

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)

