

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE

Prof. Ing. Robert Nejepsa, DrSc.

doc. Ing. Josef Kolář, CSc.

Ing. Vlastislav Smutný



Praha 2011

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA STROJNÍ**

**ÚSTAV AUTOMOBILŮ, SPALOVACÍCH MOTORŮ
A KOLEJOVÝCH VOZIDEL**

Prof. Ing. Robert Nejepsa, DrSc.

doc. Ing. Josef Kolář, CSc.

Ing. Vlastislav Smutný



Praha 2011

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
KARLOVA UNIVERZITA

KATEDRA APLIKOVANÉ MATEMATIKY A FYZIKY
ALGEBROVÝCH VÝPOČTŮ

Prof. Ing. Robert Nejejsa, DrSc.

doc. Ing. Josef Kolář, CSc.

Ing. Vlastislav Smutný

České vysoké učení technické v Praze

Název: Prof. Ing. Robert Nejejsa, DrSc.

Autor: doc. Ing. Josef Kolář, CSc., Ing. Vlastislav Smutný

Počet stran: 38

Náklad: 150 výtisků

© Josef Kolář, Vlastislav Smutný, 2011

ISBN 978-80-01-04767-5

OBSAH

ÚVOD	4
MLÁDÍ A LÉTA STUDIÍ	4
VOJENSKÁ SLUŽBA A NÁSLEDNÉ HLEDÁNÍ	7
PRVNÍ PEDAGOGICKÉ ZKUŠENOSTÍ NA ČVUT	8
V CHRUDIMI	9
U RINGHOFFERŮ NA SMÍCHOVĚ	11
DRUHÁ SVĚTOVÁ VÁLKA	14
POVÁLEČNÝ VZESTUP	16
VE VYSOKÉM ŠKOLSTVÍ	20
VZNIK ÚSTAVU KOLEJOVÝCH VOZIDEL NA ČVUT	22
V ŽILINĚ	26
NÁVRAT DO PRAHY NA ČVUT	29
NA ODPOČINKU	31
Z PUBLIKOVANÝCH PRACÍ	33
SOUČASNÁ VÝUKA KOLEJOVÝCH VOZIDEL NA FS ČVUT	35
PODĚKOVÁNÍ	38

Úvod

Profesor Ing. Robert Nejepsa, DrSc. patří mezi významné osobnosti československého strojírenství, vědy výzkumu i školství. Je dodnes uznávaným zakladatelem moderní specializované vysokoškolské výuky v oboru konstrukce kolejových vozidel. Aktivity inženýra Roberta Nejepsy však byly mnohem rozsáhlejší.

Jeho životní příběh, zdokumentovaný na následujících stránkách, je v mnohém inspirativní i pro dnešek. Odmyslíme-li si kulisu politických dějů 20. století, zůstává příběh cílevědomého, schopného i ctižádostivého technika nadaného jednak tvořivým talentem, jednak schopností vysvětlit podstatu svého konání druhým lidem. Tento moment odkazu Roberta Nejepsy je asi dnes nejdůležitější. Právě schopnosti, ale i ochoty dělit se o léty praxe nabyté „know-how“ s novou generací se nám dnes poněkud nedostává. Dalším momentem hodným vyzdvižení pak je Nejepsovo poznání nutnosti výměny informací s lidmi, pracujícími v oboru. V době života Ing. Nejepsy to bylo nutnou podmínkou odborného růstu. Dnes se může jevit, že v době internetu lze získat dostatek odborných informací prostřednictvím tohoto moderního média. Taková představa bývá mnohdy zavádějící. Je třeba v tomto směru připomenout i významnou roli odborných stavovských organizací, které v první polovině 20. století sehrály důležitou osvětovou roli.

Mládí a léta studií

Robert Nejepsa se narodil 12. ledna 1906 v Kročehlavech u Kladna jako mladší ze dvou dětí traťmistra Buštěhradské dráhy. Starším potomkem v rodině byla sestra Marie, narozená 24. srpna 1902 v kladenském Dubí. Rodným domem Roberta se stal dům č. p. 419 naproti



Obr. 1

Dům č.p. 419, stojící dnes mezi stromy v parku naproti kladenskému nádraží, se za uplynulých 105 let příliš nezměnil. V přízemí, v přilehlé polovině této budovy se 12. 1. 1906 Robert Nejepsa narodil.

(foto V. Smutný)

kladenskému nádraží (dnes ulice Milady Horákové), kde rodina tehdy bydlela.

Ze vzpomínek na dětství vyplývá, že vztahy v rodině Nejepsových byly, hlavně díky matce, láskyplné a harmonické.

Otec Robert Nejepsa se narodil 14. 12. 1865 a v hierarchii státních drah postupně dosáhl hodnosti vrchního oficiála. Pochopitelně služba u dráhy s sebou nesla nutnost občasného stěhování. Na druhé straně dávala rodině v tehdejší době značnou existenční jistotu.

Maminka Julie, narozená 14. února 1869, byla dcerou hostinského Adolfa Konráda z Nelahozevsi. Robert Nejepsa vychodil Pětiletou obecnou školu chlapceku v Kročehlavech mezi roky 1912 ÷ 1917 s prospěchem

ve všech předmětech velmi dobrým. V letech 1917 ÷ 1924 navštěvoval státní reálku v Kladně.

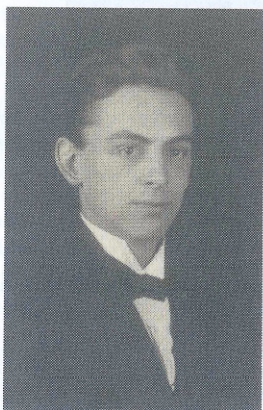
Jako student absolvoval Robert, pro zdokonalení v jazyce německém, tehdy celkem běžný výměnný pobyt. O prázdninách v roce 1923 prožil několik týdnů v Krnově u rodiny Schmidtových, v oblasti, kde jazykově dominovala němčina. Naopak syn Schmidtových Leo se v Kladně u Nejepsových přiučil češtině. Z dopisů sedmnáctiletého Roberta z Krnova jednoznačně vyplývá národní uvědomělost, jistě daná výchovou v rodině.



Obr. 2

Obecná škola chlapecká v Kročehlavech 1912.

Šestiletý Robert Nejepsa je označen v druhé řadě, napravo od učitele Josefa Šimečka
(foto archiv P. Nejepsa)



Obr. 3

Portrét z vysokoškolského indexu 1924

(foto archiv Škoda Plzeň)

V následujícím roce, 16. června 1924, složil Robert Nejepsa s vyznamenáním maturitní zkoušku.

Na podzim 1924 pak nastoupil na České vysoké učení technické v Praze, kde studoval obor strojního a elektrotechnického inženýrství a 31. prosince 1926 složil s vyznamenáním první státní zkoušku v tomto oboru.

Další studium na ČVUT, již v oboru strojním, bylo završeno nejprve zkouškou praktickou, konanou ve dnech 28. 5. ÷ 6. 6. 1930. Teoretickou část druhé státní zkoušky složil student Nejepsa 28. 6. 1930 opět s vyznamenáním a mu byl udělen titul inženýr - Ing.



Pro úplnost informace dodejme, že předsedou zkušební komise byl prof. Ing. František Hasa (4. 2. 1863 ÷ 27. 3. 1945), vedoucí ústavu mechanické technologie. Mezi profesory, kteří se nejvíce objevují v záznamech o studiu, můžeme kromě zmíněného profesora Hasy jmenovat další profesory Hrušku, Jaroslava Hýbla, Otakara Grössla a Ladislava Miškovského.

Obr. 4

Prof. Ing. František Hasa, president Masarykovy akademie práce, při poklepu na základní kámen stavby ČVUT v Dejvicích v roce 1925

(foto archiv V. Smutný)

Ze spolužáků na pražské technice jmenujme alespoň Josefa Pochmona z Benátek nad Jizerou, ruského emigranta Viktora Strachovského a Jana Skarpíška z Chrudimi. Ti nejenže udržovali s Robertem přátelské vztahy po celý život, ale sehráli celkem významnou roli při utváření jeho dalších životních osudů.



Obr. 5

Studenti Robert Nejepsa a Jan Skarpíšek při práci v rýsovně v březnu 1929

(foto archiv P. Nejepsa)

Po ukončení studia 7. července 1930 nastoupil mladý inženýr první zaměstnání ve Škodových závodech v Plzni jako technický úředník v pokusném ústavu Škodových závodů. Tento ústav prováděl zkoušky materiálů pro hutní provoz. Dodejme jen, že rodiče a sestra Roberta Nejepsy bydleli tehdy již od září 1929 v obci Budňany (dnes Karlštejn), v domě po otcových rodičích č.p. 4. V nevelkém stavení bydlel také strýc František Nejepsa, řídicí učitel ve výslužbě, a tetička Helena, industriální učitelka na penzi.

Vojenská služba a následné hledání

V říjnu 1930 nastoupil mladý muž vojenskou prezenční službu. Absolvoval v Klatovech školu důstojníků pěšího vojska v záloze (2. pěší divize) a službu u 18. pěšího pluku v posádce Tachov. Ještě v základní službě byl povýšen na podporučíka a určen pro funkci velitele kulometné čety. Nelze si nevsímnout výsledků při důstojnických zkouškách, kdy z patnácti předmetů, bylo jedenáct hodnoceno výtečně. Zajímavé je i hodnocení povahy podporučíka Nejepsy: vážný, pevný, čestný charakter, velmi nadaný, bystrý, velmi schopný, energický. Navíc se z vojenských dokumentů dozvídáme i zájmy hodnoceného: cyklista, plavec, lyžař a můžeme jen doplnit, že byl též od mládí zaníceným šachistou.

Tak jako při každém konání i při velení kulometné čety přemýšlel Ing. Robert Nejepta o racionální podstatě činnosti své i podřízených vojáků. Je zřejmé, že tzv. rozsev kulometu v cíli závisí při dané kadenci na úhlové rychlosti, jakou provádí kulometčík natáčení zbraně kolem vodorovné osy. Pro snazší představu vojáků sestrojil velitel nomogram, umožňující i nezkušenému střelci rychlou představu, jakou hustotou projektilů pokrývá cíl. Myšlenka se ujala, a tak se Ing. Robert Nejepta dočkal i otištění svého článku k danému tématu v odborném časopisu Vojenské rozhledy. Tento časopis tehdy vydával "Vojenský ústav vědecký". Stát se přispěvatelem byla dosti prestižní záležitost. O tom svědčí jména dalších autorů: plk. Bohumil Boček, gen. Emil Linhart, mjr.gšt. Josef Fetka.

Článek podporučíka v záloze Ing. Roberta Nejepsy „Příspěvek k řešení vodorovného rozsevu kulometu Š 24“ se objevil v červencovém čísle v roce 1932, kdy už byl autor v civilu. Pro úplnost můžeme ještě konstatovat, že záložní důstojník Nejepta dosáhl postupně až hodnosti štábního kapitána, ale to až po 2. světové válce v roce 1950.

Vojna skončila v dubnu 1932. Vrcholila hospodářská krize a ani vynikající studijní výsledky nebyly dostatečným doporučením pro získání placeného zaměstnání. Robertu Nejeptovi se to nedařilo téměř celý rok. Mladý inženýr ovšem hledal řešení a přihlásil se jako tzv. volontér do ČKD Praha, respektive dílen Praga v Libni, kde, jak sám uváděl, se chtěl zdokonalit v rukodělné práci. To, že byl volontérem, jakýmsi „dobrovolníkem“, znamenalo, že konal praxi bez nároku na mzdu. Přitom denně dojížděl do Prahy z Budňan, kde s rodiči bydlel. Jelikož práce volontéra byla sjednávána pouze na tři měsíce, skončila první smlouva k datu 4. července 1932.

Další smlouva na práci volontéra ve zkušebně motorů v Libni byla uzavřena již jen na jeden měsíc - od 1. srpna. Žádost, či spíše prosba, o tuto bezplatnou práci se dochovala a její čtení působí i dnes poněkud skličujícím dojmem. Nicméně již v této ponížené žádosti uváděl tehdy adept důvod svého zájmu: „Opatřit si studijní materiály při přípravě na získání doktorátu technických věd!“



Obr. 6

Svobodník aspirant Ing. Robert Nejepta,
první polovina roku 1931
(foto archiv P. Nejepta)

První pedagogické zkušenosti na ČVUT

Dříve zmíněný Nejepešův spolužák Ing. Josef Pochmon pracoval již v době studií jako asistent u prof. Ing. Dr. Otakara Grössla (3. 11. 1881 ÷ 3. 2. 1941) na Ústavu obráběcích strojů. Když byl od října roku 1932 povolán k prezenční vojenské službě, doporučil na své místo obráběcího inženýra Nejepešu. Ten tak od 1. října nastoupil jako náhradní asistent na ústavu obráběcích strojů Vysoké školy strojního inženýrství při ČVUT Praha. Práce asistenta byla sjednána pouze na dobu vojenské služby Ing. Josefa Pochmona a k 28. únoru 1934 dle smlouvy skončila. Navíc i zde se původně mělo jednat o práci bezplatnou. Uznáním příle a schopností inženýra Nejepeše ze strany profesora Grössla pak bylo udělení mzdy asistentu, dokonce částečně se zpětnou platností. Ústav obráběcích strojů sídlil v hlavní budově ČVUT na Karlově náměstí v prvním patře v levém křídle chodby s okny do dvora. Zaměstnání zde umožňovalo seznámit se s mnohými již tehdy významnými osobnostmi vysoké školy. Také ale s činností Masarykovy akademie práce ¹⁾, u jejíhož IV. odboru (strojního a elektrotechnického) tehdy profesor Grössl působil jako tajemník.

Díky tomu se mladý asistent seznámil též s profesorem brněnské techniky Vladimírem Listem (1877 ÷ 1971) významným českým elektrotechnikem, pedagogem a též schopným organizátorem. Životní cesty obou mužů se později dvakrát výrazněji prořaly. Poprvé při Nejepešově práci na kotlích pro elektrárny u firmy Wiesner, Vladimír List byl jedním z hlavních tvůrců energetické koncepce československého státu. Podruhé při práci na přípravě pražského metra v době válečné i poválečné.

V prvním období svého působení na ČVUT bydlel Ing. Robert Nejepeša na Smíchově v Pecháčkově (tehdy Dvořákově) ulici č.p. 9. O následujících prázdninách získal inženýr Nejepeša zajímavou zahraniční zkušenost, když pod záštitou profesora Grössla, ale na vlastní náklady, podnikl v červenci 1933 cestu do Německa. Námětem studijní cesty bylo seznámení se s výrobou vrtáků a výrobou hydraulických pohonů strojů. Exkurze probíhala nejprve v Berlíně v továrně na obráběcí stroje R.Stock & CO.

Na závěr berlínského pobytu si cestovatel dopřál též jako zpestření jednodenní turistický výlet vlakem do Warnemünde a odtud lodí do dánského města Gedseru. Dále studijní cesta pokračovala do Magdeburgu, prohlídkou strojírenské firmy. Ve poznámkách z cesty inženýr Nejepeša se znepokojením pozoroval silnou nacistickou propagandu, se kterou se, zvláště v Berlíně, na každém kroku setkával. Jinak ale bylo hodnocení cesty z hlediska lidského i odborného velmi pozitivní.

Po prázdninách došlo ke změně bydliště, Robert se sestrou Marií si v Praze pronajali byt v ulici Na Struze č. 6 nedaleko Národního divadla. Zde se kromě práce asistenta intenzivně věnuje studiu, a to jak strojních oborů, tak jazyků: angličtiny a francouzštiny. Přitom ale vnímá se zvyšující se intenzitou svou neperspektivní situaci. Kolega, inženýr Pochmon se vrátí z vojny, a co bude potom? V průmyslu se počátkem roku 1934 jeví sice již určité oživení, ale jak se to projeví v osudu jedince?

Projevilo se a to velmi záhy, ovšem opět díky bývalému spolužáku. V polovině ledna se zastavil ve škole inženýr Jan Skarpíšek s nabídkou: „Robert, pojď k nám dělat práškové kotle, 1200,- Kč čistého, nástup možný ihned!“

¹⁾ *Masarykova akademie práce (M. A. P.) - vědecká a technická instituce, založená v roce 1920. Kladla si za cíl podporovat hospodářský a technický rozvoj v Československu. Tohoto cíle chtěla dosáhnout pořádáním přednášek a výstav, publikační a nakladatelskou činností, zřízením poraden, laboratoří, knihoven a sbírek.*

V Chrudimi

Zde musíme v úvodu upřesnit, že otec inženýra Jana Skarpíška, Ing. Jan Skarpíšek st. pracoval v chrudimské strojírně Františka Wiesnera jako ředitel od roku 1909, kdy přišel z Adamovských strojren, do roku 1932. Spolužák Roberta Nejepsy Ing. Jan Skarpíšek ml. (1906 - 1970) působil ve Wiesnerově strojírně od roku 1930, brzy se stal prokuristou. Funkci ředitele Wiesnerovy strojírny zastával od roku 1936 do roku 1945, kdy odešel do Chotěboře k firmě Eckhardt. V roce 1950 přesídlil s celou rodinou do Prahy. Působil na ministerstvu všeobecného strojírenství, ve výzkumném ústavu koncernu Prago-Union a též jako poradce hospodářské rady vlády v roce 1968.²⁾

Nevelká chrudimská strojírna byla na konci dvacátých a začátku třicátých let výrobcem vah, průmyslových dopravních zařízení a proslula zvláště výrobou osobních lanových drah.



Obr. 7
Ing. František Wiesner
majitel chrudimské strojírny
(foto Regionální muzeum Chrudim)

Továrník Ing. František Wiesner, muž s povahou průkopníka, se nechal inspirovat produkcí kotlů s práškovým topeništěm ve Spojených státech, speciálně výrobky firmy Lopulco, a pustil se s erudicí sobě vlastní do vývoje těchto zařízení. Strojírna, která již dříve vyráběla roštové kotle, tzv. plamencového typu, se tak stala průkopníkem v zavádění moderních kotlů v československém průmyslu.

Nabídka Ing. Jana Skarpíška přišla v pravou chvíli, a tak inženýr Robert Nejepsa bez rozmýšlení souhlasil. Profesor Otakar Grössl také projevil pochopení. Zařídil věc tak, že asistent sice zůstal ve funkci do 28. února, ale ve skutečnosti mohl odjet do Chrudimi již v sobotu 10. února 1934. Od pondělí nastupoval jako konstruktér v kotelním oddělení vedeném Ing. Antonínem Hlouškem (1897 ÷ 1963).

Ačkoli si na svou práci u profesora Grössla nemohl Ing. Robert Nejepsa v ničem stěžovat, odcházet do Chrudimi rád. Spatřoval v novém zaměstnání možnost plného využití, získání praktických poznatků a v neposlední řadě existenční zajištění.

Chrudimská strojírna byla takřka jím „podnikem jediného muže“. Vše řídil a rozhodoval Ing. František Wiesner (1893 ÷ 1970). Byl čtvrtý v řadě ve vedení rodinného podniku, založeného již v polovině padesátých let 19. století. Schopný technik s výborným společenským vystupováním, ovšem v pravé chvíli též se značně tvrdým jednáním.³⁾

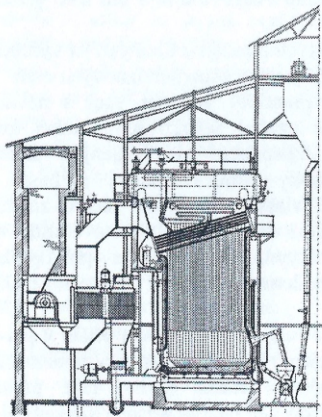
Ve struktuře podniku za majitelem následovala skupina tzv. šéfů, do níž patřil též ředitel Skarpíšek, ale Ti spíše dbali na správné provádění rozhodnutí majitele. Ing. František

²⁾ Jeho syn, též Jan Skarpíšek (1937 ÷ 2007) pracoval jako scénograf a filmový architekt pro československou a českou televizi, zejména v oblasti zábavných programů.

³⁾ Prof. Ing. Robert Nejepsa, DrSc. s odstupem desetiletí přiřadil absolventa vídeňské techniky továrníka Ing. Františka Wiesnera (později též doktora technických věd – titul získal na pražské technice v r. 1938) na stejnou úroveň s Tomášem Batou či Hanušem Ringhofferem.

Wiesner tak osobně dělal, případně posvěcoval veškerá rozhodnutí v oblasti obchodní, ekonomické i technické.

Nová práce v novém prostředí znamenala pro Ing. Nejepsy také seznámení s mnoha novými lidmi. Bezprostředním sousedem v kanceláři byl o dvanáct let starší, již zkušený konstruktér Ing. Pavel Nikitin. Tento původem ruský emigrant, později hlavní projektant poválečného nástupce strojírný Františka Wiesnera - podniku Transporta Chrudim a významný odborník v oboru dopravních a zauhlovacích zařízení a také externí pedagog na ČVUT Praha, udržoval s Ing. Robertem Nejepsou celá další desetiletí odborný a lidský kontakt.



Obr. 8

První prací u firmy Wiesner byl kotel s práškovým topeništěm pro elektrárnu v Poříčí u Trutnova. Byl to první moderní kotel s tavící komorou v Československu.

Výhřevná plocha 500 m², provozní tlak páry 16 atm.

(obr. archiv V. Smutný)

Inženýr Nejepsa pracoval v Chrudimi nejprve na řešení první tavící spalovací komory pro elektrárnu Poříčí u Trutnova. Následně již samostatně vedl technické práce pro stavbu dvou kotlů v elektrárně Bratislava a práškového kotle s tavící komorou pro firmu Baťa Zlín. To byl tehdy největší parní kotel v Československu s výkonem 80 tun páry za hodinu. V závěru svého působení v Chrudimi se podílel i na přípravě kotle pro elektrárnu Kolín. Tato práce znamenala přímou spolupráci s majitelem Ing. Františkem Wiesnerem, který osobně předával nad prknem vedoucím konstruktéru zadání – základní parametry kotle a jeho dispozici.

Chrudimský pobyt velmi ovlivnil celý další život Ing. Roberta Nejepsy. V Chrudimi, zdá se, našel profesní přístup, který ho později vynesl, možno říci, k metám nejvyšším. Jistě ne náhodou ještě ve věku sedmasedmdesáti let vzpomínal na Chrudim a zachytil na papír zasedací pořádek konstruktérů u Wiesnerů. V jiné souvislosti také hodnotil: „Byl jsem dva roky na škole jako asistent a téměř dva roky v továrně jako konstruktér s vyššími úkoly, továrna mi dala mnohonásobně víc než škola.“ Toto srovnání bylo doporučením synovi Pavlovi, když se rozhodoval po ukončení studia v druhé polovině 60. let, zda

zůstat na vysoké škole, či odejít do praxe.

Vraťme se do roku 1934. Ing. Robert Nejepsa sehnal hned první pracovní den 12. 2., na doporučení vrátného Wiesnerovy strojírný příhodný byt v podnájmu na adrese Chrudim IV., Masarykova třída (dnes ulice Čs. armády) č. p. 472. Majitelem domu byl vrchní berní tajemník na Okresním finančním ředitelství v Chrudimi Jindřich Jirásek. Dům vzdálený od továrny snad pouhých 300 metrů měl samostatný pokojík v 1. patře se zvláštním vchodem. Majitel domu pocházel ze statku z nedaleké obce Lány. Jeho choť Pavlína zase z velkého hospodářství z Morašic u Chrudimi a byla dcerou tamního rolníka Josefa Roztočila. Jiráskovi měli tři děti.

Nejstarší dcera Jindřiška, narozená 14. července 1911, v době příchodu Ing. Nejepsy dvaadvacetiletá učitelka, byla absolventkou Státního československého koedukačního ústavu učitelského v Chrudimi. Měla dále mladší bratry Miroslava (nar. 1918) a Pavla (nar. 1922). K rodině Jiráskových patřila také služebná Božena. Po pracovní době Ing. Robert Nejepsa v Chrudimi buď studoval odbornou literaturu s kolegou Ing. Skarpíškem, nebo se věnoval výletům po okolí. Ukázalo se, že tento druhý zájem sdílí též dcera domácích - Jindřiška. Mimoto každý druhý víkend probíhala cesta k rodičům v Budňanech.

Společné výlety a společné zájmy s Jindřiškou Jiráskovou vedly mladý pár k úvahám o možné společné budoucnosti, tedy manželství. To bylo někdy na přelomu let 1934 a 1935. Jenže také ve stejné době na počátku roku 1935 přichází zpráva z Budňan, že se maminka v Praze podrobila naléhavé operaci. Ukázalo se, že matčin zdravotní stav je velmi vážný. Můžeme se dnes jen dohadovat, zda Ing. Robert Nejejsa uvažoval o tom, že by v Chrudimi zůstal natrvalo. Okolnost matčiny těžké nemoci převážila úvahy o budoucnosti směrem k návratu do Prahy.

V dané situaci se stal osudovým inzerát, který se objevil v nedělním vydání Národní politiky s datem 19. května 1935:

*Vedoucí továrna na vagony hledá – k okamžitému nastoupení
- dva vysokoškolské inženýry – konstruktéry s praxí.
Nab. pod značkou: „ Znalost řečí P,E. 1426“
na Rudolfa Mosse, Praha I. Ovocný trh 19.*

Inženýr Nejejsa mnoho neváhal a 21. května poslal žádost o přijetí. Byl bez prodlení pozván na čtvrtek 30. května k přednostovi konstrukční kanceláře Ringhofferových závodů a.s. do Prahy Kartouzské ulice č.p. 200/4. Tím přednostou byl tehdy Ing. Karel Sekyrka. Návštěva, nakonec odložená ještě o jeden den, začala v knihovně ve čtvrtém patře, kde čekali také další dva zájemci. Po předvolání do hovorny, došlo k rozhovoru mezi čtyřma očima, nikoli k avizované zkoušce. Když inženýr Sekyrka vznesl otázku na představu adepta o výši platu, Ing. Nejejsa ho zaskočil: „ 1900 Kč měsíčně...“. Znejistělý přednosta se musel jít poradit do sousední místnosti, nicméně vrátil se s tím, že na požadavek přistupuje.

Za pět dní přišel do Chrudimi dopis, potvrzení toho, co bylo ujednáno. Ing. Robert Nejejsa napsal o novince rodičům a byla to jeho poslední, byť potěšující, zpráva mamince. Ta 7. června 1935 zemřela.

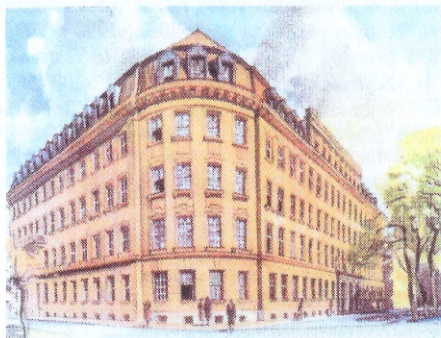
Devátého srpna 1935 přišel z Prahy přijímací dopis, podepsaný samotným Hanušem Ringhofferem. Následně byl pak ještě záložní poručík Nejejsa povolán na vojenské cvičení od 14. srpna do 10. září.

Devětadvacetiletý Ing. Robert Nejejsa nastoupil od 1. října 1935 jako konstruktér vagonky v Praze. Nicméně s Chrudimí se rozloučil pouze v otázce zaměstnání, nikoli se slečnou Jindřiškou. Tento vztah se úspěšně rozvíjel i na vzdálenost Chrudim - Praha a byl završen 8. srpna 1937 v arciděkanském chrámu Páně v Chrudimi - sňatkem. Konec konců rozchod s firmou Wiesner byl vysoce korektní a nezbyvá než obdivovat skvělé vysvědčení na odchodnou, které inženýr Nejejsa v Chrudimi obdržel.

Před odchodem dostal i osobní nabídku Ing. Františka Wiesnera na mimořádné zvýšení platu a zároveň se tehdy dozvěděl, že u Wiesnerů končí výroba kotlů pro tuzemsko. V roce 1936 byla uzavřena na 15 let kartelová smlouva s ČKD Praha a Škodou Plzeň. Tato smlouva obsahovala Wiesnerův závazek, za výhodné každoroční odstupné ukončit, mimo jiné, dodávky kotlů pro tuzemský trh.

U Ringhofferů na Smíchově

Vagónka Ringhoffer procházela v polovině 30. let složitým obdobím – v roce 1936 došlo k fúzi Ringhofferových závodů s Tatroú Kopřivnice – vznikly závody Ringhoffer-Tatra. Ústřední konstrukční kancelář pro spojené vagonky sídlila v Praze na Smíchově v Kartouzské ulici č. p. 200/4. Tato budova, viz obr. 9, s pozdně klasicistní fasádou z roku 1926 je dnes jedním z nemnoha dochovaných objektů smíchovské vagonky. Ač nepatřila přímo do areálu továrny, bývalo zde ředitelství a zmíněná konstrukční kancelář.



Obr. 9

Dům č.4 v Kartouzské ulici v Praze,
sídlo ústřední konstrukční kanceláře
vagonky Ringhoffer Tatra
(foto archiv P. Pavlousek)

osobních vozů pro ČSD a dvounápravových nákladních vozů. Také se zde tehdy konstruovaly dvounápravové tramvaje a vlečné vozy k nim. Z personálního hlediska došlo tehdy u Ringhofferů k setkání dvou generací konstruktérů. Jednak zde zúročovala své dlouhodobé zkušenosti generace padesátníků a šedesátníků, jednak tu byla generace mladíků naplněných entusiasmem a touhou poznávat, ale též prosadit se v praxi. Ing. Robert Nejepsa samozřejmě patřil ke druhé skupině, nicméně jako třicátník už rozhodně nebyl konstruktérem začátečníkem.

Dalo by se říci, že byl v optimálním věku k tomu, aby pochopil a převzal zkušenost od starší generace. Zároveň byl schopen nedávno získané teoretické znalosti aplikovat na svou práci. V té době se právě připravují do výroby čtyřnápravové osobní vozy řady "BCa" pro mezinárodní dopravu a na nich je prvně u nás proveden statický výpočet samonosné bočnice. Není pochyb o tom, že za aplikací Vierendelovy metody, stál právě konstruktér nadaný citem pro obor pružnosti a pevnosti – Ing. Robert Nejepsa. Zmíněné vozy jsou pak průkopnické použitím svařované skříňe a širokým využitím ohýbaných plechových profilů.

Začátky mladého konstruktéra u Ringhofferů ovšem nebyly jednoduché, a tak ještě v dubnu a květnu 1937 jedná Ing. Nejepsa na doporučení prof. Ing. Miškovského o přestupu

Můžeme uvést, že hned první den na novém bezvadně připraveném pracovišti dostal Ing. Robert Nejepsa náročnou konstrukční práci - nový čtyřnápravový služební vůz „Da“.

Mimopracovně můžeme říci, že navázal tam, kde před necelými dvěma roky skončil. Navštěvoval profesora Otakara Grössla i ostatní známé na ČVUT, účastnil se činnosti v Masarykově akademii práce, také práce ve Spolku československých inženýrů - SIA.⁴⁾

Inženýr Nejepsa se u Ringhofferů začal zabývat novým oborem konstruktéra železničních vozidel. Tato odbornost se stala posléze určující pro celou jeho další životní dráhu. Pro tehdejší činnost smíchovské konstrukční kanceláře bylo charakteristické její zaměření na vývoj a konstrukci dvou i čtyřnápravových



Obr. 10

Ing. Robert Nejepsa
v době příchodu
k firmě Ringhoffer
(foto archiv P. Nejepsa)

⁴⁾ SIA – Založený roku 1865 jako odborný spolek architektů a inženýrů na podnět civilního architekta Turby. Od roku 1871 působil jako Spolek inženýrů a architektů království českého. Postupně se stavební zaměření rozšířilo o obory zemědělské a následně průmyslové. Na počátku devadesátých let 19. století, za předsednictví Ing. Františka Křížka se spolek výrazně podílel na přípravě úspěšné Jubilejní výstavy v roce 1891. Po vzniku samostatného Československa v roce 1918 se stal Spolek československých inženýrů – SIA významnou stavovskou organizací. V polovině 20. let přesáhl počet jeho členů čtyři tisíce, a jeho působnost sahala do všech technických oborů.

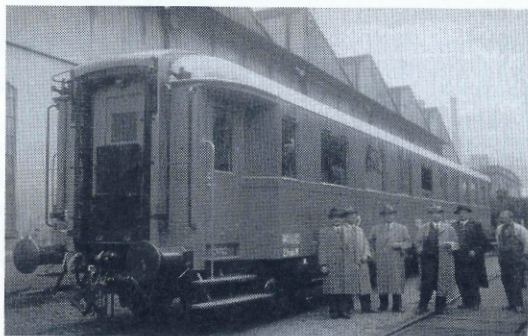
do Škodových závodů. Konkrétně se mělo jednat o pracoviště Škodovky na Smíchově, k dohodě však nedošlo.

Vraťme se teď také k soukromí inženýra Nejepsy. Po smrti matky se sourozenci Marie a Robert rozhodli najmout v Praze pohodlný byt a vzít otce k sobě. Pronajatý byt se nacházel v Braníku, v ulici U Šálkovny č.p. 651 a do srpna 1937 se všem stala tato adresa domovskou.

Od srpna 1937 si Ing. Robert Nejepta pronajal a zařídil pěkný byt na Smíchově, U Nikolajky 1298. Po svatbě s Jindřiškou se do něj novomanželé nastěhovali. V Braníku pak pečovala sestra Marie o otce až do jeho smrti v roce 1949.

V roce 1937 v červenci, ještě před svatbou, absolvoval inženýr Nejepta služební cestu (pochopitelně vlakem) do Francie a Švýcarska. Cestoval spolu s ředitelem ústřední konstrukční kanceláře Ringhoffer Tatra Ing. Petrem Prouskem (1893 ÷ 1970). Ze souvislosti lze vyčíst, že přes některé minulé pochyby se již v této době nezvratně cítil konstruktérem železničních vozů firmy Ringhoffer Tatra. Cesta měla převážně studijní charakter, nicméně v některých otázkách se řešily i aktuální problémy možné spolupráce. Francouzi měli zájem, aby se některé železniční vozy pro francouzské dráhy stavěly v Československu, protože jejich průmysl byl tehdy přetřžen. V létě roku 1937 probíhala právě v Paříži Mezinárodní výstava umění a techniky. Ing. Robert Nejepta měl možnost ji navštívit. Podle vlastních poznámek ho nejvíce zaujal pavilon Sovětského svazu s typickým sousoším „dělník a kolchoznice“ od sochařky Věry Muchinové. Poznamenal si také, jak je tento pavilon umístěn, jakoby v opozici proti německému, na pozadí Eiffelovy věže. O československém pavilonu se zmínil spíše okrajově – zvenku pěkný, uvnitř nezaujal. Všiml si, že tramvajová doprava již tehdy v Paříži zcela vymizela, místy byly jen zbytky kolejnic. Zpáteční cesta vedla ještě přes švýcarský Schaffhausen. Záhy po návratu 8. srpna 1937 se Ing. Robert Nejepta v Chrudimi oženil s Jindřiškou Jiráskovou. Přesné organizační pokyny pro přípravu svatby musely být tedy posílány ještě v dopisech z Francie.

Brzy po svatbě proběhlo opět vojenské cvičení v termínu 20. 8. ÷ 5. 9. 1937. Poručík Ing. Nejepta působil jako velitel kulometné roty. V Evropě se schylovalo ke konfliktu a mladí důstojníci československé armády se intenzivně připravovali, další cvičení mělo následovat již v listopadu 1938.



Obr. 11

Předání osobních vozů „BCa“ veřejnosti 8. října 1937.
Zleva pánové Vetter, Nejepta, Sekyrka, Prousek, Tadra.
(foto archiv P. Nejepta)

Na podzim 8. října 1937 proběhlo ve smíchovské vagónce předání nových osobních vozů „BCa“. My tak můžeme na fotografii identifikovat mnohé významné muže továrny, mezi něž tehdy již patřil i Ing. Robert Nejepta, viz obr. 11. Spolupráce s Francií a se Švýcarskem se nadějně rozvíjela, a tak následovala další studijní cesta, tentokrát ovšem delší než dva měsíce. Pro mladé manželství to nebyla skutečnost příliš příznivá. Nakonec se podařilo dojednat kompromis: První měsíc cesty bude v Paříži inženýr Nejepta společně s chotí. Paní Nejeptová, pracující pro reklamní agenturu,

bude studovat v Paříži rovněž svůj obor a zpracovávat grafické návrhy. Ve středu 18. května 1938, vyjížděj Nejeptovi s Ing. Masojídkem na studijní cestu do Francie.

V Paříži jsou již očekáváni zde působícím Ing. Ladislavem Klabochem, pracovníkem ministerstva železnic a jsou ubytováni stejně jako on v hotelu Sydney. Předmětem studijní cesty jsou návštěvy u francouzských výrobců železničních vozů a podrobné prohlídky jejich provozů s výkladem. Ing. Robert Nejejsa si píše velmi rozsáhlé poznámky a zpracovává náčrty. Z nich pak vytváří oficiální cestovní zprávy pro zaměstnavatele. Můžeme konstatovat, že speciální pozornost věnuje použití profilů ohýbaných z plechu a dílů z hliníkových slitin pro stavbu železničních vozů.

Se znepokojením sledují Nejejsovi z Paříže události spojené s první (částečnou) československou mobilizací na konci května 1938. S odstupem lze říci, že mají neobvyklou možnost sledovat události z francouzského úhlu pohledu. Tento pohled vede mladé manžele k optimismu, předpokládají posílení pozice Anglie vůči Německu a mírové řešení otázky československo - německých sporů. Paní Jindra odjíždí z Francie 15. června, manželova cesta pokračuje návštěvou Bruselu. V době od 10. do 17. července 1938 pánové Klaboch a Nejejsa působí ve Švýcarsku. Pro inženýra Nejejsu je to nejhezčí část cesty, účastní se zkušebních jízd s novým dvojitým elektrickým vozem na trati Neuchatel – Bern a Thun – Bern a i tentokrát navštěvuje v Schaffhausenu firmu A. J. Amsler. Cesta se nakonec protahuje na bezmála osmdesát dní.

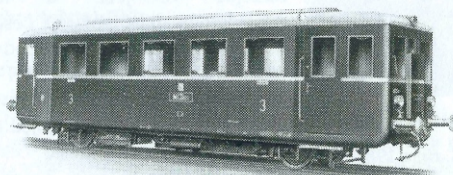
Druhá světová válka

Optimismus Nejejsových ohledně mezinárodně politické situace se naplnil jen do té míry, že k válce v roce 1938 skutečně nedošlo, nicméně Československo ztratilo na podzim 1938 rozsáhlá pohraniční území. Listopadové vojenské cvičení odpadlo. V březnu 1939 došlo k okupaci zbytku českých zemí Německem a v září vypukla druhá světová válka.

Tyto události se zpočátku na pracovišti Ing. Nejejsy nijak výrazně neprojevovaly, pracovalo se nadále na objednávkách pro domácí dráhy, přejmenované ovšem na ČMD-BMB (Česko-moravské dráhy). Postupně, jak docházelo k včleňování českých strojirenských podniků do německých společností, dostávala i konstrukční kancelář v Kartouzské ulici nové úkoly a na Smíchově se začaly vyrábět vozy pro německé železnice (DR). Současně ovšem byly produkovány i původní typy pro domácí dráhy.

Podobně i slovenské železnice (SŽ) objednávaly nové vozy výhradně v českých vagónkách a právě ze Slovenska dostaly české vagónky tehdy dva podnětné impulsy:

- vývoj nových čtyřnápravových elektrických vozů pro trať Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice,
- požadavek na nové dvounápravové motorové vozy se dvěma koncovými stanovišti.



Obr. 12
Prototyp vozu M 131.1
(foto archiv R. Mara)

Během války nebyl ani jeden z těchto podnětů zhmotněn do reálné fáze. Nicméně vykonané práce byly zúročeny po válce. V prvním případě byly vozy, technicky připravené v době protektorátu, počátkem padesátých let skutečně vyrobeny vagónkou ve Studénce jako M 46.0. V druhém případě to byly motorové vozy poháněné tatrovácovým (kopřivnickým) motorem, upraveným vzduchem chlazeným dvanáctiválcem, původně určeným pro nákladní auta. Prototyp tohoto motorového vozu,

označovaného jako M 131.1 vznikl v roce 1948 a v letech 1948 ÷ 1956 bylo těchto vozů v sérii vyrobeno asi 500 kusů. Vozy, známé pod lidovým názvem Hurvínek, byly určeny pro dopravu na regionálních tratích.



Obr. 13

Motorové vozy M 131.1 jsou dodnes provozovány při historických jízdách.

Zde stroj M 131.1221 Pardubického spolku historie železniční dopravy.

(foto V. Smutný)

Za další významný počín, pocházející z doby válečné je třeba považovat též projekt podzemní dráhy pro Prahu, objednaný dopravními podniky hlavního města. Několik českých závodů ustavilo pro práci na zmíněném projektu tzv. „Konsorcium“. Řídícímu výboru Konsorcia předsedal právě dříve zmíněný prof. Ing. Vladimír List.

Byla důkladně propracována jak stavební část tří navržených podzemních tras, tak projekt vozu, který zpracovala Ústřední konstrukční kancelář v Kartouzské ulici. Zde se tehdy ale pracovalo i na vozech pro konkurenční projekt, který probíhal v německé režii.

Ing. Robert Nejepsa působil v době okupace ve smíchovské Ústřední konstrukční kanceláři jako nejmenovaný zástupce jejího ředitele Ing. Petra Prouška. Jmenovaným zástupcem byl Ing. Bruno Granzer (nar. 1893), původně pracovník závodu v Kopřivnici, který přešel do Prahy již začátkem 30. let.

Ing. Granzer měl na starosti dodávky z Tatry pro německé dráhy DR a inženýr Nejepsa se staral o zbývající. Tedy dodávky pro české ČMD, slovenské SŽ a též plošinové, kotlové a hlubinné vozy pro Irán. Navíc také o motorové vozy pro německé dráhy DR a připravované vozy podzemní dráhy.

Kádr pracovníků smíchovské konstrukce zůstal v podstatě původní, pouze došlo k posílení několika českými pracovníky z Kopřivnice, po záboru pohraničí na podzim 1938. Mezi těmito novými lidmi byl také vynikající odborník na mechanické převody a řízení motorových vozů Jaroslav Rychtář. V Praze se zásadním způsobem podílel na konstrukci pohonu dvojkolí a ovládání vozu M131.1. Později, při práci na třídílné jednotce TATRAN, řešil mimo jiné elektromechanický pohon dvojkolí pomocí kloubové (kardanové) hřídele.

Ing. Robert Nejepsa se v této době nevěnoval pouze řídicí technické práci, ale přemýšlel i o tom proč a jak se rodí technická idea v hlavě konstruktéra a které informace by mohly usnadnit rozhodování při tvůrčí práci. Byl nadále aktivně zapojen do činnosti

Masarykovy akademie práce. Organizace, v době protektorátní přejmenovaná na Českou akademii technickou, vypsal v roce 1944 z podnětu Ing. Nejepsy literární soutěž na téma „Návrh na vybudování organizace dokumentačního střediska pro výzkum technické literatury“. Vítězem soutěže byl na konci roku 1944 vyhlášen Václav Sáva Medonos (1915 ÷ 1985), později organizátor československého jaderného výzkumu.

Nicméně tehdejší iniciativa stojí za malou odbočku. Dokumentace technických poznatků je jistě téma nesmírně široké a přístup k tomuto tématu dává celou škálu možných pohledů a názorů. Inženýru Nejepsovi šlo o to, aby tvůrčí pracovník dostával potřebné informace ve svém oboru fundovaně připravené a rozříděné. Takto pojatá otázka je jistě aktuální i dnes, či spíše právě dnes, v době velkého přebytku zbytečných informací. Zdá se však, že na její systémové řešení už lidstvo rezignovalo.

Ze soukromého života v období druhé světové války, musíme uvést, že 20. února 1943 se manželům Nejepsovým narodil syn Pavel.

V posledních dvou letech války, se „na bázi“ SIA, tedy bývalého spolku čs. inženýrů, začaly tajně připravovat konstrukce pro poválečnou obnovu vozového parku Československých státních drah. Zároveň ovšem vznikaly představy o poválečné městské dopravě. Vznikla nejen myšlenka modernizace předválečných tramvají v Praze (typ Mevro). Přemýšlelo se také o možnosti nákupu licence americké tramvaje tzv. PCC car (President's Conference Committee). Tyto tramvaje byly v druhé polovině 30. let převratné svou koncepcí. Díky své dynamice a pohodlí cestujících mohly být ve Spojených státech již ve 30. letech účinnou konkurencí individuální automobilové dopravě. V podmínkách pražské městské dopravy bylo uvažováno s vozy PCC v souvislosti s předválečnými projekty částečně podpovrchové rychlodrážní tramvajové dopravy. Nová koncepce nemohla stavět na původních typech dvounápravových motorových a vlečných vozů. Při „ilegálních“ pracovních schůzkách se Ing. Robert Nejepsa setkává též s pozdějším profesorem a kolegou v pedagogickém sboru vysokých škol jak v Praze, tak v Žilině Ing. Dr. Františkem Jansou (1903 ÷ 1998), průkopníkem elektrické traktace u ČSD. Oba se znali, právě ze SIA, již z doby předválečné. Vztah těchto dvou velikánů československých „kolejových vozidel“ prošel v pozdějších letech obdobími určité, řekl bychom „latentní rivality“. Lze ovšem doložit, že „páni profesori“ spolu udržovali písemný kontakt až do samého sklonku života profesora Nejepsy.

Válka se nachýlila ke konci a v květnu 1945 zasáhly válečné události Prahu. Pátého května vypuklo povstání, záložní poručík Ing. Nejepsa spolu s četnými pracovníky konstrukce podniku Tatra dobrovolně mobilizovali. Ve stavu vojenské připravenosti setrvali do 10. května v rámci vojenské skupiny „Smíchov“. Bojové akce se ale naštěstí v okolí vagonky neodehrály.

Poválečný vzestup

Již záhy po skončení bojů v Praze 11. května došlo ve smíchovské vagonce k personálním změnám. Ing. Prousek se stal technickým ředitelem. Podléhala mu jednak ústřední konstrukční kancelář, jednak výroba železničních vozidel v továrnách concernu Ringhoffer Tatra.

Do funkce přednosty ústřední konstrukční kanceláře byl ustanoven Ing. Robert Nejepsa. Ten již 14. května 1945 vydal směrnici pro konstrukční zpracování nových nákladních dvounápravových vozů (předpokládané označení „Vz“ a „Zt“) pro obnovené Československé státní dráhy. Bylo ale zřejmé, že válkou nepříliš poškozeným vagonkám se naskýtají široké odbytové možnosti nejen v tuzemsku.

Výpočty vozů tehdy řešil Ing. Ladislav Freibauer (1914 ÷ 1993), blízký spolupracovník a nástupce, později ředitel VÚKV Praha a ještě později Nejepsův nástupce i na poli pedagogickém na VŠDS v Žilině. Nákladních dvounápravových vozů řady „Vz“ a „Zt“ bylo vyrobeno v následujících letech v československých vagonkách asi 40 000, část jich byla i vyvezena a to do Německa, Turecka a Holandska.

Rok 1945 je také rokem poslední změny bydliště rodiny Nejepsových. V ulici Nad Santoškou se po německých uživatelích uvolnil dům č.p. 2330 a byl přidělen Národnímu výboru Prahy XVI. Dům s moderními a pohodlnými nájemními byty postavil v roce 1937 architekt Ing. Jaro Král pro židovského majitele. Po okupaci přišel dům do německého vlastnictví. V roce 1945 byl tedy přidělen na základě doporučení podniku Ringhoffer - Tatra jeden z bytů (s krásným výhledem na panorama Prahy) inženýru Robertu Nejepsovi.

Po skončení války nastává v obnoveném Československu jakési nedlouhé období velkých nadějí a zdánlivě neomezených možností. To platí plně i pro odborný rozvoj a vzestup Ing. Roberta Nejepsy. Na konci roku 1945 byla vagónka Ringhoffer –Tatra znárodněna. Vyhláškou ze 7. března 1946 vznikl národní podnik Tatra, který měl síce sídlo v Kopřivnici, ale sídlo ředitelství zůstalo v Praze na Smíchově. Od 1. července 1946 byli podnikovým ředitelem národního podniku Tatra Ing. J. Růžičkou, se souhlasem podnikové rady, jmenováni tři odborní ředitelé:

Ing. Robert Nejepsa – ředitelem pro ústřední správu vývojových prací

Ing. František Broulík – ředitelem pro ústřední správu výroby železničních vozidel

Ing. Emanuel Thoma - ředitelem pro ústřední administrativu.

Všichni tři ředitelé byli zároveň jmenováni prokuristy národního podniku Tatra. Jmenování znamenalo, že Ing. Robert Nejepsa byl ve svých čtyřiceti letech postaven do čela vývoje vagónového průmyslu v celém Československu. V této funkci trávil pak značnou část následujícího období na zahraničních cestách. Ještě v roce 1946 navštívil Švýcarsko. V dalším roce pak nejprve Řecko, kvůli možnému prodeji vagónů. Následovala týdenní cesta do Jugoslávie. Pak tři kratší, několikadenní cesty do Paříže, kde se jednalo o dodávkách cisternových vozů. Vyvrcholením roku 1947 byla studijní cesta do Spojených států amerických. Během více než dvou měsíců navštívil inženýr Nejepsa asi 50 závodů, pracujících v oboru železničních vozů. Získané materiály následně odeslal ve speciálních balcích do Československa. Cesta iniciovaná generálním ředitelem Československých závodů kovodělných a strojírenských (ČZKS) Ing. Františkem Fabingerem⁵⁾ měla ovšem také zajistit navázání styků s výrobcí již dříve zmíněné americké tramvaje nazývané PCC car.

Ing. Robert Nejepsa byl počátkem roku 1947 svými nadřizenými zařazen do tzv. akce Taub. Akce byla pojmenována podle amerického inženýra, se kterým generální ředitel Fabinger projednal cca desetitýdenní studijní pobyt v USA pro dvacet československých techniků. Cílem cesty bylo zmapování produkce amerického průmyslu, které by následně umožnilo československému průmyslu produkci výrobků na světové úrovni. To by spolu s celkem malým poválečným poškozením výrobních závodů v ČSR, umožnilo zaujmout výsadní postavení ve válkou zničené Evropě. Po roce 1948 byl tento trend v rozdělené Evropě samozřejmě opuštěn, nicméně v některých nastolených tendencích se i v novém kontextu pokračovalo. Tak tomu bylo například i ve vývoji a výrobě tramvajů.

Ještě před Ing. Robertem Nejepsou navštívil v otázce tramvajů PCC Spojené státy americké v první polovině roku 1947 Ing. Arnošt Borovanský z vysočanského závodu ČKD.

⁵⁾ Prof. Ing. Dr. František **Fabinger**, narozený 25. 1. 1898 v Kolíně, zemřel v Praze 23. 3. 1968, byl absolventem pražské techniky. Asistentem Ústavu teoretické a experimentální elektrotechniky v období 1918 – 1920. V letech 1920 ÷ 1930 pracoval v Elektrotechnické akciové společnosti, 1930 ÷ 1945 ve Vítkovicích, též ve funkci ředitele strojírenského závodu. Mezi roky 1945 a 1947 jako profesor působil na ČVUT v Praze, opět na Ústavu teoretické a experimentální elektrotechniky. V období 1945 ÷ 1951 byl generálním ředitelem Čs. závodů kovodělných a strojírenských. V letech 1951 ÷ 1952 ředitelem Výzkumného ústavu těžkého strojírenství v Praze. V roce 1952 zatčen, odsouzen pro údajnou sabotáž k 21 letům vězení, v roce 1958 propuštěn. V roce 1963 rehabilitován. Zabýval se návrhy elektrických strojů, ruťových usměrňovačů a měřením elektrické energie. Byl autorem řady odborných publikací. Osobním přítelem některých básníků, malířů a dalších umělců.

Nejepsova cesta přes Atlantik proběhla na lodi SS America. To byla tehdy jedna z největších osobních lodí v USA, postavená v roce 1941, výtlačk 26 000 brt, 800 osob posádky, 1050 cestujících. Ing. Robert Nejepsa si o ní ovšem zjistil a zaznamenal mnoho dalších technických podrobností. Po příjezdu do přístavu v New Yorku 17. září 1947 následovala šňůra návštěv měst v severovýchodní části Spojených států. Jmenujme například města New York, Chicago, Detroit, Pittsburgh, Philadelphia, Cleveland, Washington, Niagara, Boston, St. Louis. Mezi navštívenými firmami jmenujme alespoň známé General Motors, Chrysler, Pullman.

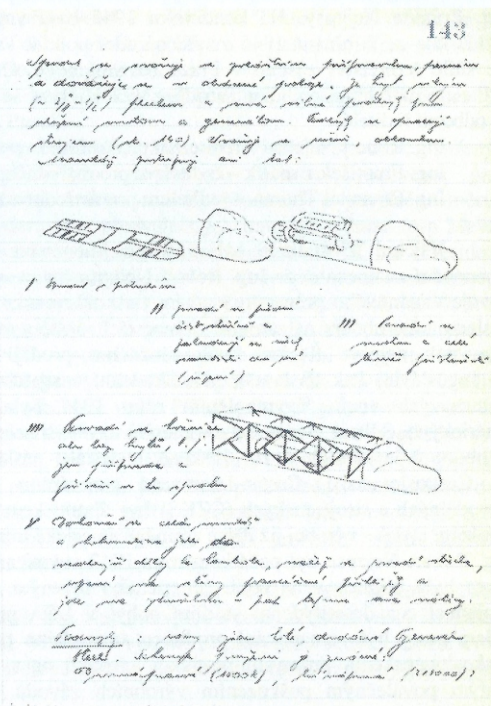
Záznamy z těchto návštěv, zpracované spozoruhodnou přesností a podrobností včetně náčrtků jsou hodny obdivu. Sahají od otázek koncepčních až po nejdrobnější konstrukční detaily.

Z prvně jmenovaných je to např. koncepce pohonu železničních vozidel spalovací turbínou. Ta našla na nějaký čas v inženýru Nejepsovi příznivce – následný vývoj ji ale nepotvrdil. Z druhé skupiny to byl třeba princip pohonu zdvihu u vysokozdvizných vozíků, které již tehdy v USA hojně využívali. Celé jejich konstrukční provedení bylo inženýrem Nejepsou podrobně zaznamenáno.

Na rozloučení s Amerikou se 6. prosince 1947 uskutečnila návštěva Bizetovy opery Carmen, která se hrála v Metropolitní opeře v New Yorku.

A jako milovník tohoto druhu umění si Ing. Nejepsa poznamenal: „Nákladná výprava, několik výjimečných výkonů. Orchester znamenitý a též akustika.“

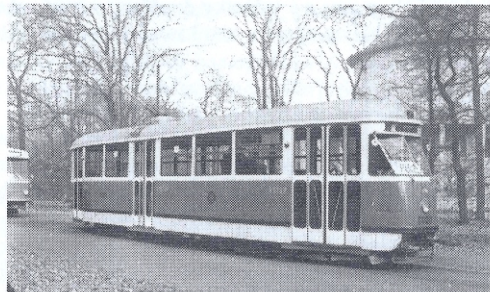
Osmého prosince pak cestovatel vyplul opět lodí America z New Yorku a 18. 12. byl doma. Skoro pětiletý syn Pavel měl pod vánočním stromečkem nádherný dárek - model nákladního vlaku tvořený parní lokomotivou s tendrem a třemi vagóny. Vlak s elektrickým pohonem byl určen pro modelovou železnici velikosti „0“. Ještě snad zmiňme, že po celou dobu nepřítomnosti na Smíchově zastupoval ředitele Ing. Nejepsu nejbližší spolupracovník v tomto období Ing. Julius Makula. V otázce licence PCC následovala ještě další cesta čs. odborníka Ing. Miloše Eckerta do USA na začátku roku 1948. Po souhlasu ředitele Elektrických podniků města Prahy Ing. Vojtěcha Thoře souhlasil i generální ředitel ČZKS prof. Ing. Dr. František Fabinger s uzavřením licenční smlouvy se společností Transit Research Corporation (TRC). Společnost sídlící v New Yorku byla správcem patentů použitých na tramvajích koncepce PCC. Zájem československé strany se netýkal nákupu licence na celou tramvaj, ale pouze dílčí licence na podvozky. Dojednáním



Obr. 14

Ukázka poznámek ze studijní cesty do USA v roce 1947
(foto archiv P. Nejepsa)

licence byli pověřeni pánové Ing. Robert Nejejsa a Ing. Arnošt Borovanský. To proběhlo při dvou následných návštěvách belgického hlavního města Bruselu. Belgie nebyla vybrána



Obr. 15
Tramvaj T1 z první výrobní série
(foto archiv R. Mara)

náhodou, byla tam již o něco dříve zaváděna licence na výrobu tramvajových vozů PCC ve firmě ACEC v Charleroi. První cesta, tentokrát letecká, proběhla od 24. dubna 1948. Za americkou stranu byl jednání krom pana Windsora Davise, zástupce společnosti TRC, přítomen ještě další technický pracovník. Američané předložili licenční smlouvu. Ve svých vzpomínkách Ing. Nejejsa uvádí například finanční stránku: Základní vklad 10000 dolarů, za každou vyrobenou tramvaj 200 dolarů. Při druhé cestě do Belgie, opět pětidenní, byla licenční

smlouva podepsána, pověřen podpisem byl Ing. Robert Nejejsa. Oba českoslovenští zástupci se vrátili domů 17. května 1948. Nákup licence na výrobu podvozků tramvajových vozů koncepce PCC v roce 1948 se stal základem pro vývoj a výrobu nových generací tramvajů ve výrobním závodě Tatra Smíchov. Byly to typy T1, T2 a také T3, které jsou dodnes v provozu a to nejen v českých a slovenských městech, ale i v řadě evropských měst.

Československo se následně díky zavedení výroby této řady tramvajů stalo monopolním výrobcem pro budoucí východoevropské seskupení RVHP (Rada vzájemné hospodářské pomoci).

Se jménem Ing. Roberta Nejejsy byl v poválečném období spojen také významný projekt rychlé třídílné motorové jednotky řady M 492.0 „TATRAN“ pro spojení Prahy se Slovenskem. Souprava určená pro rychlíkovou dopravu byla vybavena unikátním elektromechanickým přenosem výkonu, navrženým konstruktéry firmy Sousedík Vsetín. Poprvé byl tento typ přenosu uplatněn u legendárních předválečných motorových vozů M 290.0 „Slovenská strela“.

Ačkoliv rozpracovanost projektu TATRAN byla značná, stejně jako jeho význam pro rozvoj tuzemské železniční dopravy, nekompetentní rozhodnutí tehdejších vedoucích orgánů vedlo k jeho zastavení. V Tatře v Kopřivnici došlo pouze k výrobě některých komponentů pohonu a tím projekt bohužel navždy skončil. Naopak bylo rozhodnuto o vývoji nového československého salonního vozu,

TATRAN

Tří vozová diesel motorová jednotka
s vyhlídkovým vozem

přenos výkonu elektromechanický typu Sousedík

Projekt Ringhoffer Praha
z let 1947-1951



Zpracoval:

Railcon s.r.o.
Pátek Ringhoffer
Kotvová 4206
15000 Praha 5

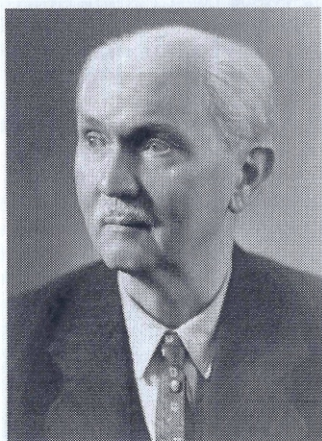
Obr. 16 Typový list jednotky TATRAN
(Railcon s.r.o. - Ing. P. Pavloušek, CSc.)

daru k 70. narozeninám generalissima J. V. Stalina (18. 12. 1948). O jak významnou práci šlo, svědčí to, že jediný exemplář vozu Stalin nikdy nepřevzal Vývoj motorových vozů řady M 492.0 byl ovšem ukončen. V pozdější době byly motorové jednotky dováženy z maďarské vagónky Ganz, která se postupně vyprofilovala jako hlavní výrobce této kategorie železničních vozidel v rámci výše uvedeného seskupení RVHP.

Ve vysokém školství

Myšlenka Ing. Roberta Nejepsy na návrat k práci na vysoké škole nás vede do jara roku 1945. Třetího dubna odpoledne se konal na pražském Vinohradském hřbitově pohřeb prof. Ing. Františka Hasy. Zúčastnili se jej významní zástupci pražské techniky (tehdy zavřené), SIA, ČAT i významní zástupci průmyslu. Z účastníků jmenujme alespoň pány profesory Krouzu, Miškovského, Hýbla, Teyslera, Kiesewettera, Bažanta, Kloknera, Bradu. Ačkoliv účast na pohřbu byla hojná, inženýr Nejepsa si uvědomil, že je jeden z mála účastníků, mladších čtyřiceti let. Pocítil zde prvně touhu patřit jednou mezi ty ctihodné pány profesory, kterým ovšem tehdy jejich ústav byl, od roku 1939, násilně uzavřen.

Konec války a s ním spojené události, následně výše zmiňované pověření významnými úkoly při poválečném rozvoji československého průmyslu, překryly poněkud tuto myšlenku.



Obr. 17

Prof. Ing. Václav Krouza
byl jakýmsi patronem vstupu
Ing. Roberta Nejepsy
do profesorské hodnosti
(foto archiv P. Nejepsa)

Ta se znovu vynořila až v březnu 1947. Tehdy se v novinách objevilo oznámení, že bylo vypsáno výběrové řízení na místo řádného profesora pro I. Ústav všeobecného strojnictví Vysoké školy strojního a elektrotechnického inženýrství v Praze. Ing. Robert Nejepsa váhal, zda se má také přihlásit. Rozhodl se poradit s prof. Ing. Jaromírem Jirákem (23. 9. 1888 - 2. 9. 1955), od roku 1929 mimořádným profesorem mechanické technologie pro elektrotechniky na ČVUT. Znal jej z činnosti ve Spolku českých inženýrů.

Profesor Jirák účast v konkurzu vřele doporučil a navíc během rozhovoru zatelefonoval prof. Ing. Václavu Krouzovi (14. 12. 1880 ÷ 15. 4. 1955), který byl jednak vedoucím I. Ústavu všeobecného strojírenství, jednak předsedou dotyčné výběrové komise. Následovala návštěva u profesora Krouzy, s nímž se znal inženýr Nejepsa ještě z doby působení v Masarykově akademii práce. Profesor Krouza mu doporučil urychlené přihlášení do výběrového řízení. Řízení následně probíhalo svými cestami a jen z postranních informací od známých se Ing. Nejepsa dozvěděl, že je na prvním místě mezi sedmi adepty. Na podzim 1947, právě při cestě ve Spojených státech, dostihl Ing. Nejepsu první oficiální dopis z děkanátu

školy. Ten obsahoval požadavek vzdát se všech funkcí v průmyslu v případě jmenování profesorem. Až ze Spojených států došel tehdy dopis s podepsaným závazkem. První polovina roku 1948 opět událostmi na politické scéně zastínila probíhající výběrové řízení.

I v pracovním životě povinnosti spojené s podpisem licence na tramvaj PCC neumožňovaly adepty profesury věnovat příliš času této otázce.

Navíc po únoru 1948, bez členství ve straně, považoval Ing. Nejejsa otázku profesury za zcela pohřbenou. Až najednou! Dopoledne 20. srpna telefon. Volala sestra Marie ze statistického úřadu, kde tehdy pracovala: „ Jsi v novinách, jsi jmenován profesorem! “ Skutečně, novinový článek oznamoval zprávu z 19. srpna: *President republiky jmenoval ... Inž. Roberta Nejejsu mimořádným profesorem pro obor všeobecného strojnictví na vysoké škole strojního a elektrotechnického inženýrství vysokého učení technického v Praze.*

Následně pošta doručila jmenovací dekret, podepsaný ministrem Dr. Zdeňkem Nejedlým datovaný 7. 8. 1948. V něm hned první odstavec uváděl: *President republiky jmenoval Vás rozhodnutím ze dne 30. července mimořádným profesorem, s účinností ode dne, kdy skončí váš dosavadní služební poměr.*

Podnikový ředitel Ing. Růžička žádal odklad odchodu tak, aby pracovní agenda mohla být plynule a v klidu předána. Znamenalo to, že k pravidelným ranním poradám s pány Makulou a Ing. Vojtěchem začal docházet též nástupce ve funkci Ing. Ladislav Freibauer a odchod Ing. Roberta Nejejsy byl dohodnut na konec ledna 1949. Pracovní povinnosti ani tak ovšem neumožňovaly přílišnou přípravu na pedagogickou dráhu. Tak až v říjnu 1948 se řešilo na děkanátu, které předměty bude nový profesor vedle všeobecného strojnictví vyučovat. Volba padla na pružnost a pevnost. Učební povinnost byla tedy 42 letému prof. Ing. Robertu Nejejsovi dopisem děkana prof. Ing. Josefa Stránského v listopadu 1948 stanovena takto:

1. *Všeobecné strojnictví I - 7 hodin přednášek, 4 hodiny cvičení*
2. *Nauka o pružnosti a pevnosti pro oddělení elektrotechnického inženýrství - 4 hodiny přednášek, 2 hodiny cvičení*

Jako předmět doporučený budete přednášet „ Stavbu železničních vozů “, v rozvrhu, který dodatečně určím.

To byla celkem příjemná zpráva. Jen času na přípravu k novému zaměstnání se při práci stále nedostávalo. V lednu roku 1949 uzavřel naopak ještě prof. Ing. Nejejsa smlouvu s ředitelem Ing. Růžičkou o externí spolupráci s Tatrou, platnou od 1. února 1949. Rozchod s nadřízenými i podřízenými v Tatře proběhl korektně a bez emocí. Když po letech pan profesor Nejejsa vzpomínal na tuto etapu, konstatoval: „Splnil jsem tehdy své přání, byť znamenalo značnou redukci měsíčního platu z 18 000 Kč téměř na polovinu ...“, jen doplníme, že značnou část této finanční lapálie způsobilo jmenování mimořádným a nikoli řádným profesorem. Výběrové řízení v roce 1947 bylo původně vypsané na místo řádného profesora, ale ministerstvem školství byla provedena změna, proti které se prof. Ing. Robert Nejejsa dost důrazně, leč marně ohrazoval.

V širším kontextu je třeba doplnit, že v roce 1948 se definitivně rozhoduje o další orientaci Československa a postupně dochází k odklonu od tendencí prof. Ing. Dr. Fantiška Fabingera a dalších osobností československého poválečného průmyslu. Tito mužové pak v průběhu jednoho nebo dvou let odešli ze svých funkcí. Profesor Nejejsa, který byl též reprezentantem snahy získávat to nejlepší ze světové produkce pro nové Československo, se stával se svými cestami do západní Evropy i USA nevhodným pro řídicí funkce v národním podniku Tatra Smíchov. Byl si „změny kurzu“ plně vědom a v pravou chvíli se mu podařilo se ctí odejít a stát se v roce 1949 pedagogem.

Rovněž organizačně byla ovšem tehdy situace ve smíchovské vagónce značně nepřehledná. Od roku 1946 existoval národní podnik Tatra se závody Smíchov, Studénka, Česká Lípa, Kolín a Kopřivnice. Následně byla připojena i vagónka Poprad. Podnikové ředitelství a konstrukční kanceláře sídlily v již zmíněné budově v Kartouzské č.p. 200/4. Jenže reorganizace v roce 1949 přinesla samostatnost jednotlivým podnikům a také zrušení ředitelství, tedy i technické kanceláře. Na jejich základech později vznikaly VÚDUT (Výzkumný ústav dopravní a úpravárenské techniky) a VÚKV (Výzkumný ústav kolejových vozidel) a VÚTZ (Výzkumný ústav transportních zařízení).

Prof. Ing. Robert Nejepsa kontakty na tato pracoviště přes všechny překážky neztratil, nicméně těžištěm jeho práce se od února 1949 stalo vysoké školství. Nejprve ČVUT Praha, kde zpočátku (1949 ÷ 1953) působil na fakultě strojní a elektrotechnické. Snad bude účelné zmínit ještě jednu okolnost nástupu profesora Nejepsy do školství. Uvedli jsme již pasáž z dopisu děkanátu s rozsahem výuky příslušející novému profesoru. V závěru se uváděla zmínka o předmětu doporučeném „Stavba železničních vozů“. To znamenalo, že byla vzata v úvahu zmínka k tomuto tématu v přihlášce Ing. Roberta Nejepsy do soutěže o místo profesora.

Výuka železničních strojů, pod různými názvy, má na ČVUT svou historii. V naší souvislosti uvedme alespoň, že od roku 1907 jmenovaný mimořádný profesor Michael Šlechta (nar. 1862) zabezpečoval tento obor až do své smrti v roce 1924. Následně obor spravoval prof. Ing. Václav Krouza, sám ovšem z oboru neželezničního. V roce 1933 začal přednášet suplující Ing. Ludvík Shejbal (nar. 1882), přednosta dílen ČSD v České Třebové. Ten se ve svých přednáškách věnoval jen teorii a konstrukci parních lokomotiv.

Po obnovení vysokých škol v roce 1945 byl obnoven i Ústav železničních strojů a jeho správcem se stal opět profesor Krouza. Řádná profesura zůstala opět neobsazena a předmět nadále suploval Ing. Shejbal. Ten byl v roce 1945 navržen na profesora, jeho jmenování se ale neuskutečnilo.

Profesor Nejepsa vzpomíná na setkání s Ing. Ludvíkem Shejbalem takto: Setkali jsme se v předpokoji u prof. Krouzy, někdy v druhé polovině roku 1948. Představili jsme se, protože jsme se osobně neznali a on se mne zeptal: „Vy jste komunista...?“ Řekl jsem mu, že nejsem. Z jeho chování bylo ale zřejmé, že je zpraven o pozastavení svého jmenování a patrně byl profesorem Krouzou informován, že přednáškami kolejových vozidel budu pověřen já.

Vznik Ústavu kolejových vozidel na ČVUT

Tak jako v každé oblasti své práce chtěl profesor Nejepsa nejprve pochopit podstatu systematické výuky a pedagogické práce, aby pak mohl vytvořit funkční systém. Jako výborný organizátor a systémový člověk si také stanovil cíl – zavést v Československu samostatnou a specializovanou výuku konstrukce kolejových vozidel.

V roce 1949 byl z iniciativy profesora Nejepsy přetvořen dosud neobsazený Ústav železničních vozidel (profesorem Krouzou tehdy nazývaný Druhý ústav všeobecného strojnictví) na Ústav kolejových vozidel. Sídli v pronajatých prostorách v ulici Na Výtoni.

Nový název ústavu vyjadřoval rozšíření náplně na vozy a vozidla městských, závodových, hutních, důlních a jiných drah. Prvními asistenty na ústavu se stávají, tehdy ještě nedostudovaní budoucí inženýři Bohumil Fořt a Zdeněk Kršňák, záhy též inženýři Ladislav Klaboch mladší a Zbyněk Veber.

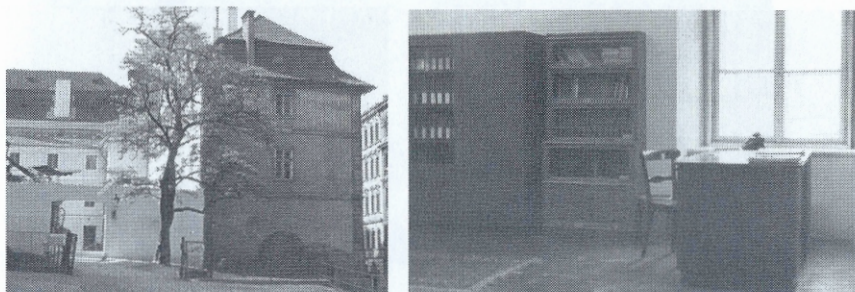
Ing. Bohumil Fořt, se stal později dlouholetým československým zástupcem u mezinárodní železniční organizace UIC v Paříži a spoluautorem čs. železniční brzd DAKO.

V roce 1952 byli na ústav přijati první dva interní aspiranti Ing. Ivo Pelant a Ing. Jaroslav Šíba.



Obr. 18
Trakt budov ČVUT v ulici Na Zderaze, sídlo Katedry kolejových vozidel v letech 1954 ÷ 1955
(obr. archiv prof. J. Šíba)

Přetvoření ústavu na samostatnou Katedru kolejových vozidel se prof. Ing. Robertu Nejepsovi zdařilo od 1. února 1954 v rámci mezitím vzniklé Strojní fakulty ČVUT v Praze. Katedra tehdy sídlila v historickém areálu ČVUT na Karlově náměstí, v traktu přiléhajícím k ulici Na Zderaze. Tehdy již profesor Nejepsa krom vedení katedry působil i jako proděkan Strojní fakulty. Konstrukci parních lokomotiv přednášel prokurista ČKD Ing. Josef Židlický a cvičení vedl Ing. Luděk Pilmann.



Obr. 19

Trakt budov ČVUT v ulici Na Zderaze, zde v letech 1954 ÷ 1955 sídlila Katedra kolejových vozidel. Dolní okno v čelní stěně patřilo kanceláři prof. Nejepsy. Pohled do pracovny prof. Nejepsy.
(foto archiv K 221 FS ČVUT)



Obr. 20

Ing. Zbyněk Veber odjíždí po práci z katedry Na Zderaze
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

Od počátku padesátých let inženýr Václav Bidlo, nesporně významný československý odborník v oboru železnic již z doby předválečné, prosazoval svoji myšlenku vytvoření Vysoké školy železniční. Tato škola vznikla nejprve v roce 1953 v rámci ČVUT a následně získala hlavní sídlo v Praze – Karlíně.

Od 1. ledna 1956 je profesor Nejepsa převeden s celou Katedrou kolejových vozidel na tuto novou školu. Prof. Nejepsa se s myšlenkou zcela neztotožňoval, považoval za vhodnější zachovat konstrukční obor kolejových vozidel v rámci ČVUT. Zaujal ale konstruktivní postoj a nakonec se i organizačně

podílel na přípravě tohoto projektu.

V roce 1953 dochází ke změně akademických titulů a zavedení vědeckých hodností, umisťovaných nově – za jméno nositele. Stará praxe s udělováním titulu doktor věd technických (Dr. před jménem) je tak překonána. V oborech technických tak vzniká titul kandidát věd – CSc. a doktor věd – DrSc. .

Profesoru Ing. Robertu Nejepsovi je 1. 3. 1956, tj. v jeho padesáti letech, jako prvnímu odborníkovi se značnou praxí v oboru kolejových vozidel, udělen titul doktora věd - DrSc. .



Obr. 21
 Se svými studenty na exkurzi
 (zleva Ing. Šula, Ing. Pilmann, Ing. Kršňák , prof. Nejepsy a Ing. Šība)
 (obr. archiv K 221 FS ČVUT)

Kromě profesora Ing. Roberta Nejepsy, DrSc., na Katedře kolejových vozidel v letech 1955 ÷ 1956 působili: doc. Ing. Josef Židlický, jako zástupce vedoucího katedry a odborní asistenti Ing. Bohumil Fořt, Ing. Zbyněk Veber, Ing. Luděk Pilmann, Ing. Ivo Pelant, CSc., Ing. Jaroslav Šība, CSc., Ing. Pavel Pavlousek, CSc. a Ing. Vladimír Švejnoch, CSc. .



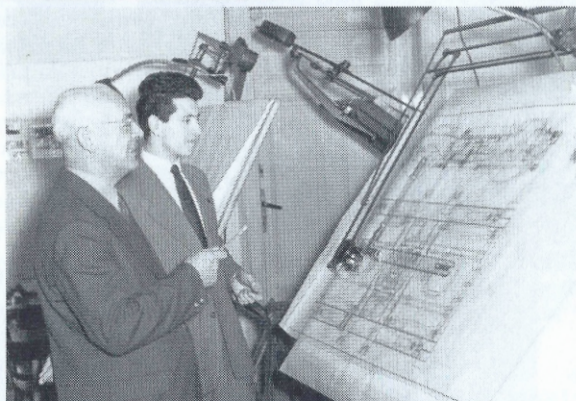
Obr. 23
 Prof. Nejepsy a Ing. Pavel Pavlousek, CSc.
 (třetí zprava) na exkurzi
 (obr. archiv K 221 FS ČVUT)



Obr. 22
 Prof. Nejepsy a Ing. Vladimír Švejnoch, CSc.,
 (třetí zprava)
 (obr. archiv K 221 FS ČVUT)

Ing. Zdeněk Kršňák, CSc., odešel v roce 1954 pracovat do VÚKV. Rovněž i ostatní odborní asistenti po získání titulu CSc., postupně odcházeli nabírat zkušenosti do výrobní praxe. Z dalších odborných asistentů prof. Nejepsy, kteří pracovali na Katedře kolejových vozidel VŠŽ připomeňme Ing. Miloslava Mohyla, též pozdějšího pracovníka VÚKV.

Přechodem katedry na Vysokou školu železniční skončila na třináct let výuka kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT.



Obr. 24

Prof. Nejepsa s diplomanty Rudolfem Pohlem, Jiřím Izerem a Ivo Malinou
v rýsovně Vysoké školy železniční v Praze – rok 1961
(foto archiv K 221 FS ČVUT)



Obr. 25

Vánoční setkání u Nejepsů dne 29. 12. 1961,
nahoře – zleva Ing. Fořt, Ing. Klézl, Ing. Pilmann, Ing. Veber,
 prof. Nejepsa, *dole* – zleva Ing. Pelant, Ing. Pavloušek,
 prof. Nejepsa a Ing. Švejnoch
 (foto. archiv K 221 FS ČVUT)

Vysoká škola železniční je v roce 1959 přejmenována na Vysokou školu dopravní, ale zároveň dochází k mnohem zásadnější organizační změně, neboť v rámci představy o vytvoření velkého vědeckého železničního centra v Žilině je Ministerstvem školství ČSR rozhodnuto o přemístění celé Vysoké školy dopravní (VŠD) do tohoto slovenského města. Důvodů takto rozsáhlého přesunu bylo ovšem více.

Velká koncentrace vysokoškolských studentů v Praze byla příčinou problémů jak praktických (nedostatek ubytovacích kapacit), tak politických.

Pro zajímavost jen uvedme, že se taky původně počítalo i s přesunem ústavů, jako byl například VÚKV do Žiliny.

Přestože pro přechod do Žiliny se rozhodl pouze profesor Nejepsa a na své katedře nenašel žádné následovněky, neznamenalo to, že by pan profesor zanevřel na své spolupracovněky z Prahy.

Velmi vřelé a přátelské vztahy dokládají například fotografie z jejich vánočního setkání u Nejepsů v roce 1961.

V Žilině

Na fakultě strojní a elektrotechnické VŠD v Žilině byla vytvořena Katedra kolejových vozidel vedená prof. Ing. Robertem Nejepsou, DrSc. Jen málokterých pedagogové ovšem měli zájem o přechod z Prahy do Žiliny. Ani mezi slovenskými vysokoškolskými pedagogy nebyl tehdy zájem opouštět Bratislavu. VŠD tedy začínala na novém místě ve složitých podmínkách, nicméně možnosti jejího dalšího rozvoje byly příznivé. Na devět let se tak stala Žilina druhým domovem profesora Nejepsy, který přijal výstavbu katedry úplně nové školy jako výzvu a sám si sháněl po celé republice své nové spolupracovněky. Věkový průměr pedagogického sboru na katedře byl na počátku necelých třicet let. Přestěhovat vysokou školu na vzdálenost pěti set kilometrů ovšem nebylo jednoduché. Na novém působišti byla škola provizorně umístěna do budov základních nebo středních škol a některých budov městské správy. Pro představu je

zajímavé uvést, že například jen knihovna vznikající školy stěhovala z Prahy 5 442 knižních



Obr. 26

Státní závěrečné zkoušky v Praze v roce 1962
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

jednotek. Nově byly v Žilině teprve budovány koleje a menza. Rovněž teprve postupně vznikaly laboratoře a dílny. Studenti prvních a druhých ročníků přešli do Žiliny od školního roku 1960/1961, vyšší ročníky dokončily své studium v Praze, postupně do roku 1962.

Od školního roku 1962/1963 už působila v Žilině celá vysoká škola. Profesor Nejepsa tak musel pracovat na obou místech současně. Žilinské období je nesporně pro prof. Ing. Roberta Nejepsu, DrSc., obdobím složitým. Patří mezi starší profesory, kteří se do Žiliny

nepřestěhovali ani po stabilizaci situace a pouze ve čtrnáctidenních turnusech přebývali na ubytovně. Mladší pedagogové dostali v Žilině byty a stali se Žilinčany. Běžný pracovní rytmus „dojíždějících“ pedagogů probíhal tak, že v neděli večer odcestovali z Prahy do Žiliny, zde pak pracovali do konce týdne včetně neděle a v dalším týdnu se v pátek vraceli do Prahy k rodině. Díky tomu ovšem prof. Nejepsa neztrácl úplně kontakty jak na ČVUT, tak v odborných kruzích „kolejových vozidel“ na akademii věd, ministerstvu dopravy ani na specializované ústavě VÚKV a VÚŽ. Jeho odborné aktivity v Praze pokračují.

V roce 1962 pracuje na vývoji nového podvozku pro tramvaj T3. Jako významný odborník, který se účastnil již na vývoji vozu metra u Ringhofferů ve čtyřicátých letech, podílí

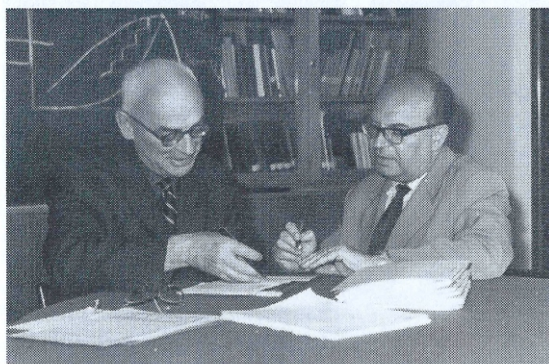


Obr. 27

Absolventi oboru kolejových vozidel na VŠ dopravní v Praze 1962.

Ve zkušební komisi u kulatého stolu tehdy zasedli tyto pánové:
(zleva) Krejsa, Kopřiva, Zeithammer, Kalčík, Borovanský, Spěvák a prof. Nejepsa
(foto archiv P. Nejepsa)

se na přípravě pražského metra i v letech šedesátých. Od roku 1968 je předsedou prototypové komise vlakové jednotky R1. Ostatně Ing. Antonín Honzík, vedoucí projektu R1 v ČKD Praha je Nejepsův žák - absolvent z roku 1951.



Obr. 28

Profesor Nejepsa v diskuzi s kolegou profesorem Ladislavem Freibauerem při práci na VŠD v Žilině v roce 1969.
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

V druhé polovině 60. let absolvoval profesor Nejepsa několik studijních cest do NSR, NDR, Rakouska a Francie právě v otázkách kolejové dopravy pro připravované pražské metro. V této době se také začíná více věnovat studiu elektrotechniky. Jednak to souvisí s rozvojem elektrické trakce u ČSD, jednak s převahou elektrického přenosu u motorových lokomotiv v našich podmínkách. Určitě bylo ale také motivací zaměření syna Pavla, který absolvoval elektrotechnickou fakultu ČVUT a věnoval se svému oboru jako vývojový pracovník v ZPA Košřře.



Obr. 29

Absolventi roku 1969 s prof. Ing. Nejepsou a s prof. Ing. Ladislavem Freibauerem.
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

V šedesátých letech se nachází těžiště práce profesora Nejepsy v Žilině, kde se krom jiného zasloužil o vybudování experimentální základny Katedry kolejových vozidel na Sasinkově ulici. Je dochována adresná pozvánka na slavnostní otevření areálu v roce 1970, sestavená panem profesorem a jím vlastnoručně podepsaná. Dokazuje přátelský a lidský vztah

k mnohem mladším kolegům. Patrně někdy v roce 1968 se začíná projevovat určitý nesoulad v názorech profesora Nejepsy a vedení Vysoké školy dopravní. Jeho přičinou byla otázka obhajob disertačních kandidátských prací. V podmínkách, prakticky nově vytvořené školy byl pro vedení VŠD žádoucí rychlý růst mladého pedagogického sboru a také škola se možná více zaměřovala na provoz kolejových vozidel, než na jejich konstrukci.

Profesor Nejepsy na své katedře zase pečlivě dbal na kvalitu a úzkou specializaci kandidátů vědeckých hodností. Pod jeho vedením tak dosáhli do roku 1971 vědeckých hodností Ing. Jaroslav Čáp, pozdější profesor a děkan fakulty, Ing. Jaroslav Müller, pozdější docent a vedoucí Katedry kolejových vozidel, Ing. Dušan Habarda, pozdější docent, též vedoucí katedry na VŠDS a odborník na městskou kolejovou dopravu.

Zmíněný nesoulad se časem vyvíjel spíše v rozpor a bylo zřejmě přirozenou reakcí profesora Nejepsy na tuto situaci, že při své práci v Žilině začíná také podruhé v životě usilovat o zavedení oboru kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT v Praze. Tentokrát se však již jedná spíše o jakési „udržení kontinuity“. Tak již od roku 1969 využívá profesor Nejepsy možnosti a obnovuje od zimního semestru výuku, ačkoli nebyla ještě ani včleněna do studijního plánu. Sám také, nejprve externě přednáší. V následujícím roce již byla výuka kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT zařazena jako třetí zaměření na Katedře automobilů a spalovacích motorů vedené prof. Ing. Dr. Josefem Kožouškem.

V roce 1971 (31. března - ve věku 65 let a dosažení „profesorského důchodu“) odchází profesor Nejepsy ze Žiliny do Prahy. VŠD by jistě ráda dále využívala práce zakladatele oboru a Katedry kolejových vozidel, profesor Nejepsy však spěchal za novými úkoly.

Návrat do Prahy

Po návratu do Prahy zintenzivňuje působení na ČVUT a prostřednictvím tehdejšího děkana strojní fakulty prof. Ing. Dr. Alfréda Bolka (1909 ÷ 1993) usiluje o komplexní zabezpečení obnovené výuky konstrukce kolejových vozidel. Je sice v poněkud komplikovaném postavení penzisty, bez jakéhokoli oprávnění cokoli žádat. Nicméně jako významný a uznávaný odborník dokáže působit na vedení fakulty právě s pomocí profesora Bolka, který přijímá argumenty prof. Nejepsy o potřebě navázat na tradici výuky kolejových vozidel.



Obr. 30

Posezení s absolventy obnovené specializace „Kolejová vozidla“ na FS ČVUT - 19. 9. 1972
(zleva prof. Nejepsy, Ing. J. Šíba, CSc. a Ing. Reinhardt)
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

Práce na Strojní fakultě ČVUT pak dostává jakési oficiální posvěcení v únoru 1973 uzavřením pracovní smlouvy mezi děkanem FSI ČVUT prof. Ing. Dr. Alfrédem Bolkem a prof. Ing. Robertem Nejepsou, DrSc., podle které profesor Nejepsa vykonává na dobu určitou práci vedoucího vědeckého pracovníka. Tato pracovní smlouva patrně „pokryla“ celé další působení na pražské technice, včetně rezervace velmi skromné kanceláře.



Obr. 31

Absolventi obnovené specializace „Kolejová vozidla“ na FS ČVUT - 19. 9. 1972
(Jiří Vlasák, Petr Leger, Karel Kovařík, František Karhan, Josef Štěpán, Dalibor Frumert)
(foto archiv K 221 FS ČVUT)

Sám pan profesor Nejepsa se již vlastním přednáškám nevěnoval. Tuto funkci zastávali externě dva jeho bývalí žáci - aspiranti, Ing. Jaroslav Šíba, CSc.⁶⁾ ze Škody Plzeň a Ing. Ivo Pelant, CSc., z VÚKV Praha.

⁶⁾ *Prof. Ing. Jaroslav Šíba, DrSc. se narodil 9. dubna 1926 v Nymburce. Po absolvování Vyšší průmyslové školy v Mladé Boleslavi vystudoval v letech 1948 ÷ 52 strojní fakultu ČVUT v Praze, specializaci kolejová vozidla. Poté u pana prof. Ing. Roberta Nejepsy, DrSc. absolvoval v letech 1952 ÷ 55 interní vědeckou aspiranturu a nastoupil jako odborný asistent Vysoké školy železniční v Praze. Po pětileté práci odborného asistenta odchází v roce 1960 získávat další praktické zkušenosti z konstrukce kolejových vozidel do průmyslu. Krátce pracuje jako samostatný výzkumný pracovník ve VÚŽ, ale jeho dlouhodobá odborná praxe je spojena především s vývojem elektrických lokomotiv ve „Škodovce“ v Plzni, kde pracoval jako samostatný vědecký pracovník a později v letech 1962 ÷ 79 jako vedoucí projektant.*

V roce 1973 byl jmenován docentem. V roce 1978 obhájil disertační práci na téma „ Pohony elektrických lokomotiv “ a byl mu udělen titul doktora technických věd – DrSc. V tomto roce byl též jmenován profesorem strojní fakulty ČVUT pro obor kolejová vozidla. V únoru 1979 nastupuje na plný úvazek na strojní fakultu ČVUT v Praze a po prof. Ing. Robertu Nejepsovi, DrSc., přebírá zodpovědnost za výuku specializace kolejová vozidla. V letech 1980 ÷ 90 vykonával též funkci vedoucího Katedry automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel. Pracoval i ve funkci proděkana pro vědecko-výzkumnou činnost FS ČVUT. Prof. Ing. Jaroslav Šíba, DrSc., patří mezi přední významné a uznávané odborníky v oboru kolejových vozidel v České republice.

Doc. Ing. Jaroslav Šíba, CSc. byl v tomto období nejbližší spolupracovník profesora Nejepsy. Výuku kolejových vozidel v období do roku 1979 dále zajišťovali Ing. Jiří Hladík, asistent katedry elektrotechniky, doc. Ing. Rudolf Brepta, DrSc., prof. Ing. Dr. Jan Jerie, DrSc., člen korespondent ČSAV a odborný asistent katedry obrábění Ing. Jan Mádl, CSc. Po roce 1979 působili na katedře krom Ing. Ivo Pelanta, CSc. ještě další dva externí pracovníci: doc. Ing. Vladimír Švejnoch, CSc. z Výzkumného ústavu železničního a Ing. Ladislav Krejsa, vedoucí konstrukce ČKD – Lokomotivka.

Ani v tomto období profesor Nejepta neopouštěl své aktivity v praxi, a tak se v polovině sedmdesátých let účastnil vzniku dvou kusů prototypů nejsilnějších československých lokomotiv řady T 499.0 nazývaných Kyklop.

Velkým pedagogickým přínosem profesora Nejepsy pro výuku kolejových vozidel bylo:

- zavedení výpočtů změn nápravových a kolových sil u podvozkových vozidel
- uplatnění Heumannovy metody pro stanovení řídicích sil při průjezdu vozidla obloukem
- využití hydraulického přenosu výkonu v kolejových vozidlech.



Obr. 32
Prof. Nejepta v 70. letech
(foto archiv B. Fořt)

Na odpočinku

Toto třetí působení na ČVUT pak pan prof. Ing. Robert Nejepta, DrSc., ve svých vzpomínkách formálně končil únorem 1979, ale i poté živě sledoval témata diplomových a dizertačních prací ve “svém oboru” a někdy se účastnil i jejich obhajob.

Do roku 1980 pracoval také ve výboru České matice technické. Jelikož se v této době u profesora Nejepsy začal projevovat problém s nedoslýchavostí, postupně opouštěl i své další aktivity. Jak sám říkal: “Bez přesného zachycení mluveného přednesu jsem vyřazen a nemohu být platným členem...” a tak opustil redakční radu časopisu Doprava, vzdal se členství v oborové radě závodu ČKD - Lokomotivka, odešel ze státní komise pro dopravu a záhy i z komise pro dopravu Československé akademie věd.

Nadále však pracoval, jednak na nových skriptech Kolejová vozidla (společně s prof. Šíbou), jednak na vývoji nových tramvajů. Stále sledoval i práci zaměřenou na kolejová vozidla na katedře K 221 Fakulty strojní ČVUT.



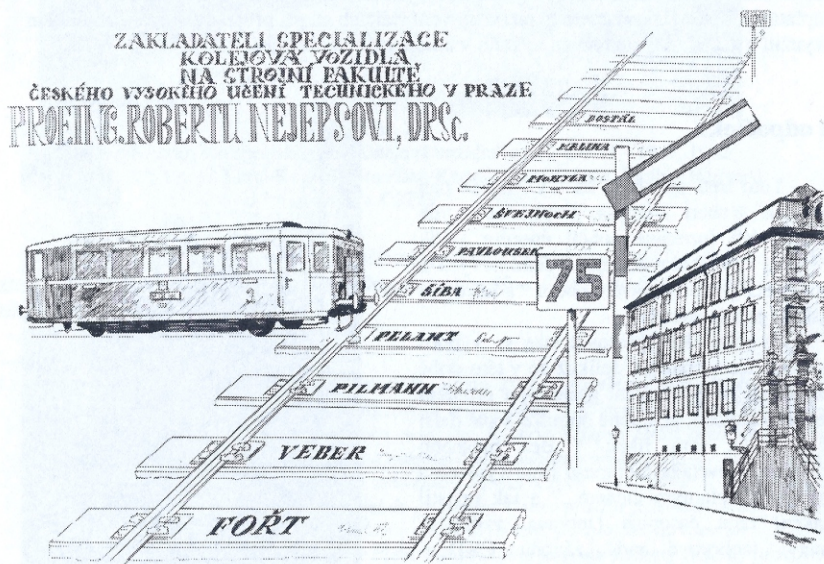
Obr. 33
Profesoři Robert Nejepta a Ladislav Freibauer.
Fotografie pořízena v Jevanech v roce 1978,
při setkání absolventů Katedry kolejových
vozidel VŠD Žilina, ročníku 1971
(foto archiv D. Kalinčák)

Jedním z jeho významných zájmů tohoto období pak byla vážná hudba, návštěvy koncertů České filharmonie a orchestru FOK. Zde můžeme zmínit, že nejen hudba, ale i výtvarné umění bylo častým předmětem zájmu profesora Nejepsy, jehož choť Jindřiška měla též nesporné malířské vlohy. Nejepsovi se tak již před druhou světovou válkou seznámili s malířem Vysočiny Františkem „Cínou“ Jelínkem. Později pak udržovali živé vztahy s výtvarnicemi Ludvikou Smrčkovou a Jiřinou Marešovou - Macharovou (dcerou básníka J. S. Machara). Pan profesor byl též rádcem a konzultantem malíři a grafikovi Jiřímu Boudovi, výtvarníku zaměřenému na železniční tematiku.

V soukromí Robert Nejepsa pracoval v domácí podkrovní dílničce, na rodovém archivu a na pronajaté zahrádce ve stráni pod Nikolajkou na Smíchově. Při procházkách po Praze se svými staršími přáteli Dr. Theodorem Bradou, doc. Janem Kroupou a také se svým bývalým asistentem doc. Švejnochem, sledovali současnost a vzpomínali na minulost.

Rozsáhlou korespondenci vedl profesor Nejepsa i se spolužákem Viktorem Strachovským, tehdy již léta žijícím ve Švýcarsku. V dopisech přátelům se pan profesor zamýšlel nad směřováním lidstva a tehdejší mladé generace. Trápila jej neznalost národní historie a tradic národního obrození.

Mrzelo ho, že mládež je vedena k sobectví, povrchní touze po úspěchu ...



Obr. 34

Blahopřání nejbližších, bývalých žáků a asistentů k 75. narozeninám pana profesora
(foto archiv P. Nejepsy)

Profesoru Nejepsovi se dostalo i významných ocenění, jejichž váhu podtrhuje, že je dostal bez toho, že by byl členem v té době vládnoucí strany. Uveďme alespoň, že roce 1981 byly pedagogické zásluhy prof. Ing. Roberta Nejepsy, DrSc. na ČVUT Praha oceněny Felberovou medailí I. stupně (zlatou). Ve stejném roce ocenila Československá akademie věd celoživotní práci prof. Ing. Roberta Nejepsy, DrSc., oborovou plaketou Františka Křížka.



Obr. 35

Zleva B. Fořt, I. Pelant, R. Nejepsy, V. Švejnoch, P. Pavlousek, Z. Veber, J. Šfiba
při oslavě šedesátin Bohumila Fořta v roce 1982

(foto archiv B. Fořt)

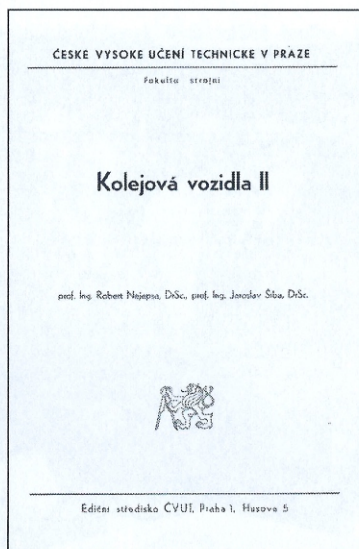
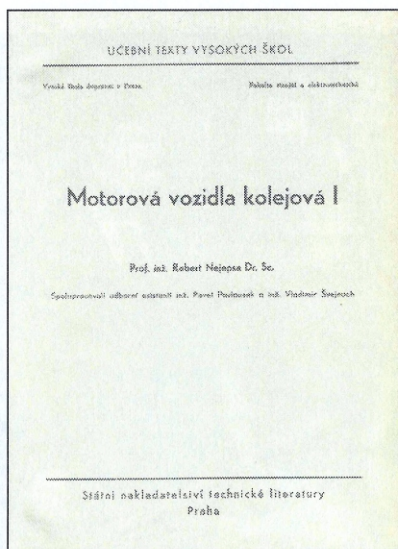
Životní dráha prof. Ing. Roberta Nejepsy, DrSc., se završila na počátku roku 1985, kdy krátce po dovršení 79 let zemřel 15. ledna v pražské nemocnici Na Františku. Jeho dílo a myšlenka vyučovat na Strojní fakultě ČVUT konstrukci kolejových vozidel však žije dál.

Z publikovaných prací prof. Nejepsy

Pan profesor Nejepsy během svého tvůrčího života vychoval nejen celou řadu odborníků, kteří získané poznatky předávali či předávají dál další generaci projektantů a konstruktérů kolejových vozidel. K šíření nových poznatků z konstrukce kolejových vozidel jistě přispěla i jeho rozsáhlá publikační činnost, ze které uvedme:

➤ významná skripta a učebnice

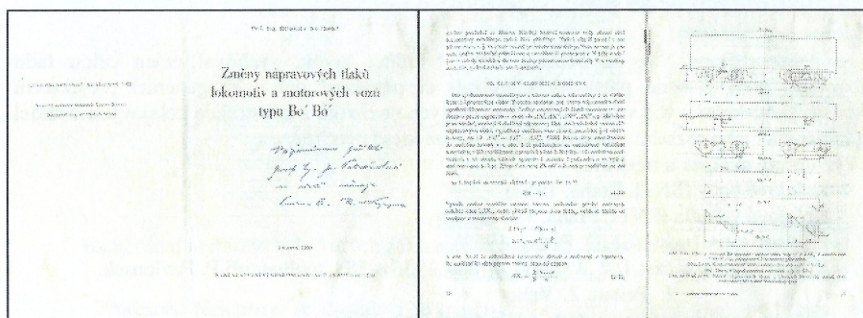
- Kolejové vozy (SNTL Praha, 1953)
- Kolejová vozidla (SNTL Praha, 1954)
- Příklady z pružnosti (SNTL Praha, 1954)
- Kolejové vozy – část 1, 2, 3 (SNTL Praha, 1956 – 58), spoluautoři P. Pavlousek, I. Pelant, Z. Veber
- Vozový park podzemních drah (Alfa Bratislava, 1970)
- Motorová vozidla kolejová (SNTL Praha, 1959) spoluautoři P. Pavlousek, V. Švejnoch
- Motorové lokomotivy – část 4. Hydraulické přenosy výkonu (Dopravní nakladatelství Praha, 1959) spoluautoři P. Pavlousek, V. Švejnoch
- Kolejová vozidla II – část 1 a 2 (ED ČVUT Praha 1982, 1986) spoluautor J. Šfiba



Obr. 36
 Skripta prof. Nejepsy, vydaná v roce 1959 a v roce 1986
 (foto archiv K 221 FS ČVUT)

➤ **publikace odborného zaměření**

- Úvodní přednáška na mezinárodním sympoziu Motorové lokomotivy 8.-13. 9. 1966 (vydalo ČKD Praha, 1967)
- Změny nápravových tlaků lokomotiv a motorových vozů typu Bo'-Bo' (Nakladatelství ČSAV, Praha, 1953)
- Vývoj konstrukce motorových lokomotiv ve světě (pro konferenci ČSVTS ve Valašském Meziříčí 1978)



Obr. 37
 Odborná publikace prof. Nejepsy, vydaná v roce 1953
 (foto archiv K 221 FS ČVUT)

Ovšem některá díla, jejichž vznik se dlouho připravoval, nakonec bohužel nespátřila světlo světa, ať už se jednalo o celostátní skripta kolejových vozidel a nebo Technický průvodce – svazek kolejová vozidla vydávaný Českou maticí technickou. Velmi zajímavým zdrojem k poznání osobnosti prof. Nejepsy jsou i články, které publikoval v časopisech. Kromě již zmíněných Vojenských rozhledů, vyšel v roce 1938 v prvním čísle Strojnického obzoru rozsáhlý článek „Nové rychlíkové vozy Bca“.

V časopisu určeném spíše výtvarně a umělecky zaměřené části čtenářů „TVAR“ vyšel v roce 1949 článek „Železniční vůz jako produkt výtvarný“. Ten je zajímavý jednak z hlediska přístupu k otázce výtvarného řešení kolejových vozů, dnes bychom řekli jejich designu. Zároveň ovšem také ukazuje velmi dobrou znalost historického vývoje oboru. I ve svých skriptech uváděl profesor Nejepta na počátku jakýsi exkurs významnými mezníky historie kolejových vozidel. Tím nám nepřímou nabídl odpověď na otázku, zda je pro tvůrčí činnost potřebná znalost historie oboru. Technici si ale většinou tuto otázku neradi pokládají...

K tématu výtvarnému se Ing. Nejepta opět vrátil v časopisu TVAR v roce 1956 v článku nazvaném tentokrát „Vlak jako produkt výtvarný“. Zabývá se v něm spíše jen pocity, jaké v duši výtvarně citlivého člověka může vyvolávat nejen celý vlak, ale i jednotlivý vůz, případně i jeho details. Zdá se jako by v této stati autor zúročil svůj citový vztah k železničním vozům. Také se tu asi trochu retrospektivně projevil zážitek z počátků práce u Ringhofferů na Smíchově, kdy Ing. Robert Nejepta jako začínající konstruktér mohl spolupracovat na řešení osobních vozů „Bca“ s již vzpomínaným výtvarníkem – architektem Vladimírem Grégrem (1902-1943). V tomto článku jakoby potlačil svou profesi strojaře a konstruktéra, dívá se pouze na výtvarnou stránku díla.

Další stať, tentokrát zcela odborná, byla otištěna v časopisu Železniční technika v roce 1958 „Hydrodynamické převody pro kolejová vozidla“. Práce pojednává možnosti využití tohoto typu přenosu u motorových vozů v našich podmínkách na příkladech jeho využití jinde ve světě. To vše velmi fundovaně a zasvěceně s doprovodem mnoha grafů, obrázků i výpočtových vztahů.

Symbolicky, jako poslední, připomeňme ještě článek z časopisu Železniční technika, ročník 1982. Profesor Nejepta jej věnoval vzpomínce na historii výuky oboru kolejových vozidel na ČVUT. Vzhledem k pečlivosti s jakou bylo popsáno zvláště období, kdy byl tvůrcem této výuky, se jedná o významný dokument.

Současná výuka konstrukce kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT

V roce 2011 uplyne již 40 let od doby, kdy se profesor Nejepta vrátil zpět na Strojní fakultu ČVUT v Praze, aby zde obnovil výuku konstrukce kolejových vozidel. Historii výuky kolejových vozidel na Katedře automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel jsme v předchozí části opustili po roce 1979, kdy se výuka konstrukce kolejových vozidel zdárně rozvíjela pod vedením profesora Ing. Jaroslava Šíby, DrSc. Specializovanou odbornou výuku vedle profesora Šíby, doc. Ing. Vladimíra Švejnocha, CSc., Ing. Ivo Pelanta, CSc., doc. Zdeňka Buřiče, CSc., a odborných asistentů Ing. Jiřího Vlasáka, CSc. a Ing. Tomáše Heptnera a Ing. Jana Mádlu, CSc., později profesora Ústavu strojirenské technologie, zajišťovala i celá řada odborníků z praxe (z VÚKV – Ing. Zdeněk Maruna, Ing. Miloslav Mohyla, z ČKD Lokomotivka a VÚML - doc. Ladislav Rus, CSc., Ing. Jindřich Hořejší, Ing. Vladimír Vampola, Ing. Augustin Uliarczyk, ze ŠKODA Plzeň – Ing. Jiří Danzer, CSc. a další).

V období 1980 ÷ 90 absolvovala studium specializace Kolejových vozidel celá řada absolventů, kteří později získali významné uplatnění v konstrukčních odděleních výrobců kolejových vozidel (Škoda Plzeň, ČKD Lokomotivka) a ve výzkumných ústavech (VÚKV a VÚŽ). Výuka kolejových vozidel probíhala v rámci studijního oboru dopravní a manipulační technika, její rozsah lze dokumentovat studijními plány 4. a 5. ročníku školního roku 1989/90.

zákonitě odráží i v zájmu studentů o studium konstrukce kolejových vozidel. Výrazně klesá počet studentů a absolventů, kolejová vozidla studují jen „skalní příznivci“ a jejich počet při novém způsobu financování výuky vysokých škol, kdy peníze na výuku „přináší“ studenti, nestačí pokrýt ekonomické náklady na specializovanou výuku a v roce 1994 hrozí zrušení výuky konstrukce kolejových vozidel.

K jejímu zániku nedošlo jen díky pozitivnímu přístupu vedoucího Katedry automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel - prof. Ing. Jana Macka, DrSc. a obětavému úsilí prof. Ing. Jaroslava Štby, DrSc., který získává pro zachování specializace podporu bývalých absolventů prof. Ladislava Ruse, DrSc., technického ředitele ČKD Holding a.s. a Ing. Pavla Pavlouska, CSc., generálního ředitele VÚKV Praha a.s. . S jejich pomocí se podařilo získat podporu specializované výuky od ČKD a VÚKV a s redukováným rozsahem výuky i počtem pedagogů se podařilo krizovou situaci překonat.

Kvalitativně novou situaci do rozsahu výuky konstrukce kolejových vozidel znamenal příchod firem Siemens Kolejová vozidla, s.r.o. a ŠKODA Holding, a.s., které po vyhodnocení personálních potřeb konstrukčních oddělení oslovila Strojní fakultu ČVUT s návrhem aktivní podpory výuky konstrukce a výroby kolejových vozidel formou individuálního studijního plánu „Moderní kolejová vozidla“.

Tento studijní program zvýšil zájem studentů o studium kolejových vozidel, neboť jim umožňuje získat vyšší úroveň znalostí a usnadňuje jim rychlejší zapojení do řešení konkrétních projektů technické praxe. Studenti mají již v průběhu studia možnost spolupracovat s výrobními podniky na konkrétních projektech a díky tomu mohou získat odborné znalosti a doplnit je o zkušenosti z praxe. Vedle teoretických znalostí si studenti v rámci konstrukčních projektů osvojují zásady projektování mechanické části pohonů, pojezdů a navrhování skříní kolejových vozidel. Tyto dílčí projekty jsou následně završeny diplomovou prací, kterou mohou diplomanti po úspěšné obhajobě přihlásit v soutěži o Cenu Siemens nebo Cenu Emila Škody. Atraktivnost témat a kvalitu diplomových prací řešených studenty specializace Kolejová vozidla nejlépe dokumentuje ten fakt, že z cca 30 absolventů, kteří posledních pěti letech úspěšně absolvovali specializaci Kolejová vozidla jsou čtyři vítězové Ceny Siemens za diplomovou práci a jeden absolutní vítěz Ceny Emila Škody za diplomovou práci.

Specializovanou výuku kolejových vozidel na Strojní fakultě ČVUT v Praze v současnosti zabezpečují: doc. Ing. Josef Kolář, CSc., prof. Ing. Ladislav Rus, DrSc., a dále externí spolupracovníci Ing. Tomáš Heptner, Ing. Jan Kalivoda, Ph.D. a Ing. Jiří Pohl.

Poděkování

Na závěr si dovoluujeme na tomto místě poděkovat všem níže uvedeným osobám za poskytnutí informací, vzpomínek a archivních materiálů. Bez jejich pomoci bychom nemohli tuto publikaci zpracovat.

Při práci na životopisu prof. Ing. Roberta Nejepsy, DrSc., jsme vycházeli z těchto zdrojů:

- Vzpomínky Ing. Pavla Nejepsy a jeho rodinný archiv
- Vzpomínky a archivní materiály prof. Ing. Jaroslava Šíby, DrSc.
- Vzpomínky a archivní materiály prof. Ing. Jaroslava Čápa, DrSc.
- Archivní materiály a vzpomínky prof. Ing. Daniela Kalinčáka, PhD.
- Vzpomínky Ing. Josefa Dostála
- Vzpomínky a archivní materiály Ing. Bohumila Fořta, CSc.
- Vzpomínky a archivní materiály Ing. Pavla Pavlouska, CSc.
- Vzpomínky Ing. Luďka Pilmanna
- Informace a připomínky Roberta Mary
- Vzpomínky akademického malíře Jiřiho Boudy
- Informace od PhDr. Jiřiny Masnerové a Mgr. Víta Šmerhy z archivu ČVUT
- Pozůstalost Prof. Ing. Alfréda Bolka v archivu ČVUT
- Vojenský ústřední archiv Praha, kmenové a kvalifikační listy Ing. Roberta Nejepsy
- Podnikový archiv Škoda Plzeň, písemné informace Mgr. L. Nohovcové
- Informace Ing. Radovana Fellmanna
- Informace Dr. Ludvíka Lososa
- Informace Ing. Ivo Mahela
- Informace Ing. Jiřiho Pohla
- Informace Ing. Vladimíra Pecha
- Informace Ing. Zdeňka Klézla
- Informace Ing. Františka Wiesnera, CSc.
- Informace Anny Posavadové z VÚKV a.s. Praha
- Informace PhDr. Veroniky Lánské z Regionálního muzea Chrudim
- Technické zprávy VÚKV č.3 – ročník 1967
- Nová železniční technika 2006 – Památce prof. Ing. Roberta Nejepsy
- Železniční technika 11/1981 - 75. narozeniny prof. Nejepsy
- Publikace Žilinská univerzita 1953 - 2003
- Pavel Šrámek – Ve stínu Mnichova
- Josef Stocký – Jubilejní památník SIA 1926

