

## Uplatnění v zaměstnání

---

Přesné údaje o tom, kolik emigrantů techniků získalo v Československu ve svém oboru zaměstnání, neexistují. Nicméně z porovnání údajů získaných ze tří rozsáhlých personálních kartoték ruské a ukrajinské emigrace, které dohromady obsahují záznamy o několika tisících osob (kartotéka Slovanského ústavu, kartotéka Slovanské knihovny a soukromý archiv Anastazie Kopřivové), a materiálů z Národního archivu<sup>12</sup> lze vyvodit, že uplatnění na československém trhu práce našla přibližně polovina představitelů starší generace emigrantů a více než šedesát procent absolventů výše jmenovaných škol. Ostatní se živili buď mimo své profesní zaměření, nebo odcházeli do dalších zemí.

Technicky vzdělaní emigranti, kteří našli práci v oboru, se uplatnili na území celé Československé republiky – v Čechách, na Moravě, Slovensku i na Podkarpatské Rusi. Ruští techničtí odborníci získávali práci u nejrůznějších zaměstnavatelů. Pracovali v projekčních kancelářích, na zemských i místních úřadech apod. Pouze několik emigrantů založilo vlastní firmy (např. Alexej Lvovič de Witt založil v roce 1931 soukromou továrnu na výrobu elektrických přístrojů, lisovnu umělých hmot a vůbec první továrnu na výrobu bakelitu v Československu).

Kromě práce v různých úřadech, firmách a závodech emigranti vyučovali různé technické obory na vysokých školách nebo se věnovali vědecké práci. O společenské prestiži ruské technické inteligence v meziválečném Československu svědčí mimo jiné i skutečnost, že ve Spolku československých inženýrů a architektů (SIA) měli vlastní ruskou sekci.

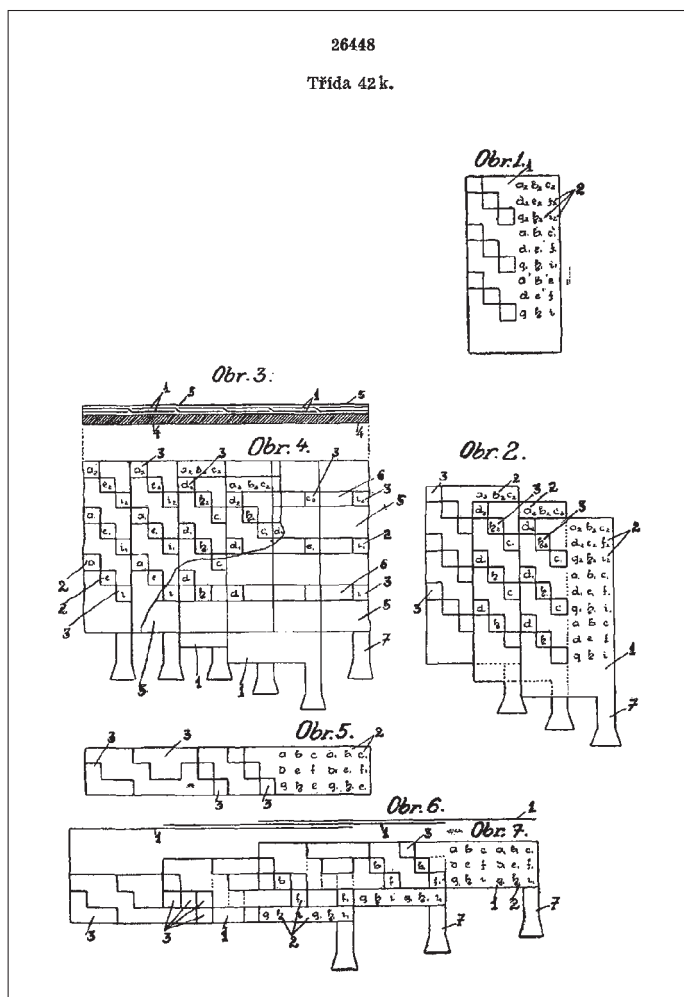
### **Pedagogové na ruských, českých a slovenských odborných a vysokých školách technického směru**

Část technických odborníků, především z řad starší generace, našla uplatnění v pedagogické sféře. Přibližně třetina z nich učila na nově založených ruských školách. Další se uplatnili rovněž jako profesori, docenti či asistenti na českých vysokých školách. Na slovenských technických vysokých školách působili emigranti až od konce třicátých let a zejména v letech poválečných.

---

12/ Národní archiv, f. MZV-RPA.

M. V. Sergejev. Nákras  
počítacích tabulek s otvory,  
1926.



## Automobilová a traktorová škola

Ředitelem Automobilové a traktorové školy byl Nikolaj Jerofjevič Sergejev. V před-revolučním Rusku byl ředitelem tří významných podniků – Rusko-baltského závodu v Taganrogu, automobilky Vladimira Alexandroviče Lebeděva v Jaroslavlí (Jaroslavlská továrna na automobily) a firmy Aksaj v Rostově na Donu. V Praze současně s vedením školy přednášel v Kroužku pro studium světové války při Ruské lidové univerzitě.

Na automobilové škole učil mj. jeho jmenovec Mitrofan Savvič Sergejev. Ten v červenci 1926 podal žádost o patent na počítací tabulky, s jejichž pomocí „lze z daných hodnot zjistit jiné hodnoty, jsoucí k těmto daným hodnotám ve známé funkcionální nebo jiné závislosti. Tak lze na příklad nových tabulek použití jako pomůcky ke zjištění vah, rozměrů, profilů konstruktivních hmot atd.; též lze těchto tabulek použití k provádění matematických úkonů. [...] 1. Počítací tabulky [...] sestávají z posuvných

listů, které vykazují ve směru posouvání dvě pásma, z nichž jedno jest opatřeno skupinami čísel nebo symbolů, jež odpovídají účelu určení tabulek, kdežto druhé pásmo má probrání [otvory; pozn. aut.], při čemž jednotlivé listy jsou položeny přes sebe tak, že vždy jedno číselné pásmo jest překryto pásmem, opatřeným otvory a jsoucím na sousedním listu, vztažmo odpovídajícími pásmy sousedních listů. 2. Tabulky podle nároku 1, vyznačené tím, že listy, složení dohromady, jsou překryty krycí deskou, opatřenou okénky.<sup>13</sup> Patent na počítačí tabulky byl Sergejevovi udělen 10. října 1928.

## Ruské vyšší učiliště dopravních techniků

Všichni členové učitelského sboru této školy byli vysoce kvalifikovaní odborníci. Z dvaceti osmi ruských učitelů, kteří na škole přednášeli v roce 1922, mělo pět titul profesora, dva titul docenta a dvacet jedna titul železničního inženýra. V následujících letech se počet pedagogů snižoval. Ze školy pedagogové odcházeli především z finančních a ze zdravotních důvodů, ale nejdůležitějším faktorem byly odchody do dalších evropských zemí nebo, poměrně vzácně, zpět do vlasti.<sup>14</sup>

Prvním ředitelem Ruského vyššího učiliště dopravních techniků se stal Ivan Stěpanovič Pančenko. V roce 1924 ho na tomto postu vystřídal Alexandr Fjodorovič Novickij.

Od roku 1921 učil na škole architekt Nikolaj Michajlovič Leontjev, mj. autor projektu kostela u mohyly ruských vojáků v Užhorodu a kostelíku v Dukelském průmysku. Jedním ze zakladatelů učiliště byl i dopravní inženýr Alexandr Michajlovič Mirkovič. Souběžně byl zaměstnán u Československých státních drah, pro které projektoval např. přestavbu pražského železničního uzlu. Za tento projekt získal cenu Masarykovy akademie práce.<sup>15</sup> Od založení učiliště zde přednášel rovněž Nikolaj Nikolajevič Ipatjev, železniční inženýr se specializací na skalnaté úseky a tunely.

Od roku 1923 na škole přednášel vojenský inženýr Vladimír Pavlovič Ejler, který současně pracoval jako mostní projektant Ústřední stavební správy ministerstva železnic v Praze. Ve stejném roce začal na škole učit dopravní inženýr Konstantin Michajlovič Leontjev.

Železniční a stavební inženýr Sergej Antipovič Veličkin, jinak smluvní zaměstnanec Československých státních drah na ředitelství Praha-sever, na učilišti přednášel od roku 1924 až do jeho uzavření. Od téhož roku na učilišti přednášel a zároveň byl členem jeho rady dopravní inženýr Alexandr Alexandrovič Kich. Na učilišti vyučovali i dva inženýři technologové – v letech 1924–1925 Vladimír Dmitrijevič Varenov a v letech 1925–1932 Julij Michajlovič Varjagin. Posledně jmenovaný učil deskriptivní geometrii a současně byl profesorem Ruské lidové/svobodné univerzity.

---

13/ *Patentový spis* č. 26448. Dostupné z: <https://isdv.upv.gov.cz/doc/FullFiles/Patents/FullDocuments/26/26448.pdf>. [on-line].

14/ Евсеева 2002, s. 167.

15/ A. M. Mirkovič se aktivně účastnil veřejného a církevního života ruské komunity. Řídil i stavbu ruského hřbitovního chrámu Zesnutí přesvaté Bohorodice v Praze na Olšanech, v jehož kryptě je pohřben.



Nikolaj Nikolajevič Ipatjev.



Grigorij Grigorjevič Krivošein.

Architekt Vladimir Alexandrovič Brandt působil v učilišti na katedře architektury. Kromě toho byl předsedou oddělení architektury Ruského studijního kolegia při Komitétu pro umožnění studia ruským studentům v ČSR, který odpovídal za vzdělávání ruských studentů na Vysoké škole architektury a pozemního stavitelství ČVUT, a od roku 1926 byl místopředsedou oddělení inženýrských věd kolegia. Architekturu na učilišti přednášel také Nikolaj Maximovič Leontjev.

Po svém příjezdu do Československa na učilišti přednášel i specialista na aerodynamiku a aplikovanou mechaniku Alexandr Petrovič Van der Vliet (v ruském prostředí používal podobu příjmení Fan-der-Flit).<sup>16</sup>

## České vysoké učení technické v Praze

### ■ GRIGORIJ GRIGORJEVIČ KRIVOŠEIN

Z českých škol přednášelo nejvíce emigrantů na ČVUT v Praze. Jako prvního z nich můžeme jmenovat mostního inženýra Grigorije Grigorjeviče Krivošeina, který na Vysoké škole inženýrského stavitelství ČVUT působil od roku 1922 nejprve jako řádný a od roku 1928 jako hostující profesor mostního stavitelství železných konstrukcí a stavební mechaniky. Do roku 1939 přednášel v ruském jazyce vybrané stati ze sta-

---

16/ O něm viz s. 42–45.



Uložení mostu Dr. Miroslava Tyrše na pilíře 9. prosince 1933. Téhož dne odpoledne byl most slavnostně otevřen.

vitelství mostního a ze stavební mechaniky v Ústavu stavitelství mostního při této škole.<sup>17</sup>

Až do roku 1945, kdy před příchodem Rudé armády odjel do Francie, pracoval Krivošein rovněž na projektech různých mostů.<sup>18</sup> Je mj. autorem několika dodnes funkčních mostů přes Labe. Jedná se například o most Dr. Miroslava Tyrše v Děčíně, který stojí na místě původního řetězového mostu. Na upravené původní pilíře byl uložen 9. prosince 1933 a téhož dne odpoledne byl slavnostně otevřen. Obloukovou kovovou konstrukci, navrženou G. G. Krivošeinem, vyrobily Škodovy závody v Plzni. Most se skládá ze tří polí. Prostřední pole je konstruováno jako obloukové s horním obloukem o výšce 17,5 metru a má rozpětí 118,1 metru. Krajní pole jsou trámové konstrukce a mají shodnou délku 30,5 metru. Šířka vozovky mostu je 9,2 metru. Ocelová nýtovaná konstrukce má hmotnost 1200 tun a bylo v ní použito 70 000 nýtů. V době otevření byl největším mostem svého druhu v Československu.<sup>19</sup>

---

17/ Program Českého vysokého učení technického v Praze.

18/ Více viz: *Some of the Bridges Designed and Built By G. Krivoshein, M. E., C. T., Professor. Petrograd – Prague.* Prague 1939.

19/ *Tyršův most (Děčín)* Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org>. [on-line].



Krivošeinův návrh mělnického mostu.

Ocelová celosvařovaná konstrukce s dvojicí pilířů ze žulových kvádrů podle Krivošeinova návrhu stála od roku 1938 na místě nejstaršího mělnického mostu, pocházejícího z roku 1888. Ve své době představovala tato konstrukce unikátní technické řešení, nahrazující do té doby běžně používané nýtování.<sup>20</sup>

„Most leží na Labi hned za jeho soutokem s Vltavou pod Mělnickým zámkem. Konstrukce je ocelová plnostěnná, svařovaná z oceli řady 52. Mezilehlá mostovka je složena z čtyř částí dlouhých 30 metrů. Dvojice pilířů z žulových kvádrů je umístěna v řece, třetí (zčásti již betonový) stojí na levém břehu. Celou šíři mostovky zabírá vozovka lemovaná ocelovým zábradlím, chodníky jsou zavěšeny po jejích vnějších stranách na ocelových konzolách. Šířka mostu je 6 metrů. Spodní okraj mostu je v šestimetrové výšce nad hladinou řeky.“<sup>21</sup>

Díky tomu, že se jedná o první celosvařovanou mostní konstrukci na českém území, je most chráněn jako nemovitá kulturní technická památka.

Jako autor propočtů a spoluautor designu se G. G. Krivošein podílel rovněž na mostě Dr. E. Beneše v Ústí nad Labem. Výstavba mostu započala na střekovské straně Labe 26. března 1934. Z technického hlediska byla značně komplikovaná. Mostní konstrukci nesly dva pilíře postavené nedaleko břehů řeky. Rozpětí mezi oběma mostními pilíři činí 123,6 metru, což byla tehdy největší vzdálenost u mostních konstrukcí v celém Československu. Svému účelu most slouží od 9. srpna 1936.<sup>22</sup>

Kromě výuky a projektování se G. G. Krivošein věnoval i výzkumné práci. V listopadu 1927 požádal o patent na „skládací podvozek letadla, který se má použítí obzvláště u letadel se silnými profily křídel, hlavně jednoplošníků. Může být však použit i u dvou- nebo víceplošníků, když dolní křídlo bude mít dostatečnou tloušťku nebo místní zesílení.“<sup>23</sup> Patent mu byl udělen 15. května 1929.

20/ *Most Josefa Straky*. Dostupné z: <http://www.melnik.info/most-josefa-straky/d-1047>. [on-line].

21/ *Silniční most Josefa Straky*. Dostupné z: <https://pamatkovykatolog.cz/silnicni-most-23116366>. [on-line].

22/ *Ústecké mosty*. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/volny-cas/turistum/turisticke-cile/technicke-zajimavosti/ustecke-mosty.html>. [on-line].

23/ *Patentový spis č. 30437*. Dostupné z: <https://isdv.upv.gov.cz/doc/FullFiles/Patents/FullDocuments/30/30437.pdf>. [on-line].