



Obr. 10 Pamětní jízdenky na zvláštní jízdu vlaku ze dne 19. 5. 1981 mezi Domodossolou a Brigem, u příležitosti 75. výročí zahájení provozu v železničním tunelu Simplon [sbírka autorů].

Avers a revers jízdenek je v německé a italské verzi (podle úředního jazyka obou železničních společností). Materiál – kov (Zn slitina?). Rozměry i údaje na reversu těchto zpátečních jízdenek odpovídají klasickým kartónovým lístkům rozměru 30 × 55 mm.

Fig. 10 Commemorative tickets for an unusual train ride from the day of 19. 5. 1981 between Domodossola and Brigem, during the occasion of the 75th anniversary of operation commencement in the Simplon railway tunnel [authors' collection].

The avers and reverse of the tickets are in a German and Italian version (in accordance with the official languages of both the railway companies). Material – metal (Zn alloy?). Dimensions and data on the reverse of these return tickets correspond to the classic cardboard tickets with 30×55mm dimensions.

etc. etc. Připomínají nejen stavbu a prorážky, ale také 50., 75. a 100. výročí otevření tunelu. Ve sbírce jednoho z autorů článku je takových objektů přes 30 – příklad je na obr. 9 a 10.

doc. Ing. VLADISLAV HORÁK, CSc.,
Ing. MILAN MAJER,
Ing. RICHARD SVOBODA, Ph.D.

LITERATURA / REFERENCES

- [1] KOVÁRI, K., FECHTIG, R. *Historical Tunnels in the Swiss Alps*. 1. vyd. Zürich: Gesellschaft für Ingenieurbaukunst, 2000, 128 s.
- [2] Simplonský tunel [online]. 2025 [cit. 2025-03-09]. Dostupné na internetu: < http://cs.wikipedia.org/wiki/Simplonský%C3%BD_tunel >
- [3] Simplon Tunnel. 2000 years of civil Engineering [online]. 2025 [cit. 2025-03-09]. Dostupné na internetu: < <https://www.newcivilengineer.com/archive/simplon-tunnel-11-03-1999/> >
- [4] Alfred Brandt [online]. 2025 [cit. 2025-03-17]. Dostupné na internetu: < <https://www.britannica.com/biography/Alfred-Brandt> >
- [5] Simplonský tunel [online]. 2025 [cit. 2025-03-17]. Dostupné na internetu: <https://ilmirino.it/galleria-sempione/>
- [6] Märklinfan Club Italia. Simplonský tunel [online]. 2025 [cit. 2025-03-17]. Dostupné na internetu: < https://www.marklinfan.com/f/post.asp?method=Reply&TOPIC_ID=2732&FORUM_ID=97 >
- [7] Le tunnel du Simplon : 53 ans de doutes et de débats (1853-1906). [online]. 2025 [cit. 2025-03-17]. Dostupné na internetu: < <https://trainconsultant.com/2023/08/07/le-tunnel-du-simplon-53-ans-de-doutes-et-de-debats-1853-1906/> >
- [8] Fernet Branca [online]. 2025 [cit. 2025-03-09]. Dostupné na internetu: < https://cs.wikipedia.org/wiki/Fernet_Branca >

ROZLOUČENÍ LAST FAREWELL

VZPOMÍNKA NA ING. MILOŠE HRACHOVCE REMEMBERING ING. MILOŠ HRACHOVEC

10. března 2025 zemřel po těžké nemoci Ing. Miloš Hrachovec, spoluzakladatel a místopředseda představenstva společnosti Čermák a Hrachovec a.s. Byl respektovaným odborníkem, jehož znalosti, pracovitost, nadšení pro nové technologie a vizionářský přístup měly zásadní vliv na rozvoj celého vodohospodářského oboru.

Celý svůj profesní život zasvětil stavebnictví. Po studiu oboru vodohospodářské



On the 10th of March 2025, Ing. Miloš Hrachovec succumbed to a severe illness, the co-founder and vice-chairman of the board of directors at the company Čermák a Hrachovec a.s. He was a respected expert, whose knowledge, work ethic, passion for new technology, and visionary approach had a fundamental impact on the development of the whole water engineering profession.

He devoted his entire professional life to civil engineering. After studies in the field of water engineering structures at a secondary civil engineering technical school he then continued with the same specialization at the Faculty of Civil Engineering, CTU. Afterward, he was active at the company Pražské silniční

stavby na Střední průmyslové škole stavební pokračoval se stejným zaměřením na Stavební fakultě ČVUT. Poté působil ve společnosti Pražské silniční a vodohospodářské stavby s.p., kde vedl technickou skupinu závodu a převáděl do praxe moderní metody používané ve světě. Krátce po sametové revoluci založili spolu s Vlastimilem Čermákem společnost Čermák a Hrachovec s.r.o., která si rychle vybudovala dobré jméno díky kvalitní práci založené na efektivních a inovativních metodách, které jdou ruku v ruce s nejmodernějšími trendy v oblasti provádění inženýrských a vodohospodářských staveb včetně činností prováděných hornickým způsobem. Jako první v České republice také zavedla postupy rekonstrukcí a výstavby vodovodu a kanalizací za pomoci bezvýkopových technologií pomocí řízených horizontálních vrtů s následným vtažením řadů z litiny, oceli a plastů, zemních protlaků a mikrotuneláže, rovněž klasické ramované protlaky, obnovy starých řadů metodami Cracking a Burstlining a nástříků 3M.

Ing. MILAN PAVLIČ

a vodohospodářské stavby s.p., where he led a technical group of the plant and put modern methods used worldwide into practice. Shortly after the Velvet Revolution together with Vlastimil Čermák, they founded the company Čermák and Hrachovec s.r.o., which quickly built itself a good name thanks to quality work based on effective and innovative methods, which go hand-in-hand with the latest trends in the field of engineering and water engineering structures including activities carried out in a mining-like way. As the first one in the Czech Republic, it also implemented methods of reconstruction and construction of water pipelines and sewerage systems through trenchless technologies thanks to guided horizontal bores with the subsequent drawing of mains from cast iron, steel, and plastics, ground thrusts, and micro tunnelling, likewise classic rammed thrusts, old water mains restoration by Cracking and Burstlining methods, and 3M coatings.

Ing. MILAN PAVLIČ

Z ČINNOSTI PRACOVNÍCH SKUPIN ACTIVITIES OF WORKING GROUPS

EXKURZE WG17, ČÁST DRUHÁ WG17 EXCURSION, THE SECOND PART



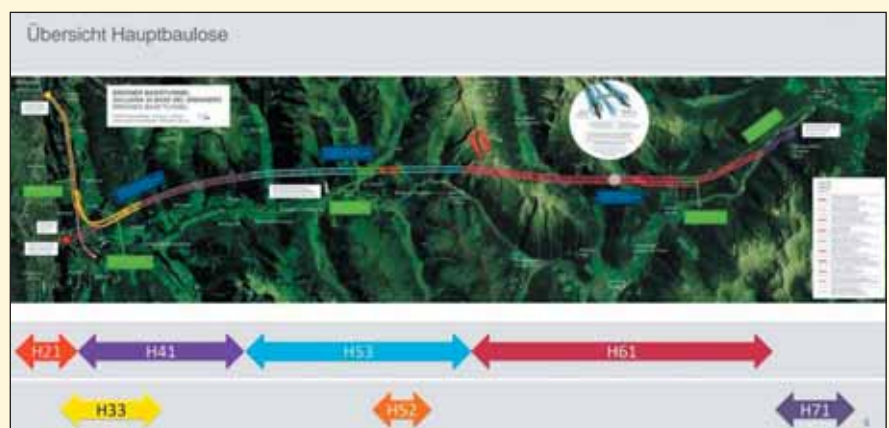
Obr. 1 Zástupci WG17 při exkurzi na BBT projektu na ZS H53
Fig. 1 WG17 delegates on ZS H53 during the excursion of the BBT

The next interesting part of the January excursion of the WG17 Working Group of the International Tunnelling Association ITA-AITES was a visit to two parts of the extensive railway tunnel Brenner Base Tunnel (BBT) construction site, under construction in the territory of Austria and Italy. It is a project of a 64km long railway connection in the Alps environment between Innsbruck and Bolzano. During operation, it will be regarded as the longest underground railway connection in the world. At the same time, the project will then be a part of the North-South European corridor operating from Helsinki to the capital city of La Valletta on the Maltese Island. Before construction the total expenses were calculated at 10.5 billion euros, with significant financial aid from the European Union evenly distributed between Austria and Italy. The plan for the tunnel opening is dated for the year 2032. The tunnel itself is excavated as a twin-tube with 70m long cross-passages every 333m of the length of the tunnel. Even before commencing the construction of the main tunnels 10.4m in diameter an excavation of an exploratory tunnel approximately 6m in diameter began, which takes place 12m underneath the invert of the railway tunnel. In the future this exploratory

tunnel will serve as an escape exit and will be connected to the main tunnels every kilometre, besides that it will also be a part of the drainage system of the railway tunnels.

The total tunnel excavation of this unique project including the exploratory tunnel and access tunnels or logistical sections reaches a respectable 230km. A large part of the excavation is carried out in a mechanical way with the use of TBM machines and only a smaller percentage is carried out by a conventional tunnelling method – by NATM. Towards the end of the year 2024 just under 80% of the excavation from the total volume was completed, i.e. approximately 180km. Maximum overburden above some of the tunnels amounts to just under 1300m. The excursion took place at two construction facilities on the Austrian side, LOT H41 and LOT H53. At the part visited firstly the attendees partook a very interesting presentation from a representative of the investor about fundamental information of the entire project. At the second construction facility, the attendees visited excavated underground, i.e. tunnels operated in the future, access tunnels, and other objects.

Další zajímavou částí lednové exkurze Radka Bernarda po Alp-
ských tunelech nedaleko Innsbrucku, jako člena pracovní skupiny
WG17 mezinárodní asociace ITA-AITES, byla návštěva dvou částí



Obr. 2 Situace výstavby železničního tunelu na projektu Brenner Base Tunnel
Fig. 2 Plan of the railway tunnel construction on the Brenner Base Tunnel project