

**TUNEL VIŠŇOVÉ**

Razenie tunela Višňové (7500 m), ktorý je súčasťou úseku D1 Lietavská Lúčka – Višňové – Dubná Skala, začalo v apríli 2015.

V súčasnosti prebieha razenie od oboch portálov. K 11. 7. 2016 je od západného portálu vyrazených 1058 m severnej tunelovej rúry a 983 m južnej tunelovej rúry. Od východného portálu je vyrazených 1137 m severnej tunelovej rúry a 907 m južnej tunelovej rúry. Celkovo je teda začiatkom júla 2016 vyrazených 4085 m, čo predstavuje 27,2 % z celkovej dĺžky razených tunelových rúr. Okrem razenia tunelových rúr sa razí priportálový úsek odvodňovacej štólne od východného portálu ako aj viaceré priečne prepojenia. Metóda razenia je plnoprofilové razenie podľa prístupu ADECO - RS, ktorý je na Slovensku použitý prvýkrát.

Zhotoviteľom diaľničného úseku je združenie firiem Salini Impregilo S. p. A a Dúha, a. s.

*Ing. MILAN MAJERČÍK, milan.majercik@ndsas.sk,  
Ing. LIBOR MAŘÍK, libor.marik@hochtief.cz*

At the moment the tunnel is being excavated from both portals. As of July 11, 2016, 1058m and 983m of the excavation have been finished from the western portal and eastern portal, respectively. From the eastern portal, the excavation of 1137m and 907m of the northern tunnel tube and southern tunnel tube, respectively, has been finished. In total, 4085m of the excavation have been finished at the beginning of July. This length represents 27.2% of the total length of the mined tunnel tubes. In addition to the excavation of the tunnel tubes, several cross passages are being driven, as well as the portal section of the drainage gallery (being driven from the eastern portal). The excavation method lies in full-face driving according to the ADECO – RS approach. It is used in Slovakia for the first time.

The contractor for the motorway section is a consortium formed by Salini Impregilo S. p. A and Dúha, a. s.

*Ing. MILAN MAJERČÍK, milan.majercik@ndsas.sk,  
Ing. LIBOR MAŘÍK, libor.marik@hochtief.cz*

**VÝROČÍ / ANNIVERSARIES****80 LET ING. MIROSLAVA KOLEČKÁŘE  
80 YEARS OF AGE OF ING. MIROSLAV KOLEČKÁŘ**

Dne 2. října se dožívá 80 let náš kolega, který se dlouhodobě zabývá problematikou podzemních staveb. O jeho činnosti a profesní kariéře byl u příležitosti jeho 75. narozenin uveden článek v časopisu Tunel č. 4/2011. Proto zde popisujeme jeho působení jen v posledním období a následně formou rozhovoru s autorem článku některá doporučení pro mladší kolegy.



Pracovní činnost ve firmě VIS, a.s. uzavřel v srpnu 2014 po ukončení monitoringu stavby křižovatky Malovanka a ražbě odvodňovací štoly pod Strahovskými tunely.

Jako hlavní inženýr jednostupňového projektu průzkumné štoly tunelu Radlice o délce 850 m se výrazně podílel na prosazení této stavby a následně celé Radlické radiály.

Je spoluautorem dvou referátů na konferenci Podzemní stavby 2013 k neobvyklým poklesům podél hloubených tunelů v oblasti křižovatky Malovanka v Praze 6 a k řešení průzkumné štoly Radlického tunelu. Příspěvek s názvem *Průzkumná štola tunelu Radlice v Praze* autorů Chmelař, Butovič, Kolečkář reprezentoval ČR na Světovém tunelářském kongresu 2014 v Brazílii.

I v současné době spolupracuje formou expertní a poradenské činnosti pro různé firmy a nikdy nezapomíná na akce organizované ITA-AITES.

*Krásou povolání stavebního inženýra je, že po něm kromě vzpomínek zůstává něco postaveného, co vlastní činností ovlivnil. Co je to v Tvém případě?*

Je to zcela jistě konstrukce halového podchodu uprostřed Václavského náměstí, dále řešení prostupových částí ražených stanic metra v Praze s obezdívkami z montovaného železobetonu, výstavba obytného souboru 300 bytů v oblas-

On the 2<sup>nd</sup> October our colleague Ing. Miroslav Kolečkář will live to see eighty. He has occupied himself with problems of underground construction for a really long time. His activities and professional career were the subject of an article in TUNEL journal issue No. 4/2011, which was published on the occasion of his 75<sup>th</sup> birthday. For that reason we will only describe his work in the last period of time and, subsequently, we will present some recommendations for younger colleagues in the form of his discussion with the author of this article.

Ing. Kolečkář ended his working activity in the company of VIS, a.s. in August 2014, after the completion of the monitoring of the construction of the Malovanka intersection and the excavation of the drainage gallery under the Strahov tunnel tubes.

In the position of the chief engineer of the one-stage design for the exploratory gallery for the 850m long Radlice tunnel he significantly participated in pushing this project, and subsequently the entire Radlice Radial Road project, through.

He is a co-author of two papers for the conference Underground Construction 2013 dealing with the unusual settlement along cut-and-cover tunnels in the area of the Malovanka intersection in Prague 6 and with the solution to the exploratory gallery for the Radlice tunnel. The paper titled *“Exploratory Gallery for the Radlice Tunnel in Prague”* by authors Chmelař, Butovič and Kolečkář represented the Czech Republic at the World Tunnel Congress 2014 in Brazil.

He collaborates even now in the form of expert and advisory work for various companies and never forgets about events organised by the ITA-AITES.

*It is the beauty of the profession of a civil engineer that, apart from memories, some completed structure that he influenced by his own work remains after him. What is it in your case?*

It is certainly the large-span structure of the subway in the centre of Wenceslas Square, further on the solution to cross passage openings in mined 3-vault metro stations lined with concrete segments, the construction of a residential complex of 300 apartments in the area of Jinonice (instead of provisional construction

ti Jinonic (místo dočasných ZS pro trasu IIIB metra), zajištění ocelového přemostění nad rybníkem v Nových Butovicích místo zemního valu a prosazení prvního sekundárního ostění z prostého betonu u tunelu Libouchec v rámci činnosti experta pro ministerstvo dopravy a EU.

Prioritou však pro mne zůstává návrh, statické řešení a trvalý autorský dozor při výstavbě podchodu na Václavském náměstí v letech 1964 až 1968. Byla to složitá, neopakovatelně komplikovaná stavba s nutností zachovat provoz tramvají v obou směrech. O stavbě jsem napsal články do Inženýrských staveb č. 7 a 12/1968. I přes značný časový odstup je tato originální konstrukce aktuální dodnes, kdy investoři a projektanti hledají v konkurenčním boji to nejnvýhodnější řešení.

*Měl jsi to štěstí, že jsi se jako projektant, pracovník Metrostavu a následně člen investorské organizace podílel na ovlivnění výstavby velkých tunelových staveb v Praze. Co Ti to přineslo a na co nejraději vzpomínáš?*

Přesvědčení, že stavby, na kterých jsem se podílel, byly nezbytné, uvolnily prostor na povrchu území. Dále jsem měl možnost spolupráce se skvělými lidmi, z nichž musím jmenovat zejména akademika Stanislava Bechyně v období projekce a výstavby podchodu na Václavském náměstí a za třetí možnosti cest po světě. Nezapomenutelné pro mne jako stavebního inženýra byly zejména návštěva Velké čínské zdi, v Austrálii mostu nad zátokou v Sydney a lanovka z Cairns nad pralesem do Kurandy a v Izraeli návštěva rozvalin nejstaršího města na světě Jericha. V Evropě to jsou tři světově proslulé kupole v Itálii, a to Pantheon a bazilika sv. Petra v Římě a dóm Santa Maria del Fiore ve Florencii, ve Švýcarsku železniční trať na Jungfrauoch a v Polsku solné doly Wieliczka.

*Jaká doporučení máš pro současnou generaci inženýrů?*

Za prvé, že úspěch jakékoliv cesty se ze 70 % zakládá na přípravě a studování podkladů před zahájením této cesty. Za druhé, že používání norem je v některých případech příliš svazující, a proto je potřeba znát podstatu vzniku jednotlivých článků normy. Největší stavební díla vznikla na hraně nebo dokonce i za hranicí normy.

*Co se Ti nepodařilo splnit nebo dokončit?*

Nepodařilo se mi to, co jsme si slíbili v roce 2001 s prof. Eisensteinem, že po odchodu do důchodu společně napíšeme pojednání „Skutečné příčiny havárií tunelů v ČR“. K tomu již nedojde nejen pro Zdeňkův odchod do tunelářského nebe. Věřím však, že se dočkám výstavby tunelů Radlické radiály, k jejichž zahájení jsem částečně přispěl.

*Co říci na závěr? Slavný americký podnikatel Henry Ford, který se dožil 94 let, řekl, že „Kdokoliv se přestane učit, je starý, ať už ve dvaceti nebo v osmdesáti. Kdokoliv se stále učí, je mladý. Nejskvělejší věc v životě je udržovat mladou mysl“. Ty se těmito zásadami řídíš celých 45 let, kdy jsem měl možnost s Tebou spolupracovat.*

Proto Ti, Miroslave, za celou tunelářskou obec přeji pevně zdraví do dalších let a častá setkání na akcích ITA-AITES i při jiných příležitostech.

**Ing. JAROSLAV NĚMEČEK**

site facilities for the Metro Line IIIB), ensuring the steel bridging over a pond in Nové Butovice instead of an embankment and pressing the first unreinforced concrete secondary lining for the Libouchec tunnel in the position of an expert for the Ministry of Transport and the EU.

But the proposal, structural design and permanent consulting engineer's supervision during the construction of the pedestrian subway in Wenceslas Square in 1964 through to 1968 remains the priority for me. It was complicated, unrepeatably complicated construction with the necessity for maintaining tramway traffic in both directions. I wrote a paper on the construction for Inženýrské Stavby journal, which was published in issues No. 7 and 12/1968. Even despite the significant lapse of time, this original structure is topical till now, when project owners and designers seek the most beneficial solutions in the competitive struggle.

*You were fortunate to participate in the position of a designer, an employee of Metrostav and subsequently a member of an investment organisation in influencing the development of large tunnel construction projects in Prague. What was the benefit for you and what do you prefer to remember?*

It was the strong belief that the projects I participated in were necessary and freed space on the ground surface. In addition, I had the opportunity to collaborate with great persons, of which I must name first of all academician Stanislav Bechyně at the time of the work on the design and construction of the pedestrian subway in Wenceslas Square. Thirdly it is the possibility of travelling all over the world. My journeys, in particular the visit to the Great Chinese Wall, the bridge over the Sydney Bay in Australia and the cableway from Cairns to Kuranda over the primeval forest and the visit to the ruins of the oldest city in the world, Jericho, Israel, were unforgettable for me, a civil engineer. In Europe, three world famous cupolas (Pantheon and St. Peter's Basilica in Rome and the Cathedral of Santa Maria del Fiore in Florence), the railway track to Jungfrauoch in Switzerland and Wieliczka salt mines in Poland also belong among them.

*Which recommendations have you got for the current generation of civil engineers?*

Firstly it is that 70% of the success of any journey consist of the preparation and study of source documents before setting off. Secondly it is that in some cases the application of standards is too binding and for that reason it is necessary to know the circumstances of the origination of individual paragraphs of the standard. The largest civil engineering structures originated on the edge or even beyond standards.

*What have you failed to fulfil or complete?*

I have failed to fulfil what me and Professor Eisenstein promised to each other in 2001 that after retiring we would jointly write a treatise on "Actual causes of collapses of tunnels in the Czech Republic". It will never happen not only because of the departure of Professor Eisenstein to the heaven of tunnelling engineers. But I believe that I will live to see the construction of tunnels on the Radlice Radial Road, to the commencement of which I partially contributed.

*What to say in the conclusion? Henry Ford, the famous American industrialist, who lived to see 94, said: „Anyone who stops learning is old, whether at twenty or eighty. Anyone who keeps learning stays young. The greatest thing in life is to keep your mind young“. You have followed these principles for the 45 years during which I have had the opportunity to collaborate with you.*

For that reason I wish you, Miroslav, on behalf of the entire community of tunnel constructors, great health to the future years and frequent meetings at the ITA-AITES events as well as other occasions.

**Ing. JAROSLAV NĚMEČEK**



## 70 LET ING. JAROMÍRA ZLÁMALA 70 YEARS OF AGE OF ING. JAROMÍR ZLÁMAL

Významné jubileum dovršil 21. června 2016 Ing. Jaromír Zlámal. Narodil se ve Vyškově na Moravě, dětství a dospívání prožil v Olomouci. Stavební fakultu ČVUT v Praze se zaměřením na konstrukce a dopravu absolvoval v roce 1971 s červeným diplomem. Po absolutoriu nastoupil do nově založeného projektového ústavu DP Metroprojekt v Praze, zaměřeného na komplexní řešení problematiky městské hromadné dopravy Praze a v ostatních větších městech Československa.



Zde se od počátku zaměřil na projektování ražených stanic a traťových tunelů metra, podílel se na projektech konstrukcí ve stanici metra Muzeum na trase A. Od roku 1973 zastával funkci vedoucího projektanta pro podzemní konstrukce a byl zpracovatelem projektu a statických výpočtů konstrukcí stanice metra Flora a Nám. Jiřího z Poděbrad na trase IIA. Svě zkušenosti zúročil následně od roku 1978 jako vedoucí projektant – specialista pro metro. V této funkci zpracovával projekty např. ražených stanic Národní Třída, Náměstí Republiky, Karlovo Náměstí, Anděl či statické výpočty ocelových konstrukcí pro stanice metra trasy B – Křižíkova, Invalidovna, Jinonice, Českomoravská, Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín. Ty byly projektovány podle autorského osvědčení autorů Ing. B. Hanula, Ing. E. Stehlík a Ing. J. Zlámala.

Pracoval také na dalších projektech. Byl zpracovatelem projektu a statického výpočtu tubingů a vyztužených prefabrikátů v silničním tunelu Strahov v Praze. Rovněž vypracoval statický výpočet prvního silničního tunelu v ČR budovaného metodou NRTM Hřebeč – Moravská Třebová a prvního dvojkolejného tunelu metra budovaného metodou NRTM, mezi stanicemi Rajská Zahrada – Hloubětín, trasa IVB. Ing. Jaromír Zlámal je autorem mnoha expertních posudků a statických výpočtů pro stavby stojící nad tunely pražského metra. Podílel se na vývoji programů pro statické výpočty ražených tunelových konstrukcí a podzemních kotvených stěn.

Vedle svých pracovních aktivit absolvoval dvě postgraduální studia. V roce 1975 obor Projektování, stavba, provoz a údržba podzemních drah na Vysoké škole dopravní v Žilině – fakulta Prevádzky a ekonomiky a v roce 1985 obor Angličtina pro experty na Pedagogické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. V roce 1994 se stal hlavním inženýrem projektu Metra v Taipei ve firmě Sinovan Company na Taiwanu, kde působil do roku 1998 a zúročil tak své bohaté projekční zkušenosti.

Od roku 1997 až do současnosti je zaměstnán ve firmě POHL cz, a.s. na pozici technického manažera. Z mnoha zakázek, na kterých se podílel jako odpovědný řešitel geotechnických prací, jmenujme alespoň Úslavský kanalizační sběrač – 2. etapa, Kanalizační sběrač H prodloužení do Běchovic, etapa 0001 Stoka H1 a Rekonstrukce kanalizace, ul. Vinohradská a okolí v Praze 2 – II. etapa.

Ing. Jaromír Zlámal je členem komory autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT), mezinárodní asociace pro

Ing. Jaroslav Zlámal celebrated the important anniversary on the 21<sup>st</sup> June 2016. He was born in Vyškov, Moravia, and spent his childhood and adolescence in Olomouc. He graduated with a red diploma in 1971 from the Faculty of Civil Engineering of the Czech Technical University in Prague with a degree from the Department of Civil Engineering and Traffic Structures. After the discharge, he entered the newly founded designing institute of Metroprojekt in Prague, which was focused on comprehensive solution to problems of the urban mass transit system in Prague and other bigger cities of Czechoslovakia.

In Metroprojekt, he in the beginning dedicated himself to designing mined metro stations and running tunnels, participated in designing structures in Muzeum station on the metro Line A. From 1973 he held the function of the chief designer for underground structures and was the author of the design and structural analyses of structures of Flora and Náměstí Jiřího z Poděbrad stations on the Line IIA. He took advantage of his experience subsequently, from 1978, in the position of a chief designer – metro specialist. In this position he carried out designs, for example, for Národní Třída, Náměstí Republiky, Karlovo Náměstí and Anděl mined stations or structural analyses for Křižíkova, Invalidovna, Jinonice, Českomoravská, Vysočanská, Kolbenova and Hloubětín stations on the metro Line B. Those stations were designed according to the author certificate of authors Ing. B. Hanula, Ing. E. Stehlík and Ing. J. Zlámal.

He worked also on other designs. He was the author of the design and structural analysis for lining segments and reinforced pre-cast elements in the Strahov road tunnel in Prague. He in addition carried out the structural analysis for the Hřebeč – Moravská Třebová tunnel, which was the first road tunnel in the Czech Republic constructed using the NATM, and the first double-track metro tunnel between Rajská Zahrada and Hloubětín stations on the Line IVB constructed using the NATM method. Ing. Jaromír Zlámal is an author of many expert opinions and structural analyses for buildings standing above Prague metro tunnels. He participated in the development of programs for structural analyses of mined tunnel structures and anchored diaphragm walls.

In addition to his working activities, he completed two post-graduate studies. In 1975, it was the study course titled Designing, construction, operation and maintenance of underground railways at the College of Transport in Žilina – the faculty of Operation and economy. In 1985 he became the chief engineer for the Taipei Metro project in the Sinovan Company, Taiwan, where he worked until 1998, using the wealth of his designing experience.

He has been employed in the firm of POHL cz, a.s. in the position of a technical manager since 1997. Of the numerous orders he participated in as a responsible solver to geotechnical work, let us at least name the Úslava collector trunk sewer stage 2, the H collector trunk sewer extension to Běchovice, the H1 collector trunk sewer stage 0001 and the Reconstruction of sewerage in Vinohradská Street and the surroundings in Prague 2 – stage II.

Ing. Jaromír Zlámal is a member of the Czech Chamber of Certified Engineers and Technicians (ČKAIT), the International Association for Computer Methods and Advances in Geomechanics (IACMAG) the Czech Institution of Structural and Civil Engineers (CSSI ) and the Working Group No. 3

výpočetní metody a postupy v geomechanice (IACMAG) a Českého svazu stavebních inženýrů (ČSSI) pracovní skupiny č. 3 „Smluvní vztahy v podzemních konstrukcích“ při Světové organizaci ITA/AITES. Svoje praktické i teoretické poznatky publikuje v řadě odborných časopisů a na odborných konferencích. Mnoho svého volného času také spojil s činností v přípravných výborech konferencí Podzemní stavby Praha, kde se nezapomenutelně zapsal do přípravy sborníků.

To, že nejen prací je živ člověk, potvrzuje Ing. Zlámal svým kulturním přehledem a svojí sečtělostí. Je velmi poučné s ním začít diskutovat například o dějinách minulého století, kdy nabýváte dojmu, že studium diskutovaného tématu je jeho celoživotní profesní aktivitou. V mládí vesloval v oddíle Slovan Olomouc a zúčastnil se mistrovství republiky na rybníku Svět. Fyzickou kondici si v současnosti udržuje jednak turistikou a jednak pravidelným plaváním.

Redakční rada oceňuje jeho dlouholetou spolupráci na právě časopisu a přeje jubilantovi pevné zdraví.

*doc. Dr. Ing. JAN PRUŠKA,  
člen redakční rady časopisu Tunel*

“Contractual relationships in underground construction” of the ITA-AITES. He publishes his practical and theoretical knowledge in numerous technical magazines and in technical conferences. He in addition connected lots of his free time with the activities in steering committees of the Underground Construction Prague conferences, where he unforgettably participated in the preparation of conference proceedings.

Ing. Zlámal confirms the fact that not only by working is man alive by his cultural overview and his erudition. It is very enlightening to begin to discuss, for example, the history of the past century with him. You get the impression that studying the topic is his lifelong professional activity. In his youth he rowed in Slovan Olomouc sports club and participated in the national championship on Svět pond. He currently maintains his physical condition by tourism and regular swimming.

The Editorial Board appreciates the many years of the jubilarian's collaboration on the preparation of TUNEL journal and wishes him great health.

*doc. Dr. Ing. JAN PRUŠKA,  
a member of the TUNEL journal Editorial Board*

## ŽIVOTNÍ JUBILEUM – 70 LET ING. JAROSLAVA NĚMEČKA SEVENTIETH BIRTHDAY ANNIVERSARY OF ING. JAROSTAV NĚMEČEK

V listopadu letošního roku se dožívá v plném pracovním nasazení významného životního jubilea náš spolupracovník, kolega a člen naší tunelářské rodiny Ing. Jaroslav Němeček. Narodil se 26. 11. 1946 v Praze. Nejprve vystudoval známé pražské gymnázium Nad Štolou se zaměřením na matematiku a fyziku a dále absolvoval studium na ČVUT Praha – Fakulta stavební, obor konstruktivně-dopravní.



V roce 1971 nastoupil do Vojenského projektového ústavu v Praze, ateliéru zvláštních a podzemních staveb jako statik. Ihned po nástupu pracoval na projektech trasy A pražského metra, konkrétně na traťových úsecích mezi stanicemi Malostranská – Hradčanská a Hradčanská – Dejvická. Dále spolupracoval na návrhu ochranného systému pražského metra, návrhu technologických center metra a na návrhu ochranného systému Strahovského tunelu. Později se stal vedoucím statické skupiny ateliéru a v roce 1982 byl jmenován hlavním specialistou ústavu pro podzemní stavby. Věnoval se problematice návrhu trvalých podzemních ochranných staveb na mimořádné účinky jaderných zbraní a vypracoval se na předního znalce této problematiky u nás.

V roce 1992 odešel spolu s asi 15 zaměstnanci ateliéru do nové společnosti SATRA, spol. s r.o., kterou založili Ing. L. Šajtar a Ing. J. Dvořák, rovněž zaměstnanci ateliéru. Brzy se tato společnost stala respektovanou a prosperující firmou. Nemalelou zásluhu na tom má i náš jubilant, který byl hlavním inženýrem projektu pražského automobilového tunelu Mrázovka a později i hlavním inženýrem projektu automobilového tunelového komplexu Blanka. Tunel Mrázovka byl

In November this year, Ing. Jaroslav Němeček, our collaborator, colleague and a member of our family of tunnel builders, will live with full work commitment to see seventy. He was born in Prague on 26<sup>th</sup> November 1946. First he graduated from the famous high school Nad Štolou, focusing on mathematics and physics, and further graduated from the Faculty of Civil Engineering of the Czech Technical University in Prague with a degree in civil engineering from the Department of Civil Engineering and Traffic Structures.

In 1971 he entered the Vojenský Projektový Ústav (the Military Designing Institute) in Prague, the studio of special and underground structures, in the position of a structural engineer. Immediately after the entry, he worked on designs for the Line A of the Prague Metro, concretely the track sections between Malostranská and Hradčanská stations and between Hradčanská and Dejvická stations. Further he collaborated on the design for the metro protection system, the design for metro technology centres and the design for the protection system in the Strahov tunnel. Later he became the chief of the structural analysis team of the studio and, in 1982, was appointed as the main specialist of the institute for underground structures. He dedicated himself to problems of designing permanent underground protection structures for extraordinary effects of nuclear arms and worked his way up to become a leading expert on this issue in our country.

In 1992 he, together with about 15 employees, transferred to SATRA, spol. s r.o., a new company founded by Ing. L. Šajtar and Ing. J. Dvořák, who had also been employees of the studio. The company soon became a respected and prospering firm. Our jubilarian has also considerable merit in it. He was the main engineer for the design for the Mrázovka automobile tunnel in Prague and, later, even the main engineer for the Blanka complex of automobile tunnels. The Mrázovka tunnel was the first automobile tunnel in Prague to be constructed using the NATM technique. Together with the Strahov tunnel, the

prvním automobilovým tunelem v Praze, který byl vybudován technologií NRTM. V návaznosti na Strahovský tunel a tunely Blanka se jedná o největší městský tunelový komplex v Evropě. V současné době je Ing. J. Němeček členem týmu technického dozoru investora na stavbě železničních tunelů Ejpvovice, které se budují razicím štítem Herrenknecht.

Ing. J. Němeček je autorizovaným inženýrem v oboru geotechnika od roku 1995. Zúčastnil se několika světových tunelářských kongresů – ve Vídni, Miláně, Istanbulu, indické Akře, Vancouveru a Soulu, kde přednášel referát o pražských tunelech. Podílel se na přípravě světového tunelářského kongresu, který byl v roce 2007 pořádán CzTA v Praze. Pracoval v přípravném výboru jako člen vědecké rady ITA-AITES a předsedal některým sekcím.

Znám Jaroslava 45 let, a proto dobře vím, jaký je inteligentní, upřímný a skvělý člověk. Od skončení vysoké školy a vstupu do prvního zaměstnání byl doslova vtažen do řešení složitých problémů podzemního stavitelství. Měl velké štěstí, protože již tehdy se osobně seznámil s tunelářskou špičkou tehdejší doby (J. Mencl, V. Mencl, Bažant, Kameníček, Verfel, Hálek) a pochopil, jak je důležitá praktická spolupráce s nejlepšími lidmi oboru.

O mnoho let později při projektovém řešení a realizaci tunelu Mrázovka v letech 1997 – 2003 byl aktivním členem první rady monitoringu (RAMO), která řídila aplikaci nejrozsáhlejšího uplatňování observační metody v dějinách českého tunelářství. Tehdy se znovu setkával s dalšími hvězdami tunelářského nebe (Barták, Bucek ml., Eisenstein, Rozsypal, Hudek) nad problémy nejsložitějšího tunelového komplexu republiky. Monitoring, činnost RAMO a publikování výsledků (viz časopis Tunel 2/2002 a kap. 8 knihy Tunel Mrázovka ze 12/2004) jsou dodnes základní „kuchařkou“ všech tunelových staveb v Česku i na Slovensku. Na tom má jubilant nezapomenutelnou zásluhu.

V soukromém životě je již 31 let šťastným manželem a otcem dcery. Též díky své ženě, která je mj. externí tlumočnicí němčiny pro EU, procestoval celou Evropu a svět. Radost mu dělají dvě vnoučata, zajímá se o sport, rád čte. Velkou jeho zálibou jsou šachy, které dodnes hraje závodně.

Je tiché povahy a snad nic nevystihuje jeho osobnost lépe než jím předčasně uplatňovaný slavný Hemingwayův citát „Trvá dva roky, než se člověk naučí mluvit, a šedesát, než se naučí mlčet.“ Kvůli tomu a pro a jeho přirozenou skromnost není dnešní generaci dostatečně známo, že Ing. Němeček patří mezi nejzkušenější odborníky naší profese.

Přejme našemu jubilantovi pevné zdraví a elán do další aktivní činnosti ve firmě SATRA, spol. s r.o. ve prospěch českého podzemního stavitelství.

*Ing. MIROSLAV KOLEČKÁŘ*

Blanka tunnels form the largest urban complex of tunnels in Europe. Currently Ing. J. Němeček is a member of project owner's technical supervision team on the construction site of the Ejpvovice railway tunnels, which are being driven using a Herrenknecht TBM.

Ing. J. Němeček has been an authorised engineer in the field of geotechnics since 1995. He participated in several world tunnel congresses – in Vienna, Milano, Istanbul, Indian Akra, Vancouver and Seoul, where he presented a paper on Prague tunnels. He also participated in the preparation of the world tunnel congress held in Prague in 2007. He worked in the steering committee in the position of a member of the ITA-AITES scientific council and chaired some sections.

I have known Jaroslav for 45 years. For that reason I know very well how intelligent, sincere and great person he is. Since the end of the university studies and the entry to the first employment he has been literally dragged in complex problems of underground structural engineering. He was very lucky because he personally met with the tunnel construction celebrities of that time (J. Mencl, V. Mencl, Bažant, Kameníček, Verfel, Hálek) and understood how important practical collaboration with the best persons of the industrial branch is.

Many years later, in 1997 – 2003, when the Mrázovka tunnel was being designed and constructed, he was an active member of the first monitoring board managing the application of the most extensive application of the observational method in the history of the Czech tunnelling industry. At that time he again met with other stars of the tunnelling heaven (Barták, Bucek jun., Eisenstein, Rozsypal, Hudek) over problems of the most complicated complex of tunnels in the Czech Republic. The monitoring, the activity of the monitoring board and publishing the results (see the TUNEL journal issue No. 2/2002 and chapter 8 of the book The Mrázovka Tunnel from 12/2004) are still the “basic cookbook” of all tunnel construction projects both in Czechia and Slovakia. The jubilarian has a memorable merit in it.

In his private life, he has been a happy husband and father of a daughter already for 31 years. It is also thanks to his wife, who is, among others, an external German interpreter for the EU, he has travelled over the whole Europe and the world. Two grandchildren make him happy. He is interested in sports and loves reading. He is very fond of chess, which he plays competitively until today.

He is of a quiet nature and possibly nothing describes his personality better than Hemingway's famous quotation he prematurely applies “It takes two years to learn to speak and sixty to learn to keep quiet”. It is also for that reason and due to his natural modesty that it is not sufficiently known to the current generation that Ing. Němeček belongs among the most experienced professionals of our profession.

We wish our jubilarian great health and zing to further activities in the company of SATRA, spol. s r.o. in favour of the Czech underground construction industry.

*Ing. MIROSLAV KOLEČKÁŘ*