



NADJEZDY UŽ NEVYHOVUJÍ

Snášení střední části mostu o váze 22 tun parním jeřábem.

(Foto: inž. VLASTIMIL SIGMUND)

NADJEZDY UŽ NEVYHOVUJÍ...

JAN PRUDIL, ŽELEZNIČNÍ STAVITELSTVÍ, BRNO.

Na trati Brno—Břeclav mezi Podivínem a Zaječím se v současné době provádějí předelektrizační úpravy. Dosavadní silniční a cestní nadjezdy už nevyhovují svou výškou nad kolejí průjezdového průřezu, který je předepsán pro tratě s elektrickým provozem, tj. 6,20 m nad temenem kolejnic. Některé z těchto mostů budou zvednuty, jiné pak budou zrušeny.

Cestní nadjezd v km 100,211 mezi stanicemi Polivín—Zaječív byl zrušen dne 27. 1. 1965. Práci s tím spojenou provedl závod 04-tunely Železničního stavitelství Brno. Prováděcí projekt vypracovala inženýrka Hana Jánková, která se podílela i na vypracování přípravy spolu s inž. Josefem Bártou a inž. Radkem Kafkou. Stavbyvedoucím na tomto objektu je inž. Sv. Lukavský, který je znám vypracováním projektu na nový podchod brněnského nádraží. Vlastní práci na zrušení mostu provedla mostní četa stavebního mistra Františka Absolína a předáka s. Zemana. Přípravné práce zde prováděli v zasněženém terénu za krutého mrazu při plném nerušeném železničním provozu. A nebyla to lehká práce: byla stavebně náročná a její provedení bylo značně obtížné. A protože se svých úkolů zhostili na výbornou, je zapotřebí všem opravdu poděkovat.

A JAK PRÁCE PROBÍHALA

Nejprve pracovníci odstranili ze středního pole na potřebnou délku i z polí dlažbu vozovky s podkladní vrstvou a v potřebné délce i zábradlí. Část středního pole, která byla později svezena — byla pak oddělena příčnými spárami v šířce 20 cm od zbývajících konců středního pole a podélnou spárou, rovněž širokou 20 cm byla rozdělena na dvě části. Z nich část A vážíla dvaadvacet tun, část B jedenáct tun. U trámů byl vysekán jen beton a nosná ocelová výstuž byla v trámech ponechána až do doby, kdy ve výluce byla konstrukce zachycena parním jeřábem 50 t. Vyšramování betonu bylo provedeno pod ochranou zavěšeného lešení. Části mostovky byly sneseny ve dvou krátkodobých výlukách během dopoledne.

První výluka byla stanovena na dobu od 8.20 hod. do 10.20 hod., druhá od 11.30 do 13 hod. Cestující ze čtyř vlaků byli přepravováni v úseku Zaječí — Rakvice — Podivín autobusy ČSAD.

Parní jeřáb č. 136 z lok. depa Přerov vedený soudruhem Hradilem byl přistaven pod most v 8.40 hod., po zakotvení a připravení ramene byla uvázána lana k první části mostovky a napnuta na tah. Ocelové pruty nosné výztuže pak byly přeřezány dvěma autogeny. Díky zkušenostem a zájmu dělníků o včasné provedení úkolu proběhlo uvolnění této části mostu včas; po přeřezání prutů byla spuštěna na připravený plošinový vůz, zajištěna podložkami

a přepravena do žst Zaječí, kde byla uložena. Výluka skončila v 10.30 hod., tj. včas.

Drutý díl mostu byl snesen stejným způsobem v době od 11.30 hod. do 12.30 hod. **Výluka byla zkrácena o 30 minut.** Dokončovací práce a úpravy zbylé části mostu budou postupně provedeny v nejkratší době. Za provozu tu budou dobetonovány obrubníky, osazeno zábradlí a ochranná síť.

BEZ OHLEDU NA ČAS A NÁMAHU

Parta mistra Absolína pracovala obětavě bez ohledu na délku pracovní doby s úsilím ukončit práci v nejkratší době. Nyní již připravují další demontáže mostů v trati Zaječí — Šakvice. Jsou to skromní lidé; ale nároční sami na sebe: Snaží se co nejdříve dokončit úkoly jim svěřené a přispět tak k dobudování socialistické železnice.

Ke zdárnému průběhu akce přispěli také značnou měrou zaměstnanci žst Zaječí. Náčelník stanice sháněl obětavě i mimo pracovní dobu přistavování vozů pro potřebu stavby, obstarával stroje k pracovním vlakům a pro nedostatek vlakových čet zaskočil mnohdy i jako vlakvedoucí. Železniční stavitelství Brno mu za tuto vzornou spolupráci vyslovuje upřímný dík.

DALI ROZUM DOHROMADY

Závěrem lze říci: Technici i dělníci závodu 04 — tunely, jsou si vědomi, že předelektrizační úpravy tratě musí být

(Pokračování na str. 2)

[Dokončení ze str. 1]

provedeny včas a hospodárně, ale i s nejmenším narušováním železničního provozu. Proto sledovali velice pozorně a bedlivě průběh jednotlivých fází při demontáži mostu v km 100,211. To je také přivedlo ke zlepšovacímu návrhu na urychlení technologického postupu, podle něhož bude most demontován v mnohem kratší době. Inženýr

Lukavský spolu s inženýrem Ant. Tušlou z Oblastního dovozu Brno vypočítali, že lze přes vlastní výlukou již přeřezat devět desetin podélné výztuže. Zbývající desetina ocelových prutů udrží nezátíženou mostovku až do doby, než bude snesena parním jeřábem ve výluce; ta pak bude již jen jedna, a to mnohem kratší. Snášení dalších mostů se bude provádět již novým způsobem.

