OSMÉHO BŘEZNA OSLAVIL PROF. ING. JIŘÍ STRÁSKÝ, DSC., SEDMDESÁTKU

S Jiřím Stráským jsem se poprvé potkal v roce 1974, kdy jsem nastoupil do brněnského projekčního střediska tehdejších Dopravních staveb Olomouc. Pouze potkal. Za měsíc jsem šel na vojnu, takže jsme se blíže seznámili až o rok později. Po dalším půlroce se nám podařilo přesvědčit vedení, abychom pracovali spolu v jedné projekční skupině. Následně jsme předložili projekt první lávky z předpjatého pásu u Dopravních staveb. V celostátním měřítku nás sice předstihli projektanti tehdejších SSŽ, kteří navrhli most přes Sázavu u Hvězdonic, my jsme ale měli primát v tom, že naše lávka, na rozdíl od monolitické konstrukce našich kolegů, byla navržena z prefabrikovaných segmentů. Nosná konstrukce byla smontovaná za jeden den a stále spolehlivě převádí chodce a cyklisty přes řeku Svratku v Brně-Bystrci.

Na tomto projektu jsme si ověřili, že naše spolupráce funguje a že si dobře rozumíme i v debatách, které se netýkají mostů. Od té doby jsme spolu s malými přestávkami sdíleli společnou kancelář až do roku 1991, kdy jsme založili vlastní firmu.

V polovině sedmdesátých let se Jirka začal profilovat ve výraznou osobnost, kterou respektovali nejenom jeho vrstevníci, ale i starší kolegové. Stále se vzdělával, dokázal si zajistit (v té době těžko dostupné) informace ze zahraniční literatury. Následně navrhoval konstrukce, které byly na tehdejší dobu nejenom silně progresivní, ale současně realizovatelné s použitím technických prostředků, které v té době byly u nás k dispozici.

Po úspěšné realizaci předpjatého pásu v Brně-Bystrci následovaly další, už vícepolové konstrukce: lávka přes Vltavu v Praze-Trójí, lávka přes Labe v Nymburce.

Jiří navrhl nový typ průřezu u betonových městských estakád, které byly nosným programem Dopravních staveb. Dříve používané segmenty pětikomůrkového průřezu nahradil prvky otevřeného průřezu TT, které byly montovány v postupné konzole za použití dočasných podpěr. Tento typ průřezu byl použit např. na estakádě v Olomouci, ve Valašském Meziříčí, ve Vsetíně, u mostu na Městském okruhu v Praze přes Rokytku a trať ČD.

Vzpomínám si, že koncem sedmdesátých let si přivezl z Londýna první programovatelný kalkulátor Texas Instrument 59. Velmi rychle pronikl do tajů strojového kódu a za měsíc zaplnil přiložené magnetické štítky soustavou programů pro výpočet ztrát předpětí. Od této chvíle až do nástupu prvního stolního počítače byly výstupy z „Texasky“ nedílnou součástí našich statických výpočtů a Jirka prvním programátorem v Dopravních stavbách.

Našim největším projektem v té době byl zavěšený most přes Labe u Poděbrad. V letech 1984 až 1985, v době těžké informační izolace od okolního mostařského světa, se Jirkovi povedlo přesvědčit ředitele Dopravních staveb, že jsme schopni v krátké době přepracovat již hotovou projektovou dokumentaci vysouvaného mostu na konstrukci, která se u nás ještě nepostavila – zavěšený most se dvěma pylony s rozpětím 60 + 120 + 60 m. Základní podmínkou úspěchu byly dvě věci: za prvé sehnat ze zahraničí všechny dostupné informace potřebné k vypracování projektu a za druhé dokonale zkoordinovat práci mezi projektantem a přípravou stavby. V té době bylo nemyslitelné objednat jakýkoliv materiál v kapitalistické cizině, a tak se výroba všech potřebných komponentů včetně mostních závěsů musela zajistit doma. Jirkovi se podařilo obojí a v roce 1988 byl most dokončen. Za další rok jsme zahájili práce na projektu zavěšeného mostu přes vršovické nádraží v Praze.

I v době reálného socialismu, v době, která nepřála cestování za hranice, se Jirka (v rámci omezených možností) zúčastňoval zahraničních konferencí, kde publikoval naše úspěšné pokusy držet krok se světovým mostařským vývojem. Jedním z výsledků tohoto snažení byla pozvánka na několikaměsíční pobyt v San Francisku, kde v projekční kanceláři Charlese Redfielda navrhl a vyprojektoval první lávku z předpjatého pásu v USA. Tento most reprezentuje naši mostařskou školu v městě Redding, CA, kde překračuje řeku Sacramento. Byl to první export naší projekční práce do USA a vzhledem k tehdejší době samozřejmě patřičně zastřešen socialistickým Podnikem zahraničního obchodu.

Porevoluční rok 1990 nás zastihl při práci na projektu visuté lávky přes Švýcarskou zátoku Vranovské přehrady. Současně jsme se snažili zorientovat v nových možnostech a nových výzvách, které se v té době před námi objevily. Výsledkem bylo založení samostatné inženýrské kanceláře v červnu roku 1991. Hned nato Jirka odjel s celou rodinou do San Franciska, kde navázal na úspěšnou inženýrskou „misi“ z konce osmdesátých let. Nastoupil k firmě T.Y.Lin International, kde strávil tři roky a během této doby se vypracoval na pozici projektového manažera zodpovědného za návrh nebo rekonstrukci visutých, zavěšených a letmo betonovaných mostů. Zde se dokonale seznámil s americkým způsobem projekční a manažerské práce, rychle si osvojil práci v novém prostředí a vytvořil základy pro další pokračování spolupráce s firmami na světovém stavebním trhu.

Po návratu do Česka v roce 1994 ho přivítala firma, kterou před třemi lety spoluzakládal, která úspěšně zvládla první nelehké roky své existence a která už netrpělivě čekala na svého technického ředitele. V této době se již začala rozjíždět příprava dálničních staveb (R52, D5, D47) a zde se nabízel široký prostor pro nová inovační řešení. Jiří současně pokračoval v práci na Vysokém učení technickém v Brně, kde byl v roce 1994 jmenován profesorem a současně vedoucím Ústavu betonových a zděných konstrukcí.

1

2

3

A aby toho nebylo málo, tak k tomu ještě jako samostatný Consulting Engineer pokračoval na projektech, které si přivezl z USA.

Toto období patřilo k velmi hektickým v jeho kariéře. Vzpomínám, jak jsme společně plánovali náš kalendář na mnoho měsíců dopředu. Jirka musel dělit svůj čas mezi Brno a Kalifornii v poměru 1:1. Dva týdny Brno, dva týdny San Francisko. Měsíční výuku na škole vždy zkoncentroval do čtrnáci dnů.

Zkušenosti, které získal na amerických projektech, intenzivně využíval při práci v naší firmě. V období 2000 až 2005 jsme projektovali většinu mostů na tehdejší ostravské dálnici D47. Do té doby Ostrava znala pouze mosty z prostých nosníků. Jirka dokázal vhodně zkombinovat zmenšené účinky poddolování spolu s netradičními způsoby uspořádání spodní stavby a uložením nosné konstrukce. Výsledkem jsou dlouhé dálniční estakády včetně zavěšeného mostu přes Odru s dilatacemi pouze na začátku a na konci. Tyto konstrukce za dobu svého provozu přesvědčivě prokázaly správnost navrženého řešení i přes silně tendenční mediální kampaň, která byla později rozpoutána. Při této příležitosti se pouze zviditelnili lidé, kteří s poctivým mostařským řemeslem neměli nic společného, a krátkodobě se z nich staly mediální hvězdy.

Výčet všech projektů a publikací, pod kterými je Jirka podepsán, stejně jako výčet všech jeho ocenění, která mu byla udělena doma i v zahraničí, několikanásobně přesahuje rozsah tohoto článku. Stále nás překvapuje šíří svých znalostí a encyklopedickou pamětí. Vždy, když začínáme pracovat na novém projektu a porovnáváme možné alternativy dalšího postupu, tak neomylně sáhne do své knihovny nebo počítačového adresáře a nabídne nám několik řešení, která přinesl vývoj ve světě. Většina našich projektantů se s mosty seznámila na jeho přednáškách. Dokázal je natolik zaujmout, že se dále rozhodli spojit svůj profesní život s firmou, ve které po jeho boku mohou pracovat na významných a náročných projektech, jež se následně realizují nejenom u nás, ale i v zahraničí.

V roce 2006, kdy jsme na oslavu Jirkových šedesátin pozvali celou mostařskou veřejnost, jsem při gratulačním projevu použil citát z jedné z Werichových forbín, kde se zamýšlí nad vztahem mezi pojmy stáří a věk. Jsem si jist, že ho mohu použít i dnes: *„Jirko – jsi mlád, protože nám máš stále co říci, stále nás inspiruješ, stále máš nové nápady. Zatímco v tuto chvíli, po celém glóbusu, je roztroušeno já nevím kolik třicetiletých, kteří už tady čtyři sta padesát let nemuseli bejt.“*

Jirko, spolu se všemi zaměstnanci firmy Stráský, Hustý a partneři Ti do dalších let přejeme hlavně zdraví, duševní pohodu a optimistický přístup k životu. Čeká nás ještě hodně společné práce…

Ing. Ilja Hustý

Obr. 1 Ilja Hustý a Jiří Stráský v druhé polovině sedmdesátých let
Obr. 2 Lávka přes Vltavu v Praze Trói, 1984
Obr. 3 Most přes Labe u Poděbrad, 1988
Obr. 4 Lávka přes řeku Sacramento, Redding USA, 1990
Obr. 5 Most přes řeku Rio Ebro, Španělsko, 2010
Obr. 6 prof. Stráský mezi studenty na VUT v Brně

ČLENSTVÍ V ODBORNÝCH SPOLCÍCH

- Člen *fib* Commission 1 – Structures (*fib* – International federation for structural concrete),
- člen ASCE (American Society of Civil Engineers – USA),
- člen SEI (Structural Engineering Institute),
- člen ASBI (American Segmental Bridge Institute).

OCENĚNÍ

- The medal Albert Caquot award by the French Association of Civil Engineering in 2013. For entire career, scientific and technical work, for the projects and achievements, also for moral and influence in world of construction.
- Freyssinet Medal from the *fib* – International federation for structural concrete – 2010. For outstanding technical contributions in the field of structural concrete.
- CTU Award 2003, University of Dundee, UK. For outstanding contributions in the field of concrete bridge design.
- Medal of Merit from the *fib* – International federation for structural concrete – 1999. For outstanding contributions in the field of structural concrete.
- Fritz-Schumacher Architectural Price, 1990 – University of Hannover, Germany. For designs of bridges built in Czechoslovakia, especially for the design of Stress-ribbon bridges.

OCENĚNÉ NÁVRHY

28 ocenění za architektonické a konstrukční návrhy mostů navržených v České republice, Velké Británii a USA.

Mosty navržené prof. Stráským byly citovány v technické literatuře:

- MATTHEW, W. *30 Bridges*. Laurence King Publishing. London, 2002. ISBN 1 85669 217 5. & Maruzen, Tokyo, 2003. ISBN 4 621 07209 9.
- PEARCE, M., JOBSON, R. *Bridge Builders.* Wiley-Academy. John Wiley & Sons, Chichester, UK, 2002. ISBN 0 471 49786 X.
- MARGOLIUS, I. *Architects + Engineers = Structures.* Wiley-Academy. John Wiley & Sons, Chichester, UK, 2002. ISBN 0-471-49825-4.
- VAN UFFELEN, C. *Masterpieces: Bridge Architecture and Design.* Braun Publishing, 2009. ISBN 9783037680254.

OCENĚNÍ ODBORNÝCH ČLÁNKŮ

Čtyři ocenění ve Velké Británii a USA za články popisující architektonické a konstrukční řešení mostů navržených a postavených v České republice, Velké Británii a USA.

PUBLIKACE

Doposud prof. Stráský publikoval dvě knihy, podílel se na vydání dalších dvou knih a publikoval 115 článků v mezinárodních odborných časopisech a sbornících.

Nejdůležitější publikací je kniha:

- STRASKY, J. *Stress ribbon and cable supported pedestrian bridges.* Thomas Telford Publishing, London, 2005. 2nd edition 2011. ISBN 0 7277 3282 X.

a články:

- STRASKY, J. *Architecture of bridges as developed from the structural solution.* FIP'94 – International Congress on Prestressed Concrete. Washington, 1994. FIP notes 1994/4.
- STRASKY, J. *The power of prestressing.* The First *fib* Congress 2002. Osaka, Japan, October 2002.
- Structural Concrete. London 2003. Thomas Telford and *fib*, London, 2003, p. 25–43. ISSN 1464-4177.
- Role of concrete bridges in sustainable development. An international Symposium dedicated to Professor Jiri Strasky. Thomas Telford, London, 2003, p. 1–16.
- Bridge and Foundation Engineering. Vol. 37, No. 12, Tokyo, 2003.