

607

# DIE BAUTEN

DER  
KOMMISSION FÜR DIE KANALISIERUNG  
DES  
MOLDAU- U. ELBEFLUSSES IN BÖHMEN.

ZUSAMMENGESTELLT VON K. K. OBERINGENIEUR

DR. TECHN. ANTON KLÍR,

SEKTIONSBAULEITER DER KANALISIERUNGS-KOMMISSION, PRIVAT-DOZENT  
AN DER K. K. BÖHMISCHEN TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN PRAG.



PRAG, 1908.

DRUCK VON „UNIE“ IN PRAG. — SELBSTVERLAG.

606



# STAVBY

## KOMISE PRO KANALISOVÁNÍ ŘEK VLTAVY A LABE V ČECHÁCH.

SESTAVIL C. K. VRCHNÍ INŽENÝR

**D<sup>r.</sup> TECHN. ANTONÍN KLÍR,**

SEKČNÍ STAVEBNÍ SPRÁVCE KANALISAČNÍ KOMISE, SOUKROMÝ DOCENT  
NA C. K. ČESKÉ VYSOKÉ ŠKOLE TECHNICKÉ V PRAZE.



V PRAZE, 1908.

TISKEM „UNIE“ V PRAZE. — NÁKLADEM VLASTNÍM.

# Die Bauten der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen

Zusammengestellt von k. k. Oberingenieur Dr. tech. *Anton Klir*, Sektionsbauleiter der Kanalisierungs-Kommission, Privat-Dozent an der k. k. böhmischen technischen Hochschule in Prag.

## Historischer Überblick.

Die beiden Hauptflüsse Böhmens, die Moldau und die Elbe, sind schon seit den ältesten Zeiten als Wasserwege benützt worden; namentlich dienten dieselben für den *Holztransport*, welcher bis in das Jahr 950 zurückreichen soll, sowie für den Import des dem Lande Böhmen mangelnden Produktes, des Salzes, welches meistens aus den Salinen des österr. Salzkammergutes im Winter zu Lande nach Budweis zugeführt und von hier aus seit dem Jahre 1547 auf der Moldau flussabwärts auf Flößen, seit dem Jahre 1595 auf Schiffen nach Prag abgesendet wurde. Für die Städte Nordböhmens erfolgte die Salzzufuhr auf der Elbe aus Sachsen.\*)

Dass das Salz den Hauptartikel des Schiffahrtstransportes in Böhmen bildete, geht schon daraus hervor, dass das Prager Salzamt vom Beginne des 17. Jahrhunderts bis in das 18. Jahr-

---

\*) Denkschrift über den staatlichen Wasserbau und die Schiffahrt im Königreiche Böhmen, Prag 1891.

ausserdem ein einstöckiges Gebäude für den Verwalter und die Zollwache, und bei der Einfahrt der Hafenbahn ein einstöckiges Gebäude für das Bahnpersonale.

Die Magazine für den Import und Export sind auf dem unteren Plateau des Umschlagsplatzes situiert und liegen daher nicht hochwasserfrei, weshalb dieselben zerlegbar hergerichtet sind. Für feuergefährliche Gegenstände sind auf dem Hafenschutzdamme zwei stabile Magazine von je 20 *m* Länge und 6 *m* Breite errichtet.

Als mechanische Ausrüstung des Hafenbahnhofes sind für die erste Zeit vier Drehscheiben, eine Brückenwage und vier fahrbare, auf elektrischen Betrieb eingerichtete Krähne vorgesehen. Die Ausgestaltung des Hafens ist im Jahre 1905 in Angriff genommen worden und wird im Laufe des Jahres 1908 beendet werden.

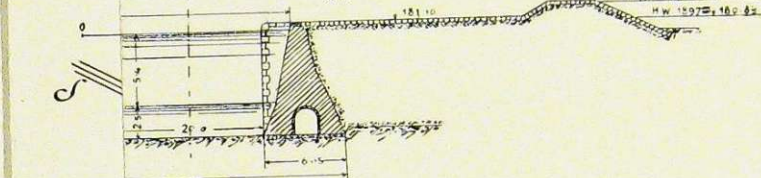
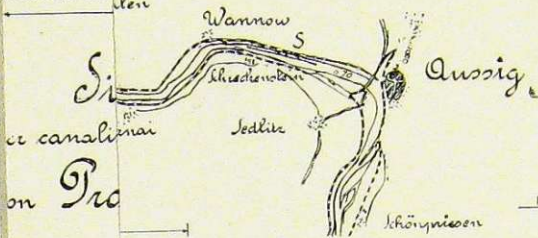
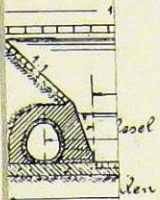
Die Vertiefung des Hafens ist derzeit bereits fast gänzlich vollendet, so dass mit Sicherheit zu erwarten steht, dass der neu ausgerüstete Holeschowitzer Hafen im Laufe des Sommers 1908 samt der Hafenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird. Die Kosten sämtlicher Arbeiten im Holeschowitzer Hafen sind mit K 2,800.000 veranschlagt.

---

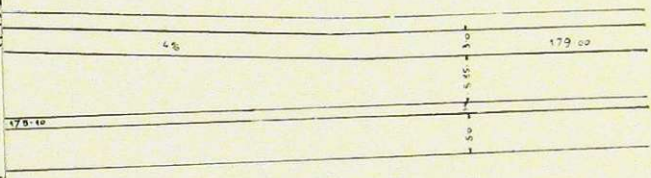
---

# Taf. I.

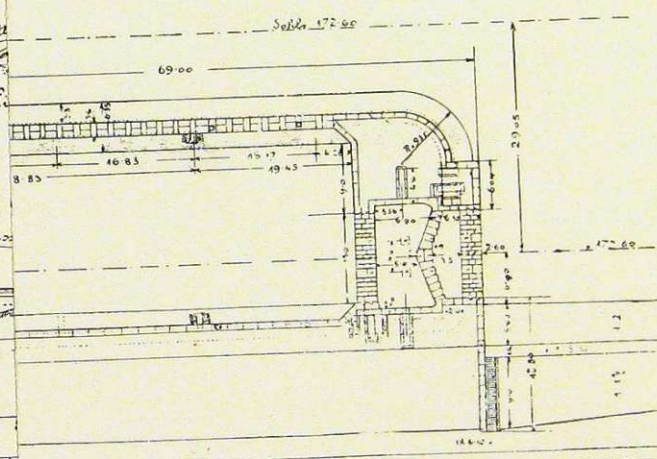
Querschnitt



W. u.  
S. S.



bei Boßwitz



IX bei  
Hochwasser

