

Vojenského projektového ústavu jako projektant vodohospodářské skupiny. V průběhu několika dalších let rozšířil svoji specializaci o obory nezbytné pro zajištění provozu podzemních staveb zejména vzduchotechniky, chlazení, zásobování el. energií a řízení technologických systémů. Stal se vedoucím technologické skupiny a později hlavním specialistou ústavu v oboru ochranných staveb. Po rozhodnutí Ministerstva vnitra ČSSR, v sedmdesátých letech minulého století, realizovat výstavbu dalších tras pražského metra A a B jako stavby dvouúčelové splňující požadavky dopravní i civilní ochrany byl Ing. Jan Václavík spoluautorem koncepce ochranného systému metra a zároveň hlavním inženýrem několika technologických center tohoto systému.

V roce 1994 ukončil svůj pracovní poměr ve VPÚ a nastoupil do mladé společnosti SATRA, spol. s r.o. ke svým bývalým spolupracovníkům z Atelieru 6. Bylo to v době, kdy společnost získala zakázku na projekt technologického vybavení Strahovského automobilového tunelu. Vzhledem k tomu, že podle původního návrhu bylo nutno řešit řadu provozních souborů jako dvouúčelové (tzn. využívané jak v režimu dopravním, tak ochranném) bylo nezbytné, aby Ing. Jan Václavík rozšířil své znalosti o specifika technologického vybavení automobilových tunelů, které dále využil v dalších zakázkách společnosti SATRA, tunelech v severozápadní části Městského okruhu Zlíchov, Mrázovka a Tunelovém komplexu Blanka. Bylo to v období, kdy po požárech v alpských tunelech docházelo ke zvýšení požadavků na bezpečnost tunelů, jejich prostorového i konstrukčního řešení, technologického vybavení a způsobu provozování. V tomto období se uplatnil jeho inženýrský přístup k práci, aktivita a spolupráce s českými (ČVUT) i zahraničními odborníky (CETU, Technická univerzita v Grazu, Univerzita v Leuvenu), neboť stávající normy a předpisy nevyhovovaly novým požadavkům a bylo nutné navrhovat nová funkční řešení. Ke konci své pracovní kariéry se dočkal i naplnění svého přání – fungujícího řídicího systému tunelu. Aktivně se podílel na návrhu řídicího systému dopravy jak tunelu Mrázovka, tak na koordinovaném líniovém řízení tunelů Zlíchov, Mrázovka a Strahov včetně systémů na navazujících pozemních komunikacích. Na zasloužený důchodový odpočinek odešel až ve svých osmdesáti letech.

Co napsat na závěr. Ve svých skoro 90 letech odešel vynikající specialista, který byl, je a bude spojen s význačnými podzemními stavbami zejména v Praze, které tady budou sloužit našim potomkům ještě hodně dlouhou dobu. Ne každému se to poštěstí. A zároveň odešel člověk, který byl přátelský, otevřený, spolehlivý a empatický. Měl jsem to štěstí, že jsem s ním prožil skoro celý svůj profesní život a že jsem se od něj mnoho naučil. Děkuji.

Čest jeho památce.

LUDVÍK ŠAJTAR

and management of technical equipment systems. He became the head of the technology group and later the institute's main specialist in the field of protective structures. After the decision of the Ministry of the Interior of the Czechoslovak Socialist Republic, in the 1970s, he worked on the construction of other lines of the Prague metro, A and B, as dual-purpose structures meeting the requirements of transport and civil protection. Ing. Jan Václavík was a co-author of the concept of the metro protection system and was also the chief engineer of several technical services centres of this system.

In 1994, he terminated his employment at VPÚ designing office and joined the young company SATRA Ltd. with his former colleagues from Atelier 6. It was at the time when the company won a contract for the Strahov Automobile Tunnel technical equipment design. Since according to the original design it was necessary to solve a number of operational units as dual-purpose ones (i.e. used both in the transport and protection mode), it was necessary for Ing. Jan Václavík to expand his knowledge of the specifics of technical equipment of automobile tunnels, which he further used in other orders won by Satra, tunnels in the northwestern part of the Zlíchov City Circle Road, Mrázovka and Blanka Tunnel Complex. This was at a time when, following the fires in the Alpine tunnels, there was an increase in requirements for the safety of tunnels, their spatial and structural design, technical equipment and method of operation. During this period, his engineering approach to work, activity and cooperation with Czech (Czech Technical University, CTU) and foreign experts (CETU, Technical University of Graz, University of Leuven) was applied, as the existing standards and regulations did not meet the new requirements and it was necessary to design new functional solutions. Towards the end of his working career, he also got his wish – a functional tunnel control system – come true. He was actively involved in the design of the traffic control system of the Mrázovka tunnel as well as in the coordinated linear control of the Zlíchov, Mrázovka and Strahov tunnels, including systems on the connecting roads. He retired at the age of eighty. What to write in conclusion. At the age of almost 90, an outstanding specialist who he was, is and will be associated with outstanding underground structures, especially in Prague, which will serve our descendants here for a long time to come, has passed away. Not everyone will be so lucky. And at the same time, a man who was friendly, open, reliable and empathetic has passed away. I was fortunate to have spent almost all my professional life with him and to have learned a lot from him. Thank you.

Honour his memory.

LUDVÍK ŠAJTAR

ZEMŘEL BORIS KLEMENT – ZAKLADATEL POBOČKY FIRMY ILF CONSULTING ENGINEERS V ČR BORIS KLEMENT, FOUNDER OF THE ILF CONSULTING ENGINEERS BRANCH IN THE CZECH REPUBLIC, HAS PASSED AWAY

V pátek 25. srpna 2023 ve věku 73 let po krátké nemoci náhle zemřel Ing. Boris Klement, který se do tunelářské komunity v České republice zapsal jako zakladatel české pobočky firmy ILF Consulting Engineers. Narodil se 17. 4. 1950 ve Vysokém Mýtě. Studium oboru konstrukce a dopravní stavby na Fakultě stavební ČVUT v Praze úspěšně zakončil v roce 1974. Následně nastoupil do národního podniku SILNICE, kde se po získá-



On Friday, August 25, 2023, Ing. Boris Klement, who entered the tunnelling community in the Czech Republic as the founder of the Czech branch of ILF Consulting Engineers, died suddenly at the age of 73 after a short illness. He was born on 17.4.1950 in Vysoké Mýto. He successfully completed his studies in the field of engineering and transport construction at the Faculty of Civil Engineering of the Czech Technical University in Prague in 1974. Subsequently, he joined the state-owned company SILNICE (ROADS), where, after obtaining a license to carry out blasting, he devoted himself to carrying out firing related to earthworks, especially on-line construction sites. From 1980 he worked as the head of the destruction centre in Plant 01 of Engineering and Industrial Construction company (IPS), which

ní oprávnění k provádění tržacích prací věnoval provádění odpařů souvisejících se zemními pracemi zejména na liniových stavbách. Od roku 1980 pracoval jako vedoucí střediska destrukcí v závodě 01 Inženýrských a průmyslových staveb, které bylo v té době pověřeno asanací starého Žižkova v oblasti od Bulhara až po Olšanskou ulici. Již v roce 1981 však s rodinou za dramatických okolností emigroval přes Jugoslávii a Rakousko do Německa, kde čekal na azyl v Kanadě. Vzhledem k tomu, že mladší syn měl v té době nastoupit do první třídy a azyl v Kanadě byl nejistý, rozhodl se s rodinou zůstat v Německu, kde pracoval nejprve manuálně na stavbách. Následně nastoupil do nadnárodní společnosti ILF Consulting Engineers Innsbruck a pracoval na tunelových stavbách ve Švýcarsku a Německu. Po revoluci v roce 1989 se chystal na návrat do vlasti, i když v té době ještě pracoval jako vedoucí kanceláře stavebního dozoru zajišťovaného pro Německé dráhy firmou ILF Consulting Engineers. V této roli odpovídal za kvalitu výstavby čtyř železničních tunelů Ständelberg, Rammersberg, Harrbach a Schönrain na spojnici Nantenbach na trati Hanover–Würzburg. V roce 1991 založil obchodní zastoupení firmy ILF International v Praze a postupně začal firmu rozvíjet ve všech oborech potřebných zejména pro projektování staveb dopravní infrastruktury. Srdcem však zůstával tunelářem a snažil se za podpory rakouských kolegů své zkušenosti předávat jak investorským organizacím, tak stavebním firmám. To se týkalo např. projektu prvního dálničního tunelu Branisko raženého pomocí NRTM na Slovensku nebo tunelu Vepřek jako prvního železničního tunelu v síti Českých drah raženého stejnou tunelovací metodou. V oblasti tunelů se jím vedená projekční kancelář brzy dostala svým praktickým přístupem a precizností tunelových projektů zejména do povědomí zhotovitelů. Vždy těžce nesl havárie tunelů, protože si uvědomoval, že obor poškozují a zhoršují prosazování tunelů jako součásti dopravních staveb. I když jeho jednání mnohdy budilo emoce, jeho cílem vždy bylo posunout obor podzemních staveb na evropskou úroveň, se kterou měl osobní zkušenosti. Ve firmě ILF Consulting Engineers se mu podařilo shromáždit tým lidí, kteří byli a jsou ve svých profesích respektovanými odborníky a vznikla zde řada přátelství, které přetrvávají dodnes. I za to Borisi Klementovi patří dík.

*Ing. LIBOR MAŘÍK, SAGASTA s.r.o.,
JAROSLAV ZIKA*

at that time was entrusted with the redevelopment of old Žižkov region in the area from Bulhar Street to Olšanská Street. In 1981, however, he and his family emigrated under dramatic circumstances via Yugoslavia and Austria to Germany, where he waited for asylum in Canada. Since his younger son was about to start first grade at that time and asylum in Canada was uncertain, he decided to stay with his family in Germany, where he first worked manually on construction sites. Subsequently, he joined the multinational company ILF Consulting Engineers Innsbruck and worked on tunnel construction sites in Switzerland and Germany. After the revolution in 1989, he was preparing to return to his homeland, although at that time he was still working as the head of the construction supervision office provided for German Railways by ILF Consulting Engineers. In this role, he was responsible for the quality of the construction of four railway tunnels Ständelberg, Rammersberg, Harrbach and Schönrain on the Nantenbach linking track on the Hanover Würzburg line. In 1991, he established a sales office of ILF International in Prague and gradually began to develop the company in all fields necessary especially for the design of transport infrastructure. However, he remained a tunneller at heart and tried to pass his experience on to both investment organisations and construction companies with the support of his Austrian colleagues. This concerned, for example, the project of the first motorway tunnel Branisko driven using the NATM in Slovakia or the Vepřek tunnel as the first railway tunnel in the Czech Railways network to be driven using the same tunnelling method. In the field of tunnels, the design office led by him soon became known to contractors with its practical approach and the precision of tunnel designs. He always took tunnel accidents hard, because he was aware that the industry was damaged and the promotion of tunnels as part of transport construction got worsened. Although his actions often aroused emotions, his goal was always to move the field of underground construction to the European level, with which he had personal experience. At ILF Consulting Engineers, he managed to gather a team of people who were and are respected experts in their professions, and a number of friendships were formed that persist to this day. Thanks to Boris Klement even for this.

*Ing. LIBOR MAŘÍK, SAGASTA s.r.o.,
JAROSLAV ZIKA*

ZPRAVODAJSTVÍ ČESKÉ TUNELÁŘSKÉ ASOCIACE ITA-AITES CZECH TUNNELLING ASSOCIATION ITA-AITES REPORTS

www.lta-aites.cz

ZPRÁVA Z ODBORNÉHO ZÁJEZDU ČESKÉ TUNELÁŘSKÉ ASOCIACE DO RAKOUSKA VE DNECH 11. AŽ 14. ŘÍJNA 2023

NEWS FROM THE PROFESSIONAL TOUR OF THE CZECH TUNNELLING ASSOCIATION TO AUSTRIA FROM 11 TO 14 OCTOBER 2023

After four years, for the first time since 2019, it was possible to organise and hold a professional tour. The destination was once again Innsbruck, Austria, and the construction of the nearby Kühtai Pumped Storage Power Plant (PVP) (erneuerbare+ Kühtai, website – <https://www.erneuerbareplus.at/>). The construction in question is an extension of an existing hydropower plant. A second power plant is being built in addition, on top of the existing upper reservoir, with a second power plant to increase the total energy output and retention space, and a network of underground access and service tunnels.

Po čtyřech letech, poprvé od roku 2019, se podařilo zorganizovat a uspořádat odborný zájezd. Cílem byl opět rakouský Innsbruck a stavba nedaleké přečerpávací vodní elektrárny (PVE) Kühtai (erneuerbare+ Kühtai, web – <https://www.erneuerbareplus.at/>).

Innsbruck je příjemné podhorské město s rozvinutou dopravní infrastrukturou a sítí kravinů přímo v intravilánu města. Tato zařízení zásobují různolící místní obyvatele i návštěvníky města čerstvým mlékem přímo od struku. Kde se však tato zvířata pasou, zůstalo účastníkům zájezdu utajeno.

Stavba, o které je řeč, je rozšířením stávající vodní elektrárny.