

Pohledy do minulosti jsou téměř vždy poučné. Stojí za to seznámit se se zkušenostmi inženýrů, kteří prožili několik politických a hospodářských systémů. Zejména je zajímavé vědět, jak to vypadalo v tradičním systému, k němuž se po nucené přestávce vracíme. Pamětníků je dnes již opravdu málo. Obrátili jsme se proto na toho, který je nám nejbližší a pamatuje toho asi nejvíce, na pana profesora Lubora Jandu:

♦ **Vážený pane profesore, nedávno jsme si připomněli Vaši pětasedmdesátku a současně i padesát let Vaší inženýrské práce. Za tu dobu se u Vás nastřádalo obrovské množství životních a inženýrských zkušeností a poznal jste mnoho lidí nejen v Československu a Česku, ale také jinde ve světě. Naše čtenáře často zajímá, "jak šel život" v minulosti. Dovolte proto, abychom Vám položili několik otázek o počátcích Vaší činnosti. Nejdříve se Vás však zeptáme, co Vás vlastně přivedlo k betonovému stavitelství? Byla to některá významná osobnost anebo zajímavá konstrukce?**

Spíše to byla šťastná shoda okolností, i když představa, že se budu věnovat inženýrskému stavitelství, mi byla blízká od dětství. Můj zájem o obor vzbudil tatínek, který byl profesorem vodních cest a jezů na Vysoké škole technické v Brně. A tak když jsme se po otcově úmrtí přestěhovali do Prahy, začal jsem v září roku 1938 studovat na Vysoké škole inženýrského stavitelství. Po uzavření škol v listopadu 1939 byla několika odvážnými profesory dána studentům možnost získat alespoň středoškolskou technickou kvalifikaci ve dvouletých kurzech na vyšší průmyslové škole stavební v Praze. V kurzu převážně vyučovali profesori vysoké školy. Této příležitosti jsem využil. Později jsem se snažil vyhnout nucenému nasazení v Německu, v čemž mi pomohl otcův přítel pan Ing. František Mencl, vedoucí mostního odboru pražského magistrátu. Jeho syn, Ing. Dr. Milan Mencl, asistent profesora Bechyně, mi zprostředkoval o prázdninách roku 1940 praxi u firmy Ing. Dr. Karel Skorkovský, a.s., kde jsem nastoupil o rok později, po dokončení kurzu, jako technik. Ukázalo se, že to byl právě ten šťastný krok, který rozhodl o mém odborném osudu. Dr. Milan Mencl se stal na počátku šedesátých let profesorem Vysoké školy železniční v Praze, na níž působil i v Žilině, kdy to byla už Vysoká škola dopravy a spojov.

♦ **V roce 1941 jste tedy nastoupil do zaměstnání u Skorkovských, jak se tehdy této známé české firmě říkalo. Jakou práci svěřili mladému technikovi?**

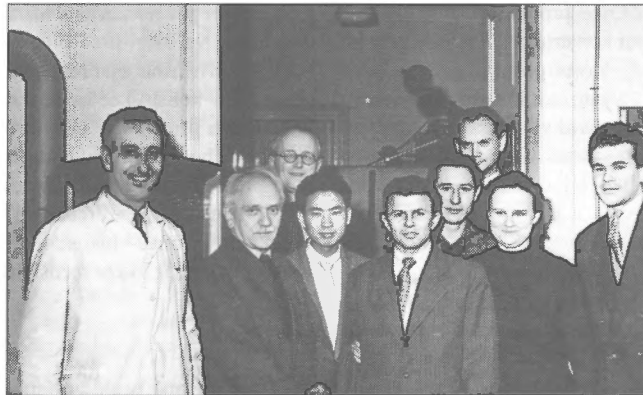
U Skorkovských jsem byl nejprve přidělen ke zkušenému praktikovi, panu Ing. Dr. Václavu Knoblochovi. Pod jeho vedením jsem pracoval na projektu výsypek na koks v pražské plynárně a na rámových konstrukcích v cementárně v Králově Dvoře. Byly to železobetonové konstrukce. Mou první samostatnou prací byl projekt tunelu s betonovou klenbou právě v této cementárně. Musím říci, že mi ten tunel stále nevycházel. Měl být z prostého betonu, proto-

že se za války šetřilo ocelí. Až pak přišel profesor Bechyně, radil se Dr. Knoblochem, a nakonec na základě své zkušenosti návrhový tlak na klenbu prostě upravili a zmenšili.

♦ **Takže jste vlastně předběhli Novou rakouskou tunelovací metodu ... Jaký byl postup práce na projektech?**

Projekty se většinou zpracovávaly během zimy a jejich realizace se potom obvykle svěřovala autorům. U menších zakázek práce zahrnovala i vyúčtování. Jako pomocný stavbyvedoucí jsem tak získával první praktické zkušenosti. Tato okolnost a také diskuze v průběhu projektování s Dr. Knoblochem a často také s profesorem Bechyněm mi byly neocenitelnou školou správného konstruování a zpracování prováděcích projektů.

V roce 1943 jsem byl přidělen do projekční skupiny vytvořené z pracovníků firmy Skorkovský a Pražské betonářské, a to pro projektování nové továrny Avia v Letňanech u Prahy. Projekční kancelář, kterou vedla berlínská firma Nissen, byla na staveništi, tak-že styk projektantů s realizátory byl velmi úzký. Výrobní haly byly kryty tehdy novými konstrukčními prvky dlouhými shedovými válcovými skořepinami. Poprvé se použilo také prefabrikace železobetonových střešních nosníků velkého rozpětí. Skupinu statiků českých firem vedl Ing.



Skupina posledních diplomantů profesora Stanislava Bechyně s asistentem Ing. Luborem Jandou v Hollaru (v prosinci 1959)

Antonín Jilek, budoucí profesor betonových konstrukcí na Stavební fakultě v Praze. I on byl zaměstnancem firmy Skorkovský. Ve skupině byli také dva vynikající architekti Ing. Arch. Pohorský a Ing. Arch. Koreček, kteří se později stali docenty na Vysoké škole architektury v Praze.

♦ **Firma Skorkovský byla jednou z velkých meziválečných firem a trvala nepřetržitě až do svého znárodnění. Co bylo její hlavní činností?**

Firma vznikla už v roce 1910. Zaměřila se hlavně na projektování a provádění betonových konstrukcí především v průmyslových, inženýrských a mostních stavbách. Firma rychle rostla, stala se akciovou společností a byla jednou z neúspěšnějších československých betonářských firem mezi oběma světovými válkami. Byla to doba prudkého rozvoje železobetonu.

V roce 1948 byla firma znárodněna a její zaměstnanci vytvořili základ národního podniku Stavobet, z něhož později vznikly Stavby silnic a železnic.

♦ **Jak byla firma řízena? Víme, že s ní byl úzce spjat profesor Stanislav Bechyně. Nepochybně se zúčastnil její odborné činnosti ...**

V čele firmy Skorkovský byl její zakladatel Ing. Dr. Karel Skorkovský, ekonomické záležitosti vedli dva prokuristé Ing. Bohumil Skorkovský a Ing. Zelený. Prof. Ing. Dr. Stanislav Bechyně, který ke Skorkovským nastoupil hned po ukončení svého studia v roce 1910, byl jako technický ředitel odbornou duší firmy. Doporučil ho profesor stavební mechaniky Zdeněk Bažant. Bechyně

uplatnil u firmy své konstruktérské vloh a inicioval použití nových vlastních anebo v zahraničí vyvíjených prvků. Například to byly hřibové stropy, sloupy z ovinutého betonu, rámové konstrukce k neznámějším patří pražská Lucerna. Dále prosadil zejména krátké-válcové skořepiny, obloukové mosty se spolupůsobící mostovkou a mnoho dalších vtipných konstrukcí. Pan profesor Bechyně navštěvoval projekční oddělení firmy denně.

Uvnitř firmy působily pracovní skupiny, každou vedl odpovědný stavbyvedoucí. Stavbyvedoucí velmi často zpracovávali i projekty objektů, které stavěli. Skupina měla vždy několik kmenových zaměstnanců techniků, mistrů, předáků a odborných dělníků. Pracovní skupiny většinou pracovaly dlouhodobě pro stálé zákazníky. Patřila k nim za mých časů Cementárna v Králově Dvoře, Barrandovské ateliéry, Chemické závody v Neratovicích a Rybitví, pražský magistrát, Penzijní ústav, pražská plynárna, Avia a další významní stavebníci. Například pro ČSD se dodával třetí železniční tunel u Wilsonova nádraží, pro Ředitelství dálnic most u Senohrab.

◆ **Kdo rozhodoval o tom, zda se firma zúčastní zadávacího řízení, o ziskové příirážce, o platech inženýrů nebo jiných důležitých věcech?**

Oba Skorkovští, Ing. Zelený a prof. Bechyně byli hlavními akcionáři firmy, kteří spolu s dalšími akcionáři rozhodovali o účasti na zadávacích řízeních, o základních ekonomických záležitostech včetně platů zaměstnanců a samozřejmě o velikosti procenta zisku z nákladů na stavbu. V době, kdy jsem u Skorkovských působil, se režijní příirážka pohybovala kolem 14 %, zisková se měnila podle konjunkturních a jiných hledisek.

◆ **Kteří z našich předních inženýrů u Skorkovských tehdy pracovali?**

Kromě těch, co jsem již jmenoval, připomenu Ing. Viktora Chandžih a Ing. Dr. Vladimíra Smitku, kteří se po znárodnění stali postupně řediteli Stavobetu. Smitka byl pak profesorem provádění staveb na pražské Stavební fakultě. Další skupiny vedli Ing. Dr. Gruževský, Ing. Huráb, Ing. Rajtschig ... Od Skorkovských vyšlo díky pečlivému vedení firmy mnoho vynikajících českých inženýrů.

◆ **Dnes se věnuje mnoho pozornosti otázkám zadávacího řízení, které je pro mnoho inženýrů naprostou novinkou. Jakým způsobem probíhalo takové řízení v tehdejších tržních hospodářství?**

U velkých zakázek bylo zadávací řízení převážně soutěžní. Zadavatel dal obvykle vypracovat tak zvaný úřední projekt, ke kterému byly připojeny podmínky, jež se musely při realizaci splnit. K účasti na soutěži byly obvykle pozvány vybrané firmy. Ty mezi sebou často vytvářely konsorcia předkládající společnou nabídku. Firmy nebo konsorcia šly pak do soutěže buď s nabídkou vycházející z úředního projektu anebo vypracovaly pro nabídku svůj vlastní projekt. To podněcovalo účastníky výběrového řízení k hledání nejhospodárnějších anebo jinak optimálních variant a umožňovalo to uplatnění nových originálních řešení projektu i postupu provádění. Výsledky posoudil investor. Přihlíželo se nejen k nabídnuté ceně,

ale také ke spolehlivosti jejího dodržení a k vlivu nákladů na jakost provedení. Nebyla tedy často přijata nabídka s nejnižší cenou.

◆ **Výběrové řízení a zpracování nabídky je nepochybně jedním z nejnepříjemnějších momentů života stavebního dodavatele. Uplatnil se mladý inženýr i v této zadávací hře?**

Pro mladého inženýra byla práce na nabídce neocenitelnou školou podnikatelské praxe. Na přípravě větší nabídky se totiž většinou zúčastňovali všichni pracovníci tak zvané centrály, tj. projekční kanceláře firmy, v počtu kolem osmi odborníků. Důležitá byla taktika při stanovení nabídkové ceny. Mezi firmami se uzavíraly tiché dohody podle zájmu o získání zakázky. Nejnepříjemnější bylo období několika dní před termínem odevzdání nabídky, kdy se často měnily a upravovaly kalkulace podle zpráv získaných od konkurence, ať již dobrovolnou dohodou nebo tajně.

◆ **U Skorkovských převažovaly zakázky veřejné nebo soukromé?**

Vzhledem k velikosti firmy, její betonářské specializaci, jejímu vybavení a dobré pověsti převažovaly velké a dlouhodobé, inženýrsky náročné zakázky. Stavebníky byly převážně veřejné instituce a velké podniky.

◆ **Setkal jste se někdy s korupcí, úplatky a podobnými ozdobami stavebních procesů?**

S korupcí jakéhokoliv druhu v zadávacím procesu ani při realizaci jsem se nesešel. Myslím, že by firma, která by použila korupce, brzy ztratila důvěru, a tím i zakázky.

◆ **Jaká byla tehdejší "filozofie" soutěžení s jinými firmami?**

Asi nedokážu objektivně odpovědět. V Praze pracovalo několik podobně zaměřených a také vysoce kvalifikovaných firem, jejichž možnosti jejich vedoucí pracovníci vzájemně dobře znali. Mně se jevílo soutěžení firem spíše jako spolupráce, při které se hledá optimální postup pro zvládnutí daného úkolu. Toto hledisko vedlo k dohodám a sestavování konsorcií zejména u velkých staveb.

◆ **A nakonec ještě jednu otázku: co byste poradil mladým inženýrům vstupujícím do praxe? Na co se mají zaměřit ve své životní dráze?**

Naše povolání dává možnost mimořádně širokého výběru pracovní náplně. Absolvent vysoké školy si přináší základní znalosti a přehled o celém oboru, ale v užším zaměření podle svého zájmu a nadání musí znalosti stále rozvíjet a doplňovat. Radost a uspokojení z práce přináší především tvůrčí činnost. Přitom jsou podmínkou úspěchu nejen hluboké znalosti ve specializaci, ale současně také přehled o celém oboru. Důležité je mít dobré a klidné pracovní prostředí. Jsem přesvědčen, že dnešní podmínky, které se v českém stavebnictví vytvářejí anebo vlastně obnovují, umožňují mladým inženýrům najít v našem oboru své uplatnění.

◆ **Děkujeme Vám, pane profesore, za rozhovor.**

O betonu a zdivu v českých časopisech

STAVBA ◆ V čísle 4/95 najdeme jedním poutavý článek o sanaci železobetonové ploché střechy Bauhausu v Dessau v Německu, jedním podrobnou informaci o moderních technologiích obvodových plášťů (Karel Svoboda). Pro projektanty zděných plášťů z licovek je důležitý příspěvek o cihlách CIOS (M. a D. Charamza). ◆ Č. 6/95 obsahuje dobrý popis rekonstrukce budovy Městské policie v Brně.

MATERIÁLY A TECHNOLOGIE PRO STAVBU ◆ V čísle 5/95 najdeme několik článků o sanačních omítkách. ◆ V č. 1/96 je pro betonáře zajímavá souhrnná informace o mobilních čerpadlech betonové směsi zn. Schwing (Jan Neumann).

STAVEBNÍ OBZOR ◆ V čísle 2/96 je příspěvek o spřažených konstrukcích z předpjatého betonu (Bohumír Voves) a o způsobech spřažení pro ocelobetonové konstrukce (Jiří Studnička, Karel Macháček a Karel Peleška). ◆ Bohumír Voves se spřaženými konstrukcemi zabývá i v čísle 3/96 v článku o stropech s keramickými nebo betonovými vložkami.

Redakce