finanční a hospodářské propracován, byl ještě do nedávna posuzován skepticky, pokud jde o jeho hospodářskou funkci a rentabilitu. A přece bylo zjištěno znamenitými odborníky, že rentabilita průplavu byla by zajištěna a jeho bezprostřední hospodářský prospěch je neobyčejně zřejmý z letmého pohledu na mapu Evropy. Při otázce rentability uvažovala se často jen rentabilita se Stanoviska soukromohospodářského, t. j. rentabilita přímá, nikoliv rentabilita v širším národohospodářském slova smyslu. A právě tato nepřímá rentabilita je velmi důležitým

argumentem hospodářským. Průplav umožní dopravu toho zboží, které dosud vůbec nemohlo proniknouti na vzdálenější trh, dá podnět ke zřizování nových průmyslových odvětví podél jeho trati, sblíží oblasti průmyslové mezi sebou, ale i kraje průmyslové a zemědělské navzájem. Konečně se nesmí zapomenout na to, že ani železnice nejsou dnes provozovány soukromohospodářsky a za účelem výdělečným, jak tomu kdysi bylo, a že ani vodní cesty nemohou ustrnout jen na stanovisku soukromohospodářské rentability, když plní tak důležitý úkol veřejný. Stejně jako doprava železniční se stala důležitým instrumentem hospodářské politiky, stejně tomu tak je i s dopravou vodní.

Jiným argumentem proti průplavu bývá námitka konkurence této nové vodní cesty se železnicí. Jsou však po ruce zkušenosti, že tomu tak není. Právě v Říši bylo konstatováno, že vodní cesty nejen nekonkurují železnicí a nesnižují její dopravu, nýbrž naopak vodní cesty stávají se mnohdy sběrnými místy pro další dopravu po železnici. Při těchto úvahách vychází se z mylného předpokladu, že množství dopravovaného zboží je konstantní veličinou. Na základě tohoto předpokladu dospívá se k nesprávnému závěru, že zřízení nové dopravní cesty znamená jen přesunutí určité části dopravovaného zboží ze stávajícího dopravního prostředku na prostředek nový. Tento předpoklad není správný, pokud jde o vodní cesty, neboť tyto jsou svými přirozenými podmínkami uzpůsobeny pro dopravu zboží voluminosního a méně hodnotného, jako jsou suroviny a jiné podobné zboží. Také povzbuzení hospodářského života, které přináší vodní cesty, znamená ve svých účincích, že vytváří dopravní možnosti pro nové zboží, které se dosud po železnici nevozilo.

Stanovisko průmyslu k otázce průplavu labsko-odersko-dunajského bylo vždy tomuto podniku příznivé, jak nejlépe dokazuje dlouholetá činnost Ústředny obchodních komor na tomto poli a jejího předsedy Dra. Třebického, neúnavného propagátora stavby průplavu. Průmysl musí vyrábět hospodárně. To předpokládá nejen hospodárnost při výrobě, nýbrž i nejlevnější opatření potřebných surovin a pomocných látek. Zvláště u exportně založeného průmyslu vnitrozemských zemí Čech a Moravy hraje zlevnění dopravních nákladů při dopravě surovin velkou úlohu. Jak dalece usměrňuje výhodná doprava surovin vznik průmyslových podniků, vidíme nejlépe na umístění dnešního průmyslu, který vzniká vždy při výhodných dopravních tratích, na jejich uzlech a podobně.

Vývoj těžkého průmyslu na Ostravsku i jinde je nejzazším dokladem toho, že průmysl mnohdy jde za svou potřebnou surovinou až na její místo, aby dopravní náklady suroviny nejen zlevnil, nýbrž je prostě vyloučil.

Loňského roku byla Průmyslovým ústavem obchodní a živnostenské komory v Praze za účasti hradecké Obchodní komory a pardubické Průmyslové, obchodní a živnostenské poradny vypracována studie o přístavu v Pardubicích s omezením na dopravu po Labi. Pro studii byl sebrán velmi pečlivě materiál z celé východočeské oblasti, která přichází v úvahu jako atrakční obvod budoucího přístavu pardubického. Tento materiál byl velmi podrobně analysován a závěry, k nimž se dospělo ve studii, které předpokládají překlad v pardubickém přístavu, jsou jistě vzaty velmi mírně. Podotknouti sluší, že nebyla vzata v úvahu doprava uhlí z hnědouhelné pánve duchcovsko-mostecké, když se zjistilo srovnáním s tarify železničními a nutnými překlady, že se nehodí vozit toto uhlí po vodě. Živý zájem průmyslu i všech ostatních hospodářských složek, který byl loni projeven při šetření o použití vodní labské cesty do pardubického přístavu, ukázal, jaké možnosti by tato vodní cesta měla pro hospodářský život východních Čech. To šlo pouze o dopravu po Labi, čili o spojení průmyslu s mořem Severním. Oč větší zájem by byl jistě projeven se strany východočeského průmyslu, obchodu i zemědělství pro použití vodní dopravy spojující Labe s Odrou a Dunajem! Již však při loňském šetření o zájmu jednotlivých podniků na dopravě labské' vyplynul mimoděk u některých firem

těž zájem o dopravu po budoucím průplavu labsko-odersko-dunajském. Zájem jen několika málo firem o tuto vodní dopravu byl tak intenzivní, že předčil v množství i úhrnný celkový předpoklad dopravy po Labi do pardubického přístavu. Vždyť průplav labsko-odersko-dunajský spojil by východní Čechy s průmyslovou a uhelnou oblastí ostravskou (uhlí, koks, železo), s průmyslovou oblastí olomouckou a zlínskou? jen pokud jde o dopravu uvnitř Protektorátu a dále ovšem spojil by východní Čechy s mořem Baltickým a Černým. Tento průplav spoly, s vodní cestou labskou umožnil by dopravní styk s územím na sever, které představuje asi 85 milionů obyvatel a s oblastí podunajskou a balkánskou, která představuje blok o 77 milionů obyvatel.

Východočeský průmysl, který představuje významnou složku hospodářského života této oblasti, vzrostl v posledních desetiletích nebyvalou měrou. Jistě to byla výhodná" dopravní poloha při hlavní železniční trati, jak tomu bylo v řadě východočeských měst (Pardubice, Ústí n. O. — Česká Třebová, Choceň atd.), která napomohla rozvoji jejich průmyslu. Významnou složkou tohoto průmyslu je průmysl kovodělný (strojírna, slévárny, továrna na mlýnské stroje a turbíny, průmysl elektrotechnický, kotlářny, továrny na železné konstrukce, na hospodářské stroje, chladicí stroje a hasičské stroje, výroba plechového zboží a pilníků), dále velmi vyspělý průmysl chemický (rafinerie minerálních olejů, výroba kyselin a chemikálií, barev, laků, gumového zboží atd.), známý východočeský průmysl kožodělný (průmysl obuvi a kožešin), průmysl potravinářský (cukrovary, lihovary, pivovary, továrny na čokoládu, továrna na kávoviny, poživatiny a výroba perníku), průmysl keramický (cihelny), průmysl kamenický (známé kamenolomy na Skutečsku, Hlinecku a Nasavrcku), textilní průmysl (zejména ústecký, hlinecký, Choceň), průmysl dřevozpracující (továrny na nábytek, pily, dýmkařství), kalorické elektrárny a celá řada dalších průmyslových odvětví a jednotlivých podniků.

Zvláště mohutná akumulace velkých průmyslových podniků v Pardubicích na pravém i levém břehu labském a jejich soustředění na západ od města určuje i místo budoucího přístavu pardubického, které by umožňovalo přímé překládání z lodí na železnici nebo na zařízené vlečky závodů, po případě na jiné jejich cesty.

Přírodní bohatství východních Čech je dáno bohatstvím lesním na Českomoravské vysočině, bohatými ložisky žuly na Skutečsku, Nasavrcku a Hlinecku, ložisky vápence a některých dalších nerostů. Pokročilé zemědělství dává výrobní přebytky, jejichž doprava po vodě by umožnila dodávky na vzdálenější trh.

Zlevnění dopravních prostředků, jak tomu je u projektovaného průplavu, je tedy životním zájmem celého východočeského kraje a podmínkou i vzpruhou jeho dalšího rozvoje.

Ing. Vladimír Pokorný, ředitel mlýna, Pardubice:

VÝZNAM VODNÍCH CEST PRO MLÝNÁŘSKÝ PRŮMYSL

Mlýnářství jest důležitým; oborem průmyslu zemědělského. Je úzce spjato se zemědělskou výrobou, zvláště obilí, jehož je největším odběratelem.

Dopravní náklady v mlýnářství činí velmi podstatnou částku celkové režie mlýna. Ohromná kvanta obilí jest nutno dopravit do mlýna. Po zpracování a odečtení promelku téměř totéž množství vyváží se ve formě výrobků ze mlýna. Proto mlýnářství vítá každý podnik, který by pomohl snížení celkovou režii.

S ohledem na velká kvanta, jež jest nutno dopravovati do mlýna a ze mlýna má mlýnářství velký význam pro veškeré dopravnictví. S tímto faktem nutno počítati při řešení různých dopravních, problémů.

Příklad. Mlýn s kapacitou 500 q za 24 hodin musí dopravit do mlýna při 280

pracovních dnech celkem 140.000 q obilí, čili 1400 vagónů po 100 q. Po odečtení promelky vyváží ze mlýna 135.800 q mlýnských výrobků, t. j. 1358 vagónů. Mlýn s výše uvedenou kapacitou představuje roční dopravní obrat asi 2758 vagónů. K tomu přistupuje u parních mlýnů značný dovoz uhlí a u všech mlýnů ještě dovoz jiných pohonných látek a nejrůznějších pomocných potřeb.

Mlynářský průmysl má k projektovaným vodním cestám kladný postoj z důvodů podnikatelských i s hlediska konsumenta s celkového stanoviska národohospodářského. Nyní, v důsledku politických a hospodářských přeměn připadá vodním cestám neobyčejně důležitá role.

Jak známo již v dávné minulosti, vznikaly mlýny tam, kde byla přirozená pohonná síla, hlavně voda, a kde byla blízko surovina neb velká konsumní střediska.

Největší část mlýnů zvláště obchodních a smíšených je buď přímo neb v blízkosti větších vodních toků, a proto mohou plně využítí neb poměrně snadno dosáhnouti výhod vodní dopravy.

Velké a největší mlýny jsou na Labi, Vltavě, Moravě a jejich přítocích, tedy na tepnách vodní dopravy. Projektovanou plavební cestou Dunaj-Odra-Labe dospějí k výhodným základnám surovin nebo do dobrých odbytišť mouky a krmiv. Máme tu hlavně na mysli dálkovou dopravu dovozu obilí z Maďarska a balkánských zemí a vývoz mouky a krmiv do Říše s velkými konsumními středisky a vývoz krmiv na sever (Finsko, Norsko, Švédsko).

Budou-li sazby vodní dopravy příznivé, bude možno mlýnské výrobky výhodně přemísťovati z Moravy do Čech nebo obráceně.

Podotýkáme, že i v normálních poměrech bude se měniti množství dopravovaných obilnin a mlýnských výrobků, a to podle úrody obilnin v různých zemích, podle rozsahu konumu různých oblastí a podle vývozních možností.

Nutno konstatovati, že uskutečnění obrovského projektu plavební cesty Dunaj-Labe-Odra dá mlynářskému průmyslu:

výhodné důsledky levné dopravy, zejména na velké vzdálenosti, zajištěnou dopravu lodní po Labi až do světového přístavu v Hamburgu a dopravu po říšských průplavech a jimi na Rýně, Veseře, Visle a Ddře a prostřednictvím těchto vodních cest i spojení s mořskými přístavy na moři Severním a Baltickém.

Předpokládá se, že po vybudování hlavní průplavní sítě Dunaj-Labe-Odra bude jako v jiných zemích postupně rozšířena vodní síť pomocných průplavů dále dovnitř země, do středisek, která jsou buď bohatá surovinou, nebo se vyznačují velkou spotřebou.

Ke konci této všeobecné úvahy dlužno se smilniti též o zařízeních přístavních a překladištních. Průmysl mlynářský klade na tato zařízení veliký důraz, ježto zdlouhavé překládání, nakládání a vyskladňování zvyšuje podstatně celkovou dopravní režii. Přístaviště a překladiště musí míti dobré příjezdové cesty, přístavní břehy vhodnou úpravu pro bezpečný a rychlý překlad (jeřáby, skluzy, pneumatická zařízení pro nakládání a skládání volně loženého obilí a pod.). Prostory nákladní a vykládací musí býti chráněny před vlivy povětrnostními, hlavně deštěm, aby bylo zabráněno navlhnutí, příp. i znehodnocení obilí, mouky a krmiv.

To jsou povšechné podmínky uskladňovací a vyskladňovací mlynářského průmyslu pro používání vodních cest. Lze doufati, že s ohledem na dopravní a hospodářský význam mlynářského průmyslu nebudou tyto podmínky projektanty průplavů a vodních cest vůbec přehlíženy. Je to v zájmu budovatele a používatele vodní cesty.

Ing. B. Řeháček, jednatel Spolku pro stavbu průplavu pardubicko-přerovského v Pardubicích:

ZÁJEM KRAJE PARDUBICKÉHO O VYBUDOVÁNÍ PRŮPLAVU PARDUBICE-PŘEROV

Velké politické změny v Evropě vyvolávají podstatné důsledky ve všem podnikání, obchodě, průmyslu, změny názorů obyvatelstva jednotlivých států na způsob života, usměrňují nazírání na spolupráci evropských národů a na potřebu doplnění zdrojů výživy v evropském prostoru.

Mnohé země mají přebytek životních potřeb, jiným se nedostávají.

Tento stav zvětšuje snahu a zájmy zemí přiblížit se přirozenými neb umělými cestami pokud možno levnými ke zdrojům, které zajišťují výživu obyvatelstva a opatřují zaměstnání.

Střední Evropa, do níž patří i Protektorát Čechy a Morava má zájem přiblížit se umělými vodními cestami životním zdrojům severních moří i moří jižních a prostřednictvím těchto moří i k nesmírným životním zdrojům zámořských surovin a výrobků.

Území Protektorátu má dopravní spád k severu a k jihu. Hlavní přirozené vodní cesty střeoevropské (Labe-Odra-Dunaj), nás se týkající, mají styčné trati značně vzdáleny. Úsilí spojit tyto splavné řeky tak, aby se docílilo průběžné vodní cesty od severu k jihu dalo podnět vybudovati průplav z Labe a Odry k Dunaji.

Vyřešením projektu bylo pověřeno ředitelství pro stavbu vodních cest, a to vodocestným zákonem z roku 1901. Tak byly získány studie těchto průplavních cest: .

Usplavnění Labe z Mělníka do Pardubic s odbočkou do Jaroměře. Průplavní spojení z Labe u Pardubic do Přerova.

Průplavní spojení Odry u Moravské Ostravy přes Přerov do Dunaje.

Tímto způsobem byl by pardubický kraj zapojen na oblast moře Německého a moře Baltického. Získal by snadný přístup do přístavu Hamburg a Štětín (Stettin) a do přístavu Sulina na Černém moři. Jeho plavební atrakční okruh získal by styk na Mittellandkanal a tím také na důležité rýnské přístavy Rotterdam a Amsterdam.

Spolek pro stavbu průplavu pardubicko-přerovského v Pardubicích, ustavený v roce 1901 sdružuje vedoucí činitele hospodářského a průmyslového života měst a obcí ležících v obvodu pardubicko-přerovského průplavu. Stará se o urychlené přípravy k provedení zmíněné stavby. Povzbuzuje zájem veřejnosti o stavbu průplavu. Pořádá přednášky a působí časopiseckými články, aby usměrnil názory široké veřejnosti, stanovisko průmyslu a obchodu a podporuje úřední a veřejné činitele, sledující otázky vodní cesty středolabské.

Druhý vodo hospodářský a vodocestný spolek »Středolabský komitét v Pardubicích« stará se účinně o soustavné dokončení regulačních a kanalizačních úprav středního Labe, najmě o brzké usplavnění řeky od Mělníka do Pardubic, jež musí předcházeti vybudování průplavu pardubicko-přerovského.

Pardubický kraj se svým pracovitým a snaživým lidem je přesvědčen, že průplav pardubicko-přerovský poskytne kraji tyto výhody:

Přímý výdělek dělnictvu, oživí výrobu cihlen a kamenolomů.

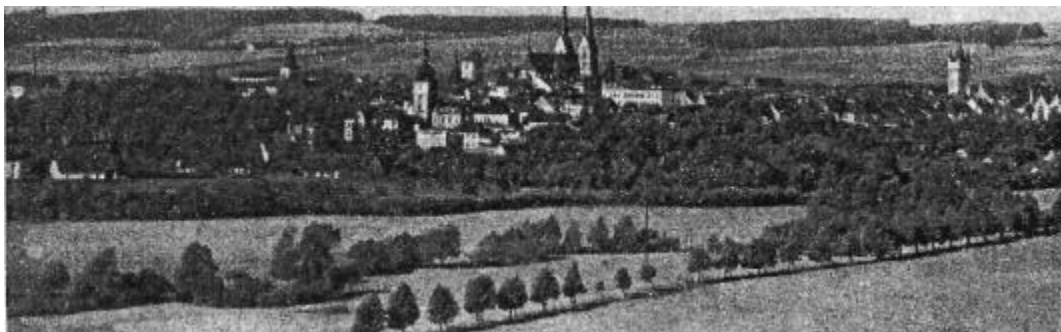
Obchod, průmysl a zemědělství kraje bude posíleno dovozem a vývozem surovin a zpracovaných výrobků.

Vytvoří se nový průmysl po celé délce průplavu.

Celý kraj bude zapojen do výrobního a obchodního procesu evropského.

Bude záležeti na, současných místních vedoucích a veřejných činitelích, aby

přiměřeně připravili a usměrnili další hospodářský vývoj kraje s hledisek uvedených.



Vysoké Mýto, má dostati plavební odbočku průplavu pardubicko— přerovského

Východisko průplavní větve Pardubice potřebují, aby před stavbou průplavu byla provedena regulace Labe v obvodu města, která chrání zvláště pravostrannou oblast, nyní často zaplavovanou. Teprve pak bude možno uskutečniti plánovité zastavení na této velké ploše.

Úprava . labská umožní zříditi koupaliště s rekreační plochou pro Pardubice tak potřebnou, a poskytne příležitost nového širokého přemostění Labe. Splavnění Labe v obvodu Pardubic řeší jez s komorovým plavidlem, přístavištěm a překladištěm zboží. Hydrocentrála má sloužiti k výrobě elektrické energie pro zásobení kraje elektřinou.

Dašice, Ústí n. Orł., Brandýs n. Orł. a Česká Třebová také potřebují přístaviště.

V Chocni má býti zřízena plavební komora s překladištěm. Vysokému Mýtu má se dostati plavební odbočky s přístavištěm a překladištěm.

Osa průplavu je již situativně, předběžně a přibližně stanovena. Trať Pardubice—Ústí nad Orł. byla již v roce 1926 informativně se zájemníky projednána. Je přirozeno, že konečné řešení průplavu Pardubice—Přerov vyžádá si dalších příprav po stránce technické, hospodářské a finanční.



Pardubice, východisko průplavu pardubicko — přerovského.

Připomínáme, že současně nutno pečlivě vyřešiti otázku ztráty zemědělské půdy, závlah luk, zařízení odvodňovacích, projekty přeložení řečišť, zřízení zajišťovacích vodních nádrží pro vrcholové trati, náhrady vodním dílům a j.

Zkušenosti získané o prospěšnosti průplavů v Německu, Francii, Rusku a jiných státech pro kraje, jimiž procházejí, přihlížíme-li k dopravě uhlí, koksu, briket, rudy, cementu, žuly, soli, hnojiv, dříví, různých zemědělských produktů a potřeb, benzinu, průmyslových výrobků a j., dosvědčují všestrannou výhodu.

Všichni činitelé pardubického kraje jsou si vědomi nedoceneného významu postavení průplavu pardubicko-přerovského a pevně doufají, že se tak stane, neboť vybudování téhož by bylo nesporným požehnáním kraje.

Evidenční kancelář cihelen ve Vysokém Mýtě.

ČÍM BUDE PRO NÁS PRŮPLAVNÍ ODBOČKA PARDUBICE OLOMOUC^PŘEROV

Severovýchodní Čechy jsou bohatý na mohutná ložiska výborné cihlářské hlíny. Tato bohatost suroviny dala podnět k založení mnoha cihlářských podniků, ve kterých se vyrábějí cihly různých druhů, trativodní trubky, hliněné krytiny výborných vlastností, vyhovující všem na hliněnou krytinu kladeným požadavkům, zejména požadavkům mrazuvzdornosti.

Cihlářské výrobky této oblasti se těší velké oblibě v místě výroby a okolí, i na vzdálených oněch místech, kde není vhodné suroviny.

Cihlářské zboží, v první řadě však cihly, nedají se pro svoji velkou váhu (4—5-kg 1 kus) daleko drahou dopravovat, protože je dovozní příliš vysoké. Poněkud příznivější je doprava drahou pro krytinu, jelikož má poměrně malou váhu. Při krytině hledí se na její trvanlivost, dovozní je již podřadnější položkou. Doprava po železnici má své nevýhody pro hliněnou krytinu. Je to křehké zboží a proto velmi zhusta přichází na místo určení značně poškozené, někdy i z poloviny rozbité. Ani to nejpečlivější uložení hliněné krytiny do železničních vagónů nechrání ji před poškozením při posunování vozů na seřaďovacích nádražích.

Dopravou po vodě by byla hliněná krytina naprosto jista před poškozením a došla by do přístavu v bezvadném stavu.

Příznivé uložení výborné cihlářské hlíny na poměrně malé ploše bylo podnětem k založení cihlářských podniků v nepatrné vzájemné vzdálenosti. Úplnému využití stávajících podniků zabraňovaly dosud vysoké dopravní náklady na místa vzdálenější, proto jsou nuceny omeziti se. Jen na takové množství výrobků, které může být spotřebováno v nejbližším okolí. Průplav labsko-odersko-dunajský umožnil by závodům ležícím poblíže projektovaného průplavu, dodávati své výrobky i na vzdálenější místa, protože lze právem předpokládati, že dovozní by bylo značně příznivější než po železnici. Velmi příznivě by se tato okolnost projevila u větších podniků, které by měly své dopravní lodě a na významnějších přístavních místech svá skladiště. Očekáváme tedy s určitostí, že průplav bude velmi příznivě a trvale působit na zaměstnanost v cihlářském průmyslu naší oblasti. Dosaženo bude odbytišť, která dosavadními dopravními prostředky nejsou dosažitelná.

Cihlářský průmysl severovýchodních Čech odebírá uhlí k pálení svého zboží — mour — většinou z revíru ostravského. Jeho cenu na dole zvětší dovozní po železnici na výši dvojnásobnou v stanici vykládací. Doprava uhlí po vodě bude levnější. To by mělo velice příznivý vliv na výrobní kalkulace.

Průplav labsko-odersko-dunajský by tedy prospěl cihlářskému průmyslu

severovýchodních Čech jednak tím, že by mu bylo umožněno nejen využití plně své výrobní kapacity, nýbrž také značně rozšířiti a zmodernisovati závody dodávkami zboží do vzdálených odbytišť.

Uhlí, které je velmi důležitou položkou výrobních nákladů, získalo by se na místo spotřeby za nižší cenu. To by se projevilo v nižší prodejní ceně.

Úspěch bude dosažen, jestliže při budování průplavu bude přihlíženo k oblastem s hojnou surovinou pro cihlářský průmysl a že bude přiměřeně respektováno toto velmi důležité průmyslové odvětví.

»Granita«, žulové lomy u Skutče, společnost s r. o. v Hradci Králové:

CO OČEKÁVÁME OD USKUTEČNĚNÍ PRŮPLAVNÍ ODBOČKY PARDUBICE-OLOMOUC-PŘEROV

Otázka vybudování průplavu odersko-dunajského a jeho spojení s Labem zajímá velmi živě celý kamenoprůmysl ve východních Čechách. Jak jest známo, jest žulová oblast kolem Skutče, dále pak u Hlinská a Nasavrk. jedním z nejbohatších ložisek prvotřídní žuly, která se tu těží asi v 50 závodech. Pro nedostatek levné pohonné síly zpracovává se žula hlavně na dlažební kostky, dlažební kámen a šterky. Je takové kvality, že při zpracování kamenickým řezáním a broušením, daly by se vyráběti předměty mnohem ušlechtlejší a lépe placené, než při výrobě dosavadní.

Dlažební materiál, který se dnes na Skutečsku vyrábí, je odvislý svým odbytem od levné dopravy, jelikož tyto výrobky jsou samy velmi těžké, takže dlouhou dopravou se velmi zdraží. Dopravní tarify často znemožňují dodávky na velké vzdálenosti vůbec.

Průplav labsko-odersko-dunajský s velkým přístavem a nákladištěm v Pardubicích byl by tedy pro kamenoprůmysl na Skutečsku velkým hospodářským přínosem.

Běží o národohospodářského činitele mimořádného významu.

Nejméně třetina až polovina žulového dlažebního materiálu jest dopravována na Moravu. Velké množství těchto výrobků mohlo býti expedováno z Pardubic po vodě, zvláště pak ony, které jsou určeny pro střední Moravu a Moravskou Ostravu.

Komunikace v bývalém Polsku doznají jisté zlepšení a přestaveb. Levná doprava po vodě získala by nové možnosti vývozu skutečské žuly.

Rozhodnutí-o stavbě průplavu vyžádá si jistě usilovné práce několika let. Proto bychom vřele vítali, kdyby se otázka uskutečnění dostala brzy do konkrétnějšího stadia. Postavení Čech a Moravy v srdci Evropy a na předělu řek toho naléhavě vyžaduje.

Fantovy závody, akciová společnost, továrna Pardubice.

DOPRAVNÍ VÝZNAM PRŮPLAVNÍ ODBOČKY PARDUBICE-OLOMOUC-PŘEROV

Průmysl minerálních olejů v Protektoráte, jehož význačným představitelem jest rafinerie Závodů Fantových v Pardubicích, může své suroviny dovážeti dnes jen po železnici. Vodní dopravy může býti použito jen při dovozu surovin přes Hamburg, a to zatím jen do Nestomic a do Mělníka.

Nejbližším dodavatelem surovin a polotovarů, které rozsahem své těžby přicházejí v úvahu, jsou naftové oblasti v Rumunsku a po nich ložiska ruská, po případě, západoasijská. Pro dopravu surovin z těchto končin jest nejvýhodnější vodní cesta Dunaj. Prodloužení dunajské vodní cesty průplavem dunajsko-oderským a přípojkou Pardubice—Přerov k tomuto průplavu, by umožnilo dopravu suroviny po vodě od zdroje až ke zpracování bez překládání, které jest vždy spojeno se ztrátami. Aby mohlo býti výhod lodní dopravy plně využito, bude nutno vybudovati v největší možné

blízkosti továrny vhodnou přečerpací stanicí a provésti patřičnou úpravu břehů. Lze uvažovati také o dovozu uhlí po vodě z ostravsko-karvínského revíru. Také v tomto případě by doprava po lodích byla výhodná, neboť jde o velká množství. Pro expedici hotových výrobků nejvíe lodní doprava vůči dopravě po železnici velkých výhod. Jest zřejmo, že Závody Fantovy mohou jen vítati projekt průplavní odbočky Pardubice— Přerov jako příspěvek k usnadnění dopravy suroviny.

CO OČEKÁVÁTE OD PRŮPLAVNÍ ODBOČKY PŘEROV - PARDUBIČE ?

Tuto otázku položila redakce časopisu »Plavební cesty Dunaj— Odra—Labe« mnohým obchodním a průmyslovým závodům v kraji jímž 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.

Jsou to:

R. Steinský-Sehnoutka — Hradec Králové.

Projektované spojení Labe s průplavem odersko-dunajským v trati Pardubice—Přerov mělo by zajisté pro můj podnik význam, ovšem v předpokladu, že vývoz do balkánských zemí a do blízkého orientu oživne v dřívějším rozsahu.

J. Hakauf a synové — Hradec Králové.

Z Hradce Králové vycházela za působení starosty Dr. Ulricha iniciativa k řešení otázky spojení Labe a Odry a je tedy si jenom přáti, aby myšlenka byla konečně uskutečněna.

Josef Dosáhlo - Dašice

Poznamenávám, že uskutečnění průplavu bude míti velký hospodářský význam pro celý kraj a v budoucnu i také pro můj podnik, který-však není tak veliký, aby zvlášť zasluhoval v propagaci zmínky.

Josefa Prokopa synové - Pardubice.

Nutno uvážiti budoucí užitek z vybudovaného průplavu; vodní cesta bude jistě levnější než doprava drahou, stroje delší dopravou nikterak neutrpí, takže bude možno i naším podnikem tohoto způsobu dopravy používati. Doprava po vodě bude se vztahovati na dodávky exportní a.o těch nelze zatím uvažovati.

Východočeský elektrárenský svaz — Pardubice.

Průplav L-O-D měl by pro nás ten hlavní význam, že jím bychom dováželi uhlí do elektráren ležících mimo uhelné revíry. Jest možné, že bude lépe elektřinu vyráběti jen na dolech a »kalorie« transportovati místo po vodě, po drátě, a to vedením o velmi vysokém napětí.

Rolnický akciový cukrovar — Dašice.

Uskutečněním průplavu získal by náš podnik, který by ležel v bezprostřední blízkosti této vodní spojky, přímého spojení pro dálkovou dopravu.

Levné vodní dopravy mohli bychom použiti pro dovoz potřebných surovin, hlavně uhlí a při expedici cukru zvláště bílého, jehož výrobu v krátké době jsme rozhodnutí provésti.

J. Sehnoutka — Hradec Králové.

Průmysl textilní sleduje dopravu surové bavlny a textilního zboží průplavem Pardubice—Přerov. Mám za to, že zlevnění dopravy vodní cestou, které by nastalo, mělo by pro spotřebitele v krajích vzdálených od centra výroby blahodárný účinek na cenu dopravovaného zboží, obzvláště při rychlodopravě tohoto zboží, zavedené na Dunaji.

Dunajské vodní cesty z Bratislavy do států balkánských používalo by se obzvláště v létě v míře dosti značné.

Rozdíl dovozného nesměl by býti ovšem zcela vyčerpán interkalárními úroky, které při delší době vodní dopravy proti dopravě po železnici padají na váhu, což je velmi důležité.

Old. Bendl a Ing. Rusý — Hradec Králové.

S hlediska národohospodářského i soukromo-ekonomického zásadně bychom velmi vítali uskutečnění výstavby vodní cesty, která by nám a dřevařskému průmyslu východních Čech vůbec umožnila levnější dopravu.

Kulatina a řezivo, hlavní suroviny našeho oboru, jsou velmi způsobilé k transportu vodní cestou. Důležité produkční oblasti našich nezbytných surovin jsou nám velmi vzdáleny a tarifně velmi nevýhodně položeny, počítá-li se jen s dopravou železniční. Dopravné činí značnou položku ve výrobní kalkulaci. Závody konkurenční, pokud leží při splavných vodních tocích, jsou v soutěži nesporně ve výhodě, která se vždy citelně projevovala.

V normálních dobách dopravováno jest do východních Čech zámořské dříví, které přichází přes Hamburg po Labi do Mělníka, kde se překládá na železnici. Z ostatních hmot pro náš obor, pokud jsou dopravovány hromadně, sledují tuto cestu také vagónové náklady kaseinu a albuminu.

V dunajské větvi průplavu přišla by pro nás v úvahu doprava bukové kulatiny a jehličnatého řeziva slovenského původu, topolové a j. listnaté kulatiny z Jugoslávie.

Oderský úsek posloužil by nám v dovozu polské olše a průmyslových druhů uhlí z revíru ostravsko-karvinského.

Samozřejmě by podnik využil levné vodní cesty i pro přepravu vlastní, zejména zásilek exportních.

Podrobnosti trasy a technického řešení průplavu nemohou býti předmětem našeho posudku. Bude nám konvenovat každé uskutečnění projektu, pokud splní naše očekávání. To ovšem předpokládá současné splavnění Labe v trati Hradec Králové—Pardubice, aby odpadlo překládání z člunů na vagóny.

Explosia — Semtín.

Přirozeně vítáme zřízení vodní cesty Labe—Odra—Dunaj, jak jinak ani nelze.

Zmínky zaslouží, že v prostoru severně od Rosic n. Lab., jakož Svítkovem a Pardubicemi hromadí se chemický průmysl několika významných společností, které příznivě působí na rozvoj tohoto kraje po stránce průmyslové a tudíž i dopravní, neboť jde vesměs podniky, které veškeré svoje suroviny, jakož i výrobky dopravují se všech stran.

Tato okolnost není však významnou pro průplav Pardubice—Olomouc, pokud jde o jeho vybavení a pod. Důležité by ovšem bylo, aby na usplavněném Labi bylo zřízeno přístaviště, které by umožňovalo přímé překládání z lodí na železnici Hradec Králové—Pardubice (přes Rosice n. L.) anebo na zařízené vlečky závodů, po př. na jiné jejich cesty.

A. Rainberg — Pardubice.

Všeobecně je nesporné, že uskutečnění této průplavní odbočky i pro naši firmu mělo by své dobré důsledky v kterémkoliv směru a byli bychom vřelými zastánci uskutečnění této průplavní odbočky.

Seidl & Co. K. G. Kerhartice n. Orł.

Velmi se zajímáme o výstavbu labsko-dunajského průplavu, zvláště o jeho část mezi Pardubicemi a Olomoucem.

V mírových dobách. zpracovával náš závod bavlnu, kterou jsme odebírali vesměs přes Hamburg a Brémy. Budou-li při dopravě vodní nižší sazby, nežli jsou sazby železniční a nebudou-li při tom dopravní lhůty podstatněji delší než na dráze, pak budeme dopravovati do závodu větší část zásilek bavlny po průplavu.

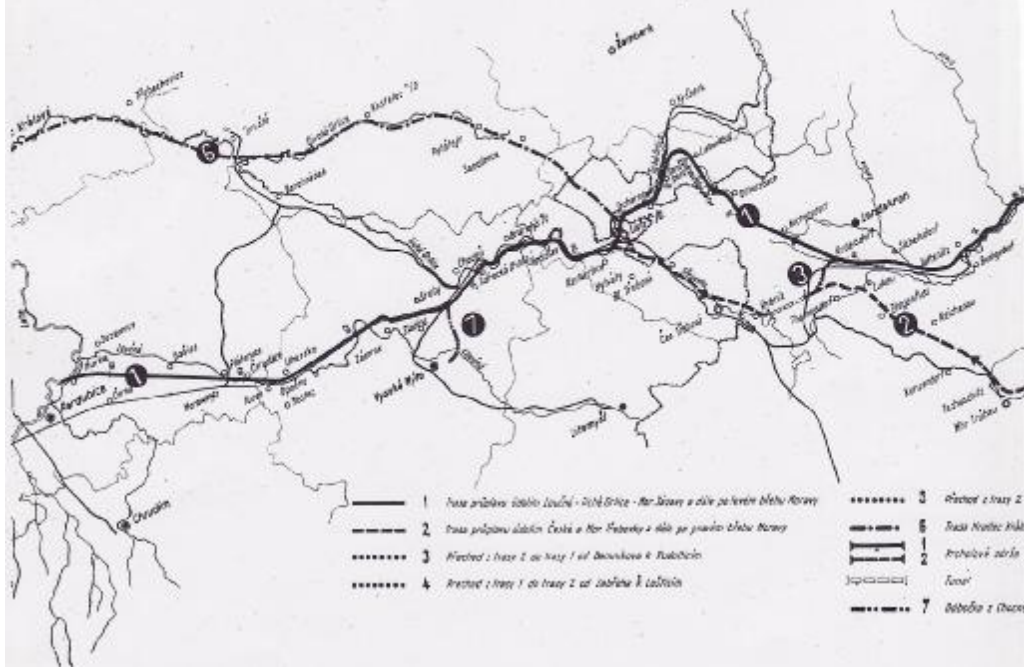
Tkaniny vyráběné v tkalcovně, byly již před válkou zasílány povětšinou našim zákazníkům na Slovensku. Dá se předpokládati, že se po válce podstatně zvýší vývoz do států východních, zvláště do všech států podunajských, takže nutno počítati i s větší dopravou hotových výrobků po průplavu.

Bude-li projektovaný průplav vhodně připojen na mosteckou a moravsko-stravskou uhelnou pánev, pak bude možno dopravovati po průplavu i dodávky uhelné, potřebné pro závod.

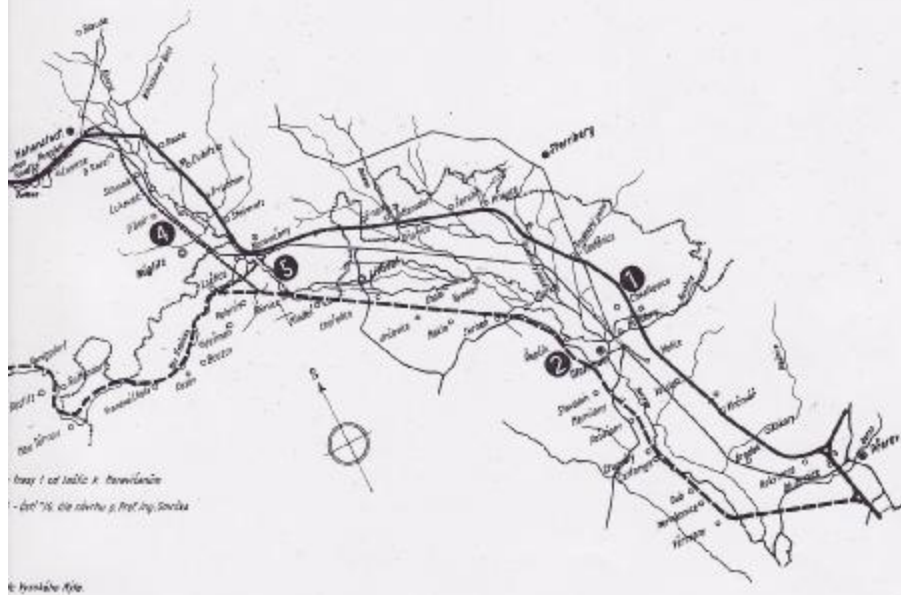
CENTROFARINA
AKCIOVÁ MLYNÁŘSKÁ SPOLEČNOST
V PRAZE

*Automatické mlýny
v Pardubicích*

PRUPLAV PARDUBICE-



PREROV.



O B S A H

- Dr. J. Tobiáš: Zájem severovýchodu Čech o vodní cestu labsko-odersko-dunajskou
Ing. J. Miskovský: Význam průplavu Pardubice—Přerov v hospodářství Protektorátu
Čechy a Morava a v dopravní síti středoevropské
- K. Schoefl: Labsko-odersko-dunajský přístav
Hospodářská komora Sachsen: Vodní cesta Labe—Odra—Dunaj
Ing. St. Veselý: O průplavní větvi z Pardubic do Zábřehu
Ing. Dr. Fr. Louda: Přístav v Pardubicích na labsko-dunajské vodní cestě
JUDr. K. Vítek: Průplav labsko-dunajský ve vývoji Pardubic
Karel Bárta: Choceň na průplavu labsko-dunajském
Městský úřad Ústí n. Orł.: Orlický kraj ve spojení s třemi moři
Frant. Skála: Kyšperk a otázka průplavu
V. Vána st.: Průplavní spojení z Labe k Dunaji nezbytnou součástí vnitrozemské vodní
sítě střední Evropy
Ing. J. Hájek: Průplav labsko-odersko-dunajský bude vzpruhou hospodářského života
východních Čech
Ing. VI. Pokorný: Význam vodních cest pro mlynářský průmysl
Ing. B. Řeháček: Zájem kraje pardubického o vybudování průplavu Pardubice—Přerov
Evidenční kancelář cihelen: Cím bude pro nás průplavní odbočka
Pardubice—Olomouc—Přerov
Granita: Co očekáváme od uskutečnění průplavní odbočky Pardubice—Olomouc—
Přerov
Fantovy závody: Dopravní význam průplavní odbočky Pardubice—Olomouc—Přerov
Co očekáváte od průplavní odbočky Přerov—Pardubice 38

VODNÍ TURBINY

SYSTÉM FRANCIS

*pro elektrárny, mlýny
a průmyslové podniky,
nejmodernější konstrukce,
zaručující dokonalé
využití vodní síly*

VYRÁBÍ JIŽ PO ŘADU LET

**firma JOS. PROKOPA
SYNOVÉ, Pardubice**

EXPLOSIA,

AKC. TOVÁRNA NA LÁTKY VÝBUŠNÉ,
PRAHA XII., Škrétova ul. 6 n.,
továrna SEMTÍN u Pardubic

VYRÁBÍ A DODÁVÁ:

**SEMTÍNSKÝ
UMĚLÝ ŠELAK,
LOVECKÝ PRACH,
ÉTER,
KOLODIUM,
NITROCELULOSU**

Ing. BOHUMIL BELADA,

ÚŘ. AUT. CIV. INŽENÝR STAVEBNÍ

PRAHA II., Tyršova 3,
TELEFON 511-82, 512-23, 556-07

PROJEKTUJE A PROVÁDÍ
VEŠKERÉ PRÁCE INŽENÝRSKÉ

SONDOVÁNÍ A TECHNICKÝ
VÝZKUM STAVENÍŠŤ

A. RAINBERG

*strojírna,
mostárna
a kotelárna*

PARDUBICE

Sesterská firma:

RAINBERG A NOVÁK
továrna na stroje a slevárna
VE VYSOKÉM MÝTĚ

Velkoobchod

**STAN.
SMÉKAL,
LITOVEL,**
náměstí

*ZBOŽÍ smíšené,
materiální, střížní,
krátké a galanterní,
sklo, porcelán,
kuchyňské náčiní*