

tů, které byly v průběhu seriálu citovány. Stručný a názorný návod na to, jak pracovat s betonem, abychom dosáhli kýženého výsledku, je dostupný také v dokumentu Všeobecný (základní) návod na použití betonu, který je volně dostupný na stránkách Svazu výrobců betonu ČR (www.svb.cz) nebo na jeho informačním webu www.e-beton.cz.

Zdálo by se, že správným ošetřením betonu ve zhotovované konstrukci práce končí. Uvědomíme-li si, že po uvedení stavby (konstrukce) do provozu začíná etapa jejího užívání, která s sebou nese i její pozvolnou degradaci zatížením z provozu či působením prostředím, měli bychom se zabývat i následnou údržbou betonových konstrukcí. Nikoho nepřekvapí, že se ocelové nebo dřevěné konstrukce pravidelně natírají, že se čas od času provádí oprava

omítek zděných konstrukcí a jejich malování. Preventivní či následné údržbě konstrukcí z betonu, která by mohla prodloužit jejich životnost, věnuje pozornost jen málo investorů či uživatelů staveb. Zpravidla se o beton začínáme zajímat v okamžiku jeho viditelného poškození nebo hrozící destrukce, kdy je třeba urychleně řešit sanace, nebo kdy už jsou příp. sanace tak nákladné, že je třeba zvažovat odstranění staré betonové konstrukce a její nahrazení konstrukcí novou. Příkladem může být Libeňský most v Praze. Údržba betonových konstrukcí je však již jiná disciplína, která nebyla předmětem tohoto seriálu.

Pevně věřím, že se mi ve spolupráci s redakcí podařilo v šesti dílech tohoto seriálu přehledně přiblížit problematiku a úskalí práce s betonem od jeho specifikace až po uložení, neboť pouze kvali-

Literatura:

- [1] ČSN EN 13670. *Provádění betonových konstrukcí*. Praha: ÚNMZ, 2010.
- [2] *Příručka technologa: BETON: Suroviny – výroba – vlastnosti*. Aktualizace 1. vydání. Českomoravský beton, a. s., 2013. Dostupné z: <http://www.transportbeton.cz/stahnout-soubor?id=3203>
- [3] COLLEPARDI, M. *Moderní beton*. Praha: Informační centrum ČKAIT, 2009.
- [4] ČSN EN 206 + A1. *Beton – Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda*. Praha: ÚNMZ, 2017.

fikovaná práce s tímto materiálem může být základem kvalitní betonové stavby.

Ing. Vladimír Veselý
Betotech, s. r. o.
e-mail: vladimir.vesely@betotech.cz



PROF. ING. DR. JIŘÍ KLIMEŠ (1910 AŽ 1981)

V letošním roce uplynulo 60 let od uvedení do provozu Branického mostu v Praze, známého též pod názvem Most intelligence. Jeho autorem je prof. Ing. Dr. Jiří Klimeš, jehož život a dílo je v příspěvku připomenuto.



Jiří Klimeš absolvoval v roce 1934 Vysokou školu inženýrského stavitelství v Praze. Po jednoletém působení v konstrukční kanceláři Škodových závodů v Plzni, kde spolupracoval na projektování lodí, přešel v roce 1935 k Československým státním drahám. Zde pracoval na projektování a výstavbě řady železničních mostů, např. při stavbě druhé koleje trati Hranice – Horní Lideč či mimoúrovňové spojky Drahotuše–Hranice. Po krátkém působení ve Státním ústavu železničního projektování, kde pracovali na obnově válkou zničených mostů na východním Slovensku, pokračoval v této činnosti od roku 1946 na Ministerstvu dopravy ČSR. Zde významně přispěl k zavedení

železového a zejména předpjatého betonu pro stavbu železničních mostů u nás a pod jeho vedením byla v tomto smyslu navržena a postavena, resp. rekonstruována řada železničních přemostění. Dalším významným počinem byl podnět k vypracování vzorových výkresů a výpočtů železničních mostů, ať již deskových ze železobetonu či trámových z předpjatého betonu. Tím byly položeny základy pro následný rozvoj typizace v této oblasti u nás.

V tomto období navrhl Ing. Klimeš též dva obloukové mosty s originálním statickým systémem oblouku sdruženého s rámem, a to most přes zhlaví železniční stanice v Chocni a železniční most v Praze–Braníku. Řešení rozpracoval ve své dizertační práci, kterou obhájil v roce 1949. Most v Braníku má délku 921 m a přemostňuje železniční trať Praha–Plzeň, silnici Strakonickou, Vltavu, inundační území, silnici Modřanskou

Obr. 1 Charakteristické pole železničního mostu v Braníku (přezdívaného též Most intelligence)





XYPEX

VODONEPROPUSTNOST BETONU
A OCHRANA BETONOVÝCH KONSTRUKCÍ

NEKAP

Vyhradní prodejce v ČR

NEKAP, s.r.o., Thákurova 7, 160 00 Praha 6
tel.: 233 323 902, 224 316 107, fax: 224 313 212
e-mail: info@xypex.cz, www.nekap.cz

a železniční trať Praha–Čerčany. Je dvoukolejný se společnou spodní stavbou a samostatnými nosnými konstrukcemi. Ve své době byl nejdelším železobetonovým železničním mostem v Evropě. Rozhodnutí o výstavbě mostu bylo schváleno v roce 1948, stavba byla zahájena v roce 1950, hlavní prohlídka a zatěžovací zkoušky proběhly v roce 1955 a jednokolejný provoz byl zahájen v roce 1957. Most, od jehož uvedení do provozu letos uplynulo 60 let, byl v roce 2001, při příležitosti konání 6. mezinárodního symposia Mosty 2001 v Brně, zařazen v kategorii betonové železniční mosty mezi čtyři mosty století (obr. 1).

V roce 1954 byl Jiří Klimeš pro své vynikající znalosti i praktické zkušenosti jmenován profesorem a vedoucím Katedry mostů a tunelů na nově založené Vysoké železniční škole v Praze. V té době napsal poslední díl publikace Technický průvodce 11 – Mostní stavitelství – Část II – Sešit 4: Betonové mosty typizované a montované. Po přeložení školy do Žiliny byl v letech 1961 až 1963 ředitelem Státního ústavu dopravního projektování.

V roce 1963 byl jmenován řádným profesorem na Fakultě stavební ČVUT, kde v letech 1963 až 1973 vedl Katedru betonových konstrukcí a mostů. V letech 1968 až 1971 byl současně i ředitelem Stavebního (dnes Kloknerova) ústavu ČVUT. Jako profesor a pedagog se plně věnoval výchově nových stavebních inženýrů, jednak přednášel a jednak napsal řadu skript a především celostátních vysokoškolských učebnic, společně s prof. Karlem Zřídou z VUT v Brně např. vydali publikace Betonové mosty I: z prostého a železového betonu (1968) a Betonové mosty II: z předpjatého betonu (1969).

I v této době byl ve stálém kontaktu se stavební praxí. V rámci spoluprací byly řešeny otázky typizace silničních a železničních mostů, problematika velkých prefabrikovaných nosníků pro železniční mosty a zcela nová oblast segmentových mostů. Po prvních segmentových mostech s prostorovými spárami, jakým byl i první železniční most v Margecanech, plně podpořil segmentové mosty s kontaktními spárami, systému FI s násobným zazubením, které lze při dodržení technologických zásad posuzovat jako monolit.

Další významnou oblastí činnosti Jiřího Klimeše byly konzultace složitých staveb a případy rekonstrukcí a sana-

Literatura:

- [1] JANDA, L. Sedmdesát let prof. Ing. Dr. Jiřího Klimeše. *Inženýrské stavby*. 1980, č. 4.
- [2] KLIMEŠ, J. Les ponts-rail en béton précontraint. In: *Rapport special de la FIP*. Juin 1966, No. 3. UDC 625.142.012.46.
- [3] STODOLA, I. Branický most. In: JOSEF, D. a kol. *Most tisíciletí a mosty století v České republice*. Pamětní publikace vydaná při příležitosti konání 6. mezinárodního symposia Mosty, Brno duben 2001. Praha: Sekurkon, ŘSD ČR, 2001.

ci mostů i dalších objektů. Z mostů lze uvést příklad zesílení spodní desky Nuselského mostu ocelovým roštem po změně vozů metra, které zachránilo spodní desku a celý most před havarijním stavem. Tento most byl na zmiňovaném symposiu uveden jako most století v kategorii silniční betonové mosty.

Profesor Klimeš byl i poradcem při provádění sanací prvních čtyř železobetonových montovaných základů turbogenerátorů elektrárny v Počeradech, která je dosud v provozu. Bylo by možno jmenovat celou řadu dalších staveb, v energetice i při výstavbě metra v Praze, televizních vyslačů apod., na kterých se účinně podílel.

Mimořádnou aktivitu vyvíjel Jiří Klimeš i ve FIP (Mezinárodní federaci pro předpětí), jako předseda národní odborné skupiny a zástupce ČSR ve FIP od roku 1956. Na 5. kongresu FIP v Paříži v roce 1966 byl generálním zpravodajem pro železniční mosty z předpjatého betonu, v letech 1966 až 1981 byl členem výkonného výboru FIP a v roce 1974 byl jmenován čestným členem FIP. Měl i rozhodující zásluhu na konání 6. kongresu FIP v roce 1970 v Praze, kde byl předsedou přípravního výboru.

Profesor Jiří Klimeš byl vynikající osobností nejen ve svém oboru, ale i jako pedagog při výchově nových stavebních inženýrů, což mu přineslo jejich trvalé přátelství. Byl důstojným pokračovatelem profesora Stanislava Bechyně na Katedře betonu na Fakultě stavební ČVUT, což bylo po zásluze odměněno udělením Felberovy zlaté medaile v roce 1970.

Ing. Karel Dahinter, CSc.
Česká silniční společnost