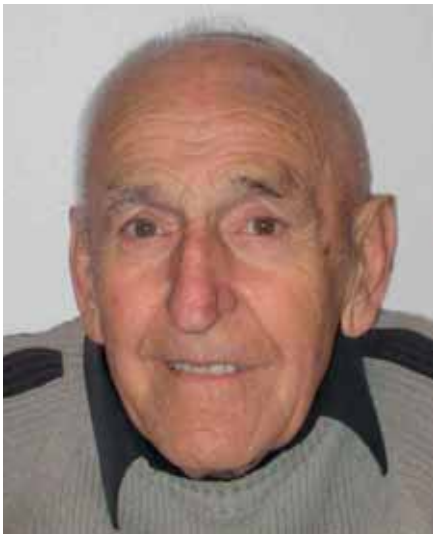
ING. HYNEK HLASIVEC (1926 až 2011)



Hynek Hlasivec byl od mládí výraznou osobností jak postavou, tak životní energií a optimismem. To uplatňoval nejen ve svém zaměstnání, ale i v aktivní a organizační sportovní činnosti, v atletice, lyžování, cyklistice a především horolezectví, jako vedoucí horolezeckého oddílu ze Spořilova a starosta tamního Sokola.

Po absolvování Fakulty inženýrského stavitelství, oboru vodohospodářských staveb na ČVUT v Praze, v letech 1945 až 1950 a dvouleté vojenské prezenční služby, konané s určitým odlehčením, díky jeho sportovní aktivitě, nastoupil k Československým stavebním závodům. Po jejich reorganizaci v roce 1952 přešel do nově vzniklého podniku Stavby silnic a železnic, (dnešní Eurovia CS), kterému zasvětil celou svou profesionální dráhu.

První působení bylo u Stavební správy 02 na Moravě, na stavbě železniční tratě Brno–Havlíčkův Brod a dále na různých stavbách, převážně v Praze.

Rozhodujícím krokem v jeho další profesionální kariéře byl příchod ke Speciálnímu provozu pro předpjatý beton 03, později Závod 2 – Mosty, kdy byl začátkem roku 1957 jmenován hlavním stavbyvedoucím na stavbě mostu přes Labe v Pardubicích.

Byl to první velký most z monolitického předpjatého betonu u nás, o třech polích s rozpětími 50 + 70 + 50 m, celkovou šířkou mezi zábradlím 24 m a šikmostí 60°. Postup výstavby byl kombinací letmé betonáže od pilířů, s 30 m dlouhými doplňujícími částmi v jednotlivých polích, vše prováděno na skruži. Podélné předpětí představují jednak zainjektované kabely v betonu, jednak volné kabely uspořádané po dvojicích v komorách. Požadovaný beton B 540, tehdy běžný u prefabrikátů, byl ale těžko dosažitelný u monolitů.

K mostu náležel i několikakilometrový úsek silnice, městské komunikace, kanalizace, úpravy řečiště Labe, demolice stávající městské zástavby a provoz vlastního lomu. Jako speciální práce bylo i přestěhování pomníku vynálezců pluhu bratranců Veverkových. U mostu bylo nutno v první řadě provést sanaci jímky pro založení pilíře v řece po havárii a dále připravit zcela novou technologií provádění nosné konstrukce. Základními problémy bylo zrušené pracoviště projektanta Ing. M. Sůry a neexistující oddělení technické přípravy v podniku. Proto musely být veškeré technické problémy řešeny přímo na stavbě, což vyžadovalo rychlá inženýrská řešení i odpovídající odvahu pro jejich provedení. Tyto vlastnosti předznamenaly další profesionální dráhu inženýra Hlasivce, která byla vždy naplněna novými speciálními úkoly a technologiemi.

Již koncem 50. let byla zahájena příprava výstavby mostů přes Vltavu a Otavu na Zvíkovském Podhradí a bylo rozhodnuto o jejich provedení letmou betonáží. Inženýr Hlasivec byl opět jmenován hlavním stavbyvedoucím. Oba mosty mají čtyři pole o rozpětích 41,65 + 2 x 84 + 41,65 m, krajní pole byla betonována na skruži, s výjimkou posledního na Vltavě, které bylo, jako všechna vnitřní pole, betonováno letmo. Na vyřešení technologie letmé betonáže obou mostů se podílel celý tým pracovníků SSŽ, do kterého dále patřili: projektant Dr. Ing. Vilém Možíš, technolog předpínací techniky Ing. Jindřich Horel, vedoucí vývoje Ing. Jan Vítek, DrSc., a jeden z prvních průkopníků předpjatého betonu u nás Ing. Antonín Bitzan. Výsledek jejich tvůrčí činnosti byl oceněn udělením státní ceny v roce 1963.

Přestože tyto první velké mosty z předpjatého betonu u nás byly též postiženy celosvětovým problémem podcenění účinku dotvarování betonu a růstem průhybů, byly úspěšně opraveny a slouží dál, na rozdíl od řady podobných mostů ve vyspělých západních zemích, které musely být odstraněny, nebo u nich došlo i k haváriím se ztrátami lidských životů.

Počátkem 60. let proběhla již n-tá soutěž na přemostění Nuselského údolí. Jejím výsledkem nebyla sice realizace vítězného návrhu, ale došlo konečně k rozhodnutí o výstavbě mostu – opět letmou betonáží. Projektem mostu byl pověřen PÚDIS Praha, Ing. Vojtěch Michálek, CSc., a výstavbou SSŽ Závod 2, s hlavním stavbyvedoucím inženýrem Hlasivcem.

Mimořádná konstrukce jednokomorového mostu, s pojížděnou horní i dolní deskou, který je dodnes unikátem ve světovém mostním stavitelství a přinesla mu v ČR titul „Most století“, vyžadovala mimořádné úsilí jak při projektu, tak zejména při realizaci. Kromě náročného organizačního i technického zajišťování výstavby byl inženýr Hlasivec iniciátorem i některých významných technologických opatření pro předpjatý beton, např. vytvoření usměrněných kabelů ze svazků dvaceti čtyř patentovaných drátů P 7 mm. Most byl konstrukčně dokončen již v roce 1970, v době 6. Kongresu FIP konaného v Praze a byl symbolem úspěšného zakotvení předpjatého betonu v mostním stavitelství u nás.

Při této příležitosti je nutno vzpomenout významných osobností tohoto období. Byť poněkud kontroverzního Dr. Ing. Ladislava Pacholíka z Ministerstva dopravy, jako iniciátora mostů z předpjatého betonu, dále profesorů ČVUT, Dr. Ing. Jiřího Klimeše, vedoucího Katedry betonového stavitelství na Stavební fakultě v těchto letech a představitele národní skupiny FIP a Ing. Bohumíra Vovse, DrSc., autora základních předpisů pro navrhování a provádění konstrukcí z předpjatého betonu.

1. ledna 1971 byl inženýr Hlasivec jmenován vedoucím odboru, později správy technického vývoje SSŽ a v této funkci působil dvacet pět let, dále pak jako výzkumný a vývojový pracovník až do odchodu do důchodu v roce 1998. Pod jeho vedením byly úspěšně připravovány a zaváděny do výroby hlavní moderní technologie výstavby betonových mostů, řada jejich částí a vybavení a detailních technologií. Bylo to především ve spolupráci se Závodem 2 – Mosty a s projektanty z různých projekčních kanceláří.

Samostatné kapitoly tohoto období představovaly stavby mostů v Římově, postupné vysouvání s pylonem, řízené laserem, a zavěšeného mostu přes Jordán v Táboře, který byl projektován Ing. Pavlem Cieslarem jako první most tohoto typu v Československu.

Nelze vynechat ani další technologie výstavby objektů pro dopravní stavby, protlačování železničním náspem v případě silnice I/10 u Brandýsa nad Labem, nebo pouze zasouvání, jako objekty na silnici I/7 u Postoloprt. S touto techno-

Obr. 1 Most Pavla Wonky přes Labe v Pardubicích. 1961

Obr. 2 Most přes Vltavu na Zvíkovském Podhradí. 1963

Obr. 3 Most v Římově během stavby

Obr. 4 Most v Táboře během stavby

logií lze spojit i úspěšné přesuny celých stavebních objektů, např. kaple v Rakousku.

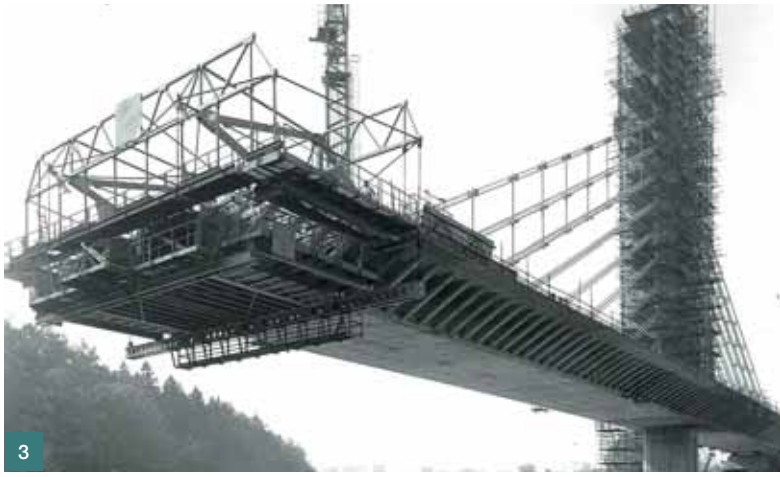
Významná byla i činnost v oblastech dílčích technologií, vývoj speciálních montážních a manipulačních zařízení pro segmentovou technologii a postupné vysouvání. Byla věnována pozornost racionalizaci betonářských prací, např. zavedení první mechanické spojky betonářské výztuže. Trvalá pozornost byla věnována předpínací výztuži, tyčové, kabelové i z uhlíkových vláken, systémům jejího kotvení a stykování. Za zcela novátorské je možno považovat řešení závěsů z ocelových předpínacích lan pro zavěšené mosty, konstrukčně i technologicky, při jejich provádění na stavbě.

Plné pracovní nasazení inženýra Hlasivce skončilo prakticky s dvacátým stoletím. V následujících letech byl však často zván k řešení speciálních technických úkolů a také jeho aktivita ve sportu a jeho organizování ho provázela dále až do životního finále 11. 7. 2011.

Jeho celoživotní zásluhy o rozvoj předpjatého betonu a mostního stavitelství u nás ocenilo jak Ministerstvo dopravy udělením mimořádného uznání za celoživotní práci a aktivitu v oboru mosty v roce 1998, tak i Česká betonářská společnost udělením čestného členství v roce 1999.

Tradici stavitelů mostů u Závodu 2 SSŽ od 70. let minulého století přebírala postupně nová generace, kde nelze opomenout tehdejšího ředitele Ing. Ludvíka Kratochvíla, CSc., a ze stavbyvedoucích řady významných mostů Ing. Vladimíra Brejchu, pozdějšího ředitele Staveb mostů Praha, a stavitele Václava Švarce, následně dlouholetého ředitele mostní divize u SMP CZ. Ve stopách svého otce kráčí i oba synové, inženýři Jan a Zdeněk, i když odděleně ve dvou nástupnických firmách Eurovia CS a SMP CZ, mezinárodního holdingu VINCI.

Na závěr bych rád doplnil osobní vzpomínku na dlouholetého přítele, u kterého jsem začínal svou profesní dráhu v roce 1957 v Pardubicích. Naše spolupráce pokračovala i v dalších letech při přípravě a projektování nových staveb a nebyla zasažena ani obdobím po roce 1968. Tehdy spolupráce na řešení vývojových úkolů SSŽ probíhala v rámci závodu 2, později přímou účastí ve Správě technického vývoje a následně v odboru technického rozvoje, až do začátku 80. let. V nových podmínkách pokračovala i v 90. letech, tentokrát již mezi dvěma samostatnými firmami SSŽ a SMP.

V mé paměti zůstává přítel Hynek navždy jako vzor českého inženýra tak, jak nás to učila tehdejší Fakulta inženýrského stavitelství ČVUT v Praze.

Ing. Karel Dahinter, CSc.