

Tedy vlivem vyšetřené chybné teploty není plně systematická chyba v délce základny vyjádřena.

Možná jest úvaha, zda se základna sama oteplením nemění, a to vzhledem na souvislost postupu teploty v epoše měřické se změnou délky redukované základny. Příslušné poměry jsou vyneseny v obr. 13. odděleně, a to pro dráty (čárkováně), pro pásmá (čárka-tečka) a pro střed obou měřitek (plně).

Měření dráty podává rozdíl v délce základny 0.058 cm pro rozdíl teploty 14.5° a tudiž součinitel roztažitelnosti základny 0.004_0 cm ; měření pásmá pro rozdíl teploty 14° C vykazují rozdíl délky základny 0.051 cm a odpovídající součinitel roztažitelnosti základny 0.003_0 cm . Pásma při větším součiniteli podávají stejně zvětšení délky, což nesvědčí pro chybu v teplotě ani v součiniteli. Vyrovnáme-li výsledky ze středu obojích měřitek, pak skýtá vyrovnávací čára v tabulce pro rozdíl teploty 14° C v délce základny rozdíl 0.042 cm a výsledný součinitel roztažitelnosti základny 0.003_0 cm . Tento zjev nebyl by nový a byl pozorován již Guillaumem a Benoitem na základně Sevréské.

9. Prve získaných měřických výsledků lze také použiti ku praktickému vyšetření přesnosti ustředění i toho olovnice. Zde jsme totiž značky repere ustřeďovali každého dne přesně nad mezibody základnové 1, 2, 3, 4 a to za běžných okolností pečlivě, jak se provádí ustředění úhloměrného stroje na stanici. Odlehlosti značek jsou tu přesně změny a z rozdílu měřických výsledků téhož měřítka po eliminaci chyb měřických možno z měření různých dnů souditi na přesnost ustředění stojánkové značky v různých dnech. Předpokládejme střední stav, že jedna značka jest pevná a odchylka v délce že podmiňuje posun druhé značky zaviněný ustředěním této značky. Tento délkový posun podá přímo lineárnou chybu v ustředění značky, kterou lze při určité výšce stojánku vyjádřiti dále v úhlové míře. Látka měřická získaná s velkou pečlivostí podá cenný výsledek pro lineárnou chybu v ustředění. (Tato chyba se při speciálním vyšetřování určí z měření úhlových.)

Přesnost měření podstatně jest zvýšena, když vezmeme v úvahu střed ze čtyř měřitek pro uvažovaný interval, který jest určen se střední chybou 0.03 cm (viz tab. IX.).

Ze 6ti měření vzdálenosti značek 1—2,
„ 7mi „ „ „ 2—3,
„ 7mi „ „ „ 3—4,

podává se střední lineárná odchylka v ustředění značky $\pm 0.11 \text{ cm}$; to jest střední chyba v lineárném ustředění značky nitkovou olovnicí za běžných poměrů v poli při délce olovnicové nitě 122 cm . Přepočítáno na míru úhlovou podává se střední chyba v ustředění nitkovou olovnicí úhlem $\pm 3'$.

Jak patrno, byla správnost zařazení pro systematickou chybu na str. 203. velmi tolerantně oceněna.

10. Závěrek. Provedená srovnávací měření dokazují následující poznatky. Výkon měřický oběma druhy měřitek je zcela stejný, ani v postupu ani v době není tu patrné rozdílu. Při měření za velmi silného větru se pásmo chvěje a dle uvedených poznámek se měření znehodnocuje systematicky tak, že jest radno tohoto nepříznivého stavu se vystříhati, leč i měření dráty za silných nárazů větrem nebude doporučitelné vzhledem k neklidu měřítka, možnosti posunu stojánků i nepříznivého vlivu na pozorovatele. Odečítání stupnic měřitek vykazuje stejnou přesnost.

Stabilita měřitek nevykazuje v obou formách znatelných rozdílů. Systematická změna měřené základny dobově patrná jest pásmo sledována systematictěji nežli dráty, ale nemůže být položena na vrub systematické změny měřitek neb vzájemné srovnání poukazuje na dobré držení se obojích druhů měřitek. Systematický vliv by bylo lze přičisti měření samotnému nebo změně základny.

Vzájemné držení se relativně etalonáže obojích druhů jest stejné, jak vykazuje střední chyby rozdílů od hlavního středu pro dráty ± 0.015 a ± 0.016 a pro pásmá ± 0.012 a ± 0.019 v cm. (Viz tab. VIII.).

Také výsledky dobové pro měření dráty i pásmá podávají obdobné střední chyby (viz tab. VIII.), pro dráty ± 0.027 a ± 0.016 , pro pásmá ± 0.020 a ± 0.022 v cm.

Vliv systematický na výsledky měřické v obou směrech jest také při obou formách bez podstatného rozdílu a vykazuje (str. 203.) ze dvojic měření pro dráty střední chybu ± 0.017 a ± 0.013 , pro pásmá ± 0.012 a ± 0.011 v cm.

Způsob svinutí pásem i drátů jest obdobný, totiž navinuti na buben neb kotouč a tak i pro transport vhodný; třeba jest buben drátů větších rozměrů, je však upotřebitelný pro 4 dráty; kotouč pásmá malých rozměrů slouží jen pro jediné pásmo.

Při zacházení s pásmem i ošetřování proti vlivům poškození jest třeba větší opatrnosti vzhledem na jich mírnou tloušťku 0.5 mm , nežli při drátech kruhového řezu o průměru 1.7 mm .

Při jinak stejně přesně vědecky vypracovaných měřítka nebylo lze tu pro obě formy podstatného rozdílu mezi dráty a pásmu konstatovati na výsledcích měřických. Oboje měřítka při dobrém postupu měřickém podávají vysoký stupeň přesnosti a velikou výkonnost.

Dvojice měření naší základny 120 m dlouhé vykazuje stejnou střední chybu jedničky váhy pro oboje měřítka $\pm 0.020 \text{ cm}$, tedy poměr $1/600\,000$, který zcela odpovídá vědeckým požadavkům.

Z těchto našich studijních měření můžeme konstatovati rovnocennost obojích druhů, totiž drátů i pásem invárových pro praktická vědecká měření.

Výroční zpráva vodocestných prací na Středním Labi v roce 1915.*)

(S tabulkami č. 55.—59.)

I. Postup prací při úpravě labské Předměřice-Smiřice v roce 1915.

Ke konci roku 1914 byl první průkop úpravy labské mezi km 155.500—165.800 pouze vyhlouben, ale nebyl opatřen záhozem; traf ostatní byla téměř nedotčena.

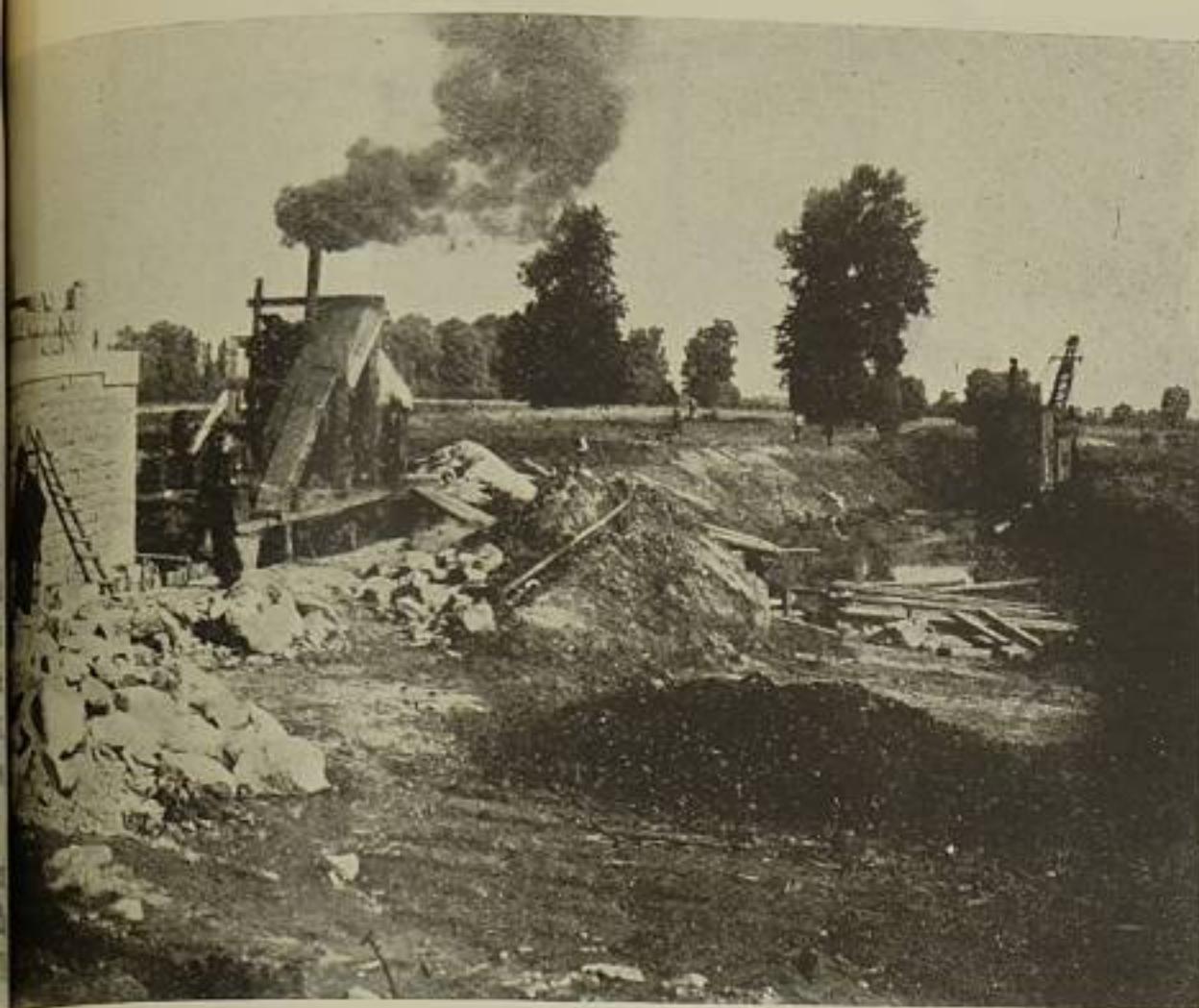
Následkem nedostatku pracovních sil byla práce v měsících lednu a únoru téměř zastavena. Teprve ke konci února počato bylo s ručním odkopem na průkopu druhém (viz obr. 1.), směrem po vodě ležícím mezi km 165.250—165.500 a uveden v pohon drapák v průkopu prvním (km 165.500). Počátkem března započalo práci vodní rýpadlo v týchž místech a brzy nato druhé, čímž bylo dílo v trati km 165.250—165.800 úplně obsazeno. Materiál z ručního odkopu vozil se do přilehlé prolákliny napravo, později směrem k levému břehu,

materiál od bagrů vozen byl pontony do přilehlého starého ramene „Na Stračinkách“, ležícího u hranic obce Loženice a Předměřice. Koncem března byl průkop proražen tak, že mohlo být zavázeno nově odříznuté rameno staré řeky. Bylo to nutno, ježto rameno „na Stračinkách“ bylo do hladiny vody již zavezeno. V měsíci květnu (viz obr. 1.) byly počaty práce na t. zv. velkém průkopu u Loženice, který počíná poblíž loženického mostu km 166.650 a končí 166.700 v prudkém ohybu řeky Labe. Začalo se s ručním odkopem pro pravý pilíř nového mostu, který jest ca 20 m od mostu starého proti vodě vzdálen, později pak s připravnými pracemi pro spuštění velkého lžicového rýpadla pozemního, které bylo poblíž mostu montováno. Byla odkopávána vrchní země, kladena kolej podél levého břehu až ke starému Labi v km 165.500 a pod.

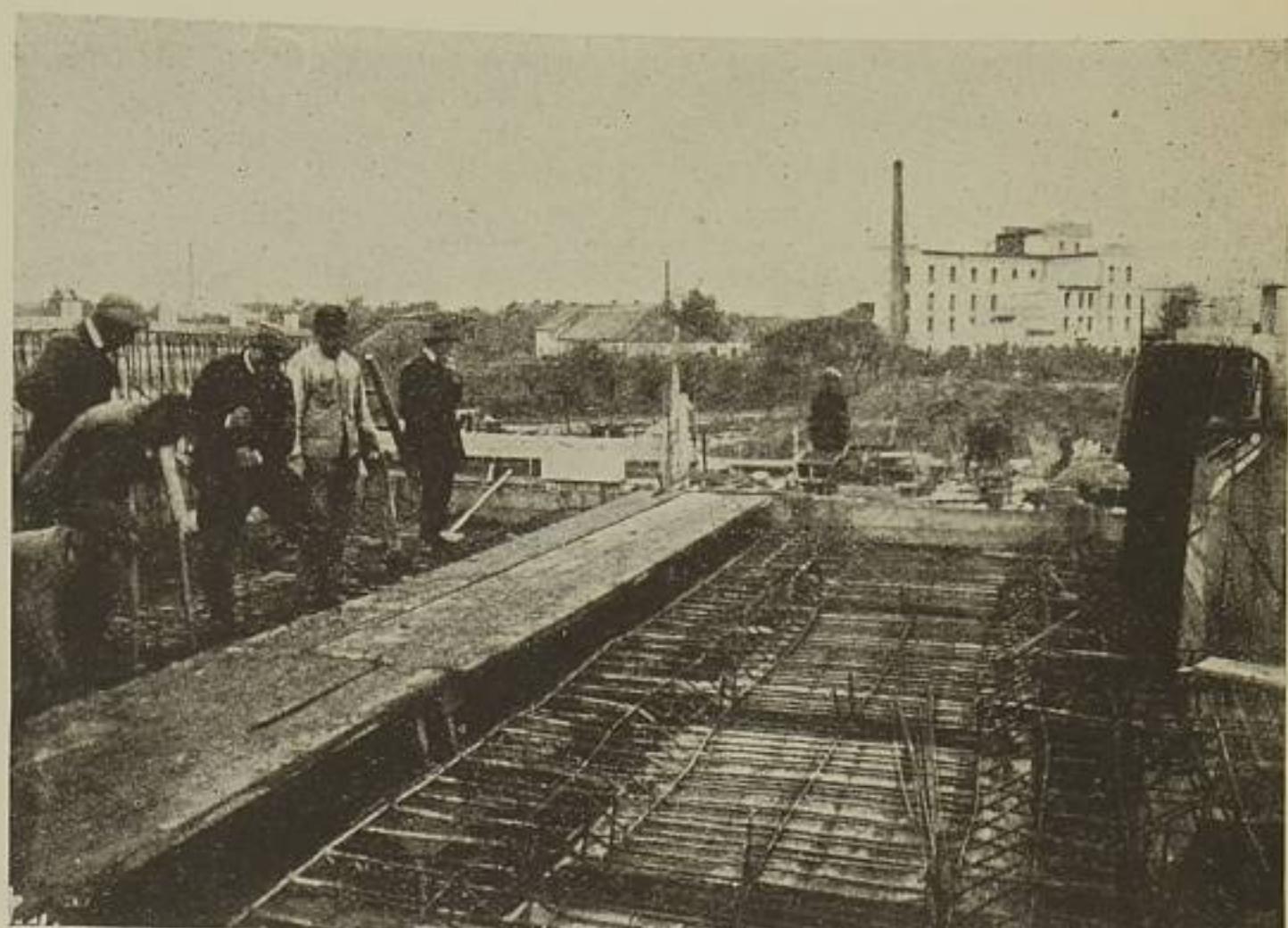
Dne 28. května bylo možno uvést rýpadlo v činnost a tím práce na průkopu otevřeti. Celkem i při velkém nedostatku pracovních sil postupováno bylo dosti rychle. Rýpadlo lžicové po první na Labi užité

*) Viz T. O. roč. 1916. Str. 179.—182. a 185.—187.

VÝROČNÍ ZPRÁVA VODOCESTNÝCH PRACÍ NA STŘEDNÍM LABI V ROCE 1915.



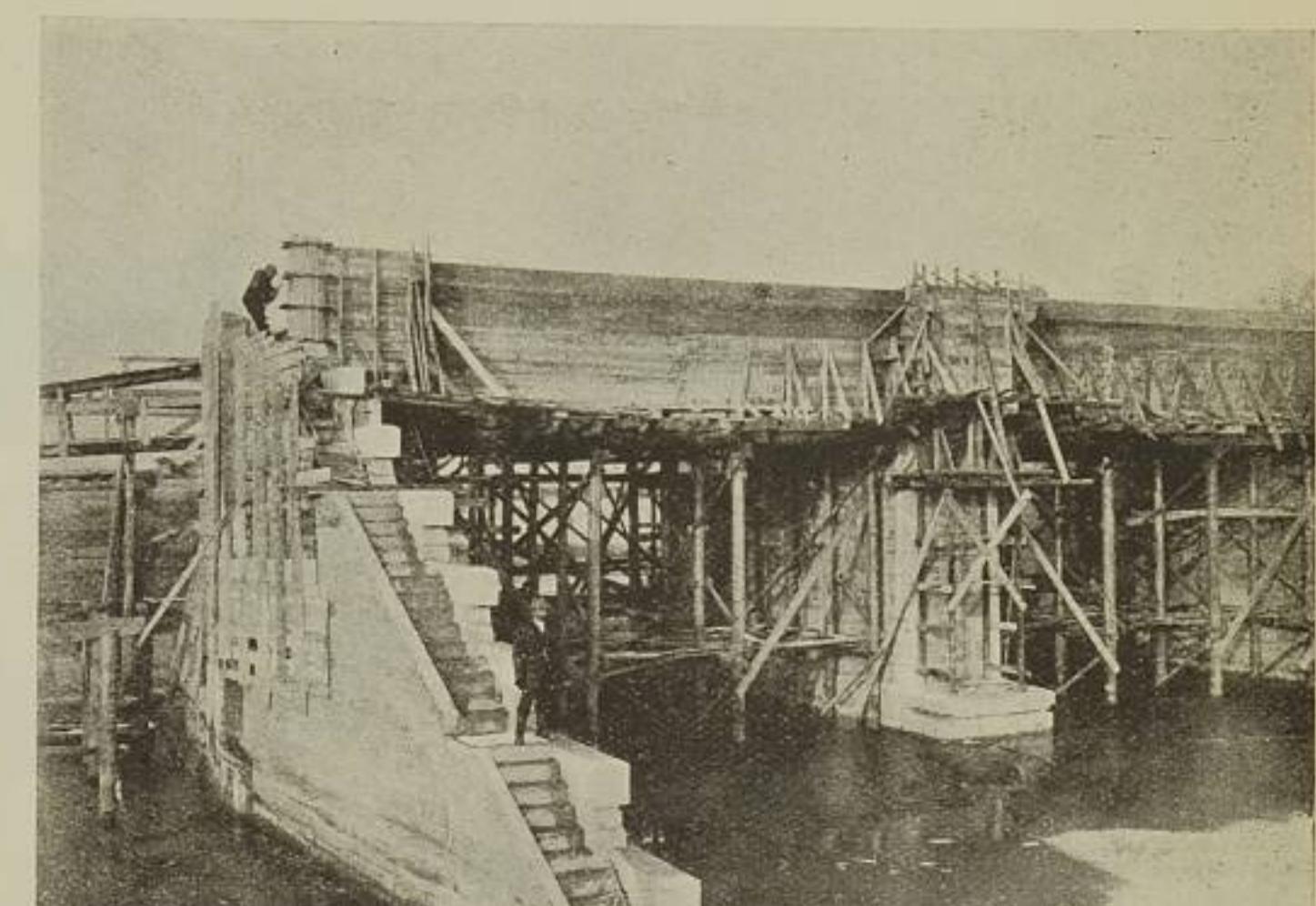
Obr. 1. Předměřice-Smiřice: Práce 30. července. Dostavěný pilíř mostu. Lžicové rýpadlo v hlavním průkopu u Lochenic.



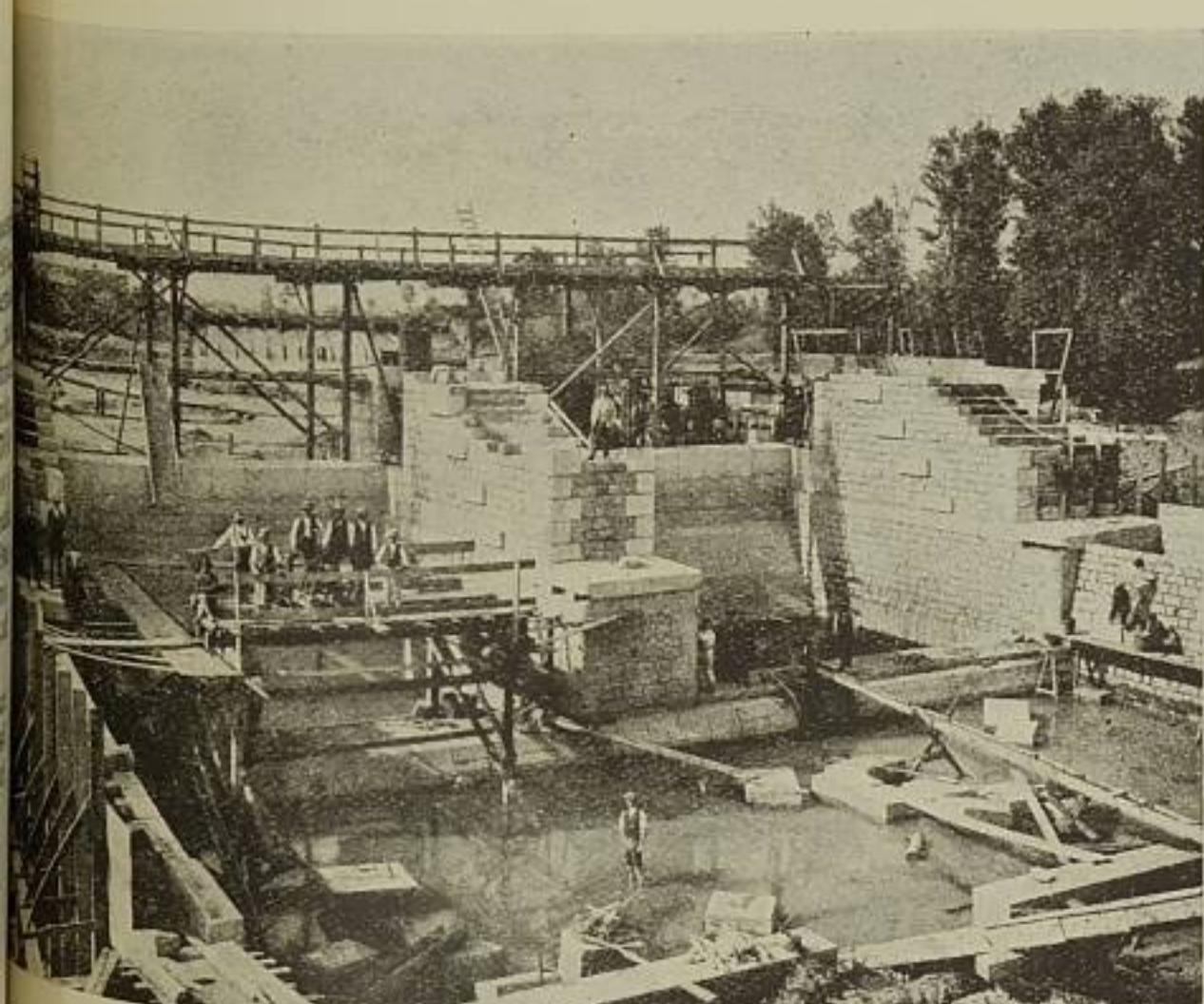
Obr. 4. Předměřice: Jez 14. října. Betonování mostu.



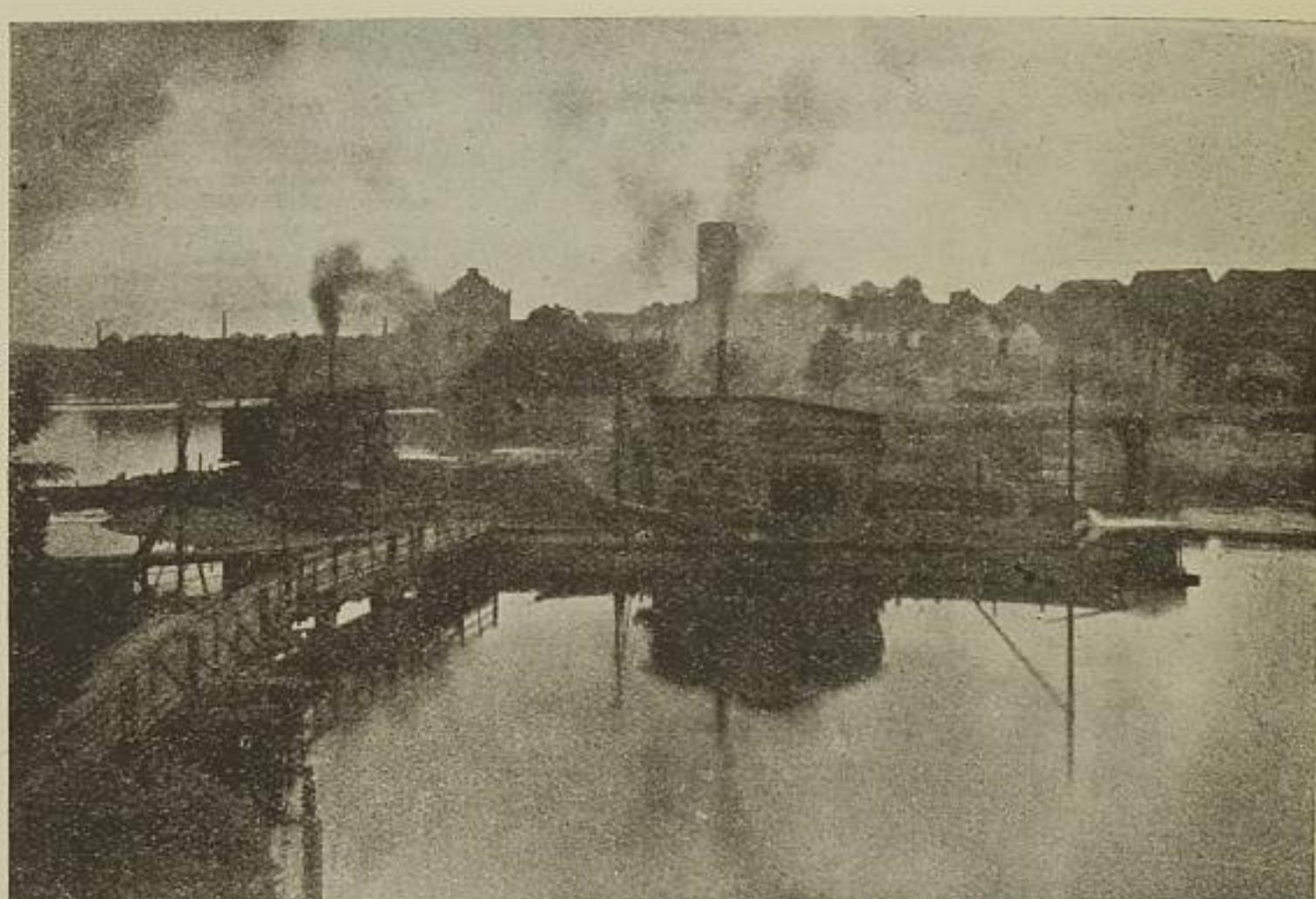
Obr. 2. 23. června. Předměřice-Smiřice: Pohled na průkop v km 202,00 z pravého břehu proti vodě.



Obr. 5. Předměřice: Jez 24. listopadu. Vybetonovaný most se zábradlím. Konečný stav.

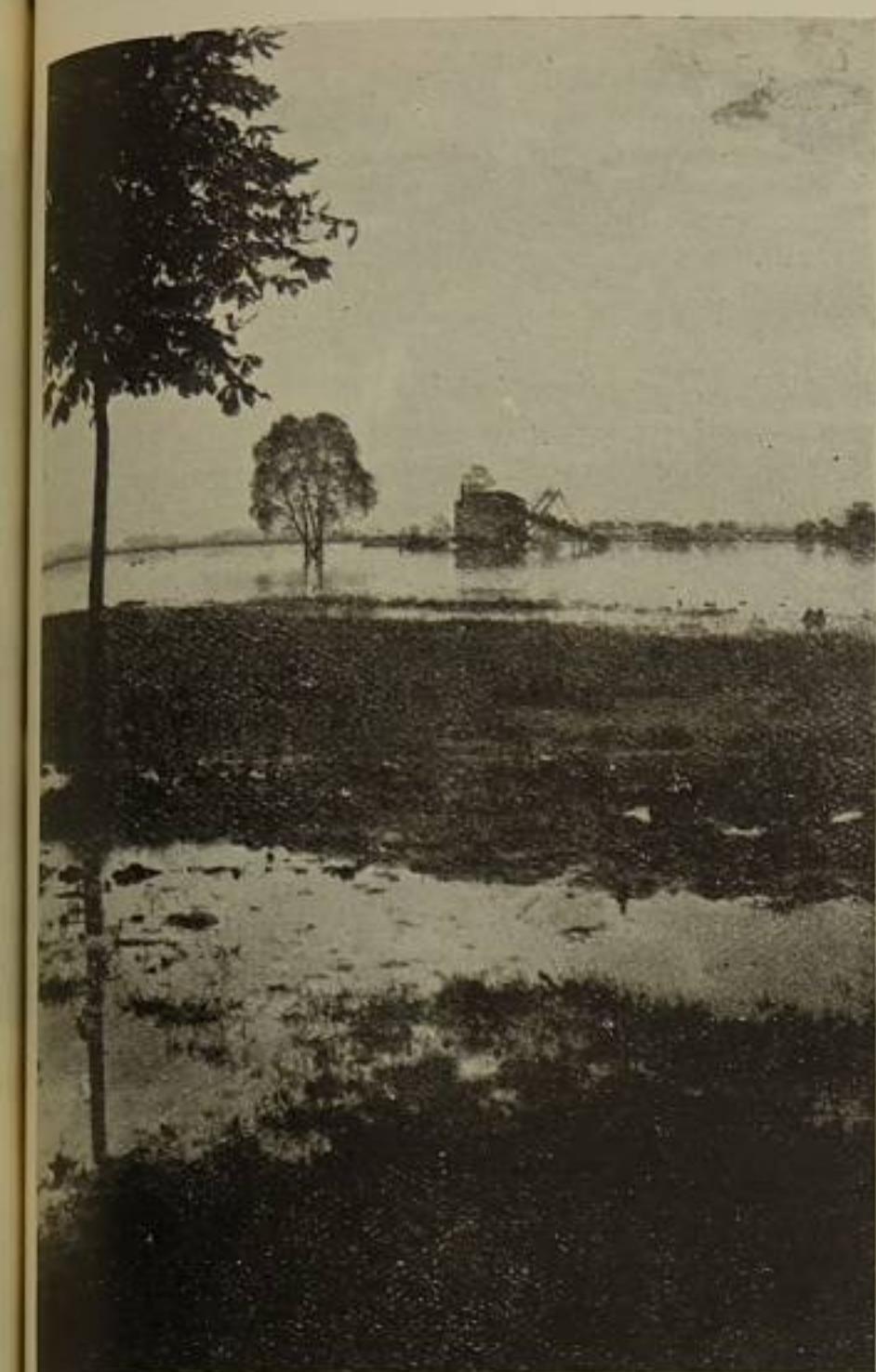


Obr. 3. 24. června 1915. Předměřice: Pohled na stavbu nového jezu v Předměřicích ze spodní vody. V pozadí starý jez.



Obr. 6. Kolín. Jimka pro III. pilíř a střední jezové pole.

ROČNÍ ZPRÁVA VODOCESTNÝCH PRACÍ NA STŘEDNÍM LABI V ROCE 1915.



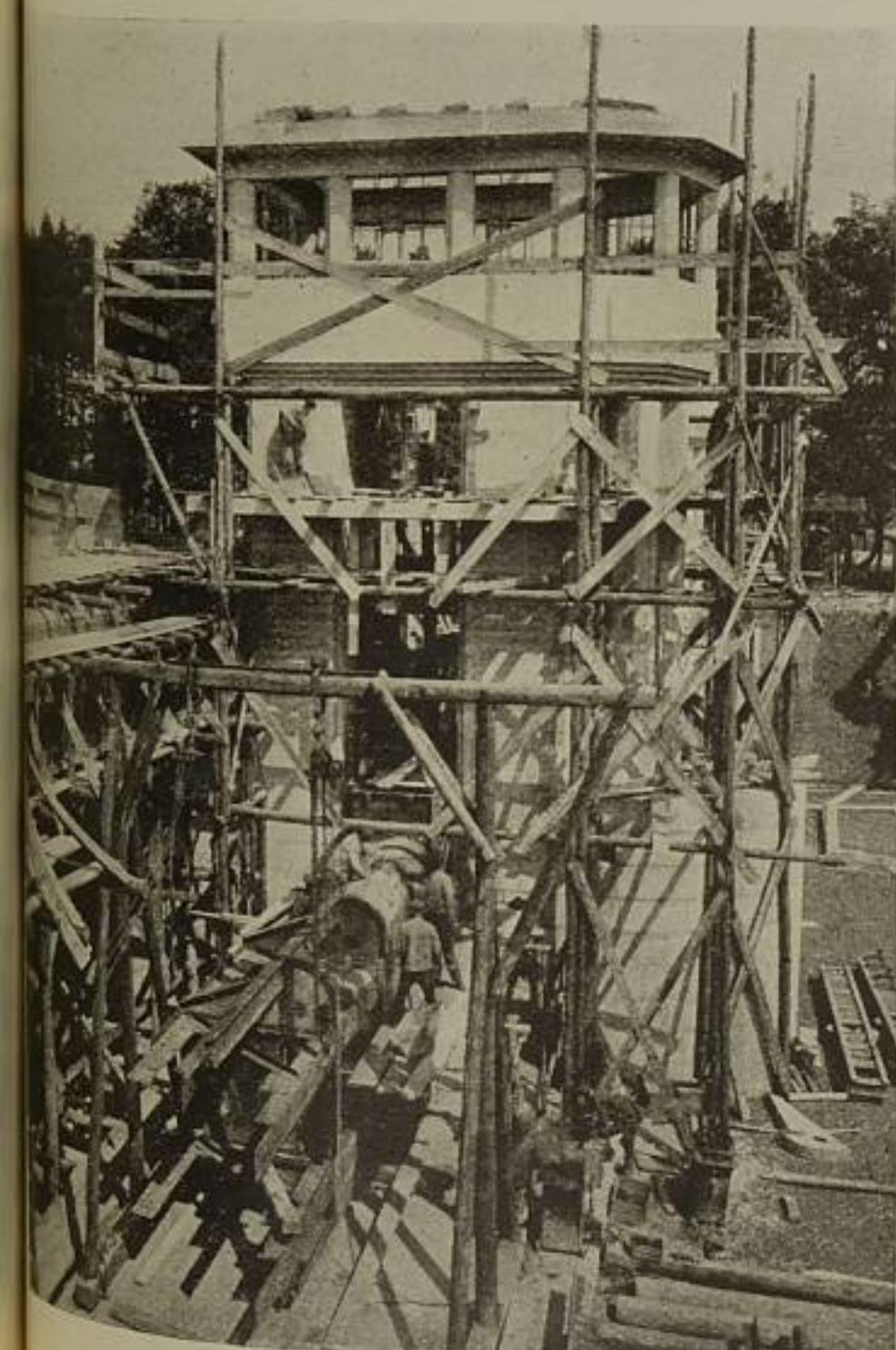
Obr. 19. Nymburk: Velká voda 12. října 1915.
Zatopený průkop v Rohově.



Obr. 14. Poděbrady: Práce na průkopu nad cukrovarem.



Obr. 15. 10. listopadu. Nymburk: Betonování svahu pravého břehu a opevňování báňku skalními úlomky u průkopu na Rohově (u prof. č. 18.).

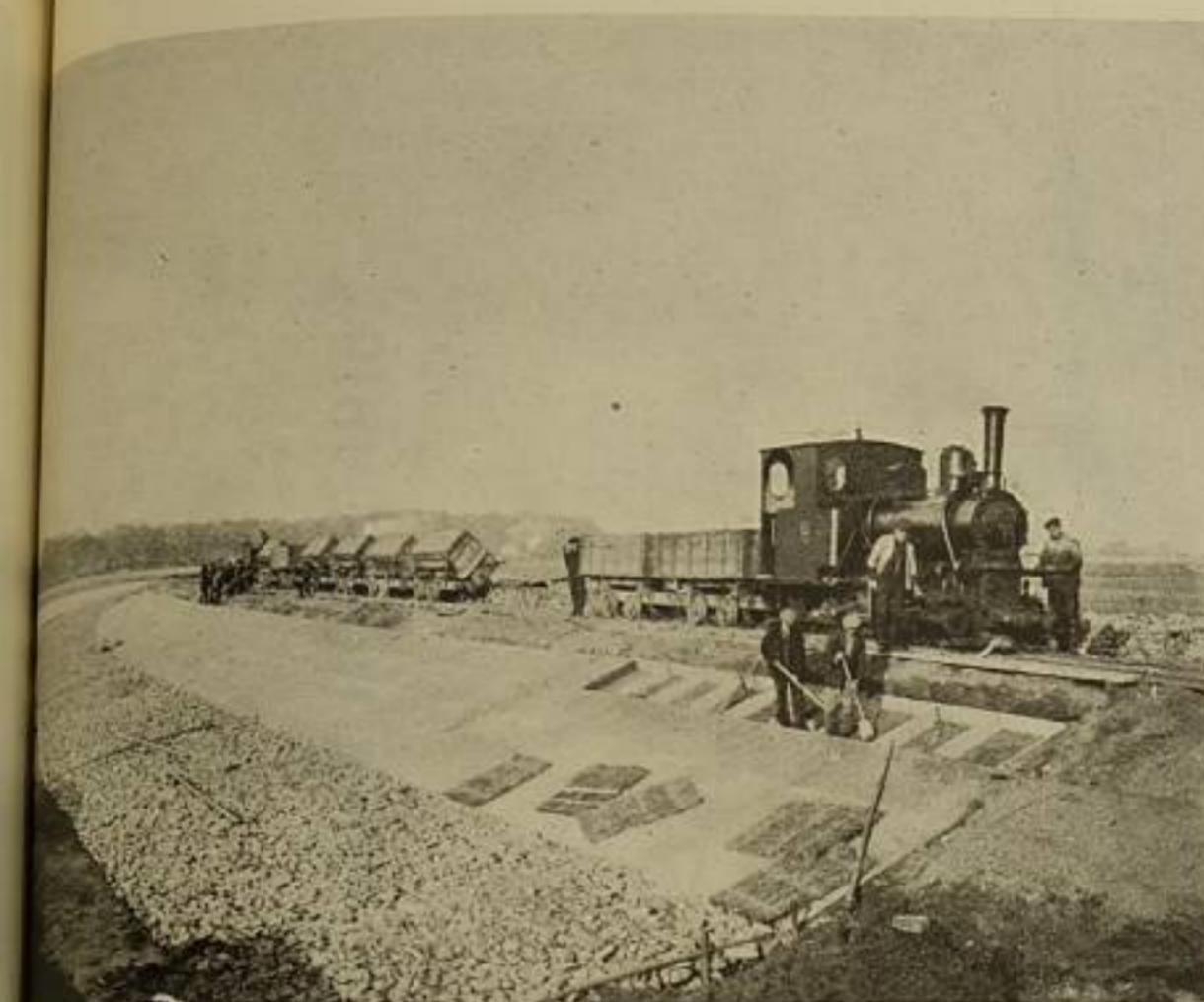


Obr. 12. Poděbrady: Montáž železné konstrukce jezové.



Obr. č. 16. 10. listopadu 1915. Nymburk: Pohled na dolní část průkopu na Rohově směrem po vodě.

ROČNÍ ZPRÁVA VODOCESTNÝCH PRACÍ NA STŘEDNÍM LABI V ROCE 1915.



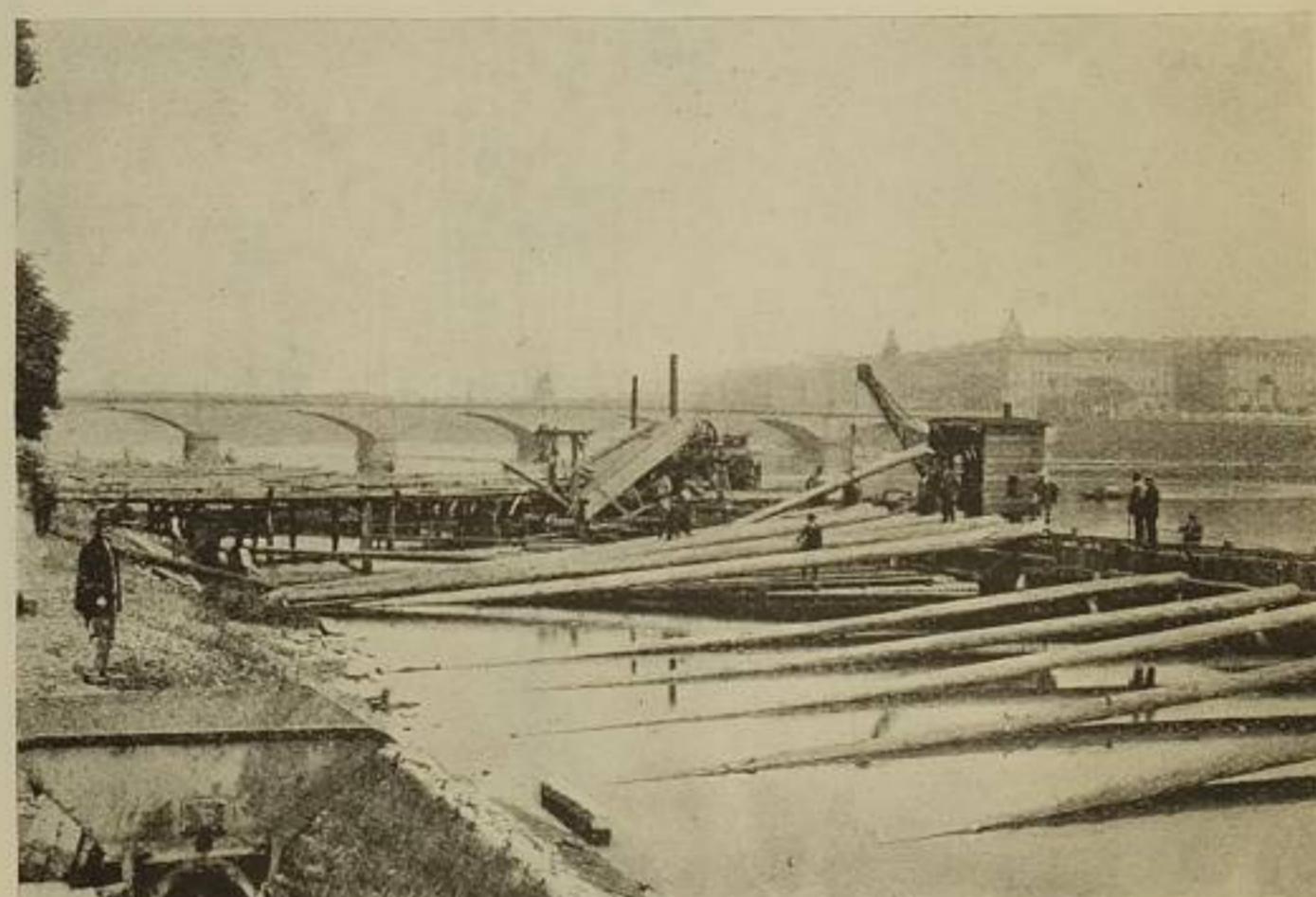
Obr. 17. 10. listopadu. Nymburk: Pohled na opevňovací práce pravého břehu s horní dělící hrází.



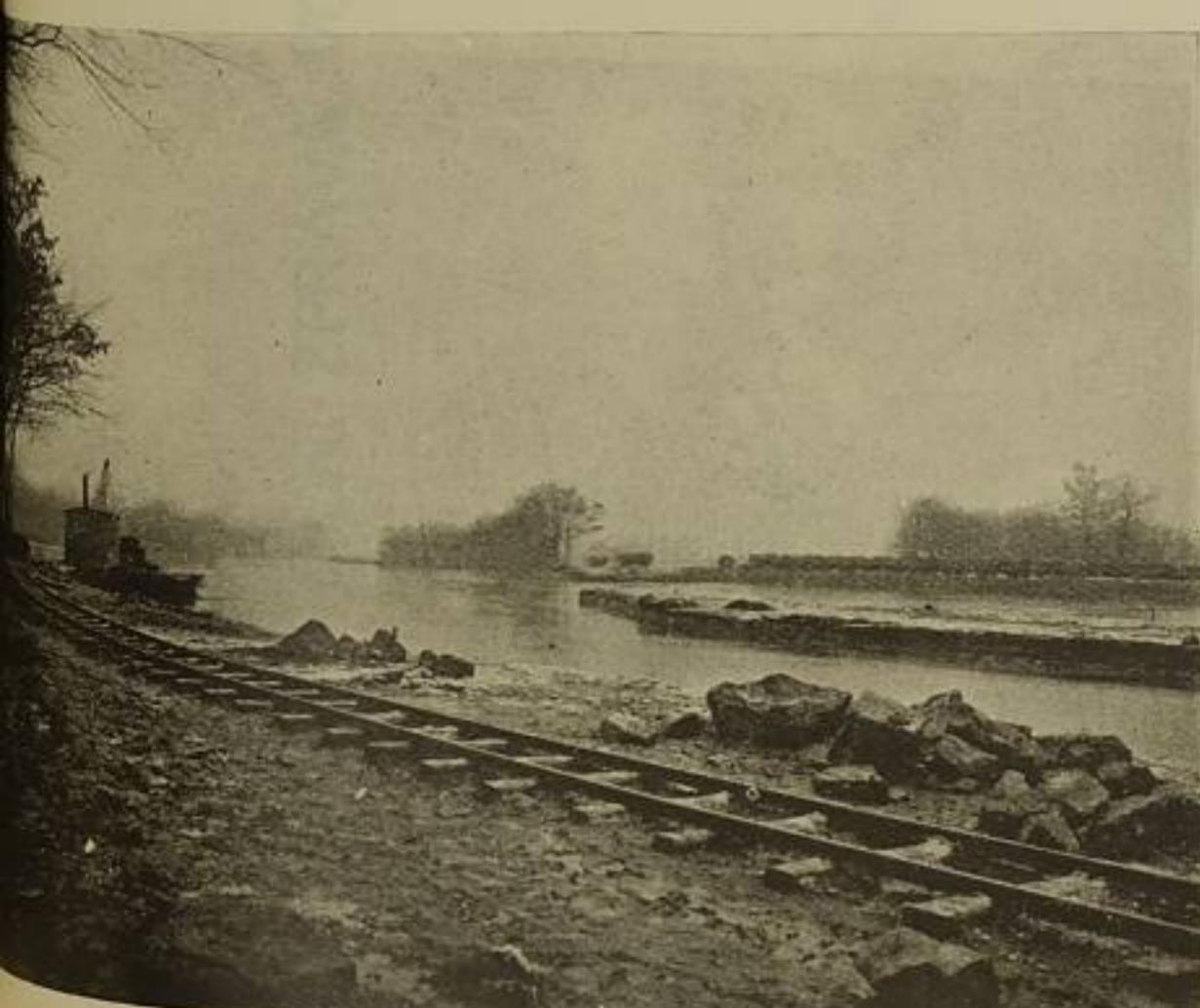
Obr. 21. 2. července 1915. Neratovice: Výkop pro komorové plavidlo. Pohled na práce v průkopu nad neratovickým mostem; výkop skály.



Obr. 18. Nymburk: Velká voda 26. dubna 1915. Přeliv přes hráz v Topoli.



Obr. 22. Stavba nábřeží na Smíchově. Osazování vzpěr na jímce č. I. nad mostem Palackého.

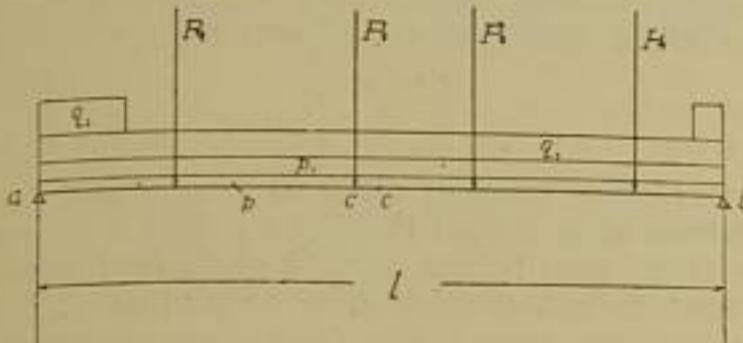


Obr. 20. Litol-Ostrá-Hradiško: Vynechané jádro v průkopu V.



Obr. 23. Stavba nábřeží na Smíchově. Jimka II. pod mostem Palackého.

Nyní můžeme přistoupiti k vlastnímu problému určení správné a přesné výšky nosníku s ohledem na jeho vlastní váhu, Budí dán prostý nosník \overline{ab} (obr. 3.) zatížený
 a) vlastní vahou p (zatím neznámou),
 b) stálým obtížením P_1 (známým na př. váha podlahy, stěnu, dlažby atd.),
 c) nahodilým q_1, q_2, P_1, P_2, P_3 atd.



Obr. 3.

Pro moment uvažovaného průřezu (nejčastěji c neb dle kriteria Winklerova ustanoveného c_1).

$$M = M_p + M_{P_1} + M_q.$$

ad M_p). Obtížení vlastní vahou pokládáme za rovnoměrně rozdělené, neboť rozměry profilu se málokdy mění.

Pak píšeme pro průřez c :

$M_p = \frac{1}{8} p \text{ kg/cm } l^2 \dots$ výsledek v kg.cm . Pro jiný průřez c_1 obdrželi bychom sice $M_{c_1} < M_c$, ale ježto c_1 se obvykle málo liší od c , počítáme bezpečně s momentem $M_p = \frac{1}{8} p l^2$.

Ad M_{P_1} . Obtížení jest dáno, může se vypočísti, obvykle opět dle vzorce

$$M_{P_1} = \frac{1}{8} p_1 l^2.$$

Ad M_q . Obtížení dáno a opět se může samostatně vypočísti neb graficky ustanoviti moment v c resp. c_1 . Poslední dva členy jako známé můžeme nejlépe hned sloučiti:

$$M = \frac{1}{8} p \text{ kg/cm } l^2 + M_{P_1+q} \text{ kg.cm.}$$

Vliv vlastní váhy (rozměrů dosud neznámých) jest obsažen ve veličině p . Ať jest průřez jakýkoliv, můžeme vždy psati $p = \epsilon' \cdot b_{cm}^2 h_{cm}$.

Od momentů přejdeme k momentům redukovaným

$$\mu_{oc} = \frac{M}{bh^2} = \frac{1}{8} \frac{p \text{ kg/cm } l^2}{b_{cm} h_{cm}} + \frac{M_{P_1+q} \text{ kg.cm}}{b_{cm} h_{cm}}$$

dosazením za p a upravením dle h

$$h_{cm}^2 - \epsilon \frac{l^2}{\mu_o} h_{cm} - \frac{M_{P_1+q} \text{ kg.cm}}{b_{cm} \cdot \mu_o} = 0, \text{ kde } \epsilon = \frac{1}{8} \epsilon'.$$

Výhodnější bude h vyjádřiti v dm

$$h_{dm}^2 - \epsilon \frac{l^2}{\mu_o} h_{dm} - \frac{M_{P_1+q} \text{ kg.m}}{b_{cm} \cdot \mu_o} = 0.$$

Abak této rovnice druhého stupně jest sestrojen v obr. 4. a na tabulce samostatně.

$$\text{Kladeno tu } u = -\epsilon \cdot \frac{l^2}{\mu_o},$$

$$v = -\frac{M_{P_1+q} \text{ kg.m}}{b_{cm} \cdot \mu_o}.$$

$$\text{Rovnici } h^2 - uh - v = 0$$

odpovídá pak hyperbola H v dm kotovaná.

Přihlédněme nejprve ku koeficientům u a v .

Ve výrazu pro μ vyskytuje se činitel ϵ , odpovídající určitému profilu odstupněnému dle β δ ; do účinku vlastní váhy vchází tu však i hodnota c , tedy i $\gamma = \frac{c}{h}$.*

Rozměr c závisí, jak známo, na požadavku dobrého obalení tyčí železných a jest menší pro případ, jsou-li tyče v jedné řadě (deska, nižší a širší žebrovité nosníky) a tu voleno pro sestavenou tabulkou $\gamma = 0.09 = 9\%$; vyšší hodnoty pro c , tedy i pro γ jest potřeba pro žebrovité nosníky více namáhané, o žebrech užších s armaturou ve dvou neb více řadách. (Dokončení.)

*) Jest ku podivu, že tato veličina, toliko ve výrazu vlastní váhy se vyskytuje, jest bez potřeby jako balast vložena ve vzorcích statických!

Výroční zpráva vodocestných prací na Středním Labi v roce 1915.

(Dokončení.)

Dne 23. září přestala se hloubití opuka a hlouben výkop pro elektrárnu. Následkem ohlášeného stoupání vody zastaveno dne 9. října čerpaní pumpou o $\phi 26 \text{ cm}$. Dne 11. října při velké vodě ($+2.57 \text{ m}$ pod mostem) porušena znova vlivem zpáteční vody pod jezem spodní ochranná hráz průkopu a týž zatopen. Za přičinou dokončení prací v průkopu a to: zabezpečení betonového pilíře I. a elektrárny nad a pod pilířem, montáže konstrukce jezové, čerpána jezová jáma dne 28. října po třetí v tomto roce. Od 9. listopadu do 2. prosince byly uvedené práce dokončeny a jezová jáma vlivem velké vody (v Poděbradech pod jezem $+2.34 \text{ m}$, nad jezem $+3.36 \text{ m}$), dne 5. prosince znova zatopena. Získaný materiál v jámě jezové 7000 m^3 opuky deponován byl v panském prutníku, zvaném „Ohrada“.

2. Elektrická centrála.

Výnosem ministerstva obchodu ze dne 9. listopadu 1915 č. 4438 udělena byla konsens na stavbu elektrické centrály v Poděbradech ve smyslu pochozí komise ze dne 1. prosince 1914.

Stavba elektrické centrály provedena bude odděleně od průkopu jezového a připojena bude na pilíř jezový č. I. Za tím účelem uzavírá se staveniště elektrárny mezi pilířem I. a levým břehem jímkou 2.0 m širokou (obr. 10.), která křídlovitě od pilíře I. zavazuje se do levého břehu a to na straně protivodní křídlem jímky 22.0 m dlouhým, na straně povodní 10.0 m dlouhým. Výkop elektrárny hlouben během prací v průkopu jezovém. Dne 7. září začala se beraniti jímka protivodní, na konci listopadu jímka povodní. Dne 11. listopadu začalo se čerpati z obvodu elektrárny a průkopu centrifugálním čer-

padlem o průměru 15.6 cm , poháněným elektrickým motorem o 10 HP. Následkem nepřetržitých vysokých stavů vody nebylo možno do konce roku jímku u elektrárny ani po vodě, ani proti vodě uzavřít. Ze využito bylo každé příležitosti ku postupu prací na elektrárni, svědčí to, že za vše uvedených nepříznivých poměrů vybráno bylo celkem 5100 m^3 materiálu zemitého a 600 m^3 opuky.

3. Železobetonové nástavce a lávka jezová. (Obrazy č. 9., 10., 11.)

Pro uložení jeřábů na zdvihání těles jezových postaveny jsou na pilířích jezových nástavce železobetonové 6.5 m dlouhé, 3.4 m široké, 6.18 m vysoké. Na nástavcích postaveny jsou ze železobetonu budky 5.3 m dlouhé, 3.4 m široké, 6.18 m vysoké, v nichž jeřáby jsou uloženy. Pilířové nástavce provedeny jsou ze sloupů betonových, zhotovených z betonu mísěném v poměru 1 : 9; na zevní straně obloženy jsou fornýrem 6 cm silným z drti mramorové. Pásy a překlady zhotoveny jsou z armovaného betonu v poměru mísení 1 : 4. Stěny budek 25 cm silné zhotoveny jsou z armovaného betonu 1 : 4 a obloženy jsou mramorovou drti. Zevní plochy nástavců a budek jsou kamenicky opracovány.

Lávka jezová jest spojitý nosník o 1 poli 8.0 m dl., 2 polich 22 m dl., sestávající ze 2 trámu 52 cm silných, 1.80 m vysokých, 1.86 m od sebe vzdálených, spojených armovanou deskou, 18 cm silnou s asfaltovou vozovkou o šířce 2.78 m a s chodníky, na straně protivodní 44 cm širokým, na straně povodní 30 cm širokým. Spojitý nosník uložen jest na 4 podporách. Krajní podpory jsou pilíře 3.57 m dl., 1.25 m šíř., 2.2 m vys. Střední podpory jsou dva sdružené pilíře ve vzdálenosti od sebe

skály, ve které ve hloubce dalších as 5·0 m založeny mají být zdi a dno plavební komory.

Po měsíc březen při velké vodě práce opět přerušeny a zahájeny pak trvale počátkem dubna, kdy zřízena byla c. k. ředitelstvím pro stavbu vodních cest místní stavební správa v Neratovicích.

Pokračovalo se pak hlavně na prohlubování stavební jámy pro komoru a spodního kanálu a získaný kámen ukládán do deponie u jezu, aby se ho později užilo při zřizování záhozu a po připadě i k jiným účelům.

Výkop ve skále, která rozpojována byla střelivem i ručně, prováděl se až do 12. srpna. Jako deponie pro výkop v měkkých zeminách z horního a dolního kanálu použilo se na žádost obce Mlékojed obecní túně č. k. 41., ze které pouze střední, as 120 m dlouhá a nejhlbší část vynechána, ježto obec upraviti ji chce na rádný rybník, který po provedení plavebního kanálu bude možno zvlášt za tím účelem zřízenými přikopy a potrubím plnit a propachovati.

Až na krátké zdržení velkou vodou v měsíci říjnu, kdy voda dne 13. října dosáhla nad jezem maximálního stavu 162·86 a kdy koleje pro rozvoz materiálu opět byly zatopeny, pokračovalo se na těchto pracích až do 29. listopadu, kdy pro silné mrazy práce byla zastavena.

Po zastavení prací výkopových při silných mrazech bylo i čerpání vody z průkopu plavebního kanálu zaraženo, průkop zatopen a práce následkem toho až do konce roku již neobnovena.

Průkop Lobkovický (km 13·6—14·5), kterým se má odříznouti dlouhý, nebezpečný zácpa ledové způsobujici labský zákrut mezi obcemi Kozly a Mlékojedy měl být proveden podle původního programu celý v roce 1915. Následkem dlouhotrvajících vysokých stavů vodních nemohlo se však využití zimních a jarních měsíců ani k provedení přípravných prací, takže se ukázala nutnost v měsíci květnu program stavební změnit a omezit. Práce zemní na tomto průkopu obsahujici as 177.000 m³ materiálu podmiňují především možnost rozsáhlé skládky. Tou měl být hlavně staré odříznuté řečiště, podél jehož levého břehu se má vybagrováný materiál ukládati. Jelikož však vzhledem na nebezpečí každoročně se tvořící zhoubné zácpa ledové v tomto zákrutu jakékoli zúžení průtočného profilu by bylo poměry pro odchod velkých vod a ledů jen zhoršovalo a současně postarat se o jinou nahradu průtočné plochy nebylo možno, bylo stanoveno, práce v tomto průkopu v r. 1915 jen v takovém rozsahu provést, aby sice co nejvíce materiálu se vydobylo, ale tento aby se ukládal do deponii mimo řeku ležících, a to jednak do břehových hrází, jednak do tún u Lobkovic. Protože pak dále průkop leží v terrainu, vzhledem na odchod ledu velmi nízkém a již při poměrně nepatrném stoupnutí vody nad jezem byl by inundační a tím práce zhusta byly by přerušovány a zdržovány, stanoveno, aby se předem zřídily břehové hráze, dosahujici as 1·5 m výše, které by sloužily na ochranu průkopu před zatopením velkými vodami. To byla nejnáročnější práce, která předem v r. 1915 se měla provést. Podnikatelství jalo se proto montovati v průkopu u km 14·1 drapák, ale následkem zdlouhavého dodávání náhradních součástí protáhla se montáž až do konce srpna. Když pak začátkem září mělo se začít drapákem pracovati, zatopila velká voda opět celé území, tak že zahájení prací na průkopu stalo se až 17. září. Od 4.—27. října práce velkou vodou opět přerušena. Na to pracovalo se opět po celý listopad, kdy ode dne 27. listopadu do 1. prosince práce pro silné mrazy přerušeny a od 7. prosince až do konce roku velkou vodou pak vůbec znemožněny byly. Celkový výkon drapáku v r. 1915 obnáší as 2500 m³ materialu.

XI. Stavba nábřeží Smíchovského.

Rozhodnutím c. k. ministerstva obchodu ze dne 27. listopadu 1914, čís. 4125/W. St. zadáno bylo provedení podbřeží Smíchovského v trati km 189·730—190·4195 inž. Josefu Kindlovi, úř. aut. stavebnímu inženýru v Praze.

Za účelem zahájení stavebních prací zřízena byla exposituou rozhodnutím ze dne 3. prosince 1914, č. 7340 c. k. místní stavební správa, a to od 15. prosince a předáno bylo dne 19. prosince staveniště podnikatelství. Zbývajici část prosince, jakož i měsíc leden a únor 1915 využity byly ku přepravě stavebních rekvisit a úpravě staveňstě. Práce tato byla značně ztížena nepříznivými stavami vodními. Vykažovala Vltava v lednu stavu kol + 130, v únoru její hladina zamrzla a počátkem března dosažen byl stav + 250. Z těchto důvodů nebylo možno dodržeti v zimních měsících úřední stavební program a podnikatelství bylo nuceno omezit se pouze na bourání skupiny budov mlýna Pardubova. Ani s bouráním domu č. p. 87, jak bylo programem určeno, nemohlo se započít pro neukončené vyvlastňovací řízení.

Vlastní stavební práce zahájeny byly dne 17. března, kdy započalo se s beraněním jímky od km 189·910 směrem po vodě. Jímkovací práce však velmi pozvolna pokračovaly, jednak k vůli vyšším vodním stavům, jež i v měsíci dubnu potrvaly, jednak zdrženou dodávkou dříví. Aby zameškaný postup mohl být nahrazen, bylo 20. dubna přikročeno i k jímkovacím pracím v části mezi km 190·275—190·400, kde již od 1. března prováděny byly menší odkopávky.

Dne 6. května mohlo podnikatelství přikročiti ku bourání domu č. p. 87, neboť příslušný výkup byl soudně proveden a mlýnské budovy z větší části odbourány a tím dostatečný počet dělnictva uvolněn. Po provedení instalaci parního beranidla o váze 7 q započalo podnikatelství dne 21. května parní beranění jímkových stěn a to střídavě na jímce č. I. mezi km 189·8966—190·0318 a na jímce č. II. mezi km 190·275—190·400.

Počátkem června pokročily práce na jímce č. I. do té míry, že bylo započato s osazením čerpadel a žlabu pro přívod vody do kanálu městské elektrárny.

V měsíci červenci osazovány byly na jímce č. I. (obr. č. 22.) vzpěry, na jímce č. II. provedeny téměř obě stěny, takže mohlo se přikročiti dne 19. července k prodloužení této jímky směrem proti vodě. Po náležitěm vyztužení jímky č. I., po dokončení jílovité výplně a ochranného předsypu začlo se dne 31. července na této jímce čerpati za pohonu parního stroje o 40 HP. Při tom ukázalo se, že přívod do kanálu elektrárny nedá se uskutečnit žlabem, vedeným pouze do ústí, neboť kanál sám na délku as 15 m od vstupní šachty vykazuje ve dně značné trhliny. Z té příčiny zřízen byl přívod do kanálu násoskou, vedenou z řeky přes jímku až do vstupní šachty v ulici Žižkové.

Násoska, provedená na náklad obce Smíchovské, uvedena byla v činnost teprve dne 17. srpna. Proto nepostoupily v tomto měsíci práce na jímce č. I. dále, nežli že provedeno bylo úplné vzepření vyčerpané jímky a zřízeno lešení pro beranění definitivních stěn štětových. Jímka č. II. (obr. č. 23.) byla mezitím také dokončena, pokud se beranění týče, takže se mohlo přikročiti v tomto měsíci ku využitění a vyplnění stěn jílovitým materiálem.

Dnem 1. září začalo se na jímce č. I. s parním beraněním definitivní stěny štětové. Leč práce tato byla přerušena poruchou jímky dne 4. září. Vybočila totiž vnitřní stěna jímky v délce as 13·0 m následkem bahnititého spodku. A sovta tato porucha dne 11. září odstraněna, vybočila již 14. t. m. taž stěna na jiném místě, také na 13·0 m délky a z těchže příčin. Opravou tohoto poškozeného místa zdržely se vlastní práce až do 27. září, kdy zase započato bylo s vyčerpáním zatopené jímky, po druhé v jednom měsíci. Mezitím dokončeno bylo na jímce č. II. vyztužení, provedena dosti značná vykopávka, sestávajici většinou z pevných zbytků zdí, a zřízeno jednoduché prodloužení této jímky na délku as 100·0 m nad Motolský potok.

Velká voda, jež se dostavila v první polovici října, s maximem + 278 dne 8. t. m., znamenala nejen velké zdržení, ale způsobila i značné škody na hotových pracích. Odstranění těchto škod zabralo téměř zcela zbylou část října přes to, že veškeré dělnictvo soustředěno bylo pouze na opravné práce jímky č. I. Dne 26. října byla jímka č. I. znovu vyčerpána a 28. října začlo se opět beraniti. Kromě toho proveden byl výkop a odbourávka pro přestavbu přívodného kanálu elektrárny.

Náhle dostavivším se vyšším vodním stavem byla jímka č. I. 5. listopadu opětne zatopena a tím práce až do 8. t. m. zdržena. Následujícího dne pokračovalo se opětne v parním beranění definitivní štětové stěny a v odbourávce kanálu, takže bylo možno po silnějších mrazech mezi 25.—30. t. m. začít s betonováním nového profilu kanálového a vstupní šachty.

Avšak i tato práce byla brzy přerušena, neboť hrozící odchod ledu, jenž se také skutečně dne 4. prosince dostavil, vyžadoval zatopeni jímky, čímž práce až do 9. t. m. znemožněna. Poněvadž ale týž den hlášeno bylo nové stoupání vody, bylo nutno zaraziti čerpání a omeziti práci na vytrhávání staré dlažby, záhozu a na zřízení ochranného svodidla jímky č. I. proti ledům. Teprve dne 20. prosince bylo možno po vyčerpání stavební jámy započti s vlastními pracemi. Avšak pro poruchu násosky bylo třeba práce již 24. opětne zastaviti, když před tím dokončena byla spodní část nového kanálu, jak toho přívod vody do elektrárny vyžadoval. Poněvadž až do konce prosince panovaly vyšší vodní stav, nebylo možno pomýšleti na nové vyčerpání jímky a proto dělnictvo zaměstnalo se obdobně, jako mezi 9. a 20. t. m.

Ačkoliv dle podmínek smlouvy měla být celá zadána stavba do 31. prosince 1915 hotova, nepodařilo se podnikatelství provést do této doby ani jedinou z rozdělaných částí. Přičinou toho byly v první řadě panující nepříznivé poměry, majici v zápetí nedostatek kvalifikovaného dělnictva, potahů a vagonů, nedodržování dodacích lhůt; v druhé řadě časté vysoké stav vodní a deštivé počasí. Konečně některé nepředvídané okolnosti nezůstaly bez vlivu na celý postup stavby. Bylo to mimo jiné úmrť majitele podnikatelství p. inž. Josefa Kindla.

Z uvedených důvodů rozhodnutím c. k. ministerstva obchodu ze dne 9. listopadu, č. 2315/W. St., stavební lhůta prodloužena.

V uplynulém stavebním období, počítáno od 15. prosince 1914 do 31. prosince 1915, bylo celkem 159 dnů deštivých, z čehož jen na měsíc srpen připadlo 18 dnů, a po 48 dnů panoval vyšší stav než + 100, při němž bylo ještě možno pracovati. Z těchto 48 dnů připadlo 15 na březen, 14 na říjen a 10 na prosinec. Největší počet dělnictva obnášel 84. Z pomocných strojů pracovaly: 3 ruční beranidla, 1 beranidlo parní, 1 drapák, 1 elevátor a dvě čerpaci garnitury s lokomobilami o 40 a 35 HP.

