

JAK BYLY ZÍSKÁNY PRESTIŽ A RESPEKT ČESKOSLOVENSKÝCH STAVEBNÍCH INŽENÝRŮ U SORBU V BAGHDADU A U ZAHRANIČNÍCH STAVEBNÍCH SPOLEČNOSTÍ PRACUJÍCÍCH V IRAKU V OBDOBÍ 1978 AŽ 1985

Vladimír Tvrzník

Je třeba uvést, že příležitost pracovat v Iraku byla dána pozváním Státní organizace silnic a mostů (State organization of roads and bridges – SORB) v rámci Podniku zahraničního obchodu (PZO) Polytechna na jaře 1978, abych přijel s několika dalšími inženýry pracovat do Iraku podobně jako v letech 1964 až 1968 (můj první pobyt). Iracká strana stála před nutností zlepšit a dobudovat dopravní infrastrukturu země po znárodnění svých ropných zdrojů. Chtěl bych připomenout, že získat odbornou úroveň a důvěru vytvářející prestiž a respekt odborníka není jednoduché, avšak udržet si ji bývá mnohdy těžší.

Na požádání redakce časopisu si dovoluji stručně uvést několik příkladů, které postupně vedly k získání prestiže a respektu našich inženýrů, především mostařů, neboť výstavba mostů byla klíčovým problémem iracké dopravní infrastruktury. První naší prací byly návrhy ekonomicky výhodnějších, staticky neurčitých spojitých konstrukcí z předpjatého betonu, založených na širokoprofilových pilotách v nepříznivých základových podmínkách v jižní a střední části země. Zahraniční společnosti navrhovaly zde pouze předpjaté konstrukce staticky určité, ekonomicky méně výhodné. Iracká strana proto postupně přestala zadávat návrhy velkých mostů zahraničním společnostem a pověřovala tím naši skupinu.

Kritériem technické a ekonomické úrovně návrhů byla iracká směrnice, podle které mohl kontraktor ve veřejné obchodní soutěži předložit svůj alternativní návrh, který musel být alespoň o 10 % levnější (aby se jím SORB zabýval), než návrh úřední (Tender Drawings) vypracovaný naší skupinou. Při splnění právních a technických podmínek rozhodovala v soutěži cena. Uvedené kritérium bylo přísné, neboť jsme neznali technické vybavení soutěžících společností ani jejich speciální technologie. Za celé období naší působnosti nebyl alternativní návrh podán.

Byl jsem překvapen, když si mě prezident SORBu zavolal a řekl mi, cituji: „*Pane Tvrzníku, když mi přivedete tolik Vašich inženýrů, kolik budu potřebovat, propustím inženýry ostatních národností a od této chvíle budeme na jedné lodi*“. Tolik důvěry jsem nečekal, věděl jsem, že nemohu zklamát, ale současně mi bylo jasné, že za normalizačních poměrů to nebude možné, i když v letech osmdesátých si již začala razit cestu ekonomie. Dohodnul jsem s panem prezidentem, že jím uvedenou představu splním během dvou let. Asi za čtvrt roku poté byl pan prezident zvolen primátorem Baghdadu. Tak skončil společný plán, nicméně vy-

jadřoval prestiž a respekt, který českoslovenští inženýři na SORBu dosáhli.

Druhým oborem naší činnosti byla supervize na velkých mostních stavbách, kde jsme pracovali podle pravidel FIDIC (Federation Internationale des Ingenieurs – Conseils) vydávaných v Lausanne. Naši inženýři zastávali buď funkci vedoucího supervize na stavbě (Resident Engineer – RE správce stavby), nebo byli jako techničtí odborníci, kteří zodpovídali za kvalitu provedení stavby a čerpání rozpočtu ve svém oboru. Sám jsem řešil problémy (zpravidla technické spory), které nebyla schopna vyřešit supervize na stavbě. Dovolím si uvést dva příklady.

MOST PŘES EUFRAT

Most přes Eufkrat nedaleko města Nassiriyah na jihu země stavěla francouzská společnost Bouygues. Nosnou konstrukci tvořily předpjaté prosté nosníky o délce 35 m se spřaženou železobetonovou deskou spočívající na stativech nesených kruhovými piloty. Most byl založen na širokoprofilových pilotách o průměru 1 500 mm.

Spor nastal při předpinání nosníků, kdy náš RE na základě zkoušek betonu nosníku vypočetl jiné protažení kabelu, než bylo uvedeno v projektové dokumentaci (PD) vypracované společností Bouygues. Hlavní stavbyvedoucí odmítnul napínat na protažení vypočtené naším RE a trval na hodnotě uvedené ve francouzské PD a požadoval za každý den zpoždění, vzniklé tímto na stavbě, úhradu 10 000 USD.

Bylo mi jasné, že pravdu má náš RE, neboť projektant mostu použil pro výpočet normové pevnosti betonu, zatímco RE použil při výpočtu skutečnou pevnost betonu nosníků dosaženou na stavbě a ověřenou zkouškami. Abych přešel dalším sporným jednáním a dal najevo nestrannost, rozhodl jsem se, aby náš výpočet byl předán do Paříže k posouzení projektantovi mostu. Jeho vyjádření bude konečné a pro obě strany závazné. V případě souhlasu s naším výpočtem odpadne požadavek na úhradu 10 000 USD za den. To bylo přijato s výrazem uspokojení. Věřil jsem, že francouzský inženýr, který most navrhoval, je si vědom své zodpovědnosti a sdělí pravdu. Druhý den z Paříže přišel souhlas s naším výpočtem. Od této doby si nás společnost Bouygues vážila a na stavbě byly bez diskuse a váhání plněny všechny naše připomínky a doporučení.

MOST JADIRIYAH

Další spor vzniknul při předávání polygonu trasy pro výstavbu šestipruhové komunikace délky 4,43 km odvádějící tranzitní dopravu ze směru západ-východ mimo

střed Baghdadu. Stavba sestávala z nadjezdu nad levobřežní komunikací, hlavního mostu Jadiriyah, největšího v Iraku o délce 1 276,4 m, a nadjezdu nad železnicí a silnicí do Hilly. Kontraktorem byla západoněmecká společnost Polensky & Zöllner, která zvíťezila v mezinárodní soutěži. Projekt vypracovala naše skupina.

Krátce po předání podkladů a vytýčení polygonu polskými inženýry (naše skupina na SORBu ještě svoje geodety neměla) mi sdělil hlavní stavbyvedoucí, že koncový bod polygonu po přeměření německými inženýry je proti předaným podkladům vytýčen o 300 mm na jih a požadoval zaplacení ztráty tří dnů ve výši 20 000 USD zaviněné nepřesným vytýčením polygonu. Po přeměření českými inženýry vypůjčenými z jiné stavby mostu, byl tento bod vytýčen o 270 mm severněji. Pro geodety, zvláště při německé důkladnosti, se vytýčení koncového bodu polygonu o délce 4,5 km stalo prestižním sporem.

Navrhl jsem, aby bylo provedeno společné měření závazné pro obě strany zodpovědnými geodety obou stran, což bylo přijato. Jako zodpovědný geodet na výstavbu mostu Jadiriyah právě nastoupil vynikající inženýr Ing. Šuráň, CSc., který po seznámení se se situací podotkl, že měření budou vždy rozdílná, pokud koncový bod polygonu nebude řádně zajištěn. Aby zajištění bylo řádné a bezpečné, rozhodl se polygon zajistit měřením na Polárku. Pro souřadnice Polárky si zašel na Novou univerzitu v Baghdadu, kde neměli souřadnice současné, takže si předané dopočítal. Na univerzitě mu ihned byly nabídnuty profesorské přednášky, což bylo zdvořile odmítnuto. Německý inženýr, který zřejmě ještě v praxi na Polárku neměřil, působil jako studentík naslouchající výkladu svého učitele. Hlavní stavbyvedoucí se po ukončení měření zdvořile zeptal, zda je pan Ing. Šuráň profesorem. Odpověděl jsem, že nikoliv, že je pouze naším dobrým geodetickým inženýrem. Udíven odešel a fakturu nepředložil.

ZÁVĚR

Naše činnost, jak na SORBu, tak při provádění supervize na mostních stavbách a na výstavbě nového letiště Saddama Husseina v Baghdadu (které se zúčastnilo v daném období postupně až šedesát inženýrů), nezůstala utajena, zejména zahraničním společenstvem. Stávalo se, že přicházeli zástupci společností ze staveb mimo náš kontrakt a žádali o názor nebo radu při řešení jejich problémů. Takové případy jen zvyšovaly důvěru a prestiž našich inženýrů.

Ing. Vladimír Tvrzník, CSc.
e-mail: vladtvrznik@seznam.cz