

ING. KAREL DAHINTER, CSC. – OSMDESÁTILETÝ

Karel Dahinter se narodil v Praze na začátku července 1934 jako představitel třetí generace rodiny stavitelů. V první to byl stavitel pozemních objektů v Praze, v druhé inženýr silničních a železničních staveb v Čechách, na Moravě i na Slovensku, a proto měl již od mládí úzký kontakt se stavbami.

Bylo tedy logické, že se po gymnaziálních studiích přihlásil na Stavební fakultu ČVUT v Praze, kterou absolvoval v roce 1957 s vyznamenáním. Do praxe nastoupil jako asistent stavbyvedoucího u Staveb silnic a železnic (SSŽ), Speciální provoz 03, na most přes Labe v Pardubicích (most Pavla Wonky), první z monolitického předpjatého betonu v ČSR, prováděný po úsecích na skruži postupem obdobným letmé betonáži. Po dvou letech byl ustanoven vedoucím přípravy provozu 03, kde inicioval změny koncepce několika mostů, v Českém Šternberku a Dobřanech, a vypracoval návrh na přemostění Vltavy ve Zbraslavi z předpjatého betonu. Jeho návrh sice nebyl přijat, protože však most realizovala jeho mateřská firma SSŽ, byl po nástupu do projektové správy SSŽ jmenován odpovědným projektantem prováděcího projektu tohoto mostu. Ten byl realizovaný jako obloukový most, provedený unikátním způsobem výstavby, tzv. „B-systémem“ bez skruže, dle návrhu Ing. Vladimíra Tvrzníka, CSc. Při vzájemné spolupráci na výstavbě mostu vzniklo mezi oběma významnými českými mostaři trvalé přátelství.

V dalších letech jubilant navrhnul a vyprojektoval řadu pozoruhodných objektů, v roce 1961 železniční most na Jižní spojnici v Praze, unikátní šikmý deskový, původně železobetonový typový most, jako předpjatý, u kterého byla hlavní část provedena jako spřažená šikmá betonová deska. V první etapě vybetonovaná pouze v omezené výšce tak, aby mohlo být realizováno téměř centrické předpětí, a v druhé etapě byla deska dobetonována do navrhovaného tvaru. V následujícím roce navrhl nadjezd nad pražským zhlavím železniční stanice v Nymburku, který je kombinací monolitického sruženého předpjatého rámu o třech polích s oboustranně navazujícími prefabrikovanými částmi z typových prefabrikátů KA-61. Následoval první železniční parapetní, pružně vetknutý rám z předpjatého betonu v Železném Brodě (obr. 1). S ohledem na minimalizaci účinků dotvarování a smršťování betonu, pro světlost 42 m, byl navržen ze tří předpjatých částí; krajních konzolových a střední prostě podepřené, s následně dobetonovanými pracovními spárami a předpjatými kabe-



ly spojitosti. Za tento unikátní postup obdržel v roce 1966 československý patent č. 119806. K dalším pozoruhodným mostním objektům jubilanta patří např. monolitický most o třech polích s V-stojkami ve Vodně, řada železničních mostů, vzpěradlový rámový most přes Labe v Hradci Králové, první vysouvaný most v Tomicích, vylehčená lichoběžníková deska na Pankrácké radiále v Praze ad.

V letech 1967 až 1968 podal Ing. Dahinter v soutěži na dálniční přemostění ve Velkém Meziříčí dva návrhy, které byly oceněny: varianta letmé betonáže přes pilíře obdržela 3. cenu a varianta postupného vysouvání obdržela 1. odměnu (1. cena nebyla udělena). Při soutěži na přemostění Vltavy v Troji obdržel za variantu letmo betonovaného sruženého mostu 2. cenu (1. cena nebyla udělena).

V období 1961 až 1965 absolvoval jubilant externí aspiranturu na ÚTAM ČSAV. Školitelem byl doc. Ing. Dr. Karel Waitzmann, DrSc. Oponentem jeho kandidátské disertační práce „Navrhování konstrukcí z předpjatého betonu metodou přímého vynášení zatížení předpětím“ dle myšlenek prof. T. Y. Lina, byl prof. Stanislav Bechyně. Práce byla s ohledem na různé skutečnosti úspěšně obhájena v roce 1969.

Rozšíření znalostí v oboru vysouvaných mostních konstrukcí přinesla jubilantovi stáž v projektové kanceláři Leonhardt, Andrä und Partner ve Stuttgartu, v letech 1969 a 1970. Kromě projektové práce v kanceláři LAP ve skupině „otce vysouvání“ W. Baura, byl zapsán jako host-posluchač a navštěvoval přednášky profesoru Leonhardta a René Waltera o speciální problematice betonového stavitelství.

Ze Stuttgartu se vrátil v době tzv. „normalizace“ a za své aktivity v roce 1968

byl potrestán nuceným odchodem z projektové správy SSŽ, součástí ředitelství podniku. Vrátil se na závod 2 Mosty, kde v následujících letech pracoval jako specialista ve velmi širokém spektru činností této, tehdy špičkové, stavební firmy. Jedním z prvních úkolů byla příprava uvedení do provozu Nuselského mostu, kde se kromě určitých technických záležitostí objevily i mezilidské problémy vyžadující řešení. K tomu pak přistupovaly všechny nově zaváděné technologie výstavby mostů u SSŽ; zejména systémové skruže Peiner i pro oblouky (Loket), výstavba mostů na výsuvné skruži (Hvězdonice) či výstavba mostů postupným vysouváním a letmou betonáží.

Významný byl návrh Ing. Dahintera, CSc., na rekonstrukci montovaných základů turbosoustrojí elektrárny v Počeradech, včetně jeho úspěšné realizace. Ta vedla k tomu, že byl jubilant vyslán PZO Škodaexport na Kubu (Nuevitas), kde pracoval jako expert při opravě základů elektrárny včetně další konzultační činnosti pro kubánského investora. Po návratu byl zařazen jako vedoucí vývojový pracovník na ředitelství SSŽ, kde řešil další vývojové úkoly (VÚ): městské viadukty s nosnou konstrukcí vylehčenou rourami Spiro na systémové skruži Peiner (Praha-Povltavská) nebo segmentové mosty středních rozpětí ze segmentů dle francouzské licence firmy Freyssinet International (obr. 2). Po dokončení VÚ vedl, jako vedoucí odboru technického rozvoje SSŽ, realizaci prvního mostu (Teplice). Současně byl jmenován předsedou technické komise nově vzniklého Sdružení pro výstavbu silnic v ČR.

V následovném opětovném politickém napětí byl nucen v roce 1983 odejít ze SSŽ. Nastoupil do Pragoprojektu Praha jako hlavní specialista technického odboru pro mosty. Kromě kontroly projektů prováděl školení pracovníků správců mostů v rámci činnosti Pragoprojektu, hlavní projektové organizace pro mosty v ČR. V letech 1986 až 1989 byl pověřen řešením státního výzkumného úkolu „Zvýšení jednorázové a trvalé životnosti silničních mostů“. S tímto tématem souvisela i diagnostika mostů (obr. 3) a spolupráce s prakticky všemi významnými výzkumnými a zkušebními organizacemi v republice i zahraničí. V rámci řešení VÚ byly pro správce několika mostů vypracovány komplexní zprávy pro okamžitá řešení i následné postupy. Na jejich základě byl vypracován a přednesen příspěvek pro 1. konferenci Bridge Management pořádanou v dubnu 1990 na univerzitě v Guilfordu v Anglii.

Po změně politických poměrů byl



Ing. Dahinter, CSc., v roce 1990 podnikem SSŽ rehabilitován za léta 1970 i 1982 a byl přizván do tehdy již nástupnického podniku Stavby mostů Praha jako technický ředitel. Později v letech 1995 až 2007 působil jako technický poradce generálního ředitele a specialista pro výzkum a vývoj. I zde se díky svým zkušenostem aktivně podílel na koncepčních návrzích řady mostů, prováděných výše zmíněnými technologiemi (např. vysouvaný most na D3 u Čekanic, letmo betonovaný most na D5 u Kladruhu, mosty na D8 u Doksan, na Pražském okruhu u Ruzyně, mosty na I/7 u Chomutova ad.

V letech 2008 až 2010 působil jubilant jako expert ŘSD ČR pro mosty na stavbě 514 Pražského okruhu, především při výstavbě Lochkovského mostu. Zde navrhl provedení betonové desky spřaženého ocelobetonového mostu s mechanicky spojkovanou hlavní betonářskou výztuží a s betonem, doplněným polypropylénovými mikrovláknami, s cílem omezení trhlin v desce od smršťování.

Ing. Karel Dahinter, CSc., se již téměř padesát let účastní i na výchově mladých inženýrů přednáškami či jako konzultant nebo oponent diplomových a doktorand-

ských prací a v posledních letech jako člen státních zkušebních komisí. Dlouhá léta byl členem různých komisí technické normalizace. Jeho publikační činnost je velmi obsáhlá. Od poloviny 60. let minulého století pravidelně přispívá do odborných časopisů *Inženýrské stavby*, *Silniční obzor*, *Beton TKS ad.*, do národních zpráv ČR FIP, později *fib* a jako účastník na odborných konferencích. Je členem redakčních rad odborných periodik, od roku 2006 působí jako zkušební komisař pro obor mosty a inženýrské konstrukce ČKAIT. V posledních letech provádí jubilant velmi záslužnou činnost vydáváním souhrnných přehledů mostních staveb na různých silničních tazích, i velmi ceněných článků o významných mostech u nás i ve světě (např. Nuselský most v Praze, most Risorgimento v Římě ad.) a podobně i o velkých osobnostech mostního stavitelství a vývoje předpjatého betonu (Leonhardt, Freyssinet).

Dlouholetá odborná činnost Ing. Karla Dahintera, CSc., byla oceněna čestným členstvím ČBS v roce 2002, diplomem na mostním sympoziu v Brně v roce 2004 a udělením Špůrkovy medaile Silniční společnosti v roce 2009.

Obr. 1 Železniční most v Železném Brodě, parapetní pružně vetknutý rám z předpjatého betonu o světlosti 42 m

Obr. 2 Výstavba mostu přes Úhluvu na dálnici D5 u Plzně s nosnou konstrukcí ze segmentů SMP-FI

Obr. 3 Prohlídka komory letmo betonovaného mostu o rozpětí 60 m přes Ohří v Karlových Varech-Drahovicích při komplexní diagnostice

Obr. 4 Ing. Dahinter, CSc., vzpomíná u Nuselského mostu

Je vlastně škoda, že se v naší zemi došud šířeji nevžily některé tradice, obvyklé v jiných zemích, kde vynikající osobnosti praxe významně doplňují teoretické přednášky pracovníků vysokých škol. Ing. Karel Dahinter, CSc., by zcela jistě mohl mladé generaci budoucích stavebních inženýrů předat mnoho ze svých bohatých zkušeností.

I do dalších let po osmdesátce přejí kolegové a současní i bývalí spolupracovníci Ing. Karlu Dahinterovi, CSc., nezměněnou iniciativu při prosazování správných myšlenek mostního stavitelství, zejména však pevné zdraví.

Ing. Josef Kubíček, CSc.