

ÚŘEDNÍ LIST MĚSTA PLZNĚ

V PLZNI 1. LEDNA 1939. 1
ROČNÍK XVII. — ČÍSLO

Vychází 1. a 15. každého měsíce. — Vydavatel: Město Plzeň.
Odpovědný redaktor dr. Ant. Valeš. — Tiskne „Všetisk“
v Plzni. — Administrace a redakce: městská radnice, kancelář
číslo 15. — Předplatné ročně 20 Kč, jednotlivá čísla 1 Kč

Štěstí a spokojenost v novém roce 1939

všem svým čtenářům, odběratelům,
příspěvatelům a inserentům přeje

redakce a administrace

ÚŘEDNÍHO LISTU MĚSTA PLZNĚ.

Ing. Dr. Bohumil Bayerle:

Dosavadní návrhy na splavnění Berounky a využití její vodní síly.

V těchto dnech bylo s konečnou platností rozhodnuto o spojení Odry s Dunajem průplavem přes Moravu. Tím se také uspíší dostavba splavnění Labe a stavba průplavního spojení Labe s průplavem Odra-Dunaj. V dohledné době bude tudíž možno československé zboží z velké části našeho státu dopravovati po vodě nejen po Labi do moře Severního, nýbrž i po Dunaji do moře Černého a odtud námořní dopravou do celého světa. Pro kraje a města položená při této nové vodní cestě bude to věc dalekosáhlého významu, která jim zajistí levnou dopravu surovin i výrobků a tím i hospodářský rozmach. Naproti tomu města i kraje ležící mimo oblast těchto vodních cest budou vyloučeny z výhod vodní dopravy a tím jejich dnešní hospodářská poloha bude ztížena, ne-li ohrožena. Jedním z postižených měst bude Plzeň a má proto právo a povinnost domáhati se toho, aby připojení na mezinárodní vodní cesty nekončilo směrem na západ v Praze, nýbrž aby bylo pamatováno také na Plzeň, která byla vždy důležitým komunikačním střediskem, a která jim zůstává v důsledku své přirozené polohy i po dnešním posunutí hranic.

Spojení po vodě, o které jde, jest možno vytvořiti splavněním Berounky, což jest starý požadavek města Plzně. Již před světovou válkou usilovala městská správa plzeňská i ředitelství Škodových závodů o úpravu Berounky pod Plzní pro plavbu a pro využití vodní síly. Veškeré úsilí bylo bezvýsledné. Po válce nebyla vhodná doba pro tak veliké dílo. Bylo mnoho jiných úkolů, které zaměstnávaly veřejnou správu a

finančně ji vyčerpávaly. Stavba vodních cest, pokud bylo o nich rozhodnuto vodocestným zákonem v roce 1901, dala se velmi líknavě.

Také o druhou část stavebního programu, to jest využití vodní síly, pro níž jsou samočinně dány podmínky splavněním řeky, nikdo se vážně nezajímal. Při drahotě úvěrů bylo výhodnějším stavěti velké elektrárny tepelné, pokud možno přímo na dolech.

V tomto směru nové poměry si vynutily nové názírání. Jedna z největších ran, které byly zasazeny politickými změnami posledních měsíců našemu hospodářství, jest ztráta zdrojů energie, potřebné pro průmysl i dopravu.

Hnědého uhlí nám ve státě zbylo 7%, kamenného 43%. Dovoz potřebného uhlí bude prý nás stát ročně cca 700 milionů Kč. Podle zkušeností posledních dnů v dodávce uhlí závisíme na dodávce ze zahraničí. Avšak ani v druhém hlavním zdroji energie, vodní síle, nebyly nám poslední události příznivější. Byli jsme ochuzeni o řadu výkonných hydrocentrál i o velké centrály tepelné, takže jsme dnes i v dodávce elektrického proudu závislí na zahraničí. Náš průmysl dovážel z ciziny již dříve velkou řadu surovin a nyní k tomu přistupuje i dovoz potřebné energie a to jak ve formě uhlí, tak i ve formě elektrického proudu. Musíme se všemi silami přičiniti, aby tato naše závislost na cizině se zmenšila v největší míře, kterou nám přírodní podmínky naší země poskytují. Nesmíme proto dopustiti, aby nevyužitkováním vodní síly našich toků ztráceli jsme ročně dále desítky ba

Předplatné na Úřední list města Plzně od 1. ledna 1939

je sníženo na 20 Kč ročně.

P. T. abonenty žádáme, aby předplatné vyrovnali přiloženým složným listem.

Administrace.

i sta milionů Kč, které můžeme v zahraničním obchodě účelněji použítí.

Těmito důvody nejsou však vyčerpány prospěchy z tohoto díla plynoucí. Splavnění Berounky pod Plzní má býti docíleno stavbou velkých údolních přehrad. Vzniklá ohromná nádrž umožní téměř úplně vyrovnání odtoku, který je dnes velmi kolísavý. Tím zlepši se podstatně dnešní průtok na Vltavě i Labi za suchých období a značně se zkrátí doba, po kterou jest dnes přerušovati plavbu pro nízký stav vody. Tato okolnost jest ovšem z větší části na prospěch říšskoněmeckým zájemcům na Labi, kteří již ve svém „Labském spolku“ v Ústí n/L. uvažovali v nedávných dnech o prostředcích, jak zvýšiti minimální průtoky na Labi. To ovšem nemluví snad v neprospěch navrhované práce. Naopak lze počítati s určitou spoluúčastí zájemníků německých na zamýšleném díle. Jejich spoluúčast jest dokonce nutna, mají-li býti uskutečněny stavby nádrží na přítocích Mže v území dnes zabraném, jimiž se celé dílo doplní, jeho účinnost zlepši a provedení trati pod Plzní zjednoduší a zlevní. Ostatně zlepšením labské vodní cesty zlepšujeme v prvé řadě svoji cestu k Severnímu moří.

Umožnění lodní dopravy prospěje opět naší hlavní snaze šetřiti našimi omezenými zdroji energie, ježto doprava po vodě jest mnohem úspornější nežli doprava po kolejích.

Zamýšlenou stavbou nádrží pod Plzní zvětší se plocha říční hladiny aspoň o 2500 ha a doba průtočná se prodlouží o 160 dní. Bude tedy nádrž pracovati jako nejdokonalejší biologická čistírna pro veškerou vodu Berounky, což spolu s nadlepšením malých průtoků za suchých období bude míti nedocenitelný vliv na čistotu Vltavy v Praze. To ovšem neznamená, že by odpadla nutnost výstavby městské kanalizační čistírny v Plzni. Bude však možno spokojiti se s méně dokonalým čištěním a tím stavbu čistírny i její provoz zjednodušiti a zlevniti. Z téhož důvodu vznikne zde prakticky neomezený zdroj vhodné vody pro zásobení Prahy i jiných obcí.

Výstavba hydrocentrál na Berounce umožní elektrisaci drah na zbývajícím území západních Čech, což opětně povede k dokonalejšímu hospodaření energií i k zlevnění provozu.

Jest litovati, že od podání návrhů v roce 1914 a 1918 se uskutečnění stavby nijak nepřiblížilo.

Uvědomíme-li si, že pro výstavbu vodních děl, jichž by bylo pro využitkování vodních sil našich řek zapotřebí, měli jsme vše doma (kámen, cement, železo a ostatní), že naše továrny, které by dovedly vyrobit

strojní zařízení hydrocentrál, zahálely, že jsme nechali zahálet i statisíce rukou, které na tuto práci čekaly, musíme si přiznat, že jsme mnoho zameškali. Doufáme, že nenastane doba, kdy by zahálelo znovu statisíce rukou, ale desetitisíce nezaměstnaných máme i dnes. Pro jejich zaměstnání odpomohou sice zčásti pracovní tábory a velké práce již rozhodnuté; ale pracovními tábory se celá otázka nezaměstnanosti řešit nedá a na chystaných pracích nebude účast západočeského dělnictva valná. Musíme se postarat proto i o práci pro ty kvalifikované dělníky a otce rodin, pro které pracovní tábory nejsou nejvhodnějším pracovním místem a zajistiti práci v našem kraji. Proto jest třeba znovu uvéstí ve známost projekty splavnění Berounky a započítí s prací na jeho uskutečnění tam, kde naši předchůdci shodou nepříznivých okolností neměli úspěchu.

O projektech na splavnění Berounky podal zprávu bývalý ředitel městských technických úřadů Ing. Václav Mencl v obsáhlém článku „O národohospodářské činnosti na Plzeňsku“, uveřejněném v Slavnostním listu II. sjezdu Čs. inženýrů a architektů v roce 1922. V témže listu popsal svůj vlastní projekt na splavnění Berounky profesor Ing. Smrčka v článku „Vodní cesta Praha—Plzeň—Řezno“. V obou článcích jest možno najíti řadu podrobností, které do rámce této zprávy nelze zahrnouti.

V prvé řadě jest nutno seznámiti se se vším, co již bylo vykonáno.

Nejdříve několik dat o řece Berounce.

Délka Berounky z Plzně do Modřan obnáší 136 km.
Výškový rozdíl dna mezi Plzní a Modřany je 110 m.
Spád relativní 0.81%.
Plocha povodí k hlavní přehradě v Křivoklátu měří 7051 km

Průtočné množství v místě uvažované hlavní přehrady činilo v desetiletí 1903—1912 podle Ing. Moravce v Hydrologické studii z r. 1913 průměrně 906 mil. m³.

Odtok nad 9 m³/s trval ročně průměrně 300 dní,
odtok nad 11 m³/s trval ročně průměrně 270 dní,
odtok nad 106 m³/s trval ročně průměrně 6 dní,

Největší průtoč. množství bylo odhadnuto na 1350 m³.

Množství průměrné jest 28.7 m³ a bylo překročeno 141 dnů.

Návrh Škodových závodů v r. 1911.

První projekt na splavnění Berounky vypracován byl v r. 1911 pro Škodovy závody. Projekt, ve kterém

bylo řešeno pouze splavnění řeky pro lodi 400 t nízkými stupni, byl pouze schematický a měl Škodovým závodům opatření levnou dopravu surovin. Projekt byl městskou správou plzeňskou podán ještě téhož roku místodržitelství. Projednáván nebyl, poněvadž brzy poté přišel s novým návrhem Ing. František Radouš ze Spolku inženýrů a architektů v Plzni 27. listopadu 1912. Návrh Radoušův jevil se na první pohled tak výhodným, že se ještě koncem r. 1912 ustavil komitét, skládající se ze zástupců města Plzně, Kladna, okresu plzeňského, plzeňské obchodní komory, Škodových závodů, Poldiny Hutě, berounské cementárny a pražských elektrických podniků. Uvedená města, zájmová ústředí a podniky uhradily náklady na nový projekt a ustanovily technický výbor pro jeho posouzení. Projekt byl vyhotoven v r. 1913.

Poté byl zkoumán technickým výborem, který označil předložený projekt pouze jako povšechný a doplnil jej tak, aby mohl sloužiti za podklad informačního řízení vodoprávního.

Informační vodoprávní řízení bylo ukončeno v únoru 1920. Pak zkoumalo ještě projekt ministerstvo veřejných prací do ledna 1921, které mimo jiné doporučilo, aby pražská obchodní komora dohodla se s ostatními zájemníky o financování detailního projektu. K této dohodě nedošlo dodnes.

Hlavní myšlenkou projektu Ing. Radouše jest výstavba údolní přehrady v Roztokách u Křivokláta. Toto místo bylo uznáno za nejvhodnější. Šířka údolí v místě zamýšlené hráze jest příznivá: 335 m v koruně hráze, 190 m ve výši dnešního terénu. Průzkum geologický ukázal, že základové poměry jsou rovněž příznivé. Skála ve dně řeky byla zjištěna v hloubce 4 m pode dnem. Místa ležící doleji po proudu nebylo možno uvažovati, ježto 1 km pod navrhovaným místem odbočuje z údolí Berounky dráha na Rakovník. Postavením přehrady výše proti proudu by se zbytečně zmenšoval užitečný prostor nádrže. Nejvyšší přípustná výška hladiny jest s ohledem na bezpečné odvedení velkých vod v Plzni na výšku 296 m n. m., koruna hráze, po níž vede silnice, jest o 2 m výše ve výšce 298 m n. m. Výška dnešního terénu jest 238 m n. m., největší výška přehrady od základu ke koruně měří 64 m, největší výška nadřazené vody 58 m, šířka základů jest 54.80 m, v koruně 6 m. Kubatura hráze měří 441.000 m³.

Normální výška hladiny stanovena 290 m n. m. Nejvyšší, jak již uvedeno, 296 m n. m. Nejnížší pak 270 m n. m. Kolísání celkem tedy v mezích 26 m. Uvedené úrovně rozdělují prostor nádrže na 3 díly. Horní vrstva o výšce 6 m a obsahu 122 mil. m³ zůstává volná pro zachycení náhlých přívalů. Vrstva střední, 20 m vysoká, která v původním návrhu jest již rozdělena na vrstvy 2, má obsah 286 mil. m³ (120 + 166) a tvoří zásobu pro ta období, kdy přítok do nádrže jest podprůměrný.

Prostora spodní jest naplněna stále a má obsah 122 mil. m³.

Pro účely plavební docílí se v dnešním údolí řeky rozsáhlá jezerní hladina, sahající při dnešní své přípustné výšce 270 m n. m. na vzdálenost 42 km od přehrady, t. j. asi k Liblínu. Při obvykle nejnižším stavu hladiny 280 m n. m. sahá vzdutí až k Plané u Radnic, a do těchto míst navrhl Ing. Radouš druhou přehradu, která vzdouvá hladinu obvykle na výšku 299 m n. m., což jest výška dnešní hladiny pod jezem papírny v Bukovci. Aby i tato nádrž mohla sloužiti

k zachycení náhlých přívalů, počítá se, že při hlášení velké vody na horních tocích se rychle vypuštěním sníží hladina na výšku 296 m n. m. a tím získá volný prostor 15 mil. m³ v horní přehradě. Za vyšších stavů v nádrži hlavní bude přehrada plánská zaplavena z obou stran a jest tedy přehradou vnitřní. Obsah nádrže až na výšku 296 m n. m. jest 28 mil. m³.

Za stavu hladiny 270 m n. m. jest část řečiště mezi Planou—Liblínem nesplavná. Hlavně tato okolnost vedla technický výbor v r. 1914 a min. veřejných prací v r. 1921 k návrhu, aby přehrada plánská se přeložila nad ústí Střely do Liblína, čímž se tato nesplavnost vyloučí.

Pro docílení normální hladiny v Plzni na výšku 301.0, potřebnou pro umožnění plavby až do Plzně, vložil technický výbor přímo pod Plzni ještě jeden 2 m vysoký stupeň.

Soustava nádrží na Berounce jest doplněna ještě

- vyrovnávací nádrží u Zbečna, která má vyloučiti v další trati plavbě nepříznivé kolísání odtoku z přehrady křivoklátské, způsobené nestejným průtočným množstvím elektrárny křivoklátské. Její jez tvoří současně další plavební stupeň pod Křivoklátem. Obsah vyrovnávací vrstvy měří 2,200.000 m³;
- vnitřní nádrží na potoce třemošenském, jejíž účel jest podružný, a
- vnitřní nádrží na Střele. Její účel by byl hlavně využití vodní síly v těch dobách, kdy hladina v hlavní přehradě ve větší míře poklesne.

Pro plavbu lodí jest navržena plavidlová komora pod Zbečnem a v Křivoklátě průplav se 3 komorami od výšky 238 m n. m. do 280 m, který končí malou nádrží.

Na přehradě plánské jsou s ohledem na kolísání hladiny v hlavní nádrži 2 samostatné plavidlové komory.

Velikost lodí Ing. Radouš ve své původní zprávě technické neudává. Pouze technický výbor se zmiňuje o lodích 670tunových, se kterými počítal vodocestný zákon.

Ohledně využití vodní síly na přehradách Ing. Moravec vypočítává průměrně dosažený výkon po dobu 24 hodin na hlavní přehradě 13.800 HP. Výkon nejnížší, přicházející jedenkrát za 10 let ve velmi suchém období, určuje na 5393 HP.

Ing. Radouš počítá se 4 elektrárnami a to na hlavní přehradě, v Plané na Střele a ve Zbečně a udává jejich průměrný výkon na 22.850 HP a za suchých období 12.500 HP, ve Zbečně 3240 HP.

Technický výbor počítá s průměrným výkonem 24hodinovým

na hlavní přehradě	12.670 HP,
ve Zbečně	2.000 HP,
v Plané	920 HP,

úhrnem 15.590 HP.

Podle toho jest celkový roční výkon 136 mil. HP hod., to jest 100 mil. KW hod.

Vyrovnávací nádrž u Zbečna umožňuje pro krytí špiček odběru zvýšiti výkon hlavní elektrárny po případě i elektrárny v Plané až trojnásobně bez škodlivého vlivu na plavební poměry, v čemž při spolupráci s centrálou tepelnou by tkvěl hlavní význam využití vodní síly.

Uvedená čísla jsou průměrná. V období 1901—1920 nebylo by těchto výkonů dosaženo ve třech letech, kdy nebylo by možno celoroční nedostatek přítoku nahraditi normální zásobou vody 166 mil. m³ v nádrži hlavní a 15 mil. m³ v nádrži plánské.

V roce 1908 nedostávalo by se 76 mil. m³, v roce 1911 nedostávalo by se 40 mil. m³ a v roce 1918 pak 365 mil. m³.

V těchto letech muselo by se pomáhati zmenšením odtoku, aby se udržovala hladina na nejnižší úrovni 280 m n. m. Odtok by pak činil v roce 1908 průměrně 26.3 m³, v roce 1911 průměrně 27.4 m³. Rok 1918 jest pak zcela mimořádný. K udržení průměrného přítoku nestačilo by ani vyprázdnění celé nádrže.

Kdyby se využilo pouze normální zásoby 181 mil. m³, činil by roční odtok 598 mil. m³. Průměrný odtok byl by 19 m³.

Nejnižší výkon všech 4 elektráren by činil 9.900 HP.

Plocha zatopených pozemků podle projektu

neplodné půdy skalnaté	600 ha,
lesní půdy	700 ha,
polí a luk	1.000 ha,
	<hr/>
	2.300 ha.

K tomu nutno připočítati plochu

vlastní hladiny	300 ha,
	<hr/>

takže plocha nádrže bude měřit celkem 2.600 ha.

Zátopou nádrže bude zaplaveno na Berounce a jejich přítocích 24 mlýnů a 102 stavení podle stavu z r. 1911; nejvíce by byla postižena obec Liblín, kde by se jednalo o 40 stavení. Budou-li záplavou dotčeny i nově stavěné mosty, nebylo zatím vyšetřováno.

Rozpočet byl stanoven výborem znalců na 59 mil. předválečných korun. V tom jest započten i přístav v Plzni částkou 3.000.000 K. Při úhradě nákladů počítá technický výbor s prodejem 50.000.000 KW hod. ročně do sekundární sítě na výrobu elektrického proudu K 27.000.000.—
rozděluje náklad na zájmy retenční K 8.700.000.—
plavební . . . K 22.000.000.—
zemědělské . . K 1.300.000.—

Projekt Radoušův vzbudil zájem německých společností, provozujících dopravu na Labi, kde jest za suchých období nutno zastavovati plavbu. Této nesnázi lze odpomoci jedině výstavbou nádrží na přítocích Labe a ze všech přítoků nejvhodnějších pro stavbu velkých nádrží jest právě Berounka a její přítoky.

Z těchto úvah vyplynul v r. 1914 německý návrh von Donatův. Donat nepočítá však s retenčním účinkem přehrady křivoklátské, ačkoliv jest v jeho projektu obsažena, snaží se získati retenční prostory na přítocích Berounky přímo nad Plzní a to na Mži u Skvrňan, na Úhlavě pod Hradištěm a na Radbuze v Českém údolí. Pod Plzní byly by dvě vysoké přehrady v Liblíně a v Křivoklátu s malým kolísáním hladiny. Z Křivoklátu do Prahy byly pak 3—4 stupně. Tento návrh, který by vyrovnával průtokové množství řek již nad Plzní, byl pro město příznivým, avšak jmenované nádrže neměly by asi pro tento účel dostatečného prostoru. K uvedenému cíli bylo by možno dospěti stavbou nádrží podle návrhu zemské komise pro úpravu řek z r. 1920—1921. Jsou to nádrže na

Mži u Waffenhammeru nad Tachovem, u Gottschau, u Josefovy huti, u Svojsína, v Milíkově a u hradu Bubnu. Na přítocích Mže byly by další 4 nádrže a to na Zlatém potoce, Kosovém potoce, Trpistském potoce a na Úhlavce. Tyto nádrže by zachytily 79 mil. m³ vody a vyrovnaly by ročně odtok Mže na 5 m³, velkou vodu by snížily na 150 m³ sek. Největší by byla nádrž nad Touškovem o obsahu 25 mil. m³.

Na řece Radbuze není mnoho vhodných míst pro větší nádrže. V roce 1912 bylo uvažováno o místě pro přehrady nad Bělou, Hostouní a Poběžovicemi. Rovněž v povodí Úhlavy není vhodných míst mimo v Hamrech nad Nýrskem. Řeka Úslava nebyla vzata v úvahu.

Otázka výstavby nádrží, jak podle návrhu von Donata, tak i zemské komise pro úpravu řek nesmí se spustit se zřetele, i když dnes většina navrhovaných staveb leží v obsazeném území. Stavba nádrží, které by zachycovaly přivalovou vodu a vyrovnávaly odtok, jest logickým doplňkem říční úpravy a namnoze jest správnější i levnější cestou k zamezení povodní, nežli úprava říčního koryta.

Vedle vodní cesty do Labe snažila se Plzeň i o cestu k Dunaji. V roce 1919 uspořádala městská rada v Plzni vodocestný sjezd, který měl projednati vodní cestu od Vltavy přes Všeruby do Řezna a k Dunaji. Bylo žádáno zřízení vodocestné expositury v Plzni, která by vypracovala projekt průplavu. Požadavek tento zapadl v Praze beze stopy.

Rovněž Škodovy závody snažily se o vyřešení vodní dopravy pro své suroviny i výrobky. V roce 1917 vypracoval pro ně náčrtek průplavu Praha-Řezno německý inženýr Ing. Rümelin. Jím navržený průplav odbočuje od projektovaného průplavu Mohan-Dunaj u Řezna, vede údolím Řezné a Kouby k průsmyku Všerubskému, který přechází ve výšce 430 m n. m. tunelem, odkud sestupuje Nehořanským potokem a Radbuzou k Plzni.

V roce 1918 pověřily Škodovy závody prof. Ing. Smrčka vypracováním projektu téže vodní cesty. Trať průplavu můžeme rozdělit na 3 části. V části nejnižší od ústí do Vltavy až ke Křivoklátu jest výškový rozdíl říčního koryta 58 m. Zde nelze s ohledem na osídlení břehů a železniční trať navrhnouti stupně vysoké. Jsou proto navržena zdýmadla o menší výšce vzduť vody u Zbečna, Žlouhovic, Staré Huti, Srbska, Třebáně a Mokropes, odkud by vedl plavební tandl do Vltavy k místu starého ústí Berounky u Zbraslavi.

Od Křivoklátu k Plzni jest základem Smrčkova řešení projekt Radoušův, který jest pozměněn tak, že stupeň 2. jest z Plané přeložen do Liblína a pod Plzní vložen pro zamezení velkého kolísání hladiny stupeň třetí u Druztové. Průplav z Plzně do Všerub vedl by údolím Radbuzy a Nehořanského potoka ke Koutu u Kdyně a odtud tunelem 3.100 km dlouhým do povodí Kouby v Bavorsku. Obtíž průplavu by bylo zásobením vrcholové trati vodou.

Podle Ing. Radouše lze získati nádržemi u Kdyně, u Nýrska a u Osí v Bavorsku průměrné ročně 126.1 mil. m³, to jest 3.86 m³/sek. Za mimořádně suchých roků zmenšilo by se toto množství až na polovinu, tedy asi na 2.0 m³ a na každý z obou směrů plavby připadl by 1.0 m³, t. j. asi 86.000 m³ denně. Tímto množstvím vody bylo by možno proplaviti osm 1000tunových lodí denně v jednom směru, což znamená ročně při 3/4 využití lodního prostoru a 250 plavebních dnech 1.500.000 tun. K tomu připočteme 1/2, tedy

750.000 tun ve směru druhém, takže celkem by množství dopraveného zboží činilo 2,250.000 tun ročně. Ku srovnání budiž uváděno, že po válce činilo množství zboží dopravovaného Ústím n/L. něco přes 3,000.000 tun.

Pro výrobu elektrického proudu dalo by se získati podle prof. Ing. Smrčka a shodně s Ing. Radoušem na přehradě liblínské, křivoklátské a ve Zbečně průměrně stálých 16.000 HP, na další trati do Zbraslavi 10.500 HP, tedy celkem 26.500 HP, t. j. ročně 166 mil. KWhod., což odpovídá spotřebě 21.000 vagonů nejlepšího černého uhlí.

Stavební náklady odhaduje prof. Ing. Smrčka včetně všech staveb pro plavbu i výrobu elektrického proudu následovně:

trať Zbraslav—Křivoklát . . .	21 mil. K	předváleč.
trať Křivoklát—Plzeň . . .	67 mil. K	
tedy Zbraslav—Plzeň . . .	88 mil. K	

průplav Plzeň—Řezno v délce 169 km 155 mil. K, takže celkový náklad Zbraslav—Řezno by obnášel okrouhle 250 mil. K.

Jeho význam jest v umožnění přímé lodní cesty na západ průplavem Dunaj—Mohan do Rýna a do průplavů švýcarských a francouzských. Tato cesta však bude možná i oklikou po Labi a průplavy německými. Jest otázka, vyváží-li zkrácení cesty náklady na její stavbu.

V dnešní trase vedl by průplav téměř výlučně po území obsazeném a nezávisí tedy tato stavba od našeho rozhodnutí. Jinak by však bylo, kdyby se na rozdíl od dnešního směru podél Radbuzy zvolil směr nový a to údolím Úhlavy přes Klatovy k Nýrsku. V tomto případě neprodloužila by se trať průplavu, pouze tunel pod sedlem Všerubským bylo by třeba prorazit asi o 10—20 m výše a počítati s délkou asi 6 km. Naproti tomu by se značně zjednodušilo zásobení vrcholové trati vodou z přehrady u Hamrů a uživatelé vody na Úhlavě nebyli by poškozeni.

O vodní cestě Plzeň—Řezno jednalo se v září 1919 na vodocestném sjezdu, který uspořádala městská rada plzeňská společně se Spolkem pro stavbu průplavu Pardubice—Prerov s Moravským říčním průplavním spolkem a s Orlickým komitétem.

Shrneme nyní stručně výsledek dosavadních prací. Návrh na splavnění a využití vodních sil na řece Berounce od Plzně až ke Křivoklátu od Ing. Radouše

jest generelně vypracován a předběžně vodoprávně projednán. Návrh jest vlastnictvím Obchodní a živnostenské komory v Praze.

Obdobný návrh pro trať od Křivoklátu do Zbraslavi, vypracovaný prof. Ing. Smrčkem pro Škodovy závody, jest rovněž hotov.

Vedle toho jsou vykonány povšechné studie pro řadu nádrží v povodí plzeňských řek a studie pro vybudování průplavu Plzeň—Řezno. Jedná se o práce velmi rozsáhlé a nákladné, které budou uskutečněny po částech.

Nejdříve bude možno vybudovati přehrady u Křivoklátu a Liblína s využitím vodní síly jakožto stavby, které ponosou přímý a okamžitý užitek.

Poté přišlo by na řadu vybudování průplavní trati Křivoklát—Zbraslav, doplnění přehrad plavebními zařízeními a výstavba plzeňského přístavu.

Konečně by pak zbývala práce na průplavu Plzeň—Všeruby.

V téměř sledu předcházely by potřebné práce projektční, při čemž především by musela býti zajištěna spolupráce i říše Německé, jejímž zájmem by celé dílo sloužilo v téže míře, jako zájmem našim.

Nyní jest otázka, můžeme-li od státu žádati uskutečnění práce v tak velikém měřítku.

Odpověď po stránce právní jest kladná. V zásadě bylo již o splavnění Berounky rozhodnuto zákonem ze dne 27./3. 1931 čís. 50 Sb. z. a n., kterým se při ministerstvu veř. prací zřizuje státní fond, z jehož prostředků má ministerstvo prováděti splavnění, úpravné práce, stavbu přehrad a přístavů na různých československých řekách, mezi nimi i na Berounce z Plzně až k jejímu ústí. Fondu jest od r. 1931 až do r. 1942 zaručena státní dotace po 70,000.000 Kč ročně a mimo to může fond uzavřít v téměř období zápůjčku 948,000.000.—, která bude zaručena státem. Do fondu plyne též i výtěžek daně z vodní síly a příspěvky svazků samosprávných i zájemníků.

Odpověď s hlediska národohospodářského závisí od toho, jedná-li se o dílo skutečně výnosné (rentabilní).

Podle dosavadních zkušeností, propočtů a zkušeností, získaných s přehradou ve Vranově na Dyji, u Karlových Varů na Teplé a u Kněbuzské na Svatce vyplývá neobyčejná výhodnost návrhů na splavnění Berounky a využití její vodní síly a jejich národohospodářská důležitost jak pro Plzeňsko, tak i pro celý stát.