

inženýrské stavby

2 • 84

s přílohou **MECHANIZACE**



PROJEKTUJEME A PROVÁDÍME RYCHLE, SPOLEHLIVĚ A V JAKÝCHKOLI GEOLOGICKÝCH PODMÍNKÁCH

PODZEMNÍ STĚNY PAŽICÍ
A TĚSNICÍ, VELKOPROFILOVÉ
VRTANÉ PILOTY, ZALOŽENÍ
A PODCHYCNÍ OBJEKTŮ
NA MIKROPILOTÁCH,
PŘEDPJATÉ ZEMNÍ KOTVY,
CHEMICKÉ ZPEVŇOVÁNÍ ZEMIN,
INJEKČNÍ TĚSNICÍ CLONY,
SNIŽOVÁNÍ PODZEMNÍ VODY
JEHLOFILTRY



VODNÍ STAVBY, oborový podnik
nositel Řádu práce
odštěpný závod SPECIÁLNÍ ZAKLÁDÁNÍ STAVEB
DOBRONICKÁ ulice 635
148 26 PRAHA 4
telefon 74 51 92, 410 283

VODNÍ STAVBY

Z naznačených problémov vyplýva, že prednášajúci v sekcii II sa zaoberali najmä problémami konsolidácie a používania rôznych výpočtových modelov, účinkami prúdového tlaku vody na stabilitu, ako aj účinkami dynamických zaťažení, ktoré sú veľmi výrazné najmä pri vyfahčených základových konštrukciách. V riešeníach sa predpokladali nelineárne závislosti medzi napätiami a deformáciami.

Pozornosti autorov neunikli ani nové laboratórne metódy skúmania prognózovať správanie sa málo únosných zemín a konštrukcií na nich založených. Za takúto metódu sa považuje metóda skúmania pomocou centrifúgy.

J. ZARECKIJ zhrnul poznatky z príspevkov tejto sekcie, ako aj poznatky z projektovania (Gidroprojektu) a realizácie stavieb takto:

1. Pri určovaní prognóz napätí a deformácií málo únosných zemín je potrebné vždy uvažovať zvláštne vlastnosti týchto zemín (najmä stlačiteľnosť, priepustnosť a vývoj pórových tlakov).

2. Žiaduce je uvažovať nelineárne závislosti medzi napätiami a deformáciami, o ktorých je dosiaľ relatívne málo informácií. Preto je niekedy nevyhnutné používať aj zjednodušené inžinierske riešenie.

3. Zvýšenú pozornosť treba venovať prognózam pri seizmickom zaťažení.

4. Dôležité je pri výpočte rešpektovať reálne vlastnosti zemín.

5. Vývoj treba zamerať na rozpracúvanie metód zakladajúcich sa na nelineárnych závislostiach. Pre tieto metódy však treba zhromažďovať experimentálne údaje aj z pozorovania správania sa stavieb v prírode.

Na záver možno povedať, že príspevky v sekcii II neprinesli nejakú novú metódu určovania prognóz, napriek tomu ich prínos je v tom, že v nich nachádzame nové podnety skúmania a prehĺbené poznatky o možnosti jednotlivých výpočtových metód.

Príspevky v sekcii III boli najpočetnejšie. Prednášajúci sa zaoberali realizáciou stavieb, metódami zakladania a použitím rôznych základových konštrukcií s osobitným zreteľom:

1. na zakladanie na málo únosných zeminách (najmä na sprašiach, íloch a na slatiných pôdach) s prihliadnutím na možnosti zvýšenia ich únosnosti, urýchlenia ich konsolidácie,

2. na nové základové konštrukcie (so zvýšenou tuhosťou a pod.) a stavebné postupy (naplavovanie, podzemné steny a pod.).

3. na poruchy stavieb zapríčinené nestabilitou zemín. Pokiaľ ide o prvý okruh otázok, závažnými boli najmä referáty K. B. JEGOROVA, S. STOLNIKOVA, v ktorých boli zhrnuté poznatky z viacerých stavieb v ZSSR. K. E. JEGOROV sa zaoberal zakladaním vežových objektov na prstencových základoch a krátkych pilótach, ktoré sa veľmi dobre osvedčili tak z hľadiska rozdeľovania napätí, ako aj z hľadiska sadania. S. STOLNIKOV dôkladne analyzoval sadanie a vzťahy medzi rozmermi (priemerom) základu (nádrže), pevnosťou vrstvy a veľkosťou sadania.

Dôkladne bol rozobraný problém sadania stavieb a otázky preliachivosti spraší (ktoré sú predmetom štyroch príspevkov – rumunských a sovietskych), ďalej rôzne opatrenia na zamedzenie veľkých sadaní a zmenšenie rozdielov v sadaní konštrukcií pri rozdielnych kontaktných napätíach. Najjednoduchším, avšak obyčajne aj najnákladnejším spôsobom sú štrkové vankúše, ktoré sa môžu nahradiť aj primerane zhutnenými piesčito-sprašovými vankúšmi. Osobitný spôsob „meliorácie“ pôdy pomocou sprašových pilót opísal V. DIANU.

Rôzne konštrukcie základov vhodných na zvýšenie únosnosti málo únosných zemín opísal sedemčlenný kolektív sovietskych autorov vedený V. I. KRUTOVOM. Odporúčali zvýšiť únosnosť pôdy ubíjaním a kónickou úpravou konštrukcie (obr. 7) základu, ktorý môže byť aj dutý (obr. 7e–f), predĺžený pilótou alebo rozšírený stenkami, pomocou ktorých sa zväčšuje kontaktná plocha.

Osobitným problémom je budovanie priehrad a násypov na málo únosných zeminách, ako aj ich zhutňovanie, ktoré obšírne opísal v súhrnnej správe H. BRANDL. Rozviedol skúsenosti z údolia Dunaja, ktoré čerpal z referátu P. ANAGOSTIHO (SFRJ), a skúsenosti s úspešným dynamickým zhutňovaním na konsolidáciu odpadových skládkových materiálov hnedouhoľných baní z referátu H. JUSTA z NDR. P. L. IVANOV referoval o poznatkoch získaných 30-ročným sledovaním odkaliska (40 m vysokého). Počas tohto obdobia zistili veľmi cenné údaje o postupe konsolidácie haldoviny, zmene uľahnutosti (číslo pórovitosti e), zmene priepustnosti (k) a o veľkosti priesakov (q). V súvislosti so „spevňovaním“ zemín sa v ďalších príspevkoch uvádzajú dobré skúsenosti s klasickými aj novodobými drenážnymi prvkami – geotextíliami.



Obr. 9. Pracoviško (základová jama) pripravená na zhutňovanie spraší hlbkovým odstrelom pod základ vežlaka v Kišineve (pozíciu jamy účastníci VII DEK Kišinev 1983) (foto Ing. J. Seyček, CSc.)

Efektívne metódy zakladania umožňujú jednak nové konštrukčné prvky (komôrkové základy), nové druhy materiálov (zemný betón) a pod., ako aj široko používaná technológia naplavovania územia, ktorá sa používa vo viacerých veľkých mestách ZSSR. Nepreberné možnosti zakladania na málo únosných zeminách poskytujú stále pilótové zakladanie (štrkové pilóty, kamenité piliere, pilóty prelievané maltou, injektované pilóty, vápenné pilóty, obdoby pilót prepakt, colcrete a pod.).

Veľa poučného bolo aj v štyroch príspevkoch zaoberajúcich sa poruchami a haváriami stavieb budovaných na málo únosných zeminách, či už ide o havárie hrádzí, budov alebo prístavného múru. Cenné sú poznatky z porúch výškových budov a z ich opráv – vyrovnávanie pomocou vankúšov, lisov alebo injektovaním.

Poznatky o málo únosných zeminách a spôsoboch zlepšovania ich vlastností stručne komentované v súhrnnej správe doplnili ďalší odborníci v diskusii, medzi nimi aj viacerí odborníci z ČSSR. To svedčí o tom, že prerokované problémy sú živé a starostlivo sa sledujú nielen v ZSSR, ale aj u nás. Naši odborníci mali možnosť navštíviť aj technickú výstavku prístrojov, strojov a zariadení používaných pri prieskume pôdy a zakladaní na málo únosných zeminách (obr. 8). Okrem toho sa konala v rámci VII DEK odborná exkurzia na jedno zo sídlisk

Kišineva, na ktorom sú výškové budovy (12 až 16 podlaží) zakladané na preliačivých sprašiach (v hrúbke 12 až 19 m). Aby sa zamedzilo veľké sadanie vybudovaných objektov (1 meter aj viac), používajú sa rôzne spôsoby konsolidácie a opatrenia na zmenšenie stlačenia podlažia, napr. zakladanie na vankúšoch, ktoré sa čoraz častejšie nahrádza zakladaním na vrstvách konsolidovaných hĺbkovými odstreli. Prestreľovanie spraší je „melioráciou pôdy“ pri finančných nákladoch, ktoré dosahujú sotva 1/5 nákladov na zakladanie na vankúšoch. Lokality s vrtní (a úpravami plastickej výstroje) pripravenými na odstreľ vidieť na obr. 9.

Celú konferenciu možno označiť takpovediac za kurz efektívneho zakladania na málo únosných zeminách, na ktorých u nás zakladáme obyčajne spôsobmi veľmi náročnými na prácnosť, ale hlavne na energiu, alebo sa im vôbec vyhýbame. S cieľom sprostredkovať poznatky z konferencie našim stavbárom v čo najširšej miere bude organizovať Československý výbor pre mechaniku zemín a zakladanie stavieb (pri ČSAV v Prahe) spolu so Slovenskou spoločnosťou pre mechaniku SAV seminár „Kišinev 1983“ 5. a 6. júna 1984 v Bratislave. Na túto akciu sa pripravuje „Zborník“ československých príspevkov a vybraných častí zahraničných referátov VII DEK Kišinev 1983.

Prof. P. Peter, DrSc.

Visuté a zavesené konštrukcie

Československá vedecko-technická spoločnosť — Celoštátna odborná skupina pre priestorové konštrukcie a Slovenská komisia pre oceľové konštrukcie v spolupráci s Domom techniky ČSVTS v Bratislave usporiada v dňoch 10. a 11. 4. 1984 konferenciu. Jej náplňou bude problematika visutých konštrukcií pozemných stavieb, ako aj ľahkých premostení lávkami technologického charakteru a lávkami pre peších.

Táto problematika sa bude prerokúvať komplexne, z hľadiska architektonického, teoretického prístupu a staticko-konštrukčného riešenia sústav s veľkým rozpätím, so zreteľom na spolupôsobenie s podperným systémom. Odznejú informácie o projektovaných a realizovaných konštrukciách, ako aj o stave a trendoch v ČSSR a zahraničí.

Konferencia sa koná za účasti zahraničných prednášateľov. Je určená pre architektov, stavebných inžinierov — odborníkov z oblasti kovových i betónových konštrukcií, projektantov i realizátorov.

Odborný garant: doc. Ing. Štefan Hajdu, CSc., Katedra betónových konštrukcií a mostov SvF SVŠT, Radlinského 11, 813 68 Bratislava.

Organizačné zabezpečenie a informácie: Dom techniky ČSVTS — Ing. E. Kiselyová, Škultétyho 1, 832 27 Bratislava, tel.: 213 502, kl. 454.

Doc. Ing. Štefan Hajdu

Korespondenčná konferencia o použití armocementu v drobných vodných stavbách

Mezinárodné informačné stredisko pro armocement při Asijském technickém institutu v Bangkoku vydává už několik let čtyřikrát ročně časopis *Journal of Ferrocement*. Lednové číslo každého roku je věnováno určité aktuální otázce a připravuje se formou korespondenční konference: autoři jsou vyzváni, aby zaslali sylaby do konce února, odborná komise udělá výběr článků a během dubna požádá autory o zpracování přijatých námětů.

Hotové rukopisy se mají odevzdat do 1. července, projdou posudkovým řízením a v říjnu se autorům oznámí, které z nich budou vytištěny.

Zatím bylo takto probráno použití armocementu v mořeplavbě, v obytných stavbách, zemědělství a stavbě prefabrikovaných domků v rozvojových zemích. Letos se shromažďují rukopisy o vodních nádržích a rozvodech (potrubí, zavodňovací koryta), o obkladech břehů, studňových zkružích a jiných armocementových výrobcích pro nadřování a dopravu vody, které by podle názoru pořadatelů měly pomoci obyvatelům rozvojových zemí zabránit ztrátám nebo znečišťování vody a zároveň vést ke snížení nákladů na navrhování, stavbu a udržování těchto zařízení.

Zprávy o výzkumných pracích a průmyslové výrobě prvků pro lednové číslo mají podrobně předepsanou úpravu a přípustný rozsah až 15 stran, přijímají se však také kratší články s kresbami a fotografiemi o jednotlivých stavbách a možnostech využití armocementu pro čísla časopisu vycházející během roku. Rukopisy i korespondence s redakcí musí být v angličtině.

Anglické sylaby článků v délce asi 150 slov se mají posílat na adresu:

International Ferrocement Information
Center Asian Institute of Technology
G.P.O. Box 2754
BANGKOK 10501 (Thailand)

Informace o mezinárodních konferencích

V tomto roce se budou konat tři významná mezinárodní setkání:

1. Středisko pro výzkum prostorových konstrukcí při Univerzitě v Surrey pořádá v září 1984 v Guildfordu v Anglii již třetí mezinárodní konferenci o *prostorových konstrukcích* (prvá v roce 1966, druhá v r. 1975). Počet účastníků (asi 1200 z 50 zemí) i počet referátů (přes 200) na poslední konferenci svědčí o tom, že jde o významné setkání, kde by neměl chybět žádný z předních odborníků zabývajících se prostorovými konstrukcemi všeho druhu. Vývoj různých aspektů výpočtu, návrhu a zhotovování

prostorových konstrukcí v posledním období je velmi významný a lze očekávat mnoho užitečných informací z celého světa. Na programu konference jsou konstrukce různého druhu, jako jednoduché, dvojitě a mnohovrstvé trubkové konstrukce, válcové klenby, kupole, věže, deskové skořepiny, pneumatické konstrukce, kabelové systémy, konstrukce z různých materiálů (ocelí, hliníku, dřeva, plastů, betonu atd.).

Jednání bude rozděleno do čtyř sekcí:

- výpočet (teoretické a experimentální studie včetně stability, dynamiky, optimalizace a počítačových metod),
- geometrické uspořádání (studie tvarového uspořádání prostorových konstrukcí, aplikace formex algebry pro geometrické tvarování, programy pro tvarování, grafické studie),
- architektonické aspekty.

2. Po úspěšném pražském mezinárodním symposiu v roce 1981 organizuje ICP (Mezinárodní společnost pro užití plastů ve stavebnictví a stavebním inženýrství) spolu s CEP (belgické výzkumné středisko pro plasty a pryže), IBK. (Ústav pro stavby s plasty) a RILEM letos v červnu v Liège (Belgie) dvojitě symposium se souhrnným názvem „Budoucnost plastů ve stavebnictví a stavebním inženýrství“.

První dvoudenní symposium bude věnováno perspektivám v užití plastů v nových konstrukcích, v údržbě, renovaci, opravách a zesílení existujících konstrukcí, druhé, třídní symposium se bude zabývat problematikou ochrany stavebních konstrukcí proti vodě pomocí plastů a pryže.

První symposium má čtyři sekce:

- materiály,
- plasty v nových konstrukcích,
- plasty v renovaci a urbanistické obnově,
- plasty na ochranu, údržbu, opravy a zesílení stavebních a jiných konstrukcí.

Také druhé symposium bude probíhat ve čtyřech sekcích:

- vhodné materiály,
- ochrana konstrukcí proti vodě,
- interakce mezi izolačními a sousedními materiály,
- kontrola, ochrana, opravy a výztuž izolací.

Obě témata tohoto dvojsymposia jsou vysoce aktuální a jeho výsledky mohou účinně přispět k ujasnění často rozporných stanovisek jak o další budoucnosti plastů ve stavebnictví u nás, tak o nevhodnějších a nejspolehlivějších metodách a systémech k zajištění trvalé vodotěsnosti.

3. Použití plastů ve spojení s betonem (polymery modifikované cementové betony, plastbetony, polymerem impregnované betony) se stalo svébytnou a nejrozšířenější oblastí aplikace plastů ve stavebnictví. Proto byly této problematice v minulosti věnovány již tři velké mezinárodní kongresy se společným názvem *Polymery v betonech* a čtvrtý kongres se bude konat v tomto roce v září v Darmstadtu (NSR).

Lze očekávat, že tak jako minulé kongresy i tento přinese bohaté informace z výzkumu, výroby i užití. Bude se hovořit o aplikacích polymerů v betonech ve světě, o nových oblastech využití v různých odvětvích průmyslu, o nových výsledcích výzkumu a vývoje a o zpracovatelských technikách plastbetonu.

Ing. R. A. Bareš, DrSc.

osobní zprávy

K stému výročí narození mostaře Ing. — KARLA ŠÍŠKY

Karel Šiška se narodil 28. září r. 1883 v Březnici u Bechyně. V Praze studoval na střední škole a na odboru stavebního inženýrství Českého vysokého učení technického. Po získání inženýrského diplomu působil v roce 1905 v Pražské mostárně v Praze a v roce 1906 přešel do oddělení silnic a mostů tehdejšího c.k. místodržitelství v Praze. Tam spolupracoval při navrhování několika mostních staveb, např. mostu přes Labe v Litoměřicích a přes Ohři v Postoloprtech. Za první světové války byl mobilizován k domobraně; i tam se zabýval technickými úkoly a v době demobilizace měl hodnost nadporučíka-inženýra.

Po vytvoření ministerstva veřejných prací byl v květnu r. 1919 povolán do jeho mostního oddělení. Tam se účastnil přípravy a realizace odvážných železobetonových staveb: mostu přes Oravu v Díhé (železobetonový oblouk světlosti 61 m, dokončený 1922), přes Lužnici v Bechyni (oblouk rozpětí 90 m s mostovkou ve výši 50 m nade dnem údolí sloužil zároveň silničním vozidlům a elektrické železnici Tábor—Bechyně, dokončen 1928), přes Vltavu v Kralupech (oblouky 60+80+60 m, také 1928), přes Ohři v Karlových Varech (obloukový světlosti 82 m), přes Odru v Petřikovicích, přes Váh v Piešťanech, přes Tisu v Rachově atd.

V dubnu r. 1929 byl Ing. Karel Šiška jmenován přednostou oddělení nestátních mostů v ministerstvu veřejných prací, v roce 1932 přednostou oddělení pro správu silničního fondu a zlepšování nestátních silnic, v období let 1936 až 1938 byl náměstkem předsedy Silniční rady. Od května r. 1940 byl přednostou první skupiny odboru silničních a mostních staveb a krátce nato se stal odborovým přednostou pro tyto stavby. Drastické omezení dodávek železa a cementu okupačními úřady za druhé světové války prakticky ukončilo rozvoj železobetonových mostů v našich zemích, a tedy i tvůrčí činnost tohoto vynikajícího mostního inženýra.

Ing. Šiška byl aktivním členem Spolku československých inženýrů a již dlouho před druhou světovou válkou byl zvolen do jeho představenstva. Zasloužil se o vznik Československé silniční společnosti, byl jejím poradním členem, působil v komisi pro silniční návrhy, v níž přispěl k vyjasnění mnohých sporných otázek mezi investory a podnikateli těchto staveb. V období

1934 až 1936 byl předsedou komise pro nestátní silnice, která pod jeho vedením vypracovala tzv. „Celostátní silniční plán“. O oblíbenosti, již se těšil v této společnosti pro svou odbornou činnost i vynikající osobní vlastnosti, svědčí, že byl jednohlasně zvolen v roce 1941 jejím předsedou. Přes krajně nepříznivé poměry za druhé světové války se mu podařilo uchránit Silniční společnost před rozpuštěním a v roce 1944 v ní začal s několika vybranými členy ústředního výboru připravovat obnovu a výstavbu silnic a mostů po osvobození.

Ze všech staveb, na jejichž vzniku se podílel, měl Ing. Šiška nejraději tzv. „duhový“ most v Bechyni. Na služební cestě do jižních Čech dne 13. července 1945 na něm vystoupil z auta, aby si něco prohlédl. Šofér jel dále do Bechyně, v udanou dobu se vrátil, na mostě však již Ing. Šiška nebyl. Byl nalezen na plochem dně hlubokého údolí Lužnice bez nejmenší známky života. Okolnosti tragického pádu nejsou známy, avšak mosty, jejichž navrhování bylo hlavní náplní odborné činnosti Ing. Karla Šišky, staly se i jeho osudem.

Doc. Dr. Ing. Ivo Hruban, CSc.

K nedožitým pětasedmdesátinám Ing. JINDŘICHA HORELA

Ing. Jindřich Horel se narodil 9. února 1909 v Kouřimi v okrese Kolín. Po maturitě na České reálce v Praze r. 1927 vystudoval na ČVUT v Praze obor strojního inženýrství. Zpočátku pracoval jako konstruktér, připravář a výrobní technik v ČKD Blansko a ve Škodových závodech v Plzni, kde získal všestrannou projekční a výrobní praxi.

V r. 1947 přešel do stavebnictví, které v té době nastoupilo bouřlivou cestu mechanizace a zprůmyslnění a potřebovalo strojní odborníky. V roce 1950 byl závod Baraba, kde Ing. Horel pracoval, vyčleněn jako samostatný národní podnik Stavby silnic a železnic Praha a on přešel do tzv. speciálního provozu Předpjatý beton. Význam předpjatého betonu v mostním a prů-

myslovém staviteľstve stále rosti, a preto zde našel široké uplatnenie svých bohatých zkušeností a tvůrčích nápadů.

Jeho zásadou bylo: výsledky výzkumu a vývoje převádět okamžitě do praxe. Pro kabel z drátů \varnothing 4,5 a 7 mm vyvinul kotevní systém s předpínací silou až do 1000 kN, který jen s malými změnami přetrvával dodnes. K tomu zkonstruoval podle únosnosti napínací lisy, které později inovoval a propracoval do té míry, že jsou v této kategorii dosud světovou špičkou. Ing. Jindřich Horel tato zařízení nejen navrhl, ale zajistil i jejich výrobu a masové rozšíření. Vyškolil mnoho techniků a dělníků v osazování kotev, předpínání a injektáží kabelů jako základní technologii předpjatého betonu. Pro jeho přílišnou oddanost praktickým činům a snahu co nejvíce rozšířit dokonalou technologii předpínání a snad i vrozenou nechuť k publikování se jeho zlepšovací návrhy a vynálezy dostaly spíše na konkrétní stavby než do technické literatury a časopisů. Za ocenění své práce v oboru předpjatého betonu dostal právem státní cenu Klementa Gottwalda. V n. p. Stavby silnic a železnic setrval do roku 1965 a kromě již zmíněných strojů a zařízení pro předpínání se věnoval konstrukci a výrobě zařízení pro injektáž (způsob injektáže vývěvou), vytváření dutin v nosnicích skříňového průřezu, cejchovacího zařízení pro manometry atd. Není jeho vinou, že naše podniky nechtěly tato malosériová zařízení vyrábět, a proto přešel do n. p. Stavební stroje Zličín a do družstva Akaria, kde se snažil zavést jejich výrobu a servis.

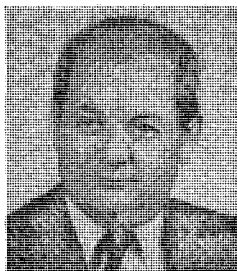
N. p. Dopravní stavby Olomouc, který měl dát do pořádku své napínací zařízení, převzal v roce 1971 Ing. Horela do mostní skupiny rozvoje vědy a techniky a s ním i několik dalších jím doporučených odborníků do své rodící se Správy servisů.

Kromě toho, že uvedl do provozu cejchovací zařízení a jiné zlepšovací návrhy, zdokonalil zde svou kotvu 1000 kN pro 24 \varnothing P7 (P-0-100) tak, aby vyhověla náročným zkouškám na pulzátoru na únavu. To se podařilo dokonale, kotva snesla mnohem větší pulzaci než předepsaných 2×10^5 cyklů bez přetržení jediného drátu. Zúčastnil se také na řešení oborového úkolu „Mosty v městské zástavbě“, kde našlo uplatnění i mnoho jeho zkušeností ze strojařské praxe. Zkonstruoval i kotvu na 1500 kN pro lana \varnothing Lp 15,5 mm. Ta sice nebyla realizována, ale nese pečeť zkušeného konstruktéra, který použil měkké litinové vložky rozepřené tlakem kužele na lana uspořádaná v rovnoměrné vzdálenosti po obvodu.

Zemřel náhle a v plné práci 4. ledna r. 1976. Jeho význam v našem vývoji předpjatého betonu je nepopíratelný, možno říci průkopnický. Bez jeho houževnatosti si vývoj našeho předpjatého betonu po stránce technologické dovedeme jen těžko představit. Položil spolehlivé základy pro jeho rychlý a masový rozvoj, na nichž bylo možné spolehlivě a rychle stavět a dosáhnout až současné vysoké úrovně tohoto oboru u nás.

Ing. Otto Holoubek

Pětidesátka Ing. Jána NOVOTNÉHO



Každým novým rokom pribúdajú noví jubilanti. V tomto roku medzi nich od 13. februára patrí aj generálny riaditeľ Železničného stavebníctva Ing. Ján Novotný.

Rodisko jubilanta Devínska Nová Ves bolo aj v minulosti tak trochu Bratislavou, a teda malo čosi z výhod aj výhod veľkého mesta. Jednou z výhod bolo, že si mohol vybrať, na ktorej — z pomerne veľkého počtu škôl — by chcel študovať. Vybral si

dopravný smer na priemyslovke (maturita r. 1953) a pokračoval na dopravnom smere Stavebnej fakulty SVŠT v Bratislave (promovaný r. 1958).

S diplomom inžiniera v tých rokoch už nebolo problémom nájsť si vhodné miesto, no vždy bolo a bude problémom vykonávať prácu s odborným zameraním a vo svojom odbore. V štátnom projektovom ústave sa najprv porozhliadol po svojom odbore, potom zakúsil, ako je to pracovať vo vývoji. Každý začiatok poznamenaná svojím spôsobom celý ďalší život — v projekcii bolo treba pracovať systematicky a dôsledne a práca vo vývoji zanechala v mladom inžinierovi večný nepokoj, potrebu hľadať, skúmať. To sú vlastnosti, s ktorými vykonával neskôr funkciu stavebného technika v n. p. Cestné stavby Bratislava.

Už tu si všimil nepokojného a v dobrom slova zmysle ambiciózneho inžiniera s príkladným prístupom k práci, a otvorili mu možnosti na ďalší osobnostný a odborný rast.

Stavebníctvo týchto rokov bolo plné vzrušujúcich udalostí. Postupne sa vymaňovalo z detských chorôb a stávalo sa jedným z hlavných faktorov rozvoja našej socialistickej spoločnosti. To, prirodzene, vytváralo dostatok priestoru pre schopných pracovníkov.

Ing. Novotný popri každodennom plnení výrobných úloh, najprv ako stavbyvedúci a potom v náročnejších výrobných funkciách, pracuje alebo spolupracuje na riešení problémov dynamického merania únosnosti podložia a cementovej a živičnej stabilizácie.

V tom čase, keď do mostného staviteľstva čoraz viac preniká prefabrikácia, sa Ing. Novotný zapája do skúmania a vytvárania možnosti na uplatnenie prefabrikovaných mostov a mostných podpôr.

V roku 1965 zasiahla rozsiahle územie v pôsobnosti podniku Cestné stavby dunajská povodeň. Je aj zásluhou Ing. Novotného, že sanačné práce po povodni boli vykonané vo veľmi krátkom čase.

V tomto období, ktoré možno označiť za najkrajšie v živote jubilanta, nestráca kontakt so živými stavbami. V roku 1969 po reorganizácii rezortov prechodne pracuje na novozriadenom Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácií SSR. Po jeho zrušení sa stáva v roku 1971 námestníkom podnikového riaditeľa na Riaditeľstve diaľnic v Bratislave a v roku 1973, po odchode svojho predchodcu do dôchodku, riaditeľom podniku.

Tu sme akoby pri zlome v živote Ing. Novotného. Od začiatku je postavený pred náročnú úlohu vybudovať rozsiahlu organizáciu investorského aj prevádzkového charakteru, vybrať si ľudí schopných plniť úlohy spojené s budovaním diaľnice.

Zhodou okolností sa v riaditeľských funkciách v dodávateľskom podniku Doprastav a v investorskom podniku Riaditeľstvo diaľnic stretli dvaja úspešní spolupracovníci z podniku Cestné stavby, n. p., Bratislava, ktorí vedeli vytvoriť atmosféru pre úspešnú spoluprácu, aká bola potrebná pri budovaní tohto rozsiahleho diela. Nie menej významný je aj podiel nášho jubilanta na monografickom spracovaní tejto zložitej a náročnej stavby.

Život však ide ďalej. Od 1. 2. 1980 — teda prakticky od začiatku päťročnice — stojí Ing. Novotný na čele generálneho riaditeľstva Železničného stavebníctva.

Opäť bolo treba vniknúť do veľmi náročnej novej problematiky a opäť ako doteraz v súlade s progresívnymi formami a vedeckými metódami riadenia.

Bolo treba vyriešiť doteraz technicky neriešený problém prekládok trás základnej železničnej siete na úseku Čechy-sever, elektrifikovať a automatizovať 450 km tratí, budovať automatické bloky pri sústavne sa zvyšujúcej náročnosti zabezpečovania vlakovej dopravy. Bolo treba zvyšovať nielen priepustnosť našich železníc, ale aj zrýchliť manipuláciu pri zostavovaní súprav, budovať nové stanice a pod. Prevažná väčšina prác sa musela vykonávať bez prerušenia prevádzky tratí.

Tu už nestačí byť iba pracovitým a plným nápadov, pokrokovým. Tu treba jednoducho riešiť aj neriešiteľné veci, nezťahčovať problémy, ale robiť ich jednoduchými. A to je vlastnosť, ktorá je pre nášho jubilanta s typicky novotnovským úsmevným: „Tak sme teda v tom, nikto nám nepomôže, tak to spravme.“, charakteristická.

A to je vlastne to, čo nášmu obľúbenému členovi redakčného kolektívu žičíme aj do ďalších rokov.

Ing. Vladimír Chmelař