

Oponentský posudek na bakalářskou práci Nadi Chalupníkové: „Ing. Eustach Mölzer jako technik ve službách pražské obce a architekt meziválečného systému veřejné dopravy v hlavním městě Praze“

Bakalářská práce Nadi Chalupníkové na téma: „Ing. Eustach Mölzer jako technik ve službách pražské obce a architekt meziválečného systému veřejné dopravy v hlavním městě Praze“ je velmi zdařilým pokusem o zmapování a zhodnocení životního díla Ing. Eustacha Mölzera, dr. tech. věd (1878–1953), významného českého technika, elektrotechnika, odborníka na vodní hospodářství, regulaci toků a na říční i námořní plavbu a na problematiku městské hromadné dopravy. Protože je veřejné působení této nesmírně významné a zajímavé osobnosti dějin české techniky velmi rozsáhlé a zahrnuje celou řadu odborných oblastí, stála autorka práce před náročnou otázkou, jak přesně definovat vymezení zkoumané problematiky tak, aby se jí podařilo na půdorysu bakalářské práce co nejpodrobněji prozkoumat alespoň část jeho rozsáhlého životního díla a odkazu. Hlavním problémem při mapování života osobnosti Ing. Mölzera je totiž skutečnost, že zasáhl do celé řady vědeckých oborů a podoborů, a tudíž je i jeho pozůstalost uložená v Národním technickém muzeu v Praze nesmírně obsáhlá. Její komplexní zmapování i zhodnocení by tudíž značně překračovalo rámec bakalářské práce. Proto si autorka jako ohnisko svého zájmu vybrala jeho působení v čele Správní rady Elektrických podniků hl. m. Prahy v letech 1923 – 1939 a jeho zásadní podíl při budování systému městské hromadné dopravy na území nového hlavního města Československé republiky, Prahy, která se na základě zákona o vytvoření Velké Prahy k 1. lednu 1922 rozrostla o desítky nově připojených obcí, z nichž se staly nové čtvrtě velkoměsta. Tím bylo nutné rozšířit distribuční síť elektrické energie a dopravní obslužnost celého nově definovaného velkoměsta v jeho nových hranicích tak, aby měli přístup k odběru elektrické energie a k dopravnímu spojení s vnitřním městem i obyvatelé pražské periferie.

Zároveň se ovšem autorka snažila neopomenout ani další životní kapitoly a oblasti zájmu Ing. Eustacha Mölzera tak, aby práce alespoň v zásadním náčrtu nastínila až neuvěřitelný rozsah jeho veřejných aktivit a oblastí působení, tak, aby práce mohla sloužit i jako vodítko pro další badatele, kteří by se eventuálně chtěli zaměřit na další oblasti jeho životního díla. Autorka tedy neopomíná ani takové kapitoly života Ing. Mölzera, jako jsou jeho podíl na regulaci Vltavy a Labe, projektech zdymadel a vodních elektráren, přehrad, nábřeží v Praze, dále pak jeho podíl na reprezentaci nově vzniknuvší Československé republiky na Versailleské mírové konferenci v roce 1919, jeho působení jako komunálního politika, které

vyvrcholilo ve výkonu funkce místopředsedy Revolučního národního výboru hl. m. Prahy v květnu 1945, jeho intenzivní práci na řešení bytové problematiky na území hl. m. Prahy zejména v protektorátním období a jeho roli ve funkci předsedy Národního technického muzea v Praze těsně po osvobození Československé republiky v květnu 1945.

Autorka si v práci klade otázku, jaká byla míra podílu Ing. Eustacha Mölzera na budování systému městské hromadné dopravy v Praze. Dále si klade otázku, zda byl jako manažer úspěšný, jak je možné, že se ve své funkci i přes nesmírně složité koaliční poměry na pražské radnici v meziválečném období udržel tak dlouho. Rovněž se ptá, jakými koncepčními otázkami v systému hromadné dopravy do budoucna se Ing. Mölzer zabýval, zda svými úvahami a projekty, které nechával zpracovat a které podporoval, nějakým způsobem předznamenal další vývoj veřejné dopravy v Praze, zda tedy jeho životní odkaz byl v něčem přínosný i pro následující generace. Stranou autorčina zájmu pak nezůstala ani jeho role při prosazování sociálního, zdravotního a penzijního zabezpečení zaměstnanců Elektrických podniků, jejich volnočasových aktivit, rekreace a podpoře jejich zdravého životního stylu prostřednictvím sportu.

Na způsobu zpracování této bakalářské práce je především nutné ocenit hlavně skutečnost, že ji předkladatelka postavila na původním pramenném výzkumu. Materiály ke zkoumané problematice našla v Archivu národního technického muzea, kam dr. Mölzer nedlouho před svou smrtí odevzdal svou pozůstalost, a Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, kde se nacházejí rozsáhlé prameny úřední proveniencie, které dokumentují jeho roli v čele Správní rady Elektrických podniků a jeho přímé zasahování do prakticky všech sfér činnosti této komunální firmy a služby a života jejich zaměstnanců. Zásadním problémem, se kterým se autorka potýkala, byl nedostatek odborné literatury. K Ing. Mölzerovi totiž dosud nevznikly biografické monografie, které by jeho život a působení zachycovaly v celé šíři. Co se literatury týče, tak používala knihy a články, které se týkaly jednotlivých částí jeho veřejného působení. I ty pak byly zaměřeny hlavně na jeho práci a dílo, jeho soukromý život zpravidla úplně pomíjejí.

Z archivních pramenů autorka alespoň částečně zdokumentovala soukromý život Ing. Mölzera, jeho původ, působení jeho otce jako zakladatele a majitele podniku na výrobu varhan, informace o Mölzerově matce, ženě, dceři a dalších nejbližších příbuzných. I když jde jen o základní údaje, jsou nesmírně cenné z toho důvodu, že Ing. Mölzer sám si své soukromí

úzkostlivě střežil, resp. jako vědec a technik je nepovažoval za důležité. Svou pozůstalost odevzdanou NTM tak soustředil téměř výhradně ke svému životnímu dílu. Diplomantce se dále podařilo zachytit Mölzerovy odborné začátky, podíl na regulaci českých řek i jeho roli na versailleské mírové konferenci, kde se podílel na vypracování těch pasáží Versailleské mírové smlouvy s poraženým Německem, které se týkaly říční a námořní plavby a kontroly německých přístavů.

Jádro práce pak autorka zaměřila na Mölzerovo působení v Elektrických podnicích hl. m. Prahy, v jejichž Správní radě zasedal od roku 1919, zejména pak na jeho působení ve funkci jejího předsedy, kterou zastával v letech 1923 – 1939. Předkladatelka zachytila jeho roli při budování tramvajové sítě v meziválečném období, zavedení (resp. obnovení) autobusové dopravy v Praze v roce 1925 a zcela nové zavedení trolejbusové dopravy v roce 1936. Neopomněla zdůraznit, že Mölzerovy přátelské vztahy s meziválečnými pražskými primátory dr. Karlem Baxou (v úř. v l. 1919–1937) a dr. Petrem Zenklem (v úř. v l. 1937–1939 a 1945–1946) hrály významnou roli při prosazování Mölzerových představ o pražské městské dopravě v Ústředním zastupitelstvu a v Radě Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy. Mölzer sám v zastupitelstvu zasedal, s primátory byl v úzkém kontaktu, a zvláště dr. Baxa se s železnou pravidelností účastnil otevírání všech nových linek pražské dopravy, nových vozoven, dep a garáží.

Autorce se pak podařilo na konkrétních pramenech doložit, že Mölzer patřil mezi hlavní prosazovatele plánu na zbudování pražského metra již v meziválečné době a že jen prudké a tlakem hitlerovského Německa vyvolané politické změny, které ho nakonec stály křeslo v čele Správní rady, zabránily tomu, aby se od projektů a přípravných vrtů přešlo ke stavbě. Na metro si tak Pražané museli počkat až na 9. květen 1974. Autorka však dokládá, že zdaleka ne vše z projektů k problematice metra z Mölzerova období padlo pod stůl. Zejména plány na přemostění nuselského údolí nakonec byly provedeny v podobě, která se velmi blížila návrhům z 20. a 30. let, alespoň co do polohy a směrové orientace mostu.

Chyb je v práci relativně málo. Zásadnější faktografické prohřešky se nevyskytují. Na s. 13., ř. 15, je vstup Ing. Eustacha Mölzera do Správní rady Elektrických podniků datován až do roku 1920, zatímco ve skutečnosti do ní vstoupil hned do komunálních volbách v roce 1919. Hned v úvodu (s. 5, ř. 7) je při lokalizaci pramenů místo Národního technického muzea uvedeno Národní muzeum, což může na začátku zmást, ale všude dále v textu již autorka

správně uvádí, že pozůstalost Eustacha Mölzera je uvedena v NTM. O něco více je jazykových prohrěšků, ale v drtivé většině případů se jedná o chyby drobného rázu. Občasné chyby se objevují v interpunkci, někde i ve shodě podnětu s přísudkem, většinu chyb ale tvoří pouhé překlepy, ani ty však nejsou příliš četné.

Velkou škodou je, že se diplomantce již do práce podrobněji nevešla řada dalších odborných aktivit Ing. Eustacha Mölzera, např. jeho práce na regulaci řek nebo jeho nesmírně důležité působení v čele Národního technického muzea. Právě tato instituce ještě na detailní zpracování Mölzerova významu ve svých dějinách čeká. Jak ale diplomantka ve své práci sama uvádí, zachycení všech oblastí života Ing. Eustacha Mölzera, dr. tech. věd, by značně přesahovalo formát bakalářské práce. Pokud by však studentka chtěla ve studiu pokračovat a rozvíjet toto téma v rámci práce magisterské, byly by tyto další sféry Mölzerova působení nosnými tématy, jejichž zpracování by předkládaný text moly rozšířit minimálně do formátu práce magisterské.

Celkově je však bakalářskou práci Nadi Chalupníkové nutné ocenit jako zdařilou a poctivou, neboť se opírá o pramenný výzkum a z literatury čerpá jen doplňující informace. Splňuje proto podmínky k tomu, aby byla jako absolventská práce v rámci bakalářského studia uznána. Navrhuji ji hodnotit známkou výborně.

V Praze dne 16. ledna 2015

PhDr. Roman Vondra, Ph. D.