

Stálá zařízení na komunikacích aneb Jak je zaměřovat a vyhodnocovat

Poslední dobou se stalo módou či epidemií prozkoumávat místa, kde byla v roce 1938 v nějaké formě stálá zařízení na komunikacích. Je to průzkum potřebný a zatím z výsledků vyplývají následující zkušenosti:

1 – jedno až třířadé kolejnicové uzávěry

- 1-1 – jsou zcela zachovány a bez porušení
- 1-2 – jsou zachovány částečně, t.j. základ a část kolejnic
- 1-3 – je zachován pouze betonový základ s uřezanými kolejnicemi
- 1-4 – překážka beze stopy zmizela

2 – rozorání polní či lesní cesty

- 2-1 – překážka zmizela, cesty rovněž většinou v důsledku zcelování pozemků

3 – ocelové závory s ochrannými zídkami a výhybnými zídkami

- 3-1 – tato nejúčinnější překážka byla likvidována okamžitě po obsazení pohraničí v říjnu 1938

4 – ocelové závory

- 4-1 – překážka zmizela, zachovaly se pouze v málo přístupných oblastech

5 – závora z kolejnic

- 5-1 – tento typ překážky v drtivé většině případů rovněž zmizel, lze ale důvodně předvídat zachování základů a stopy po odřezaných kolejnicích

6 – zemní práce

- 6-1 – prohlubování podélných příkopů je hodně zachováno, rovně někde i výkopy s deponiemi. Deponie byly zřizovány někde i mimo projekt, aby bylo možno uložit výkopový materiál. Deponie mimo projekt mají někdy pečlivě upravené figury, někde jde o volný násyp bez úpravy.

Z přehledu vyplývá, že největší úlovek bude u jedno- až třířadých uzávěr ze zabetonovaných kolejnic.

Aby bylo možné překážku beze zbytku vyhodnotit a pořídit rekonstrukci projektové dokumentace, je zapotřebí mnoho dílčích úkonů, nestačí jen překážku objevit, odstranit letitý nános, základ zamést, pořídit nezbytnou fotodokumentaci a s pocitem nekonečné spokojenosti vyrazit dál.

Vidíte-li před sebou výkresovou realizační dokumentaci, je tam spousta technických údajů, které si třeba ani neuvědomíte.

Pokud je možné **změřit šířku komunikace s okolním terénem** – příkopy, možnou zástavbu (ne ale moderní, to se pozná), terénní průběh – svahy apod. Pak je nutno změřit azimut komunikace, a když to není možné, tak azimut prahu, aby bylo možné prostorové umístění v terénu.

U betonových prahů se mnohdy v blízkosti nacházejí **hraniční znaky**, takže zakreslit jejich polohy a současná čísla, cizinecká a hraniční policie je aspoň v některých případech dokáže rozluštit s čísly hraničních znaků z roku 1938.

Pak **zaměříme základ**, t.j. délku a šířku. Zde je nutno zpravidla kutat polní lopatkou či píchat sondážní tyčí, aby byl zjištěn v nánosech zeminy skutečný rozměr základu.

A tady pozor! – je třeba zaměřit **vzdálenost kolejnic** od okrajů betonového prahu, ne vždy se dodržel projekt. A pak **zaměřit polohu každé kolejnice**, protože někdy jsou řady od sebe osově 75cm, někdy zase 100cm!

V projektech má betonový základ střechovitý sklon, ale není to podmínka, zpravidla ve spádech horní plocha základu kopíruje sklon cesty!

A teď pozor! Velkou pozornost věnujte kolejnicím, protože není kolejnice jako kolejnice. Ty byly dodávány ze zásob ČSD a nejsou všechny stejné, některé tvary pamatují ještě Rakousko-Uhersko! Takže je nutné **zaměřit patku kolejnice a její výšku**. Rozměry hlavy kolejnice se nemá cenu zdržovat, je to rozměr nepodstatný. Z rozměrů paty a výšky se tedy určí tvar kolejnice, protože už od počátku tohoto povídání se hovoří o rekonstrukci zařízení, čili o pořízení dokumentace skutečného stavu v roce 1938.

Nezapomenout na **sklonové poměry cesty** – malý či velký spád nebo je komunikace vodorovná?

A z těchto prvků se už dá vypracovat projekt!

Takže: azimuty cesty či silnice, směrové poměry (přímý úsek, oblouk), sklonové poměry (vodorovná, mírný či větší spád), terénní podmínky – příkopy, svahy apod., rozměr základu a jeho povrchová úprava, rozměr kolejnic. Poloha a číslo nejbližších hraničních znaků, okolní zástavba, vzdálenost od hranice, hraničního mostu apod. Pro rekonstrukci oceli závor (i s výhybnými zídkami) jsou vynikající dobové fotografie .

Příloha: Tvary kolejnic

Tvary kolejnic užívané u ČSD do roku 1938

	tvár	výška	šířka patky	váha 1 bm	poznámka
	A	140	112	44,35 kg	pro překážky nepoužitelná nový tvar
•	Xa	125	110	35,65 kg	Xa = deset a

Rakousko:

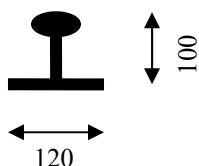
	tvár	výška	šířka patky	váha 1 bm	poznámka
	XXIVa	110	95	26,15	
	XXIV	110	95	26,00	
•	X	125	110	35,40	
•	XI	120	110	31,72	
	E	104	90	22,05	
•	Va	125	104	33,00	
	D	127	110	35,35	
	C	119,5	105	31,19	

Maďarsko:

	tvár	výška	šířka patky	váha 1 bm	poznámka
	Ca	128	104	30,25	

• – nalezeno v terénu

Nalezen neidentifikovatelný tvar (snad pro jeřábové dráhy)



Použity kolejnice většinou o výšce min. 120mm

Oldřich Gregar 11/2006