

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta humanitních studií



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Naděžda Chalupníková

Praha 2015

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta humanitních studií

Naděžda Chalupníková

**Ing. Eustach Mölzer jako technik ve službách pražské obce
a architekt meziválečného systému veřejné dopravy v
hlavním městě Praze**

Vedoucí práce: PhDr. Martina Ondo Grečenková, Ph.D.

Praha 2015

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 5. 01. 2015

.....

podpis

Poděkování:

Ráda bych na tomto místě poděkovala PhDr. Martině Ondo Grečkové, Ph.D. za vedení mé práce, vstřícný přístup a cenné připomínky. Také bych ráda poděkovala PhDr. Janu Hozákovi z Archívu Národního technického muzea a Mgr. Pavlu Fojtíkovi z Archívu Dopravního podniku hl. m. Prahy, v neposlední řadě bych ráda věnovala poděkování své rodině za podporu během mého studia.

Obsah

1. Úvod	5
2. Metody výzkumu.....	10
3. Základní biografické údaje k Ing. Eustachu Mölzerovi.....	14
4. Působení Ing. Eustacha Mölzera v době první světové války	19
5. Elektrické podniky a doprava od počátku jejich vzniku	30
5.1. Od počátku vzniku až do roku 1923	30
5.2. Přejít vlastníctví hromadné dopravy od soukromníků k monopolu města Prahy	33
6. Ing. Eustach Mölzer ve Správní radě Elektrických podniků hl. m. Prahy	37
6.1. Hospodářská situace v Elektrických podnicích v letech působení Ing. Mölzera (1923 – 1939).....	43
6.2. Městská hromadná doprava v hl. m. Praze v éře Eustacha Mölzera v čele Správní rady Elektrických podniků.....	48
6.2.1. Tramvajová doprava	48
6.2.2. Autobusová doprava	52
6.2.3. Vozové parky jednotlivých typů městské hromadné dopravy.....	55
6.2.4. Trolejbusová doprava	57
6.2.5. Plány podzemní dráhy	59
6.3. Mölzerův podíl na sociálním zaopatření zaměstnanců.....	64
7. Závěr.....	68
8. Seznam použitých zkratk.....	70
9. Přílohy	71
10. Seznam pramenů a literatury:	76
11. Archivní materiály:	78

1. Úvod

Výběrem tématu bakalářské práce jsem se zabývala poměrně dlouhou dobu. Až po komplikovaném hledání se mi podařilo na základě konzultací s historiky najít zajímavé téma, vztahující se k vlastenci a významné osobnosti moderních dějin Prahy a české vědy a techniky, kterou je Ing. Eustach Mölzer, dr. tech. věd. (1878–1953). Po provedení průzkumu k dosud publikované literatuře k životu a dílu této osobnosti jsem se utvrdila v názoru, že téma, které jsem si zvolila, je velmi nosné, a že průzkum materiálů, který se nacházejí zejména v Archivu Národního muzea a Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, se může stát podkladem nejen pro zajímavou biografii, která může výrazně obohatit historické poznatky o dějinách české vědy a techniky, o historii dopravy a komunální politiky, ale také pro hlubší úvahu nad významem dr. Eustacha Mölzera pro budování a modernizaci systému městské hromadné dopravy v Praze v meziválečném období, i pro vytyčení dalších plánů a koncepcí jeho rozvoje v následujících desetiletích. Vzhledem k omezeným informacím v literatuře o této osobnosti, se pokusím shromáždit a doplnit z dobových materiálů nové poznatky.

Ing. Eustach Mölzer je velmi zajímavou historickou osobností. Vzhledem k tomu, že žil v letech 1878–1953, začíná doba jeho veřejného působení ještě v období Rakousko-Uherska, pokrývá období 1. světové války, meziválečné období ve vzniklém samostatném Československu a dobu 2. světové války. Po 2. světové válce, dr. Mölzer završil svou mnohaletou veřejnou službu svým působením na pozici předsedy Národního technického muzea.

Ing. Eustach Mölzer nejen jako osobnost komunální politiky, ale i jako skvělý organizátor a vlastenec stál u zrodu a budování Velké Prahy po skončení 1. světové války a významně se zasloužil o její rozkvět, zejména o systematické budování a renovaci systému její hromadné dopravy. Kromě toho, se podílel na projektech splavňování a regulace Labe a Vltavy.

Svoje schopnosti uplatnil i ve veřejném životě, byl členem pražského zastupitelstva, stal se i předsedou Státní regulační komise hl. m. Prahy a předsedou Správní rady Elektrických podniků hl. m. Prahy. Jeho jméno můžeme spojit i se sportem a uměním. Byl velkým příznivcem sportovních aktivit, které podporoval, a byl tudíž i členem mnoha sportovních klubů, např. Slavie, atletického klubu Sparta nebo v Autoklubu Republiky československé.

Sportovní činnost se snažil propagovat jako prostředek k rozvíjení zdravého životního stylu, a intenzivně ji propagoval v rámci celé české, resp. československé, veřejnosti, zejména podporou výstavby sportovišť i krytých sportovních areálů. Jako předseda podnikové Správní rady pak sport propagoval i mezi zaměstnanci Elektrických podniků hl. m. Prahy. Tam měli svůj vlastní sportovní klub „Skep“ (Sportovní klub Elektrických podniků). Zajímal se i o umění, podporoval české výtvarné umělce.

Sám byl také velice nadaný, ale v jiném směru, a to bylo psaní. Sepsal odborná pojednání o všech svých projektech a konstrukčních návrzích, které potom vydával v odborných časopisech, ale i v denním tisku. Napsal i knihy, např. *„Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze“* nebo *„Vltava ve stavebním vývoji Prahy“*. Svými publikacemi ohromil i v zahraničí, kde dostal několik vyznamenání.

Byl velmi aktivní veřejnou osobností až do své smrti. Během druhé světové války se zapojil do odboje proti nacistickému Německu. Po řadu let byl členem Čs. strany socialistické (ČSSS), resp. Čs. strany národně socialistické (ČSNS), která měla úzké vazby na dlouholetého ministra zahraničních věcí a druhého československého prezidenta dr. Edvarda Beneše, a jejímiž významnými představiteli byli i meziváleční primátoři hl. m. Prahy dr. Karel Baxa a dr. Petr Zenkl (druhý jmenovaný se do čela metropole vrátil na krátkou dobu ještě po osvobození republiky). V památných dnech pražského povstání působil dr. Mölzer jako místopředseda Revolučního národního výboru hl. m. Prahy.

Poté, co jsem se seznámila s rozsahem a rozmanitostí veškerých odborných a společenských aktivit dr. Eustacha Mölzera, dospěla jsem k závěru, že na půdorysu bakalářské práce není možné komplexně nastínit celou biografii tak mimořádně talentované osobnosti, a proto jsem se zaměřila na období první republiky, na jeho působení v Elektrických podnicích hl. m. Prahy, a konkrétně na jeho roli při budování a modernizaci systému městské hromadné dopravy na území tehdy nově utvořené Velké Prahy. Musela jsem si nutně položit otázku: „Jaká byla role Ing. Eustacha Mölzera při jeho budování a modernizaci? A samozřejmě se také nabízí hypotetická otázka: „Mohlo by jeho nezměrné budovatelské dílo pokračovat i v dalším období, kdyby je násilně nepřerušila okupace českých zemí hitlerovským Německem a následné propuknutí 2. světové války?“

Tato bakalářská práce navíc není toliko sumarizací Mölzerova díla v této oblasti, nýbrž si klade otázku, jakým způsobem Mölzer ovlivnil další uvažování o koncepci rozvoje hromadné

dopravy v Praze? Jaké z jeho podnětných myšlenek byly zužitkovány v následujících desetiletích? Zejména na příkladu Mölzerových úvah o systému podzemní dráhy pak práce dokládá, že se jednalo o osobnost, která v mnohém předznamenala další rozvoj systému hromadné dopravy v Praze, který byl přerušen příchodem 2. sv. války.

Další otázkou, která se v souvislosti s jeho působením vynořuje, je: „Jak zásadní je jeho podíl na rozvoji Elektrických podniků hl. m. Prahy jako komunálního podniku za První republiky?“ Nemohli jsme pak ponechat stranou ani otázku: „Jak se např. zasazoval o zdravotní a sociální péči o zaměstnance, a jak se zajímal o jejich zdravý životní styl a o jejich volnočasové aktivity a rekreaci?“ Při hodnocení jeho významu a odkazu nás pak rovněž nemohla minout se nabízející otázka: „Jak je možné, že ve své funkci vydržel po více než půl druhého desetiletí, když uvážíme, jak složité koaliční poměry panovaly na pražské radnici i v samotné Správní radě EP?“ A opomenout samozřejmě nemůžeme ani otázku: „Jaké další oblasti technického, dopravního a veřejného života meziválečného Československa svou činností ještě ovlivnil, vedle rozvoje hl. m. Prahy a jeho dopravního systému, s nímž byl neodmyslitelně spjat?“

Cílem práce bylo zachytit jeho život a pracovní činnost až do počátku okupačních let, ukázat jeho mimořádný všestranný talent, nasazení, s jakým se zasazoval o uplatnění nejnovějších technologií a poznatků vědy a techniky v životě pražské obce, zejm. v oblasti elektrárenství a veřejné dopravy.

V první kapitole bylo nutné zachytit život Ing. Eustacha Mölzera v době, která předcházela jeho nástupu do vrcholné funkce v Elektrických podnicích hl. m. Prahy. Nemohli jsme opomenout jeho původ, jeho studentský život, jeho pracovní úspěchy i mimopracovní aktivity až do 1. poloviny 20. let, kdy se začal plně soustředit hlavně na řízení Elektrických podniků hl. m. Prahy. Protože se nedochoval dostatek pramenů k podrobnému popsání jeho soukromého života, je tato oblast v práci shrnuta pouze dosti stručně. Hlavním předmětem našeho zájmu se tak stalo Mölzerovo veřejné působení, hlavně pak jeho role ve správě pražské obce, jejích elektrických podniků a jejího systému veřejné dopravy.

Samostatná kapitola je věnována působení Eustacha Mölzera v období během první světové války a těsně po ní a jeho odborné a veřejné činnosti v oněch letech. V této souvislosti nebylo možné opomenout klíčové události roku 1919, zejména jeho působení na

Mírové konferenci v Paříži, jíž se účastnil a na níž hrál v rámci čs. delegace významnou roli v oblasti vodohospodářství a říční a námořní plavby.

Na výše zmíněné kapitoly pak navazují další, které se věnují Elektrickým podnikům a působení Ing. Eustacha Mölzera jako předsedy jejich Správní rady. Nejdřív stručně popisují situaci od doby jejich vzniku do nástupu Ing. Mölzera do jejich Správní rady, neboť popsání předchozího vývoje pražských Elektrických podniků je nutné k pochopení kontextu celé problematiky, k identifikaci zásadního přelomu v jejich dějinném vývoji, který s působením Ing. Mölzera v čele jejich správní rady souvisel.

Hlavní část práce se pak již výhradně věnuje období působení Eustacha Mölzera ve Správní radě Elektrických podniků, resp. v jejich čele, do něhož se během několika mála let propracoval. Tato kapitola se dělí na podkapitoly, které se věnují celkové hospodářské situaci Elektrických podniků, rozvoji pražské hromadné dopravy a poslední část se věnuje sociálnímu zaopatření zaměstnanců EP. Tyto podkapitoly popisují v základních aspektech celou činnost Elektrických podniků, tedy i vývoj jejich elektrárenské části, jejich podíl na prohloubení procesu elektrifikace Velké Prahy. Část věnovaná hromadné dopravě je však nejdůležitější, proto je pojata jako samostatná podkapitola. Role Eustacha Mölzera při jejím rozvoji je totiž v rámci jeho působení v Elektrických podnicích nejzásadnější.

Ve všech kapitolách se snažím Mölzerovo působení zasadit do širšího kontextu společenského vývoje v Československu po roce 1918. Vznikem Československa se Praha stala hlavním městem samostatného státu, k jejímuž území byly v roce 1922 připojeny desítky obcí, ze kterých se staly nové městské čtvrtě, a tak vzniklo fakticky zcela nové město. Nové periferní oblasti nebyly ještě z velké části elektrifikovány, a již vůbec nebyla zajištěna jejich dopravní obslužnost v rámci systému metropolitní městské hromadné dopravy. A tak realizace tohoto nelehkého úkolu čekalo právě na Ing. Eustacha Mölzera.

Základní materiály k této bakalářské práci se nachází v Národním technickém muzeu, kde je uložen Mölzerův fond, 11 kartonů s jeho spisy, životopisem, projekty, na kterých pracoval, nebo o které se zajímaly a výstřižky z novin, které se vztahují k jeho době, životu, dílu, k projektům, na kterých pracoval, nebo o nichž uvažoval. Bylo nezbytné tento fond projít, pořídít si nezbytné poznámky a fotokopie klíčových dokumentů, a to jak pro citace v textu, tak za účelem jejich zahrnutí do příloh. Na tomto místě je nutné poděkovat za vstřícnost

zaměstnancům Národního technického muzea, kteří mi zajistili přístup k tomuto fondu¹, přestože jsou archiv a knihovna této instituce v současné době pro veřejnost z technických důvodů uzavřeny. Zvláště je pak nutné poděkovat PhDr. Janu Hozákovi, který se mi stal průvodcem po tomto poměrně obsáhlém a dosti nesourodém archivním materiálu. Další část materiálů, které se staly podkladem pro tuto práci, se nacházejí v Archívu Dopravních podniků hl. m. Prahy, kde jsou hlavně archivní fondy k historii Elektrických podniků hl. m. Prahy a k činnosti jejich Správní rady, které přibližují onu část Mölzerova života a díla, na kterou se tato práce zaměřuje v první řadě. Rovněž zaměstnancům tohoto archivu v čele s jeho vedoucím Mgr. Pavlem Fojtíkem je třeba na tomto místě poděkovat.

Pro svou práci jsem však použila i sekundární literaturu. Vycházela jsem hodně z knihy *Po kolejích a silnicích Velké Prahy* od Romana Vondry, dále například z knihy *Sto let ve službách města* nebo *Historie městské hromadné dopravy v Praze* od Pavla Fojtíka a spol., *Žádám Vás jako odborníka...* od Zdeňka Váchy nebo *Dějiny Prahy II.* od PhDr. Pavla Běliny a spol., a mnoha dalších, které jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Všechny podstatné informace o Mölzerově osobním životě jsem však našla hlavně v Národním technickém muzeu, kterému přenechal svou pozůstalost.

Internet jsem využila hlavně k hledání a porovnávání informací o dopravě a o Elektrických podnicích hl. m. Prahy. Informací o Ing. Eustachu Mölzerovi jsem v elektronických zdrojích mnoho nenašla, jen pár řádek o tom, kde působil.

Měla jsem možnost shlédnout i film o Mírové konferenci v Paříži 1919-1920 pod názvem *Pařížská mírová konference 1919*. Je to francouzsko-kanadský historický film, který v roce 2009 získal cenu Banff Rockie Award v kategorii Nejlepší historický a životopisný program na televizním festivalu Banff v Kanadě. O rok později, tedy v roce 2010 ještě získal cenu Gemini v Torontu za nejlepší historický dokumentární program.² Tento snímek mi posloužil k dokreslení některých aspektů mírové konference po 1. světové válce, na níž se Ing. Mölzer jako delegát Československé republiky podílel na přípravě klíčových dokumentů týkajících se poválečné mezinárodní kontroly nad námořní a říční plavbou.

¹ Část pozůstalosti Eustacha Mölzera byla uložena v depozitáři na Invalidovně a bohužel při povodních v roce 2002 byla hodně poškozena. Naštěstí se vše povedlo vysušit a materiály zachránit. Po té bylo vše přesunuto do depozitáře v Národním technickém muzeu, kde měla autorka možnost se všemi materiály pracovat.

² <http://www.csfd.cz/film/212196-parizska-mirova-konference-1919/zajimavosti/?type=bugs> [cit. 27.11.2014]

2. Metody výzkumu

Základní metodou této bakalářské práce je biografický výzkum, přesněji epizodický biografický výzkum, kterým se soustředím pouze na určité fáze života Ing. Eustacha Mólzera. „*Biografii rozumíme napsanou historií života jedince. Jde o rekonstrukci a interpretaci průběhu života jedince někým druhým.*“³ Vědecká biografie vždy zkoumá a reflektuje, jak je život zkoumaného jedince společensky ovlivněn a jak zase naopak působí on na okolní společnost. „*Cílem těchto zjištění však je osvětlit především život jedince a teprve druhotně také život jeho doby.*“⁴

Biografický výzkum má využívat biografický materiál, který je shromažďován kontrolovaným způsobem. K tomu se nejlépe hodí různé formy rozhovoru. [...] Biografický materiál sestává dále z dopisů, deníků, zápisníků atd.“⁵

Vzhledem k tomu, že píšou o osobnosti, která žila v poslední čtvrtině 19. a v 1. polovině 20. století, neměla jsem možnost získat „*přístup k informacím pomocí pozorování, dotazování nebo měření.*“⁶ A tak jsem pro získání informací pro svou práci zvolila analýzu dokumentů. „*Analýza dokumentů je důležitá zvláště tehdy, když se jedná o časově vzdálené, historické události.*“⁷ Velkou výhodou je rozmanitost shromážděných a použitých dokumentů, díky čemuž je možné získat pestrou škálu informací, které by se bez fondů uložených v Národním technickém muzeu a Archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy prakticky nedaly vůbec shromáždit. Další výhodou je, že informace nejsou nijak ovlivněné či zkreslené působením jiných zdrojů.⁸

Ve své práci jsem analyzovala dokumenty hlavně z archivních materiálů v Národním technickém muzeu a v Archivu dopravních podniků, takže jsem vycházela jak z dokumentů, článků a dopisů, které napsal osobně Eustach Mólzer, tak i z pramenů úřední povahy, které sloužily jako podklady ke statistikám, k výročním zprávám a k určování další strategie podniku, je tedy jisté, že informace nebyly nijak zkreslené, jinak by byly pro další strategické plánování podniků nepoužitelné.

³ HENDL, Jan: *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál, 2005, s. 130

⁴ HROCH, Miroslav a kolektiv: *Úvod do studia dějepisu*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985, s. 246

⁵ HENDL, Jan: *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál, 2005, s. 130

⁶ Tamtéž, s. 133

⁷ Tamtéž, s. 132

⁸ Tamtéž, s. 132

Výhodou materiálů z NTM pak je, že materiály, které po sobě dr. Mölzer zanechal, nejsou memoárového charakteru, neobsahují žádné osobní apologie či retrospektivní stylizace. Jde v drtivé většině o osobní a úřední dokumenty a o Mölzerovi projekty a studie, které byly založeny na poctivých výpočtech a důkladném průzkumu mapované problematiky. Jsou to tedy hlavně jeho pracovní materiály, dále pak dokumenty o dalších otázkách, které dr. Mölzera nějak zajímaly. Mnohdy šlo např. o materiály k přehradám a říčním regulacím v celé řadě vzdálených zemí, nebo k dopravním systémům jiných světových velkoměst. To vše dokumentuje nesmírný rozsah Mölzerových odborných zájmů, které mu usnadňovaly dovést studie, na nichž pracoval, k naprosté dokonalosti. Umožňují nám tedy ještě mnohem více proniknout do Mölzerova myšlenkového světa, do celého spektra problémů, které jej zajímaly a které studoval, dokládají, jak se zahraničních zkušeností pokoušel využít v našich domácích podmínkách.

Při analýze těchto dobových textů mohu využít skutečnosti, že „*Úřední listiny a akta se zpravidla považují za jistější než novinové zprávy.*“⁹ V mém případě se jedná především právě o úřední listiny, dopisy a výroční zprávy apod. přímo z doby Eustacha Mölzera. Ty jsou navíc sepsány zpravidla v češtině, neboť jejich cílem byla realizace projektů v domácím českém prostředí. Neužívám tudíž překladových materiálů, u nichž v důsledku odlišností mezi jednotlivými jazyky, jinému systému tvoření frází a mnohovýznamovosti některých použitých slov vždy dochází k určitým posunům, které mnohdy ani ten nejpoctivější a nejvěrnější překlad nedokáže úplně eliminovat. Dále se posuzují vnější znaky- styl písma, obrázky „*tzv. externí posouzení dokumentu.*“ A zkoumají se vnitřní znaky dokumentu, tedy obsah, čímž provádíme „*tzv. interní evaluaci dokumentu.*“ Nakonec se provádí interpretace dokumentů, tedy budeme hledat odpovědi na položené otázky, které potom zpracujeme do výsledného odborného pojednání.¹⁰

Jako podklad pro dokreslení politického, hospodářského a sociálního pozadí doby, ve které Mölzer žil a pracoval, jsem zvolila sekundární literaturu, která se neliší v základních údajích, i když je jasné, že každý autor klade důraz na ty dílčí údaje, které se vztahují hlavně k těm problémům, na něž se primárně soustředí.

⁹ HENDL, Jan: *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál, 2005, s. 132

¹⁰ Tamtéž, s. 132-133

Cílem této práce tedy nutně musí být shromáždění informací z obou faktografických oblastí, jak z té vztahující se přímo k Mölzerovu životu a dílu, tak k širším souvislostem jeho doby. Pokud se v použité literatuře objevují nějaké odlišnosti, pokouším se v práci odhalit, čím byly způsobeny, a zda nějak ovlivňují mé zkoumání. Důvodů ke vzniku odlišností v informacích je hned několik, může to být způsobené tím, že autor své informace čerpal z odlišných primárních dokumentů, nebo mohl být ovlivněn svým ideovým přesvědčením či dobou, ve které dané dílo vznikalo. A v neposlední řadě mohly být informace odlišné i kvůli chybě tisku.

Co se však týče informací přímo k Mölzerovu životu a dílu, ty byly čerpány hlavně z dobových pramenů, takže možnost nějakých chyb je minimální, u pramenů úřední provenience, např. u zápisů ze Správní rady EP pak prakticky nulová.

Nezbytným předpokladem pro sepsání této práce byla heuristika, tedy shromáždění veškerých dostupných pramenů. Teprve po jejím důkladném provedení je v rámci historiografické práce možné přejít k finální naraci, tedy k vlastnímu vyprávění. Pro kvantitativní i kvalitativní výzkum hraje velkou roli výběr dat. Pro tuto bakalářskou práci jsem zvolila teoretický zaměřený výběr, který *„označuje proces sběru dat potřebných ke generování teorie, přičemž výzkumník svá data zároveň shromažďuje, kóduje a analyzuje a přitom se rozhoduje, která další data jsou zapotřebí a kde se dají získat. Sběr dat je řízen vznikající teorií.“*¹¹

Metoda průběžného souhrnu mi však umožňovala postupné pořádání myšlenek a tezí na základě konfrontace veškeré dostupné literatury a pramenných zdrojů. *„Jedná se o pokus shrnout, co se dosud odhalilo a co je nutné dále analyzovat. (...)Nutí výzkumníka, aby se zabýval zpracovaným materiálem z hlediska konečného vyústění, aby jasně formuloval zásadní věci a kriticky hodnotil dosud nasbíraná data. Příprava průběžné zprávy přispívá k dalšímu sběru dat, k reformulaci kódů a k novým rozhodnutím o plánu analýzy.“*¹²

Při shromažďování literatury jsem zjistila, že o Ing. Eustachu Mölzerovi doposud nebyla napsána žádná velká studie, objevila jsem pouze pár základních údajů v sekundární literatuře, a to v souvislosti s nějakými událostmi či organizacemi oné doby. A tak jsem se pokusila

¹¹ HENDL, Jan: *Kvalitativní výzkum*. Praha: Portál, 2005, s. 151

¹² Tamtéž, s. 233

z archivních pramenů nasbírat zajímavé a rozšířené informace, které doposud nebyly zpracovány v odborné literatuře. Vzhledem k tomu, že Eustach Mólzer žil v době, během níž se stalo mnoho událostí, a tudíž jeho život i pracovní činnosti byly velice rozmanité, musela jsem svůj výběr dokumentů ve finální fázi omezit hlavně na jedno období jeho života, a k tomu si vybrat i vhodnou sekundární literaturu.

V rámci svého základního výzkumu jsem si položila základní výzkumné otázky, na které se během psaní budu snažit odpovědět. Domnívám se, že obsáhlost otázek nijak nepřekročuje sféru zjistitelnosti, a že všechny dokumenty a texty, které jsem pro svoji práci zvolila, jsou vhodné a důvěryhodné pro tento výzkum.

3. Základní biografické údaje k Ing. Eustachu Mölzerovi

Ing. Eustach Mölzer se narodil 1. září 1878 v Kutné Hoře Antonínovi a Augustině (rozené Jágrové) Mölzerovým. Jeho otec byl zakladatelem nejstaršího českého závodu pro stavbu varhan v Kutné Hoře.¹³ Dalšími členy této rodiny byli Mölzerovi sourozenci, bratr Josef Mölzer a sestra Zdenka Mölzerova, později Podubecká.¹⁴ Jeho manželka se jmenovala Růžena Marie, vlastním jménem Wunderová, s kterou měli společně dceru Věru,¹⁵ později Oberthorovou.¹⁶

Studoval na vyšší státní reálce v Kutné Hoře, kde 18. července roku 1896 složil s vyznamenáním maturitní zkoušku. Poté pokračoval ve svých studiích v Praze na Vysoké škole technické, na oboru stavebního inženýrství. Na studium v Praze mu bylo propůjčeno stipendium od městské rady jeho rodného města. Dne 19. října 1901 začal s písemnou částí státních zkoušek, kterou musel hned 23. října na čas přerušit kvůli neočekávanému onemocnění břišním tyfem. Školu nakonec dokončil 14. února 1902 a to s vyznamenáním ze všech předmětů.¹⁷ Již v době svých studentských let byl velmi činný i mimo školní aktivity a patřil do Místního odboru akademického spolku „ Sázavan“ v Kutné Hoře. Tam se u příležitosti schůze studentstva s nově zakládající se stranou českého národně a sociálně cítícího pracujícího člověka, setkal se Simonidesem¹⁸, s kterým později i spolupracoval ve správní radě vodárny.¹⁹

Po škole, 15. května 1902, nastoupil do služeb obce pražské jako inženýr elév v oddělení vodního a mostního stavitelství. Tam se zúčastnil projektů a staveb na úpravu pražských nábřeží, nábřežních silnic a tunelů, které se prováděly od vyšehradského tunelu až do Podolí. Ve službách obce pražské působil krátce, svou spolupráci ukončil 30. června 1903. Za jeho podíl na práci mu bylo uděleno osvědčení o výborné kvalifikace.²⁰

¹³Koutník, Bohuslav ; Rambousek, Jan: *Československo : biografie. 2.* Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, série 9, M, 24.V.1937

¹⁴VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945.* Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 241

¹⁵Koutník, Bohuslav ; Rambousek, Jan: *Československo : biografie. 2.* Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, série 9, M, 24.V.1937

¹⁶VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945.* Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 241

¹⁷ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 1

¹⁸Na Simonidesa vzpomíná Eustach Mölzer s velkou úctou ve svém psaní „ In memoriam Aloise Simonidesa“

¹⁹ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 1./ 1-23: *Životopisné studie: Dvě vzpomínky*, s. 1

²⁰ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 2

Od 1. července roku 1903 byl zaměstnancem Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, kde pracoval především na projektech na středním Labi a na Vltavě, a zabýval se dopravní a hospodářskou využitelností českých řek.²¹

V roce 1919 se zúčastnil Mírové konference v Paříži, jako delegát za Československo. Po příjezdu z konference působil v ministerstvu veřejných prací, kde měl na starost studijní oddělení, sekci vodohospodářství, kde se zabýval vypracováním organizace státního ústavu hydrograficko – hydrologického. Po krátkém čase se stal i jeho přednostou. V červnu téhož roku byl zvolen do Ústředního zastupitelstva hl. m. Prahy, kde byl pověřen důležitým úkolem, jak vyřešit zásobování Prahy užitkovou a pitnou vodou.

Díky novým kontaktům s jugoslávskými a polskými odborníky získal důvěru k posouzení projektu svého kolegy inženýra Luky na stavbu průplavu, který spojuje Sávu s Jaderským mořem. Snažil se také o založení slovanské federace elektrárenských a dráhových inženýrů.²²

Roku 1920 začal působit nejen ve Státní regulační komisi, ale i ve Správní radě EP (SREP), kde získal nejdříve funkci inspektora nad skladem elektrárny, elektrárnami a podružnými stanicemi. Krátce na to, v roce 1923, byl jmenován jak předsedou Správní rady Elektrických podniků hl. m. Prahy, tak i předsedou Státní regulační komise pro Prahu. Funkce ve Správní radě Elektrických podniků mu zůstala až do 27. února 1939, tedy přes 15 let. Za jeho působení došlo v Praze k velkému rozvoji dopravy, zavedl například autobusovou i trolejbusovou dopravu a podílel se na rozvoji tramvajové dopravy. Dokonce si už v té době pohrával s myšlenkou postavit v Praze podzemní dráhu. Tento nápad se bohužel uskutečnil až o mnoho let později.²³

Tím, že se stal předsedou těchto dvou organizací, mu čas neumožnil zahájit přednášky o „*technických základech národního hospodářství*“, které měly probíhat v zimním semestru 1923 – 1924 na vysoké škole obchodní v Praze. Byl bohužel nucen se vzdát i svého místa ve Státním ústavu hydrologickém. Účastnil se pouze projektů ministerstva veřejných prací, kde dosáhl velkého uznání za podíl na práci o využití vodní síly Vltavy na trase Štěchovice –

²¹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 37

²² ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 4

²³ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 37-38

Kamýk. Měl také možnost se zúčastnit studijní cesty na přehrady ve Švýcarsku a Francii, a mezinárodních kongresů elektrárenských, dráhových a pro stavbu měst.²⁴

Eustach Mólzer byl velmi aktivní člověk, kromě řešení pracovních problémů ve svých funkcích se zabýval i základními urbanistickými otázkami. Vedl studie o pozemkové a stavební politice, a zajímal se o ochranu památek ve městě. Proto byl také členem a jeden rok i předsedou „*Klubu za starou Prahu*“, kterou zastupoval v průzkumech o projektech splavnění Vltavy v Praze, stejně tak se podílel jako jejich zástupce i na vyřešení vodních úprav v Českých Budějovicích, Kutné Hoře a Pelhřimově.

Všechny své studie sepisoval a vydával v odborných časopisech i denních listech, kde informoval veřejnost o aktuálním dění v hlavním městě i ve státě, a o svých cestovních dojmech. Díky tomu, že působil v ředitelství Pražské městské spořitelny, sepsal i na toto téma práci pod názvem: „*Úkoly spořitelny ve stavbě měst*“. Mólzerova publikační činnost se setkala s velkým ohlasem i v zahraničí, ve Francii byl oceněn titulem „*officier de l' instruction publique*“ a taktéž tam dostal od společnosti civilních inženýrů plaketu „*Souvenir reconnoissanceant*“, poté také jugoslávský řád sv. Sávy III.tř.

Měl velký podíl na zakládání Pražských vzorkových veletrhů a spolupracoval při zakládání pražských obecních průmyslových závodů. Díky těmto činnostem získal členství v Elektrárenské a uhelné radě, ve správním výboru státních báňských a hutnických závodů a v polostátní továrně „*Kablo*“. Byl zvolen čestným členem ve Slovanském ústavu, v Masarykově akademii práce i v Národohospodářském ústavu při české akademii věd a umění.

Mólzer byl ministerstvem školství určen jako jeden z členů do zkušební komise u Vysokého učení technického v Brně pro období 1933-1938 do oboru inženýrského stavitelství vodohospodářského a kulturního. V roce 1937 jej prezident republiky jmenoval odborovým přednostou a zplnomocnil ho, aby zastupoval státní zájmy v mezinárodních říčních komisích.

25

Díky tomu, že byl velice aktivní, zabýval se i zájmovými činnostmi. Jelikož byl sportovně založený, bavilo ho plavání, lyžování, jízda na kole, tenis, podporoval i mnoho dalších sportovních činností. Byl čestným členem ve Sportovním klubu zaměstnanců elektrický

²⁴ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 5

²⁵ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 6-7

podniků „Skep“. Stal se členem, a v roce 1936 – 1937, dokonce starostou výboru sportovního klubu Slavie a členem Autoklubu republiky československé, v letech 1934 – 1936 jej zvolili i za jejich předsedu. Roku 1935 se stal členem atletického klubu Sparta, kde získal diplom za sportovní zásluhy S. K. Sparta Dejvice. Kromě členství v řadě sportovních klubů a spolků v Československu získal členství např. v Německém závodním autoklubu a v autoklubech po celém světě - Polsko, Švýcarsko, Itálie, Portugalsko, Monako, Brazílie, Turecko atd.²⁶

Zajímal se hodně o zaměstnance a jejich zdravý životní styl, proto se zasadil o výstavbu zdravých bytů pro pracovníky Elektrických podniků. Přemýšlel také nad tím, že by nechal zbudovat lékařské oddělení, kde by jako na prvním místě v celé Evropě fungoval rentgen na 1. mil. volt. napětí, sloužící k léčbě rakoviny. Bohužel kvůli válečným poměrům se tento nápad musel odsunout.²⁷

Jeho funkce ve státní službě skončily s příchodem pomnichovského a následného okupačního období, tedy v roce 1939. V souvislosti s celkovými změnami ve fungování pražské obce, kdy v důsledku společenských změn v Praze na komunální úrovni skončil systém postavený na základech zastupitelské demokracie, nastaly ve vedení Elektrických podniků zásadní změny. Dosavadní Správní rada EP musela ukončit svou činnost a byla nahrazena novou Komisí pro EP v čele s novým předsedou Ing. Dr.h.c. Františkem Janečkem,²⁸ takže Eustach Mólzer²⁹ byl nucen svojí funkci opustit, k čemuž došlo 27. února 1939.³⁰

Ale ani v důchodu nezůstal tento muž nečinně sedět. Ve svých 61 letech, tedy 20. června 1939, dostal ještě doktorátu technických věd na České technice. Hodně se věnoval řešení bytové problematiky, v této oblasti i v těžkých okupačních letech stále pracoval pro pražskou obec. Zúčastnil se aktivně odboje, a v květnu 1945 během pražského povstání měl důležitou

²⁶ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 1./ 1-23: *Životopisné studie*

²⁷ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. :*Vlastní životopis*, s. 7

²⁸ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 38

²⁹ Dne 11.2.1939 naposledy schůzoval Eustach Mólzer ve Správní radě Elektrických podniků.

Viz. ADP, fond: Správní rada 1899 - 1939, karton č. 115, E.P. 14.II.1939 – Zápis schůze Správní rady, dne 11.2.1939

³⁰ ADP, fond: Správní rada 1899 - 1939, karton č. 115, *Vyhláška. Pan předseda Ing. Eustach Mólzer se loučí se zaměstnanci Elektrických podniků.*

roli, kdy jako jeden z hlavních představitelů národních socialistů působil v Revolučním národním výboru hl. města Prahy.

Po válce potom pracoval v čele Národního technického muzea, kde byl roku 1947 jmenován předsedou. Právě Eustach Mölzer byl ten, kdo se nejvíc podílel na přestěhování muzea do nové budovy na Letné.

Poslední roky svého života prožil ve své vile, která dodnes stojí v ulici Na Kodymce č.14.³¹ Tento významný muž české techniky zemřel 27. ledna 1953. Poslední rozloučení se konalo 2. února 1953 v kostele sv. Matěje v Praze. Ještě za svého života přenechal svou pozůstalost Národnímu technickému muzeu, tam najdeme rovněž i jeho úmrtní oznámení, které najdete v příloze této práce.³²

³¹ V té době patřila tato lokalita do XIX. Obvodu Velké Prahy, nyní spadá do vilové části Hanspaulka nad sv. Matějem v Šáreckém údolí, tedy ve čtvrti Dejvice.

³² VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 38-39

4. Působení Ing. Eustacha Mölzera v době první světové války

V období mezi polovinou 19. století a dramatickými událostmi 1. světové války v letech 1914 – 1918 prošla věda a technika průmyslovou revolucí, která byla spojena s masovým využitím elektřiny jako pohonné síly, zdroje energie, světla i tepla, celou řadou převratných změn, které výrazně zasáhly do rozvoje tehdejší Prahy a jejího okolí.³³

Revoluce v technice a rozvíjející se věda ovlivnila vývoj zejména rozvinutých severoamerických a evropských států a měst. Vývoj v oblasti techniky a dopravy byl vždy neodmyslitelně spojen s hospodářským vývojem, jehož důsledky se odrážely v sociálním postavení a každodenním životě národů tehdejšího Rakouska (od roku 1867 Rakousko – Uherska), od roku 1918 pak nově vzniknuvšího Československa.

V této době dynamického rozvoje začal působit Eustach Mölzer v ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze. Do služeb k nim nastoupil v roce 1903,³⁴ tehdy jako čerstvý absolvent vysoké školy technické. Právě toto jeho působení se stalo počátkem jeho dlouhého a úspěšného veřejného působení na poli vědy, techniky a komunální politiky.

V této kapitole bych ráda doložila, jak se Eustach Mölzer již v začátcích své dlouhé profesní dráhy dokázal prosadit jako mimořádně nadaný technik, který řadu svých podnětných myšlenek dokázal postupně uskutečňovat ještě v éře staré monarchie před vypuknutím 1. světové války, i v pozdějších válečných letech. Již v oné době se osvědčil jako přední odborník v oblasti techniky, dopravy a regulace říčních toků, což mu pak umožnilo dosáhnout řady významných funkcí v nově vzniknuvší samostatné Československé republice. Jeho úspěšné působení v oblasti techniky a dopravy a ve službách republiky a pražské obce se přerušilo násilným vojenským obsazením hitlerovským Německem. Přesto i v nelehkých protektorátních dobách, v éře nacistického teroru, pracoval Ing. Mölzer, byť v mnohem skromnějších podmínkách, pro pražskou obec v oblasti řešení bytové problematiky.

Díky svým znalostem a technickým dovednostem, které získal v době studií i následné praxe se Mölzer mohl aktivně podílet nejen na rozvoji Prahy a jejího okolí, ale s mimořádným

³³ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 109

³⁴ KOUTNÍK, Bohuslav ; RAMBOUSEK, Jan: *Československo : biografie*. 2. Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, serie 9, M, 24.V.1937

nasazením se podílel i na projektech jiných měst. Bezesporně je možné konstatovat, že techniků jeho formátu nebylo v oné době příliš mnoho.

V pražském regulačním ředitelství pro stavbu vodních cest se Mólzer nejdříve zabýval projektem zdymadla u Mělníka, a po jeho dokončení se věnoval nivelaci na středním Labi, a to v rozsáhlé oblasti od Mělníka do Přelouče. Musel vypracovávat náročné studie konstrukcí pohyblivých jezů pro splavnění Labe. V roce 1908 se konala jubilejní výstava Obchodní a živnostenské komory pražské, kde byla vystavena expozice vodocestného ředitelství a také model jednoho z navržených jezů. Za úspěch na této výstavě byla Mólzerovi předána bronzová medaile. Tato výstava se stala iniciativou pro výstavbu technického muzea.³⁵

Když byly dokončeny veškeré návrhy na pohyblivé jezy na středním Labi, začal se intenzivně věnovat projektům na splavnění Vltavy z Prahy do Štěchovic. Po důkladném zaměření celé této oblasti, vypracoval technicky velmi zdařilý projekt, který se stal inspirací pro navazující studie v této oblasti. Spolu s Ing. L. Zdeňkem navrhl Mólzer přečerpací akumulární nádrž, která měla fungovat při 20 m vysokém štěchovickém stupni. V Evropě to byla jedna z prvních nádrží o tak velkém rozměru. Za jeho nápady a návrhy pohyblivých jezových konstrukcí mu bylo uděleno zvláštní uznání od c. k. ministerstva obchodu ve Vídni.³⁶ Své studijní práce o Vltavě sepsal v publikaci „*Střední Vltava*“, které se staly podkladem pro všechny ostatní návrhy tohoto druhu.³⁷

Jak jsem již zmínila, zajímal se nejen o projekty v Praze, ale i o rozvoj ostatních měst. A tak se v roce 1910 ujal úprav na Labi v oblasti města Přelouče, kde řídil regulaci řeky. Sám z vlastního zájmu a bez nároku na odměnu vypracoval pro město Přelouč projekt na využití vodní síly. Pro obec Lohenice zase navrhl plán na silnici, za což mu byli občané Lohenic natolik vděční, že jej jmenovali čestným občanem. Mezitím Mólzer nadále pracoval na studiích jezů a své poznatky sepsal jako kritické pojednání pod názvem „*O pohyblivých jezích při závodech na využitkování vodní síly*“, které můžeme najít v časopise „*Střední Labe*“, ročník 1909-1910. Tento článek z oboru vodního stavitelství byl prvním, a natolik se

³⁵ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. – *Vlastní životopis*, s. 1-2

³⁶ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. – *Vlastní životopis*, s. 2

³⁷ KOUTNÍK, Bohuslav ; RAMBOUSEK, Jan: *Československo : biografie*. 2. Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, serie 9, M, 24.V.1937

zalíbil profesorovi Ing. Smrčkovi z Vysoké školy technické v Brně, že si Mölzera pozval, aby na škole přednášel.³⁸

Kromě toho, že se věnoval vodnímu stavitelství, zajímala jej hodně i elektrotechnika. Nejspíš tento koníček podědil po otci, který byl zakladatelem nejstaršího českého závodu pro stavbu varhan v Kutné Hoře.³⁹ Eustach Mölzer vymyslel vlastní konstrukci elektropneumatických varhan, a sepsal o tom studie pod názvem „*Elektřina v moderní stavbě varhan*“, což bylo dokonce vydáno i v Polsku.

Práce v Přelouči skončily v červnu roku 1912, a tak se Eustach Mölzer vrátil zpět do Prahy do ředitelství vodních cest. Tady, kromě projektu na střední Vltavě, měl za úkol se věnovat i úpravám středního Labe a jejímu vlivu na odtokové poměry velkého Labe, tedy části tohoto vodního toku od Mělníka ke státním hranicím s Německým císařstvím.⁴⁰

Mölzerovy studie byly poté sepsány ve zprávě, která se stala podkladem k vypracování projektu Masarykova zdymadla u Střekova. Spolupracoval s ním Ing. Kobza, který přispěl svými hydrologickými podklady. Později, v roce 1913, napsal v časopise „*Přehled*“ článek „*Problémy vodního hospodářství království českého*“, kde se zabýval nedostatkem velkých nádrží na českých vodních tocích. To ho přivedlo k dalším studiím, které měly vyřešit další nedostatky, tedy problém přepravy lodí na kolísající hladině u nádrží. Svá řešení k této otázce přednesl v roce 1914 na V. sjezdu českých přírodopýtců, lékařů a inženýrů. O pár let později pak své poznatky na toto téma sepsal v časopise „*Technický obzor*“ z roku 1917.⁴¹

Za dobu, kterou Ing. Mölzer strávil pracemi v Přelouči, došlo v Praze k zásadnímu administrativnímu rozšíření Prahy. Hlavním podnětem pro růst území města Prahy byl velký rozvoj příměstských obcí, které sice s městem tvořily „celek“, ale jejich hranice nebyly propojené, což komplikovalo zásobování všech těchto jednotlivých oblastí vodou, vybudování kanalizačního systému, dopravních komunikací a veřejné dopravy apod.

³⁸ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. – Vlastní životopis, s. 2

³⁹ KOUTNÍK, Bohuslav ; RAMBOUSEK, Jan: *Československo : biografie*. 2. Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, serie 9, M, 24.V.1937

⁴⁰ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. – Vlastní životopis, s. 2,3

⁴¹ Tamtéž, s. 3

K prvnímu dílčímu rozšíření města došlo již v roce 1849, kdy se podařilo připojit židovské město (Josefov),⁴² jež bylo do té doby izolovaným ghettem uvnitř král. hl. m. Prahy. Ostatní příměstské obce se začleňovaly k Praze postupně⁴³, a to trvalo až do období První republiky, z důvodu neochoty okolních obcí vzdát se politické a ekonomické samostatnosti, a posléze i z důvodu Velké války, která zmařila celou řadu projektů pro rozvoj Prahy a jejího okolí. V letech 1910 a 1911 po dlouhém váhání bylo obecními zastupitelstvy Prahy, Smíchova a Žižkova schváleno připojení obcí Žižkov a Smíchov k Praze, fakticky ale realizované až po 1. světové válce, protože dohody nepotvrdila příslušná okresní zastupitelstva. Již navázání úzké spolupráce mezi obcemi ale otevřelo prostor pro řadu společných projektů.⁴⁴

A tak měl Mölzer možnost se podílet již roku 1914 na stavbě a úpravách Smíchovského nábřeží. Kromě této práce měl za úkol vyřešit důležitou změnu na předchozím plánu na splavnění toku Vltavy v úseku Praha – Štěchovice. Tuto otázku vyřešil tak, že dosavadní dvojici zdymadel u Vraného a u Davle nahradil jediným výkonnějším zdymadlem u Vraného. Tím získal hned dvě výhody, ekonomičtější využití vodní síly a zároveň dosažení vzduší řeky Sázavy až za Pikovice, čímž získal vyrovnávací prostor pro budoucí vysokou přehradu u Štěchovic.⁴⁵

Období 1. světové války naštěstí Mölzera tolik neomezilo v jeho pracovní činnosti. Během prvních tří válečných let se nadále věnoval problematice vodních cest v Praze. I když byla doba těžká a kvůli válečným podmínkám krutá, Mölzer se nadále i v těchto nelehkých časech zasazoval o technický rozvoj města, především v oblasti vodního stavitelství.

Ing. Mölzer ještě vypracoval spolu s Ing. Kobzou generální projekt Masarykova zdymadla u Sřekova a u Vraného na Vltavě. Všechny jeho práce o střední Vltavě tvořily podklad pro ostatní projekty.⁴⁶

⁴² PEŠEK, Jiří: *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*. Praha: Scriptorium, 1999, s. 135

⁴³ Například v roce 1883 byl připojen Vyšehrad, 1884 Holešovice – Bubny, 1901 Libeň atd. BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 117, 118

⁴⁴ Tamtéž, s. 116–118

⁴⁵ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. – *Vlastní životopis*, s. 3

⁴⁶ KOUTNÍK, Bohuslav ; RAMBOUSEK, Jan: *Československo : biografie*. 2. Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936, serie 9, M, 24.V.1937

Svou studijní práci o vodohospodářském využití Vltavy stihl dokončit ještě před tím, než odešel do Vídně na ministerstvo obchodu. Tam působil v českém oddělení ředitelství pro stavbu vodních cest od 1. června 1917. Jeho vědecká práce o vodohospodářství byla vydána Masarykovou akademií až v roce 1921, a to pod názvem „*Úprava střední Vltavy*.“

Při svých cestách z Vídně do Prahy, během roku 1917 a 1918, pracoval v poradách skupiny inženýrů, která se přeměnila v době státního převratu v technickohospodářskou jednotu. Nakonec v roce 1918 po vzniku Československé republiky z ní vzešel nápad na založení Masarykovy akademie práce.⁴⁷

Konec Velké války byl zpečetěn podepsáním příměří s Německem dne 11. listopadu 1918⁴⁸. Tímto dnem skončily do té doby nejkrutější válečné časy, které kdy lidé poznali.⁴⁹ Velká válka poznamenala celé dějiny 20. století. Tohle krvavé období přineslo velké změny v celé Evropě, k největším změnám však došlo v její střední a východní části. Došlo k porážce dvou velmocí – Německa a Rakousko – Uherska a k vnitřnímu rozkladu carského Ruska, toho využily národy, které právě byly součástí těchto velmocí a na troskách poražených monarchií a bolševickým převratem paralyzovaného Ruska usilovaly o vybudování svých samostatných států. S těmito změnami došlo i k politickým proměnám uvnitř Evropy. Jelikož zvítězily demokraticky založené země nad nedemokratickými mocnostmi, tak se v nástupnických státech rozpadnuvších se říší otevřela cesta k vybudování demokratičtějších režimů,⁵⁰ i když mnohé zdaleka nebyly tak vzorové jako politické uspořádání Československa.

Mezi tyto demokraticky smýšlející národy patřily i Češi a Slováci, kteří se dostali ze spárů Rakousko – Uherska. Konec války pro ně znamenal vznik samostatné Československé republiky⁵¹, o jejíž vytvoření domácí i zahraniční odboj usilovaly a za jejichž vznik položilo mnoho legionářů a českých a slovenských vojáků v armádách západních spojenců své životy. Existence Československého státu se neodmyslitelně pojí s válkou a revolucemi. V meziválečném období patřila první republika mezi vzorové státy v rámci evropského kontinentu, jako stát si dokázala vybudovat demokratický systém, který, na rozdíl od jiných,

⁴⁷ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 9, IV. 2. -*Vlastní životopis*, s. 3-4

⁴⁸ V 11:00 hodin vstoupilo v platnost příměří s poraženým Německem podepsané onoho dne v brzkých ranních hodinách v železničním vagonu v Compiègne.

⁴⁹ Zdroj: Den veteránů 11. listopadu [cit. 15.12.2014]

Dostupné z: <http://www.mocr.army.cz/scripts/detail.php?id=6861>

⁵⁰ OLIVOVÁ, Věra: *Dějiny První republiky*. Praha: Společnost EB, 2013, s. 84

⁵¹ Dne 28. října 1918 vznikla samostatná Československá republika.

neochromila později ani velká hospodářská krize, a který zničil až brutální tlak nacistického Německa v závěru 30. let.⁵²

Otázkou, kterou je třeba si v této souvislosti položit, je, jak ing. Eustach Mölzer přispěl k řešení poválečných otázek ve prospěch své nové vlasti - Československa.

11. listopadem 1918 se všechno nemohlo hned vyřešit jako mávnutím proutku, celý poválečný svět čekal na jednání mírové konference v Paříži⁵³, která se konala v roce 1919. Jejím cílem bylo nastolením nového uspořádání kontinentu, definitivně uzavřít válečná léta, ale jejím nejdůležitějším úkolem bylo položit základy pro budoucí mírový vývoj v Evropě. Proti tomuto novému vývoji se však stavěly dvě radikální hnutí, která vznikla v poraženém Německu a Maďarsku, kde „...*krystalizovalo opoziční hnutí opřené hlavně o monarchistické kruhy a o armádu. Bylo ve spojení s procarskou ruskou emigrací a s dalšími skupinami vzniklými ze sociálních vrstev zruinovaných výsledkem války.* Ti se snažili o revizi nového poválečného uspořádání směrem k uspořádání z dob před 1. světovou válkou.⁵⁴

Mírová konference byla po dlouhých přípravách konečně zahájena 18. ledna 1919 v Paříži, v zrcadlové síni v paláci Versailles, kde se řešil i osud Československé Republiky. Do Paříže přijeli světoví politici a zástupci nově vzniklých států se svými poradci, specialisty, byli zde i žurnalisté, aby měli všechny žhavé novinky z první ruky.

Na konferenci přijeli zástupci všech vítězných zemí, za Spojené státy americké přijel sám prezident Wilson s ministrem zahraničí Lansingem, Francii zastupoval premiér Clemenceau a ministr zahraničních věcí Stephen Pichon, Velkou Británii premiér Lloyd George a ministr zahraničí James Athur Balfour, za Itálii přijeli vyjednávat ministerský předseda Vittorio Orlando s ministrem zahraničí Sonninem a za Japonsko předseda vlády Makino s ministrem zahraničí Chindem.⁵⁵

⁵² OLIVOVÁ, Věra: *Dějiny První republiky*. Praha: Společnost EB, 2013, s. 7

⁵³ Zvaná též jako Versaillská konference.

⁵⁴ OLIVOVÁ, Věra: *Dějiny První republiky*. Praha: Společnost EB, 2013, s. 84-85

⁵⁵ Tamtéž, s.85

Československo vyslalo nejdřív dva delegáty, a to Edvarda Beneše a Karla Kramáře, ale nakonec se česká skupina delegátů rozrostla až na víc než osmdesát členů. „*Paříž byla doslova do posledních postelí v hotelích nabitá členy expertních týmů.*“⁵⁶

Poražené země byly na konferenci pozvány až po té, co se vítězné země domluvily na všech podmínkách o vyrovnání válečných následků. Poražení⁵⁷ byli přizváni jen k podepsání mírových smluv. Konference se též nezúčastnilo Rusko, které bylo vedeno bolševickou revoluční stranou a odmítalo komunikovat s kapitalistickými státy.⁵⁸

Hlavní otázky⁵⁹ na konferenci řešili hlavně tři strany - Francie, Anglie a Spojené státy Americké. Vyskytly se dva návrhy na řešení nového rozdělení Evropy. Na jedné straně byl americký prezident Wilson se svým návrhem sjednotit všechny státy bez ohledu na vítězství či prohru. Šlo mu o novou organizaci vztahů, které navrhl spojit do nové mezinárodní organizace – Společnosti národů. Na druhé straně byla Francie, která stála za tím, aby bylo zabezpečené vítězství zemí vůči poraženým mocnostem a žádala o rozdělení válečné kořisti.⁶⁰

Jednání mezi stranami mělo dlouhé trvání, které nemohlo dojít ke konečnému závěru. K rychlejšímu dokončení této otázky jim pomohlo bolševické hnutí v Rusku. Britský ministerský předseda Lloyd George na základě aktuální situace ve východní Evropě vyzval Francii a Spojené státy americké k rychlému rozhodnutí, z důvodu hrozícího nebezpečí „bolševizace“ Evropy. Nakonec tedy došlo k vzájemné dohodě mezi klíčovými státníky a 28. června 1919 byla konečně podepsána mírová smlouva s Německem.⁶¹

Československá delegace v čele s ministerským předsedou dr. Karlem Kramářem a ministrem zahraničních věcí dr. Edvardem Benešem, usilovali o řešení a hájení zájmu Československé republiky. O tom, kdo bude patřit do československé delegace a stane se její

⁵⁶ KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929). Praha: Libri, 2003, s. 114-115

⁵⁷ Mezi poražené země patřili Německo, Rakousko, Maďarsko, Turecko.

⁵⁸ OLIVOVÁ, Věra: *Dějiny První republiky*. Praha: Společnost EB, 2013, s. 85-86

⁵⁹ Řešila se tyto otázky - např, hranice Německa, politické podmínky na evropském kontinentě, práva a zájmy Německa mimo Německou říši, podmínky vojenské, námořní a vzduchoplavecké, váleční zajatci, zodpovědnost za válku a sankce, odškodnění (reparace), finanční podmínky, hospodářské podmínky, přístavy, vodní toky a železnice.

Bližší: Souhrn smlouvy s Německem, ed. *Miscellanea Československé republiky*, Praha: Politika, 1919

⁶⁰ Francie tímto návrhem lehce taktizovala, chtěla využít porážku Německa ve svůj prospěch a k sanaci strašlivých válečných škod, které jí Německo způsobilo, a tím se znovu dostat na pozici hlavní velmoci v kontinentální Evropě.

⁶¹ OLIVOVÁ, Věra: *Dějiny První republiky*. Praha: Společnost EB, 2013, s. 86-87

hlavní částí, se rozhodovalo na konci roku 1918, hlavním měřítkem bylo členství v Úřadu⁶². Předpokládalo se, že tato osoba bude politicky spolehlivá a nekonfliktní v práci s týmem. Ostatní reprezentanti se vybírali již na základě svých odborných zkušeností, tzv. „nováčci“,⁶³ jejichž úkolem bylo pomoci při práci, které nepatřily do rámce činnosti Úřadu delegace.

Na základě nejstaršího dochovaného seznamu, bylo zjištěno 38 jmen, mezi nimiž se objevilo právě i jméno Eustacha Mölzera,⁶⁴ který tam byl vyslán Masarykovou akademií práce.⁶⁵ Jelikož se o Mölzerových politických a válečných aktivitách moc neví, s největší pravděpodobností byl do Paříže vyslán pouze jako inženýr, odborník ministerstva veřejných prací, na kterém působil. Mölzer byl přidělen k prof. Dr. Antonínu Klírovi, a zabývali se tam hlavně problematikou vodohospodářství.⁶⁶

Lze usuzovat, že do této pozice byl s největší pravděpodobností vyslán, nejen jako člen národních socialistů, ale především díky svým předchozím zkušenostem ve vodní dopravě a regulaci řek Labe a Vltavy. Mölzerovou osobní motivací pro přijetí účasti v delegaci na mírové konferenci pak byla jeho vlastenecká oddanost vůči nově vzniknuvší Československé republice, jeho snaha svými odbornými zkušenostmi přispět k co nejlepšímu zajištění její bezpečnosti v rámci nového mírového uspořádání. V neposlední řadě hrály velkou roli jeho organizační schopnosti a jazyková vybavenost, která byla pro jednání se světovými politiky velice důležitá. „*Pařížané si tropí vtipečky z naší delegace – že přijeli do Paříže a francouzsky nedovedou si ani jídlo poručit. Proč jsou tací lidé vysíláni?*“⁶⁷ Mölzer byl velice schopný a inteligentní člověk, který dokázal prosazovat své názory a myšlenky, a to jak u nás, tak i ve světě. Což vlastně dokazuje i jeho účast na mírové konferenci.

Československá komise vyřešila velkou část své práce už v období od února do dubna roku 1919, řešení jí řešených otázek proběhlo rychle a bez komplikací, což bylo pro nově vzniklý stát důležité. Komise, sestavená pro řešení otázky dopravní (železnice, řeky,

⁶² Úřad pro zastupování Československé republiky na mírové konferenci v Paříži.

⁶³ VÁCHA, Zdeněk: *Žádám Vás jako vynikajícího odborníka ... Organizace odborných prací pro československou delegaci na mírové konferenci v Paříži v letech 1918 – 1919*. Praha: Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i., 2012, s. 123- 124

⁶⁴ Tamtéž, s. 127-128

⁶⁵ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. – Vlastní životopis, s. 4

⁶⁶ VÁCHA, Zdeněk. *Žádám Vás jako vynikajícího odborníka ... Organizace odborných prací pro československou delegaci na mírové konferenci v Paříži v letech 1918 – 1919*. Praha: Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i., 2012, s. 131

⁶⁷ Tamtéž, s. 149

přístavy), měla za úkol pomoci Karlu Kramářovi prosadit zájmy hospodářského růstu Československa a zajistit lepší železniční a vodní dopravu po řekách Labe, Odry a Dunaji.

Do práce se experti pustili již 12. února 1919. Vypracovali celkem osm studií, které se zabývaly úpravami na mezinárodních železničních tratích a zpřístupnění plavby na středoevropských řekách pro mezinárodní dopravu. Právě v této otázce týkající se řek odborníci hodně váhali: „ ...*Nebylo nám nijak po chuti, že se má jednat také o zmezinárodnění některých kusů našich vnitrozemských toků, zejména Labe a Vltavy po Prahu. Nezdálo se nám, že se to srovnává s naším mladou nezávislostí a cítili jsme omezování práv.(...) Zmezinárodnění řek v částech dolních vedoucích z našeho státu jsme ovšem vítali jako nutné pro život státu úplně vnitrozemního.*“ Když pak předložili své studie i své obavy panu Dr. Kramářovi, ten je z toho omylu vyvedl. „ *Vy jste takové ustrašené české dušičky! Nebojte se zmezinárodnění! To je pokrok a velká národohospodářská výhoda! Čím budou dopravní cesty mezinárodnější, tím živější bude plavba a obchod!*“⁶⁸

Mölzer se později k jednání o zmezinárodnění řek, především o Dunaji, vyjádřil ve svém textu „ *Naše řeky na mírové konferenci.*“ Napsal, že na řešení tohoto problému měly velký zájem pobřežní státy, ale i státy mimo, především Československo, jelikož je Dunaj jediným výhodným hospodářským spojením našeho státu s Černým mořem, a tím v konečném důsledku i s Bosporskou a s Dardanelskou úžinou a východním Středomořím. Ve srovnání s dopravou železniční, je tento způsob po řece mnohem levnější.⁶⁹

Kromě toho se na konferenci také vyjednalo, že Kielský průplav zůstane volně otevřený pro všechny lodě, ať válečné či obchodní, pro všechny státy, které jsou v míru s Německem.⁷⁰

Na svém 18. sezení, dne 26. března, podala československá delegace v čele s Kramářem návrh na užívání přístavů. „ *Německo pronajme republice československé na 99 roků v Hamburku a ve Štětíně prostory, které se budou nacházeti ve svobodných pásmech.*

⁶⁸ VÁCHA, Zdeněk. *Žádám Vás jako vynikajícího odborníka ...Organizace odborných prací pro československou delegaci na mírové konferenci v Paříži v letech 1918 – 1919.* Praha: Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i., 2012, s. 167-168

⁶⁹ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 3, I. 6./ 1-46: *Má pojednání: Vodohospodářství od r. 1924 – Naše řeky na mírové konferenci*

⁷⁰ Souhrn smlouvy s Německem, ed. Miscellanea Československé republiky, Praha: Politika, 1919, s. 71

Podrobnosti budou upraveny trojčlennou komisí (jeden Němec, jeden Českoslovák, jeden Angličan).⁷¹ Požadavek byl nakonec přijat.⁷²

Po skončení konference nastal čas odjezdu, ze vzpomínek jednoho účastníka delegace při návratu domů *„Náš vlak dojel ku podivu přesně, ač byl z Paříže vypraven s obvyklou nonchalancí. Nikdo nebyl vůdcem, nikdo neměl původní papíry, nikdo nevěděl kolik a jakých lidí v něm jede. Bylo to velmi ostudné, když se na to francouzské úřady v Delle ptaly a nikdo nedovedl odpovědět. Zvolili jsme po bolševicku Němečka a Mölzera za vůdce a ti šťastně vlak dostali přes Švýcarsko i přes Německo – Rakousko. (...) Na Němečkův podpis, že to republika zaplatí, nás pustili. Totéž se opakovalo v Deutschostrereicháku v Buchtu. Zde to podepsal zase Mölzer (oni mysleli, že je to asi zástupce Deutschbohmen).“⁷³*

Tato poslední zmínka dokazuje, že si Mölzer během konference získal autoritu a důvěru mezi svými spolupracovníky. To dokládá jeho mimořádné jazykové nadání a diplomatické schopnosti, které se mu hodily i v pozdějších obdobích.

Po návratu do Československé republiky začal působit jako osoba veřejně činná. *„Když jsem se vrátil na jaře roku 1919 z mírové konference pařížské, netušil jsem, že brzy přiřadím mezi své úřední práce i činnost komunálního pracovníka. Byl jsem až do té doby příliš soustředěn jen na problémy čistě technické a neměl jsem zvláštní touhu věnovat se veřejnému poslání.“⁷⁴*

Stal se členem ve Správní komisi hl. m. Prahy, kde řešil důležitou otázku zásobování města pitnou a užitkovou vodou, a posléze začal působit v Ústředním zastupitelstvu hl. m. Prahy. Kromě toho se stal i přednostou Státního ústavu hydrologického. Od roku 1919 byl jedním z členů Správní rady Elektrických podniků hl. m. Prahy a v roce 1920 se stal místopředsedou státní regulační komise. V roce 1923 získal současně funkci předsedy jak v Elektrických podnicích hl. m. Prahy tak i ve státní regulační komisi.⁷⁵

⁷¹ Souhrn smlouvy s Německem, ed. Miscellanea Československé republiky, Praha: Politika, 1919, s. 70

⁷² VÁCHA, Zdeněk. *Žádám Vás jako vynikajícího odborníka ... Organizace odborných prací pro československou delegaci na mírové konferenci v Paříži v letech 1918 – 1919*. Praha: Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i., 2012, s. 168

⁷³ Tamtéž, s. 200-201

⁷⁴ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 1./ 1-23: *Životopisné studie – Vzpomínka z radnice*

⁷⁵ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 9, IV. 2. : *Vlastní životopis*, s. 4

To je ale druhá důležitá fáze jeho kariéry, ve které dokázal stabilizovat postavení Elektrických podniků, dobudovat a zmodernizovat hromadnou dopravu. Jako odborník se Mölzer neváhal aktivně zapojit do budování nově ustavené Velké Prahy jako hlavního města nezávislé republiky. Byl to úkol vpravdě titánský. Ing. Eustachu Mölzerovi nakonec při jeho řešení měla připadnout hlavní role. Čekala ho dvě desetiletí tvrdé práce, na jejichž konci ale byla Praha úplně jinou metropolí než na jejich začátku. Stala se z ní moderní, plně elektrifikovaná a veřejnou dopravou plně pokrytá metropole, která snesla srovnání s dalšími tehdejšími evropskými metropolemi.

5. Elektrické podniky a doprava od počátku jejich vzniku

5.1. Od počátku vzniku až do roku 1923

Roku 1890 přišel vinohradský starosta J. Friedländer s nápadem, že by se na území Královských Vinohrad mohla postavit tramvajová dráha s parním pohonem. Jelikož tento návrh zasahoval i na část tehdejšího pražského území, začalo se to projednávat i s pražskou městskou radou. Za tímto účelem vznikla komise, která se sešla k prvnímu jednání 13. prosince 1890. „*Tehdy nikdo netušil, že právě tato iniciativa vinohradského starosty povede za několik let k vytvoření mimořádně významného podniku.*“⁷⁶ Bohužel komise jeho návrh zamítla. To však neznamenalo, že zanikla i myšlenka o vzniku městské hromadné dopravy, ba naopak, původní komise se začala nejdříve nazývat „*komise pro elektrickou tramway*“, po čase se přejmenovala na „*komisi pro elektrické dráhy*“.

Její zdlouhavá jednání o projektu, který měl zahrnovat i část Vinohrad, neměla konce, a tak se Královské Vinohrady rozhodly vyřešit tento problém opět samy. Nechaly si vypracovat projekt městské okružní dráhy od Františka Křižíka. Tento počín se však nelíbil pražské komisi. Nakonec, roku 1896 se Královské Vinohrady i městská rada Prahy vzájemně dohodly, Vinohrady si mohly postavit svou trať a pražská komise se chystala na vybudování rozsáhlejší sítě, s čímž byly spojeny i administrativní změny.⁷⁷

Původně se pokoušel o problematiku výroby a využití elektřiny starat městský podnik – Pražské obecní plynárny, který již postupně nestíhal řešit jak plynárenskou, tak i elektrárenskou problematiku.⁷⁸ A tak v roce 1896 přišel starosta Prahy s návrhem, „*aby obec Pražská sama podnik elektrických drah vzala do rukou.*“⁷⁹ Cílem bylo, aby vznikl samostatný podnik, který se bude zajímat jenom o jednu problematiku, tedy elektřinu, jejíž všestranné využití bude dále rozvíjet na nejvyšší možnou úroveň, protože „*výroba a rozvádění elektrického proudu nestojí posud na pevných základech. Nové myšlenky a vynálezy*

⁷⁶ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František. *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 19

⁷⁷ Tamtéž, s. 19

⁷⁸ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 19

⁷⁹ ADP, fond: SREP, karton č. 1., *K otázce stavby elektrických drah v Praze*

*v oboru elektrotechniky se stále množí a předhánějí, ředitel elektráren bude poukázán, aby nové zkušenosti sledoval, vynálezy studoval a dle nich hotová zařízení elektráren také zdokonaloval.*⁸⁰

Hned na to byla svolána komise pro elektrické dráhy, která se začala jmenovat „*správní rada elektrických podniků*“,⁸¹ na jejímž zasedání se rozhodlo o vybudování nového městského podniku. V červnu roku 1897 se rozhodlo o názvu nejvýznamnějšího pražského podniku, pojmenovali ho „*Správní rada Elektrických podniků v Praze*“ a 1. září 1897 byl zahájen provoz. V čele podniku stál inženýr-elektrotechnik František Pelikán. Nakonec se název podniku po čase definitivně změnil na „Elektrické podniky královského hlavního města Prahy.“⁸² Později, v roce 1918 bylo z toho názvu vynecháno slovo královské, v souvislosti se státoprávní změnou, takže se ustálil název Elektrické podniky hlavního města Prahy. Tento podnik byl již od počátku své existence majetkem pražské obce.⁸³

V tom samém roce, kdy byla převzata koňka, tedy v roce 1898 se začala stavět Ústřední elektrické stanice v Holešovicích. Tím pádem došlo k rozšíření počtu úředníků a muselo dojít i ke změnám v organizaci řízení podniku. Vzniklo tak pět oddělení - 1) *Oddělení pro ústřední stanici s příslušenstvím*, 2) *Oddělení pro dráhy elektrické a jiné*, 3) *Oddělení právnické*, 4) *Oddělení účetní a pokladní*, 5) *Oddělení pomocné*. Tato oddělení zůstala po celou dobu existence Elektrických podniků, jen se podle potřeby rozrůstala jejich vnitřní organizace.⁸⁴

Komise Elektrických podniků se začala nakonec nazývat Správní rada Elektrických podniků a jejich působení zahrnovalo:

„1. / předkládati radě městské a sboru obecních starších návrhy na zřizování elektráren a nových tratí městských elektrických drah v Praze a okolí a na povolení potřebného k tomu nákladu;

⁸⁰ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 19

⁸¹ ADP, fond: SREP, karton č. 1., *Protokol o schůzi správní rady pro elektrické dráhy společně se správní radou obecních plynáren odbývané dne 8. března 1897*

⁸² FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 20-21

⁸³ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 24

⁸⁴ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 21

2. / na základě usnesení sboru obecních starších opatřovati projekty a rozpočty na stavbu elektráren a nových tratí elektrických drah, jakož i koncesi ku stavbě a provozování těchto elektráren a drah;

3. / prováděti a zadávati dle projektů a v mezích rozpočtu sborem obecních starších schválených nové stavby pro elektrárny a pro elektr. dráhy a opravy na těchto elektrárnách a na tělese a veškerém jich příslušenství, jakož i prováděti a zadávati rozšíření elektráren a přístrojů prováděti a zadávati rozšíření elektráren a přístrojů k veřejnému elektrickému osvětlování služících.⁸⁵

Velkou změnou pro město byla výstavba Ústřední elektrické stanice v Praze – Holešovicích, která začala dne 27. července 1898. Stavba trvala přibližně dva roky, během nichž musely dokončit stavbu dvou měníren a domovních přípojek. Podružné stanice, tzv. měnírny, se nacházely na Malé Straně a na Karlově a byly vybudovány pro pohon elektrických drah a veřejné osvětlení. Nakonec dne 7. dubna 1900 byla stavba dokončena a Ústřední elektrická stanice zahájila svůj provoz.⁸⁶

Před výstavbou této elektrické stanice v Holešovicích dodávaly Elektrické podniky elektrickou energii pouze pro pohon elektrických drah a pro veřejné osvětlení, po této výstavbě se elektřina dostala konečně i do domácností. Před tím se určité objekty musely zásobovat elektřinou samostatně, a to tak, že měly například ve sklepích, dvorech a podobně, umístěny malé elektrárny, které osvětlovaly jejich prostory.⁸⁷

Elektrické podniky a jejich činnost se od začátku vzniku existence rychle rozvíjela, postavily se další dvě měnírny, jejichž činnost stačila na zajištění poptávky po elektrické energii na dalších 14 let, neustále se vylepšovala elektrická zařízení elektrárny i měníren, aby se zvýšilo napětí elektrického proudu, a tím se zajistilo zásobování elektřinou v dlouhodobém horizontu s maximální možnou eliminací poruch.

V době 1. světové války se Elektrické podniky snažily ze začátku dodávat městu veškerý komfort, ale bohužel od roku 1916 se situace začala zhoršovat a velké nedostatky nastaly v roce 1917, kdy bylo uhlí dopravováno do Prahy ve stále menším množství a ve stále nižší kvalitě. Nakonec byla 8. února 1917 poprvé zastavena celá tramvajová doprava, a to na

⁸⁵ ADP, fond: SREP, karton č. 1, *Instrukce pro správní radu Elektrických podniků hlavního města Prahy*.

⁸⁶ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 96

⁸⁷ Tamtéž, s. 95

několik dnů. Až od 13. února se začalo zase jezdit, ale provoz byl stále časově omezen, a to i během celého roku 1918.

Poslední velkou katastrofu zažilo město hned po vzniku samostatného československého státu, a to dne 22. listopadu 1918, kdy v elektrárně v Holešovicích vyhořel rozvaděč. Kromě zastavené dopravy nefungovalo ani veřejné osvětlení, které bylo po pár dnech naštěstí spuštěné, ale tramvaje nejezdily až do 2. prosince.⁸⁸

5.2. Přechod vlastnictví hromadné dopravy od soukromníků k monopolu města Prahy

Počátky hromadné dopravy ve městě se pojí s rozvojem města Prahy, které v letech 1848 - 1850 začalo postupně usilovat o rozšíření svého území o okolní předměstí. V roce 1850 se k městu připojilo židovské město zvané Josefov⁸⁹, poté až roku 1883 Vyšehrad, o rok později Holešovice – Bubny a až v roce 1901 předměstí Libeň.⁹⁰ Takto rozšířené území města pozvolna srůstalo v jeden celek. K jeho rozvoji však přispělo i postupné bourání hradeb od roku 1874.⁹¹

Jedním z prvních městských dopravních prostředků byla omnibusová doprava.

Tu jako první začal provozovat 19. dubna 1830 Jakub Chocenský, ale ještě ten samý rok, pro nezájem z řad cestujících, byl tento provoz ukončen.⁹² Později v letech 1842 – 1843 se k němu, jako další provozovatel této dopravy, přidal Prokop Wurm. Omnibusová doprava se natolik osvědčila, že roku 1845 začaly být provozovány též hotelové omnibusy, které zajišťovaly přepravu ze Státního nádraží⁹³ do hotelů.⁹⁴ Omnibusovou hromadnou dopravu

⁸⁸ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 97-98

⁸⁹ PEŠEK, Jiří: *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920*. Praha: Scriptorium, 1999, s. 135

⁹⁰ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 117-118

⁹¹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 11

⁹² Pošusta, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 11

⁹³ Od roku 1919 přejmenované na dnešní Masarykovo nádraží.

⁹⁴ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 11

v 70. letech řídily dvě společnosti, a to „*Karlínské podniknutí omnibusů*“, které vzniklo v roce 1870 a v roce 1872 „*První pražská společnost pro omnibusy*“.⁹⁵

Postupné rozrůstání města vedlo zároveň ke vzniku modernějšího typu městské dopravy, kterou byla koňská tramvaj.⁹⁶ „*V roce 1873 obdrželi Bernard Kollmann a Zdeněk hrabě Kinský na příštích 51 let koncesi na provozování koněspřežné dráhy v Praze a založili Anglicko-českou tramwayovou společnost, která ji měla provozovat. Tím byly položeny základy pražské koňky.*“ K realizaci tohoto plánu jim pomohl belgický podnikatel Edouard Otlet.⁹⁷ Dne 23. září 1875 zahájila tato firma provoz první koňky. Mezi roky 1883-1885 byla na území pražské obce již rozsáhlá síť koňské dráhy a měřila asi kolem 18,9 km, jezdilo se na čtyřech linkách, linky byly od sebe odlišeny barevnými terči a reflektory. Na poslední jízdu (konkrétně přes Karlův most) se vydala koňka (či odborně animální trakce) 12. května 1905, poté již celá síť pražských tramvají fungovala na bázi elektrického pohonu. Roku 1898 v březnu přešel provoz koněspřežné tramvaje pod Elektrické podniky královského hlavního města Prahy a v červnu již koňka patřila do vlastnictví podniků.⁹⁸ Koňskou tramvaj můžeme počítat mezi hromadnou městskou dopravu v dnešním smyslu, jelikož měla stejné prvky jako ta dnešní hromadná doprava, existoval větší počet linek, které jezdily podle pravidelného jízdního řádu. Tento druh dopravy byl velmi pokrokový pro danou dobu.

Úplně první elektrická dráha, která vznikla na našem území, patřila do rukou soukromých podnikatelů, stejně jako omnibusy nebo koňka. První dráha, která vznikla na Letné, byla dílem Františka Křižíka⁹⁹. Do provozu byla uvedena k příležitosti konání Zemské Jubilejní výstavy. První cestující se mohli po této trase Letná – Stromovka svézt 18. července 1891.¹⁰⁰ „*Budiž zvláště na to upozorněno, že dosavadní komunikační prostředky zvláště*

⁹⁵ Pošusta, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 11

⁹⁶ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 11

⁹⁷ Kvůli nedostatku financí, byla převedena koncese právě na Edouarda Otleta, kterému patřila podobná dráha ve Versailles.

⁹⁸ Zdroj: Článek Vývoj pražské samosprávy [cit.5.12.2014]

Dostupné: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>

⁹⁹ Český elektrotechnik a vynálezce, který žil v letech 1847 – 1941, nazýván také jako „český Edison“.

Zdroj: Článek Vývoj pražské samosprávy [cit.5.12.2014]

Dostupné: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>

*v nedělích a svátečních dnech letních měsíců naprosto nedostačují přesile obecnstva, a že tudíž zřízení nového dopravního prostředku lze jen s radostí uvítati ...*¹⁰¹

Kromě této dráhy na Letné, vytvořil František Křižík ještě jednu dráhu Karlín-Balabenka a její provoz byl zahájen 19. března 1896, postupně se tato trasa prodloužila až do Vysočan. Trať již sloužila pro pravidelnou a trvalou přepravu cestujících, nikoli pro zkušební provoz. Poslední soukromý podnikatel v této oblasti byl podnik Elektrická dráha Smíchov-Košíře, jejíž pravidelný provoz začal 13. června 1897.¹⁰²

S realizací parní tramvaje v Praze přišel první obecní podnik - Městská elektrická dráha Královských Vinohrad v čele s Friendlanderem. Jejich trať měla procházet městskou částí Prahy. Tento nápad se však pražské městské radě nezamlouval a tak jej zavrhla, stejně jako Křižíkův plán okružní elektrické dráhy Praha-Žižkov-Královské Vinohrady. Královské Vinohrady však neváhaly a spojily se s Křižíkem, aby společně vlastními silami postavily část elektrické dráhy na svém území. Provoz na této trati byl zahájen 25. června 1897.¹⁰³

Nakonec pak pražská obec dokončila i trať v části Žižkova, takže vznikla okružní trasa. Téhož roku, po předchozích jednáních, dostaly 15. prosince tuto trať pod svou správu pražské Elektrické podniky.¹⁰⁴

Vzhledem k tomu, že „*elektrická energie začala konkurovat parní síle již v devadesátých letech v její nejvlastnější doméně, kolejové dopravě, kdy velice rychle pronikala do nově se utvářející městské a příměstské dopravy.*“¹⁰⁵ Zrodil se v královském hlavním městě Praze modernější projekt, než parní tramvaj. K novému způsobu dopravy využily elektrický pohon.

Se vznikem Elektrických podniků královského hlavního města Prahy v roce 1897 zahájily provoz první dokončené elektrické dráhy v tehdejších hranicích pražské obci, které

¹⁰¹ ADP Praha, fond Propagace, nečíslovaný karton 50 let DP, *Poznámky k vývoji elektr. drah. hlav. města Prahy*, s. 27–28.

¹⁰² FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František. *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 26

¹⁰³ Zdroj: Článek Vývoj pražské samosprávy [cit.5.12.2014]

Dostupné: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>

¹⁰⁴ Fojtík, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 54

¹⁰⁵ URBAN, Otto: *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století*. Praha 2003, s. 88.

nakonec zahrnovaly i Královské Vinohrady. Elektrické podniky se od začátku snažily získat všechny ostatní dopravní podniky pod svojí organizaci, aby měly monopol nad hromadnou dopravou jen ony. A tak ještě v roce svého vzniku odkoupily vinohradský dopravní podnik.¹⁰⁶ O rok později, 11. března 1898 již provozovaly pražskou koňskou dráhu na vlastní náklady a od 1. července patřila tato dráha obci. Jejich hlavním cílem bylo od té doby koňku zelektrifikovat.¹⁰⁷ Nakonec se ukázalo jako výhoda, že je hromadná doprava ve vlastnictví obecních podniků, a tak se součástí Elektrických podniků stala i dráha na Letné. V roce 1903 tuto lanovku nechaly také elektrifikovat. V roce 1900 zakoupily i dráhu Smíchov – Košíře a od roku 1907 jim pak patřila i poslední do té doby samostatná dráha Praha-Libeň-Vysočany. Tímto byl završen monopol Elektrických podniků Královského města Prahy nad hromadnou dopravou.

Bohužel se rozvoj tramvajové dopravy pozastavil s příchodem první světové války. Důvodem byl jak nedostatek zaměstnanců, tak i provozního a rekonstrukčního materiálu (trolejového vedení, kolejnic, náhradních dílů pro tramvaje apod.), a to zejména kvůli skutečnosti, že kovy pro své účely rekvírovala Rakousko – uherská armáda. Tramvajová doprava se však v této době přesto maximálně užívala v rámci tehdy fungující sítě, kromě přepravy cestujících, sloužily tramvaje také jako sanitní vozy, k přepravě smetí, stavebního materiálu, uhlí, ale i potravy. Dokonce byla jedna tramvaj užívána jako pohřební vozidlo.

V meziválečném období však nastaly „zlaté časy“ pro pražskou hromadnou dopravu, došlo nejen k rozvoji sítě, k výstavbě nových úseků, ale i k rozšíření a modernizaci vozového parku.¹⁰⁸ Současně byla nově zřízena i doprava autobusová v roce 1925 a trolejbusová od roku 1936.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Zdroj: Článek Vývoj pražské samosprávy [cit.5.12.2014]

Dostupné: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>

¹⁰⁷ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 28

¹⁰⁸ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 29 -30

¹⁰⁹ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 328

6. Ing. Eustach Mölzer ve Správní radě Elektrických podniků hl. m. Prahy

Elektrické podniky král. hl. m. Prahy, po vzniku samostatné republiky s novým názvem Elektrické podniky hl. m. Prahy, vznikly v roce 1897. Postupně se rozvíjely a rozšiřovaly, modernizovaly způsob výroby a distribuce elektřiny, zavedly nový způsob hromadné dopravy, který fungoval právě na základě elektrického vedení. Zdárný rozvoj Elektrických podniků, jejich úspěchy v rozšiřování elektrifikace a dopravní obslužnosti metropole a jejího okolí, byl nezbytným předpokladem úspěšného rozvoje celé pražské obce. Svůj největší rozkvět zažily Elektrické podniky hl. m. Prahy právě za působení Eustacha Mölzera v čele jejich Správní rady v letech 1923 – 1939. A právě tomuto jeho mnohaletému působení v Elektrických podnicích se budeme věnovat v této kapitole.

Cílem této části je ukázat, jak zásadní roli Ing. Eustach Mölzer v tomto procesu hrál, jakou měrou Elektrické podniky svou činností v oné době přispěly k rozvoji metropole tehdejšího Československa a ke zkvalitnění života jeho obyvatel. Současně se pokusíme přiblížit jeho spolupráci s významnými řediteli a dalšími vedoucími pracovníky podniků i s tehdejšími pražskými primátory, jeho aktivní podíl na řadě dopravních projektů oné doby, jeho osobní nasazení při zajišťování každoročního rozšiřování sítě tramvajové, od roku 1925 pak také autobusové a od roku 1936 i trolejbusové¹¹⁰ dopravy, na budování elektráren, rozvodných sítí a měníren elektrického proudu a veřejného osvětlení.

Vzniku Československé republiky jsme se věnovali již předchozí kapitole. Současně jsme zachytili i profesní dráhu Ing. Eustacha Mölzera v předchozím období. Stranou našeho zájmu nezůstala ani tehdejší situace Prahy a její proměny v souvislosti s tehdejšími politickými a státoprávními změnami a s její novou rolí jako metropole nového samostatného státu. Přesto se ještě ve stručnosti musíme vrátit k rokům bezprostředně po vzniku samostatného Československa a nastínit počátky Mölzerova působení ve službách pražské obce.

Den 28. října 1918 znamenal zásadní zvrát politického a společenského vývoje nejen v kontextu českých zemí, Slovenska a následně i Podkarpatské Rusi, ale i v kontextu pražské obce, neboť i na pražské radnici bylo nutné provést zásadní opatření k ukončení rakouské nadvlády. Bylo nutné provést reorganizaci celé městské správy, tedy nahrazení lidí spojených s prorakouskou politikou novou politickou i úřednickou reprezentací metropole suverénního

¹¹⁰ Tamtéž, s. 328

státu. A tak zastupitelstvo i Sbor obecních starších z roku 1912 byli nahrazeni Správním sborem hl. m. Prahy v čele s předsedou JUDr. Přemyslem Šámalem.¹¹¹

Tento stav však byl přechodný, vzhledem k nově vzniklé situaci. V roce 1919, přesněji 15. června, proběhly v Praze první komunální volby do zastupitelstva města, které vyhrála levice. A tak díky převážnému vítězství československých socialistů a sociálně demokratické strany se do primátorského křesla dostal čs. socialista JUDr. Karel Baxa.¹¹² A tak nové zastupitelstvo města 10. července rozhodlo i o novém zastoupení ve Správní radě Elektrických podniků, které se poprvé sešlo 17. července 1919¹¹³. Právě na této schůzi, již byl jako jeden z členů i Eustach Mólzer, který tam byl doporučen čs. socialisty. V elektrických podnicích dostal funkci hosp. inspektora nad skladem elektrárenským a elektrárnami a podružnými stanicemi.¹¹⁴

Jeho nominace do správní rady byla dána jeho postavením odborníka Čs. strany socialistické, jejíž plnou důvěrou disponoval, a která, vzhledem k tomu, že získala post primátora, získala zásadní podíl na vlivu ve správní radě a jejím prostřednictvím v celých Elektrických podnicích.

První meziválečné pražské zastupitelstvo mělo za úkol převést Prahu obdobím její velké transformace v metropoli samostatného státu, s níž souvisel zákon o Velké Praze z 6. února 1920 (zákon č. 114/1920 Sb.), který vstoupil v platnost 1. ledna 1922¹¹⁵. Jelikož jejich volební období mělo skončit až v roce 1923, fungovala tato komise od roku 1922 jako ústřední zastupitelstvo¹¹⁶ města.¹¹⁷

¹¹¹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 24-25

¹¹² Pražský primátor JUDr. Karel Baxa nebyl oblíbencem Masaryka, neboť patřil k představitelům pravicového křídla uvnitř strany. Pro své anitněmecké a antisemitistické názory, byly snahy, jej z funkce primátora odvolat. Baxa se v úřadě přesto udržel neuvěřitelných 18 let, a to až do 5. dubna 1937, kdy odešel z funkce kvůli vysokému věku 75 let a již hodně špatnému zdravotnímu stavu.

Blíže: BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 291-294

¹¹³ ADP, zápis ze schůze SR EP ze dne 17.7.1919 pod č.j.30505

¹¹⁴ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 26

¹¹⁵ Tamtéž, s. 10

¹¹⁶ Ústřední zastupitelstvo hl. m. Prahy byl nejvyšší orgán v ČSR v meziválečném období, ze svých řad volili Radu ústředního zastupitelstva a primátora.

V roce 1923 došlo k zásadním změnám při druhých komunálních volbách, z nichž sice levicové strany vyšly výrazně oslabeny, ale na místo primátora¹¹⁸ byl i přesto zvolen čs. socialista JUDr. Karel Baxa. Větší změny nastaly ve Správní radě Elektrických podniků, vzhledem k tomu, že se se změnili členové v ústředním zastupitelstvu města, pozměnilo se i uspořádání ve správní radě EP.¹¹⁹

Dne 29. října 1923 zasedala Správní rada Elektrických podniků¹²⁰ a jako nově zvolený předseda se v něm objevuje Ing. Eustach Mölzer. Ten se rovněž ujal funkce hospodářského inspektora nad technickým zařízením. Stal se také předsedou správního výboru pensijního fondu. V dalších letech, při dalších komunálních volbách, které se ještě konaly v letech 1927, 1931 a poslední v roce 1938, k zásadním změnám ve vedení nedošlo, na pozici předsedy Správní rady Elektrických podniků byl vždy zvolen Eustach Mölzer. Na jeho pozici se nic nezměnilo ani v roce 1937, když v roce 1937 na post primátora města nastoupil PhDr. Petr Zenkl. Ten byl ovšem rovněž národním socialistou a ve správě obce zachoval tentýž politický kurz, který předtím uplatňoval JUDr. Karel Baxa.¹²¹

Na otázku, proč se Mölzer udržel ve své funkci víc než patnáct let, lze odpovědět v tom směru, že vedle jeho nesporných odborných kvalit, v tomto ohledu se mu těžko kdokoli z ústředního zastupitelstva mohl rovnat, hrála významnou roli i jeho příslušnost k ČSS, resp. od roku 1926 opět ČSNS¹²². I když v jednotlivých volebních obdobích se síla jednotlivých stran v ústředním zastupitelstvu měnila, (národní) socialisté zůstávali klíčovou silou uvnitř všech meziválečných koalic, jejich pevné spojenectví se sociálními demokraty jim umožnilo vždy post primátora obhájit vůči jejich hlavním rivalům – národním demokratům. Hlas

viz. VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 24

¹¹⁷ BĚLINA, Pavel, et al. *Dějiny Prahy. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 295

¹¹⁸ Baxa prosadil titul primátor, ten se však na začátku vzniku Československa moc neužíval, kvůli jeho honosně znějícímu titulu.

viz. VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 27

¹¹⁹ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 28

¹²⁰ ADP, zápis ze schůze SR EP ze dne 29.10.1923 pod č.j.49619

¹²¹ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 30-34

¹²² Tamtéž, s. 29

primátora pak měl klíčovou váhu i při sestavování Správních rad EP v jednotlivých funkčních obdobích.

V této souvislosti nemůžeme opomenout další významné osobnosti z vedení Elektrických podniků oné doby, které zastávaly klíčové ředitelské posty v čele jednotlivých odborů v Elektrických podnicích. Byli to jeho dlouholetí kolegové Ing. Alois Píbl a Ing. Václav Běšínský, spolu tato trojice tvořila v meziválečných letech tzv. „triumvirát“.¹²³ Za podpory a spolupráce s Ing. Eustachem Mölzerem se uskutečnily zajímavé projekty a významné změny v rozvoji dopravy a elektrifikace v hl. m. Praze.

Ing Alois Píbl, (*3. srpna 1880), nastoupil jako zaměstnanec do Elektrických podniků v roce 1907. Nejdříve začínal na dráhovém oddělení a po krátké době získal funkci zástupce správce dílen a vozoven. Vzhledem k intenzivnímu rozvoji tramvajové dopravy v předválečných letech byl přeložen do provozního oddělení Elektrických drah. V roce 1923 získal funkci ředitele dráhového odboru (resp. ředitele Elektrických drah). Ve své funkci působil dlouhou dobu, až do roku 1941. Po té působil jako odborník v projektu pražské podzemní dráhy. Zemřel 20. srpna 1964.¹²⁴

Ing. Václav Běšínský (* 10. června 1884), byl další významnou osobností Elektrických podniků, do jejichž služeb nastoupil v roce 1909. V nich nejdříve působil jako inženýr v instalačním závodě, poté přešel do oddělení pro elektrické sítě. Od roku 1922 zastával funkci ředitele elektrárenského odboru Elektrických podniků, které se v roce 1942 staly součástí Městských podniků pražských. Jelikož byl pro pražské elektrárénství důležitou osobou, neodvolali jej ani po válce, takže ve funkci zůstal až do roku 1946, do rozdělení Elektrických podniků na dvě samostatné části, z nichž jedna pak obhospodařovala městskou hromadnou dopravu v Praze, zatímco druhá se věnovala výhradně elektrárénství. Za jeho působení došlo k elektrifikaci okrajových částí Prahy, dále zajistil rekonstrukci stejnosměrné sítě v Karlíně, Smíchově a Žižkově. Postavil velký počet rozvodů a transformoven 22/3 kV. Také zahájil od roku 1928 stavbu sítě dálkového vytápění. Celá tramvajová síť byla za jeho vedení elektrárenského obvodu podpořena výstavbou nové sítě měření¹²⁵. Podílel se rovněž na

¹²³ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František. *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 105

¹²⁴ Tamtéž, s. 106

¹²⁵ Až 9 z těchto měření sloužilo ještě do 21. století.

projektu vzniku zkušebny v areálu Ústřední elektrické stanice v Holešovicích, jež byla dlouhé roky základem českého elektrotechnického výzkumnictví. Zemřel 26. září 1947.¹²⁶

Vznik samostatného československého státu s sebou přinesl mnoho změn, které musela nová vláda svobodné republiky vyřešit, ať se už jednalo o otázky politické, sociální, urbanistické, technické apod. Jednou z hlavních věcí, kterou musela celostátní i pražská politická reprezentace vyřešit, bylo přetvoření Prahy na důstojnou metropoli československého samostatného státu.

O vznik Velké Prahy se již usilovalo od 19. století z dob Rakouska – Uherska.¹²⁷ Starší literatura většinou vinila z nezdaru těchto plánů centrální úřady Předlitavska. „Videň velmi dobře chápala politicky a národní význam velké Prahy, a proto po léta zdráhala se vyhověti oprávněným žádostem velikých předměstských obcí, které cítily dobře nutnost splynutí v jednotný správní celek. Vnitřní Praha mohla zůstat provinciálním městem, velká Praha hrozila státi se příliš nebezpečnou soupeřkou říšského města. Kde mohla dnes Praha býti, kdyby bylo sloučení s předměstskými obcemi bývalo provedeno před válkou za příznivějších hospodářských podmínek!“¹²⁸ Je však pravdou, že Videň v tomto směru nemusela podnikat žádné rozhodující intervence, neboť hlavní překážkou sjednocení byly mnohé hrdé obce v okolí tehdejší Prahy, které nechtěly ztratit samostatnost, samostatné rozpočty, nebo dokonce pozici center politických okresů. V tomto směru hrály klíčovou roli především obce Karlín nebo Smíchov.¹²⁹

Další zdržení pak přinesl válečný konflikt, který pozastavil veškerý další rozvoj Prahy i příměstských obcí, ale již na přelomu roku 1918 – 1919 se o tomto sloučení samostatných obcí znovu začalo intenzivně uvažovat.¹³⁰ Bylo to nutné, jelikož nový stát potřeboval mít i velké reprezentativní hlavní město.

¹²⁶ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 106

¹²⁷ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 290

¹²⁸ Tamtéž, s. 295

¹²⁹ KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 284

¹³⁰ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 290

A tak se ještě v roce 1918 sešli zástupci Královských Vinohrad, Žižkova, Karlína a Smíchova a domluvili se na připojení k Praze, tento počín pak ovlivnil uvažování dalších obcí, které se postupně začaly také hlásit k myšlence sjednocení s Prahou.¹³¹ Teprve v roce 1920 vznikl zákon o vzniku Velké Prahy, bylo dohodnuto, kde budou hranice města, dále se rozhodlo o samosprávě města a jejich pravomocích. Pro lepší organizační vedení města bylo rozhodnuto Prahu rozdělit do třinácti správních obvodů s tím, že ústřední správa města bude v rukou ústředního zastupitelstva, městské rady a primátora. Tím, že všechny připojené obce nyní tvořily s Prahou celek, přispěla tak každá svým podílem k vzestupu významu Prahy, která se počtem obyvatel zařadila na jedenácté místo mezi evropskými metropolemi.¹³² Město Praha se během pár let dokázalo proměnit v důstojnou metropoli Československa. To ale vyvolalo potřebu výrazného zlepšení dopravní obslužnosti celé nové metropole a prohloubení procesu její elektrifikace.

Praha měla podle zákona možnost se rozšiřovat ještě o další území, tento proces byl totiž zjednodušen oproti dřívějším dobám, stačil jen souhlas zastupitelstva Prahy a dané obce. Do okupace se však už o další území nezvětšila.¹³³

Po vzniku Velké Prahy bylo potřeba provést infrastrukturní a urbanistické změny a úpravy tak, aby mnohé nově připojené čtvrtě (obce) dosud vesnického charakteru splynuly s Prahou v jeden integrální celek. Jednalo se jak o vznik kanalizačního systému, vodovodu, plynových rozvodů, jednotnou elektrickou síť a městskou dopravu. Tento proces realizace se protáhnul na dlouhé roky.¹³⁴

Jednou z důležitých otázek v rozvoji Prahy byl dopravní systém, který se za dob Rakouska - Uherska, v rámci možností, rozšířil i za tehdejší administrativní hranice Prahy, ale Velká válka jeho další rozvoj pozastavila. Nyní bylo velkým úkolem vybudovat nový, mnohem modernější dopravní systém.

¹³¹ O připojení žádaly např. Hostivař, Hloubětín, Sedlec, atd. viz. BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 295

¹³² KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 285-286

¹³³ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 297

¹³⁴ KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 287

Právě tohoto významného úkolu se ujaly Elektrické podniky hl. m. Prahy v čele s předsedou Správní rady Ing. Eustachem Mölzerem. Nebýt jeho profesionálních znalostí, organizačních schopností a obětavosti, nebyla by hromadná doprava v Praze vybudována na tak vysoké úrovni. I v dnešní době můžeme např. na mnoha úsecích stávající tramvajové sítě vidět jeho podíl na rozvoji a formování Prahy. Její další rozšiřování v poválečném období již zdaleka nebylo tak intenzivní jako za Mölzerovy éry, dá se tak říci, že síť, kterou zbudoval, pokryl přepravní poptávku v Praze na dlouhé desítky let dopředu. Navíc se Ing. Mölzer již v meziválečném období zasazoval i o to, aby byla zahájena výstavba pražského metra. Ale okupace vlasti a vypuknutí války pokračování v těchto projektech zmařily, takže se Pražané metrem poprvé svezli až 9. května 1974.¹³⁵

6.1. Hospodářská situace v Elektrických podnicích v letech působení Ing. Mölzera (1923 – 1939)

Cílem následující kapitoly je podhalit hospodaření Elektrických podniků hl. m. Prahy ve sledovaném období, doložit, nakolik byly ekonomicky úspěšné a stabilní, jak je poznamenala krize spojená s 1. světovou válkou, jak se jejich situace vyvíjela v období konjunktury ve 20. letech, a jak se následně vypořádaly s ekonomickými problémy velké hospodářské krize 30. let. V této souvislosti si také položíme otázku, jak velkou míru odpovědnosti a zásluh na tom měla správní rada a Eustach Mölzer v jejím čele.

Vzhledem k tomu, že Elektrické podniky patřily již od svých počátků pražské obci, bylo jejich hospodářská situace vždy závislá na ekonomickém rozpočtu města Prahy. Do jejich rozpočtů a ekonomických bilancí se započítávala jak dopravní tak i elektrárenská část.¹³⁶

Válečné období zcela ekonomicky zruinovalo tehdy ještě král. hl. m. Prahu. Po vzniku československé metropole ji bylo nutné ekonomicky stabilizovat, dostat ji zpět do „černých čísel“. Do obnovy města bylo zahrnuto i zařízení vhodných podmínek pro podnikání a rozvoj technologií a vyřešení územního plánu pro účely rozšíření dopravy. Vzhledem

¹³⁵ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 105

¹³⁶ Tamtéž, s. 42

k tomu, že české země neměly dosud zkušenost se samostatnou a nezávislou existencí, stálo Československo i hl. m. Praha musela projít nevyhnutelným obdobím poválečné hospodářské krize a zcela novými a náročnými úkoly. Zkušenosti bylo třeba získávat za pochodu, nebylo odkud čerpat vzory, geopolitická situace byla zcela nová, mladá republika musela nově budovat svou armádu, policii, hospodářství, měnu, musela zajistit své hranice, vybudovat své ústavní instituce a orgány ústřední státní správy,¹³⁷ hl. m. Praha zase muselo vytvořit všechny nezbytné předpoklady pro to, aby mohlo fungovat jako skutečně reprezentativní hlavní město nové republiky.

Za celou historii Elektrických podniků od skončení Velké války do okupace Československa v roce 1939, a to i v nejhorších poválečných letech a finančních krizích, vykazovaly Elektrické podniky vždy přebytek, tedy zisk.

Vzhledem k tomu, že byla Praha po válce finančně zruinovaná a neměla finanční prostředky na realizaci a rozvoj městské infrastruktury, která se během válečných let neudržovala, nemohla se tak obejít bez finanční pomoci.

Město si nejdříve s tímto problémem chtělo vystačit vlastními silami.¹³⁸ A tak v roce 1919 byla vydána emisní půjčka v hodnotě 150 000 000 Kč, se splatností za padesát let a s úrokem 4 procenta. Z toho zisku se mělo investovat do podniků pražské obce, na výstavbu domů a na splácení předchozích půjček z válečných let. Tato půjčka bohužel nebyla úspěšná, jelikož se získalo pouhých 29 000 000 Kč. A tak bylo zapotřebí získat nové zdroje.¹³⁹

Po vzniku Velké Prahy bylo nutné investovat do většího území na rozvoj plynovodu a elektriky, na dopravní spojení, kanalizaci, a tak se muselo přistoupit k dalším mnohem větším půjčkám od zahraničních bank.

Chvíli po vyhlášení Velké Prahy, dne 22. května roku 1922 již město jednalo se zahraniční finanční skupinou Helbert Wagg & Co¹⁴⁰ o půjčce ve výši 1, 5 milionu liber a 7, 5

¹³⁷ KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 196

¹³⁸ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 42

¹³⁹ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 300

¹⁴⁰ Byla to britsko – americká finanční skupina. viz. 1975. 80 s., xi. OD 31-024-75 - 05-96.

VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 43

milionu dolarů. Z těchto dvou částek byla asi polovina, což tvořilo zhruba 210 000 000 Kč, předáno do rozpočtu Elektrických podniků hl. m. Prahy a zbytek částky (asi 110 000 000 Kč) bylo rozdělen mezi plynárnu a vodárnu.¹⁴¹

Většina té částky, která přešla do Elektrických podniků, byla přidělena hlavně elektrárenské části, jelikož v roce 1923 převzala menší elektrárny nynějších pražských obvodů pod svá křídla a z ekonomických důvodů přeměnila jejich jednosměrný proud na proud střídavý. Po čase musely být zbylé elektrárny postupně zrušeny, až na elektrárnu na Smíchově, kterou stačilo přestavět. Po sjednocení rozvodné sítě byl veškerý výrobní proces převedený do holešovické centrály,¹⁴² která musela být po velkém nárůstu spotřeby energie rozšířena a technicky zdokonalena. Například i tím, že použily novější technologii, místo parních jednotek začaly využívat turbogenerátory,¹⁴³ kterými „...podařilo se nám docílit 6-ti milionové roční úspory ve spotřebě uhlí.“¹⁴⁴

Než se však pustily Elektrické podniky pod vedením trojice Mölzer, Píbl a Běšinský do velkých změn v rozvoji dopravy a elektrického vedení v nově připojených částech Prahy, musely co nejdříve vyřešit zděděné dluhy z minulých let, které dohromady tvořily velkou částku 70 000 000 Kč. Nakonec se v roce 1923 Elektrické podniky dohodly s Ústředním zastupitelstvem hl. m. Prahy na oddlužení, aby se mohly, co nejdříve pustit do rozvoje elektrické a dopravní sítě.¹⁴⁵

V této souvislosti je třeba upozornit na zajímavé ekonomické údaje ve výroční správě zpracované Eustachem Mölzerem za rok 1925 pod názvem „*Dnešní a budoucí projekty pražských elektrických podniků*“, kde se zmiňuje o holešovické elektrické Centrále v souvislosti s jejím 25. výročím zahájení provozu, a porovnává zde také finanční situaci elektrických podniků z roku 1923 a 1925. „*Elektrárna měla sloužiti ku zásobení města energií a světla poháněti tramwye, které postupně byly přeměňovány v elektrický pohon.*

¹⁴¹ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 300

¹⁴² VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 43

¹⁴³ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 338

¹⁴⁴ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ - Rozpočet elektrických podniků na rok 1925*, s. 5

¹⁴⁵ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 43 - 44

Srovnáme-li dnešní stav s počátky elektrických podniků pražských, pozorujeme úžasný rozmach podniku a to nejen po stránce technické, ale i finanční. [...] pro r. 1925 v oboru elektrárenském na straně příjmu přes 126 milionu a v oboru drah přes stočtyřicetři milionů... .¹⁴⁶ „Ačkoliv jest jisto, že spotřeba proudu podstatně vzroste oproti roku 1923, počítána s příjmem menším, neboť přinášíme za dnešní zdražovací tendence podstatné zlevnění elektrické energie o 10 % od 1. ledna 1925.“¹⁴⁷ Porovnávám rok 1925 z toho důvodu, že ještě nebyla funkční Ervěnická elektrárna.

Ještě v roce 1923 elektrické podniky zahájily na Severu Čech u Mostu stavbu Ervěnické tepelné elektrárny, aby zajistila rychle rostoucí poptávku elektřiny hlavního města Prahy.¹⁴⁸ Na tyto účely si musela Praha znovu vypůjčit, ale již mnohem menší částku, a to z toho důvodu, že se na tomto projektu podílel i stát. Elektrárna měla totiž za úkol zásobovat nejen hlavní město Prahu, ale i velkou část severních a severozápadních Čech. Tuto energii čerpaly i dopravní podniky pro svou dopravu. Tento projekt přinesl elektrickým podnikům velký zisk, a to po celou dobu meziválečných let.¹⁴⁹ Ervěnická elektrárna byla dostavená v roce 1926, a dodávala Praze elektrickou energii, 83 kilometrovým dálkovým elektrickým vedením.¹⁵⁰

Navrhovatelé této elektrárny byli čeští techničtí odborníci, mezi nimiž byl i Eustach Mólzer. Výroba energie byla v této elektrárně na tolik ekonomicky výhodná, že náklady byly osmkrát nižší než v ostatních elektrárnách, jelikož se zužitkovalo méněcenné uhlí, s nedostatečnou tepelnou hodnotou.¹⁵¹

Mólzer se ve své v rozpočtové zprávě z roku 1926 vyjadřuje k intenzivnímu rozvoji elektrifikace města: „*Tak v uplynulém třiletí 1923 až 1926 byla zvětšena rozvodní síť o plných*

¹⁴⁶ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ - „Dnešní a budoucí projekty pražských elektrických podniků, s. 1*

¹⁴⁷ Tamtéž, s. 3

¹⁴⁸ Praha nejdříve uvažovala o využití vodní síly Vltavy jako zdroj elektrické energie, ale po úvahách se rozhodli pro rychlejší způsob, a to bylo vybudování elektrárny ve státním dole Hedvika v Ervěnicích .Zdroj: Článek Historie Ervěnické elektrárny [cit. 18.12.2014]

Dostupné: <http://litvinov.sator.eu/kategorie/zanikle-obce/ervenice/historie-ervenicke-elektrarny>

¹⁴⁹ VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 44

¹⁵⁰ BĚLINA, Pavel, et al. *Dějiny Prahy. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 338-339

¹⁵¹ Zdroj: Článek Historie Ervěnické elektrárny [cit. 18.12.2014]

Dostupné: <http://litvinov.sator.eu/kategorie/zanikle-obce/ervenice/historie-ervenicke-elektrarny>

700 km, což činí tedy více než 1/3 dnešního rozsahu sítí, dosahujícího 1850 km. Byly vybudovány velké transformační stanice na Vinohradech v Nitranské ulici, na Smíchově v elektrárně, v Košířích pod Kavalírkou... .“¹⁵²

Výstavbou nových trafostanic doporučoval pražskému zastupitelství a ministerstvu financí „... odstraniti provisorní stanici na Náměstí republiky a uvésti toto prostranství do stavu hodného jeho jména...[...] Tyto vlastní investice kromě částek věnovaných výstavbě podniku ervěnického, jenž sám reprezentuje částku 192 mil. Kč, dosahují za léta 1923 až 1926 asi 130 mil. V té době stoupla výroba z 82 mil. kwh v roce 1922 na 125 mil. kwh v roce 1926 a počet konsumentů z 83.000 na 140.000. Současně se zvýšila maximální výkonnost výroben pražských a elektrárny ervěnické z 38.000 kw na 91.000 instalovaných kw... .[...] O řádném hospodaření v oboru elektrárenském svědčí skutečnost, že v bilanci roku 1922 až 1925 bylo odepsáno jen na mimořádných odpisech a uloženo do obnovovacích fondů a fondů ztrátových celkem 51,000.000 [...] Nikdy však nebyl pouštěn se zřetele hlavní účel elektráren, totiž dodávka levné elektrické energie.“¹⁵³ V rozpočtu dále uvádí, že elektrické podniky odvedly obci za roky 1923 – 1925 přebytek 15 070 270 Kč.¹⁵⁴

Zisky a čisté příjmy Elektrických podniků od roku 1919 do roku 1939 postupně stoupaly, nebo byly alespoň stabilní, nebyly nijak poznamenány ani hospodářskou krizí z 30. let Například v roce 1923, tvořil čistý zisk Elektrických podniků 4 431 469,28 Kč, v roce 1925 to bylo 5 301 964,55, v roce 1929 - 7 226 116,11 Kč, roku 1932 to bylo již 13 459 862,07 Kč, v dalších letech se rozpočet držel přibližně ve stejných hladinách, asi největší zisk zažily EP těsně před okupací, tedy roku 1938, a to ve výši 13 518 747,41 Kč.¹⁵⁵

Po provedení průzkumu a ohodnocení hospodářského růstu Elektrických podniků pod vedením Ing. Eustacha Mólzera je možné konstatovat, že byly stabilním a výnosným podnikem pražské obce. Všechny investice byly návratné a ziskové.

Na základě ekonomických bilancí EP je evidentní, že jedinou minusovou položkou Elektrických podniků v meziválečném období byla autobusová doprava mezi lety 1925 –

¹⁵² ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ -Elektrické podniky v rozpočtové debatě 13.XII.1926*, s. 5

¹⁵³ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ -Elektrické podniky v rozpočtové debatě 13.XII.1926*, s. 5-6

¹⁵⁴ Tamtéž, s. 17

¹⁵⁵ Blíže: VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 46-49

1938, tuto ztrátu však v oněch letech vysoce převýšily zisky elektrárny a tramvají. Nelze však zastírat, že zisk podniků šel na úkor vysoké ceny jízdného. Za první republiky stála jízdenka 1,20 Kč,¹⁵⁶ a to byla na tu dobu vysoká částka.

6.2. Městská hromadná doprava v hl. m. Praze v éře Eustacha Mölzera v čele Správní rady Elektrických podniků

S rozvojem moderní civilizace a s ním souvisejícím vznikem rozlehlých moderních velkoměst se vybudování a spolehlivé fungování městské hromadné dopravy, která by spojila bydliště a pracoviště lidí, centra měst s periferií a důležitá nádraží s průmyslovými podniky. U moderních velkoměst totiž mohou vzdálenosti, které jejich obyvatelé denně překonávají, činit i desítky kilometrů.

Nově utvořená Velká Praha tedy ve 20. a 30. letech stála před náročným úkolem modernizace dopravního systému odpovídajícího potřebám výrazně rozšířeného nového hlavního města, současně bylo zapotřebí dokončit jeho elektrifikaci, a to včetně systému veřejného osvětlení v periferních částech. A právě na tom se výrazně podílel Ing. Eustach Mölzer, který byl jako předseda Správní rady Elektrických podniků hl. m. Prahy za úspěšné naplnění těchto nelehkých cílů osobně odpovědným.

6.2.1. Tramvajová doprava

„Zlatá éra tramvajové dopravy“ se pojí se třemi muži, kteří působili v Elektrických podnicích hl. m. Prahy v meziválečném období, kterými byli Ing. Eustach Mölzer, Ing. Alois Píbl a Ing. Václav Běšínský. Byl to nejvýkonnější a nejvíce sehraný tým techniků, kteří kdy v čele Elektrických podniků hl. m. Prahy působili.¹⁵⁷

Vzhledem k výraznému rozšíření území hlavního města Prahy se musela zcela nutně rozšířit i dopravní síť do všech jejích okrajových částí, jak byly nově vymezeny hranicemi Velké Prahy. Tramvaje tvořily v oněch dobách hlavní prostředek hromadné dopravy. V době

¹⁵⁶ Blíže: VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s s. 44

¹⁵⁷ Tamtéž, s. 37

první republiky (1918 – 1938) byla tramvajová síť rozšířena ze 79, 476 km až na 132, 697 km. To si vyžádalo velké finanční náklady.¹⁵⁸

Musíme navíc ještě vzít v úvahu, že Elektrické podniky v oné době musely naplňovat i řadu dalších nových úkolů, a to i v jiných oblastech, než byla ona výhradně dopravní. Že se všechny tyto úkoly i přes milionové investice dařilo naplňovat za vyrovnaného či mírně přebytkového rozpočtu je dokladem toho, jak Elektrické podniky odpovědně hospodařily. Samozřejmě, jim z počátku pomohly i zahraniční půjčky, které si Praha v roce 1922 musela vzít, aby v nelehké situaci po 1. světové válce byla vůbec schopna zajistit fungování veškerých komunálních služeb. Ale Elektrické podniky zvládly každý rok tyto investice obci nejen vrátit, ale mnohdy odvést i určitý zisk, který pak Praha mohla dále moudře investovat.¹⁵⁹

Dynamický rozvoj tramvajové dopravy začal v roce 1923, tedy při nástupu Eustacha Mólzera do funkce předsedy ve Správní radě Elektrických podniku. Už v této době fungovalo ve městě osmnáct linek elektrických drah na tratích o celkové délce 81,8 km.¹⁶⁰ Každým rokem přibývaly další a další úseky nových tratí a kvůli novému územnímu plánu docházelo i k reorganizaci tratí stávajících.¹⁶¹ Některé traťové úseky byly rušeny kvůli špatnému technickému stavu nebo kvůli statice kulturních památek.¹⁶²

Tramvajovou dopravu také ovlivnila stavba nových mostů přes Vltavu.¹⁶³ Příkladem je zejména Libeňský most (1925 – 1928), který spojil Libeň s vnitřní Prahou¹⁶⁴ nebo Jiráskův most, zajímavostí však je, že i když se na tomto mostě položily tramvajové koleje, kvůli nedodělaným komunikačním úpravám na straně Smíchova se tudy tramvaje nikdy nerozjely a po druhé světové válce došlo k odstranění kolejí.¹⁶⁵

¹⁵⁸ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 65

¹⁵⁹ Tamtéž, s. 42, 44

¹⁶⁰ Pošusta, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 28

¹⁶¹ Blíže: VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 65-69

¹⁶² BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 328

¹⁶³ Tamtéž, s. 332

¹⁶⁴ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 292

¹⁶⁵ Fojtík, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 107

V roce 1924 byla vybudována trať z Vychovatelny do Kobylis a z Jiráskova náměstí na Karlovo náměstí (Resslovou ulicí), naopak téhož roku se zrušila nákladní trať, která procházela Wilsonovým nádražím.¹⁶⁶ V dalších letech byly nové traťové úseky stavěny do vzdálenějších koutů Prahy. V roce 1925 se tramvajová síť dostala až na Harfu, Zlíchov a na Pankrác.¹⁶⁷ Již v roce 1927 bylo dosaženo 100 kilometrů celkové délky tramvajové sítě a to při stavbě trati ze Smíchova na Zlíchov.¹⁶⁸

Další zajímavou skutečností je i každoročně neustále výrazně narůstající počet přepravených cestujících, který dokládá, že vedení nových tratí bylo vybíráno skutečně ekonomicky efektivně. Již v roce 1926 převezla tramvajová doprava 187 847 594 osob a s každým rokem se tento počet navyšoval, v roce 1938 se už blížil skoro ke třem stům milionům, bylo to přesně 281 973 997 cestujících.¹⁶⁹ Jak se Mólzer v rozhovoru pro rádio v roce 1931 zmiňuje, že „...v roce 1921 připadlo na 1 obyvatele Velké Prahy průměrně 217 jízd do roku 1930 již 302 jízdy elektrickou drahou a 18 jízd autobusy....“¹⁷⁰ V roce 1936 již fungovalo 24 linek tramvajové a autobusové sítě na trati 125 km dlouhé.¹⁷¹

Od začátku 30. let byla Československá republika výrazně negativně ovlivněna světovou hospodářskou krizí, v Elektrických podnicích se to projevilo jak snížením počtu zaměstnanců (ovšem jen v řádu stovek z celkového počtu tisíců),¹⁷² tak i ve stavbě a rozšiřování tramvajových tratí, jejichž tempo budování se přece jen zpomalilo, zatímco některé již málo využívané úseky byly dokonce rušeny. Přesto byl ale rok 1934, kdy nedošlo k výstavě žádného tramvajového traťového úseku, spíše výjimkou.¹⁷³ Po překonání nejhorší

¹⁶⁶ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 65-66

¹⁶⁷ Fojtík, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 104

¹⁶⁸ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 329

¹⁶⁹ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 33

¹⁷⁰ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 6, II.5./1-42, *Práce na téma: „Elektrické dráhy, doprava“ - Rozhovor: Ta pražská elektrika*, s. 1

¹⁷¹ KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918–1938)*. Díl 1. *Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929)*. Praha: Libri, 2003, s. 292

¹⁷² Blíže: VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011. s. 50

¹⁷³ FOKTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 109

fáze krize se naopak výstavba nových tratí zintenzivnila, její masivní rozšiřování tak probíhalo až do roku 1938, kdy se dokončovaly poslední traťové úseky a kdy kvůli nově nastalé politické situaci, kdy musely být nějaké linky z důvodu mobilizace¹⁷⁴ a nedostatku pracovníků přechodně omezeny.¹⁷⁵ Mezi lety 1918 – 1938 bylo do provozu uvedeno 475 nových tramvajových motorových vozů, během těch let EP vyřadily 187 motorových vozů. Za toto období, tedy od roku 1918 do 1939, přibylo i vozů vlečných, takže celkový počet stoupl o 647 vozů.¹⁷⁶

Elektrické podniky neměly jednoho výrobce tramvajových souprav, zadávaly zakázky různým podnikům, obvykle vždy v rozsahu několika desítek kusů, takže na každý typ vozů se vždy hledal co nejvýhodnější dodavatel. Například jedním z dodavatelů byly Ringhofferovy závody v Praze na Smíchově, Továrna na vozy, a. s. Kolín, ČKD, Škodových závodů v Plzni a mnoho dalších. Proto i typů tramvají za 1. republiky bylo hodně, různé série vozů se lišily v celé řadě detailů.¹⁷⁷

Kvůli plynulosti provozu se během let neustále modernizovaly dopravní podmínky, a tak např. poprvé v roce 1929 byla použita elektromagnetická výhybka, tím pádem řidiči tramvají již nemuseli ručně přesměrovávat výhybky. Vzrostla i provozní rychlost tramvají, např. v roce 1921 byla nejvyšší povolená rychlost 27 km/h a v roce 1929 už to bylo 30 km/h.¹⁷⁸

V jednom z rozhovorů z roku 1930 s Eustachem Mölzerem jako předsedou Správní rady Elektrických podniků se řeší otázka zlepšení dopravní situace, na kterou si lidé neustále stěžují, především na intervaly na tratích. Mölzer se tuto otázku snaží řešit, ale zároveň vysvětluje „...*jak často hlavně uvnitř města jsou řidiči zdržováni ostatní veřejnou dopravou, zejména na křižovatkách nebo ulicích, v nichž je až dosud povolena doprava též koňským potahům a ručním povízkům, jež ostatní rychlou dopravu citelně zdržují a bezpečnost veřejnou ohrožují.*“¹⁷⁹

¹⁷⁴ Vyhlášená 23.září 1938

¹⁷⁵ Blíže: VONDRA, Roman. *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011. s. 79

¹⁷⁶ Tamtéž, s. 83

¹⁷⁷ Tamtéž, s- 82-83

¹⁷⁸ Tamtéž, s. 89

¹⁷⁹ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 6, II.5./1-42, *Práce na téma: „Elektrické dráhy, doprava“ Rozhovor: Ta pražská elektrika*, s. 5

Za zmínku stojí i nákladní tramvajová doprava, které během první republiky v Praze sloužila k přepravě uhlí, poštovních zásilek, stavebnin i potravin a také vyvážela komunální odpad. Od roku 1919 se tomuto způsobu přepravy dařilo, ale v roce 1921 s přijetím zákona o přepravních daních došlo k zvýšení cen za přepravu. Zákazníci byli nuceni nyní platit o 30 % víc, takže tímto nákladní doprava ztratila svůj význam. Jediným faktorem, který ještě udržoval nákladní tramvajovou dopravu v činnosti, bylo to, že v roce 1921 rozvážely nákladní tramvaje pečivo od firmy Odkolek z Vysočan po celé Praze. Ale již v roce 1925 spolupráce s nimi skončila a tím byl ukončen i tento způsob přepravy. Nákladní dopravu poté využívaly Elektrické podniky pouze pro své potřeby.¹⁸⁰

6.2.2. Autobusová doprava

Dalším významným vývojem v hromadné dopravě bylo zavedení autobusů. Je však nutno podotknout, že první pokusy se zavedením autobusové dopravy již probíhaly v letech před 1. světovou válkou, první linka byla provozována v letech 1908 – 1909.¹⁸¹

Nyní se Elektrické podniky pokusily zavést tento způsob dopravy znovu, a to z důvodu nově vzniklých čtvrtí, které se nacházely na periferii Prahy mimo dosah tramvajové sítě a bylo nutné je spojit i s vnitřní částí Prahy. Z finančního hlediska byl tento způsob levnější, jelikož postavit tramvajovou trať například do Záběhlic, Hloubětína, Kunratic, Bohnic či Jinonic bylo finančně velice náročné.

Již v roce 1919 se vedení města začalo zabývat otázkou zavedení autobusové dopravy, a vytvořilo *přípravný komitét obce pražské pro vyřešení autobusové dopravy v Praze a okolí*, jehož členem byl i Ing. Eustach Mólzer. Vedení města chtělo mít vliv na provozování nového typu dopravy, a tak bylo městu uděleno oprávnění k *provozování dopravy osob a zavazadel autobusy, autodrožkami a automobily nákladními i osobními*. V roce 1920 tak vznikla Autodopravní společnost, která byla zástupcem pražské obce v této oblasti a dostala zavedení autobusové dopravy na starost.¹⁸² Bohužel veškeré pokusy o zavedení autobusové dopravy ve městě ztroskotaly a Autodopravní společnost se postupně oddělila od pražské obce a již

¹⁸⁰ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011. s. 85-86

¹⁸¹ POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 29

¹⁸² FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František: *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 12-13

nepůsobila jako její zástupce. Naopak se sama stala Autodopravní akciovou společností a byla ve druhé polovině 20. let stabilním podnikem, který zajišťoval dopravu příměstskou, nikoli pražskou hromadnou, jak to bylo původně naplánováno.

V té samé době, začaly se svým vlastním autobusovým plánem i Elektrické podniky hl. m. Prahy, ale na rozdíl od Autodopravní společnosti se jim jejich plány vydařily, jelikož se snažily vyhovět potřebám lidí jakýmkoliv způsobem.¹⁸³

Dne 21. června 1925 byl zahájen provoz autobusové dopravy.¹⁸⁴ Během tohoto roku přepravily autobusy již více než 100 000 cestujících. Aby se omezil počet přestupů cestujících, začaly být mnohé autobusové linky budovány jako překryvné, tedy zajížděly až do centra města. Již v prvních letech provozu, tedy v letech 1925 – 1927, bylo funkčních 7 autobusových linek označených písmeny, které navazovaly svými trasami na tramvajové linky. Zajímavostí této doby je, že v centru Prahy Elektrické podniky provozovaly i vyhlídkové autobusy (autokary), u kterých byl při projížděce zajištěn i průvodce, takže si tento způsob poznávání krás Prahy velice oblíbili cizinci.¹⁸⁵ Vyhlídkové jízdy tramvajemi se tudíž úplně zrušily a jezdily pouze na objednávku.¹⁸⁶

Ke konci éry první republiky fungovalo v Praze 18 pravidelných linek autobusové dopravy Elektrických podniků hl. m. Prahy, resp. jejich dopravní části, tedy Elektrických drah,¹⁸⁷ na trasách o celkové délce 113,6 km.¹⁸⁸

Autobusová doprava ve 30. letech 20. století rozšířila svoje služby i na noční provoz, který byl poprvé vyzkoušen z 27. na 28. listopadu 1932. Tento provoz se osvědčil, a tak byly tyto linky zavedené natrvalo.¹⁸⁹

¹⁸³ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František: *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 15-16

¹⁸⁴ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 90

¹⁸⁵ POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 29

¹⁸⁶ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František: *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 23

¹⁸⁷ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 97

¹⁸⁸ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František: *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 37

¹⁸⁹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 97-98

Za první republiky provozovaly Elektrické podniky hl. m. Prahy autobusy celé řady značek. Drtivá většina z nich byla od tuzemských výrobců. Autobusy s označením Laurin & Klement, posléze Škoda, dodávala stejnojmenná automobilka z Mladé Boleslavi, vozy značky Tatra dodávala stejnojmenná kopřivnická automobilka, velký počet autobusů pak dodal další klíčový tuzemský výrobce – firma Praga. Jen několik málo autobusů bylo z dovozu, např. známý autobus Fross Büssing z Vídně.¹⁹⁰

Značný vliv na autobusovou dopravu měla, stejně jako na tramvaje, hospodářská krize. Dva zákony z roku 1932 regulující v ČSR autodopravu řadě autodopraců, včetně pražských EP, hodně zkomplikovaly život. Jeden z nich ovlivnil kvalitu a cenu pohonných hmot a druhým zákonem byla prosazena 30 % daň z jízdného za hranice Prahy, tím pádem musely být některé autobusové linky, které šly daleko za hranice Prahy, zrušeny, resp. redukovány na vnitroměstské úseky. I přes to, že bylo zvýšeno jízdné, nebyla autobusová doprava pro rozpočet Elektrických podniků výnosná, tyto ztráty však zachránily příjmy z tramvajů a elektrárny.

Autobusová doprava byla též výrazně ovlivněna mobilizací z 24. září 1938, kdy se zastavil, resp. omezil, provoz mnoha linek a od roku 1939, kvůli nedostatku paliva, pak byly jednotlivé linky postupně rušeny nebo omezovány na napájecí úseky (vedly jen k nejbližší trati tramvaje).¹⁹¹ Kvůli nedostatku benzínu, posléze i alternativních druhů paliva, a náhradních dílů, se autobusová doprava dostávala do stále větších problémů, až v závěru války prakticky úplně zkolabovala, takže lidé z periferie pak na nejbližší tramvaj museli chodit pěšky.¹⁹²

Vzhledem k velkému nárůstu nejen hromadné, ale i individuální dopravy (ve 20. a 30. letech se již automobily staly běžnou součástí každodenního provozu), byl pouliční provoz stále komplikovanější. Proto bylo nutností provoz nějakým způsobem regulovat, a tak již ve

¹⁹⁰ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 99-100

¹⁹¹ Fojtík, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 125-127

¹⁹² FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. *Pražské autobusy 1925–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 41

20. letech byly nainstalovány na důležité křižovatky první semaforey. První byl u Masarykova nádraží nainstalován již v roce 1927.¹⁹³

6.2.3. Vozové parky jednotlivých typů městské hromadné dopravy

S rozvojem dopravy se měnila i vnitřní organizace podniku, jelikož stoupal počet zaměstnanců. A tak byly Elektrické podniky nuceny se rozšiřovat a modernizovat. *„Vnitřní organizace věnuje se nemenší péče, jejímž výsledkem bude stejně výstavba vlastní administrativní budovy, jakož i nových dílen elektrických drah, remis...“*¹⁹⁴

Již v roce 1927 bylo rozhodnuto o výstavbě nové administrativní budovy Elektrických podniků v Holešovicích za kostelem sv. Antonína, jejímž účelem bylo sloučit všechny úřadovny, které byly dosud roztroušeny po celé Praze. V tomto roce byla slavnostním výkopem, u kterého asistoval Ing. Mölzer i primátor dr. Karel Baxa, zahájena výstavba.¹⁹⁵ Ale se stavbou budovy se začalo až v roce 1930 a již v roce 1934 do budovy postupně přicházeli první zaměstnanci.¹⁹⁶

Kromě vyřešení administrativních záležitostí musely EP rozšířit i technickou základnu. S každým rokem jim přibývaly nové vozy, a tak musely rozšířit a vybudovat i nové vozovny a depa, ev. garáže.

V roce 1925 začaly se stavbou vozovny Pankrác, která byla rozdělena na 5 lodí o celkové ploše 10 800 m².¹⁹⁷ *„Do každé lodi lze umístiti 50 vozů, takže celková kapacita vozovny dosahuje 250 ti motorových vozů,...[...]V pozadí vozovny umístěny jsou dílny pro lehčí opravy vozů, skladiště materiálu a olejů, šatny pro dělníky, umývárny se sprchami,*

¹⁹³ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 88

¹⁹⁴ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ - Úkoly elektrických podniků pražských*, s. 4

¹⁹⁵ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 6, II.5./1-42: *Práce na téma: „Elektrické dráhy, doprava“ - Zahájení stavby budovy hl. m. Prahy*

¹⁹⁶ Pošusta, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 31

¹⁹⁷ Tamtéž, s. 30

*místnost k ohřívání vody a záchody.*¹⁹⁸ Tato vozovna byla určená nejen pro tramvajovou dopravu, ale sloužila i jako první garáž pro autobusy, které do té doby parkovaly na Rustonce.

I když se postavila tato nová vozovna a rozšířily se i další, jako ve Strašnicích, na Žižkově a ve Střešovicích, stále to nepojmulo celou kapacitu nových tramvajových vozů. Navíc kvůli rychle rostoucím modernizačním požadavkům byly některé vozovny zrušeny, např. v Karlíně nebo na Smíchově.

A tak se rozhodlo v roce 1931 o stavbě nové vozovny ve Vokovicích, jejíž výstavba byla díky Všesokolskému sletu urychlena, takže její provoz začal už v roce 1932. Tato stavba měla také 5 lodí, jako vozovna na Pankráci a pojímala 240 tramvajových vozů.¹⁹⁹ V dalších letech byly postaveny ještě dvě vozovny, a to v roce 1937 v Motole a v roce 1939 v Kobylisích, tato poslední byla zprovozněna až za prvních let okupace. V provozu nadále zůstaly i starší vozové parky, jako vozový park v Libni, Karlíně, Strašnicích či Žižkově, které byly během těchto let rozšířeny.²⁰⁰

Pro autobusovou dopravu byly zpočátku vyhrazené garáže v areálu Ústředních dílen, které se nacházely na Rustonce. Později, se vznikem tramvajové vozovny na Pankráci, tam postavily nové garáže, což byl jediný areál v rámci pražských vozoven, dep a garáží, který sloužil k deponování jak tramvajů, tak i autobusů. Vzhledem k tomu, že autobusová doprava vznikla ve 20. letech, ale její rozvoj byl velmi rychlý, nemohly kapacity autobusových garáží ve vozovně Pankrác stačit k tomu, aby pojaly celý autobusový vozový park. Proto se Elektrické podniky rozhodly pro výstavbu nového areálu, určeného výhradně pro autobusy. V roce 1931 – 1932 byla postavena první pražská autobusová garáž, která se nacházela v Dejvicích, se vznikem tohoto nového areálu tak přestaly autobusy garážovat na Rustonce.²⁰¹ Dejvický areál měl v té době kapacitu pro 102 autobusů.²⁰²

¹⁹⁸ ANTM, fond: E. Mólzer, karton. č. 6, II.5./1-42: *Práce na téma: „Elektrické dráhy, doprava“ - Nová remisa selektrických drah na Pankráci*, s. 2

¹⁹⁹ POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s.30

²⁰⁰ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 88

²⁰¹ Tamtéž, s. 101

²⁰² POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s.30

6.2.4. Trolejbusová doprava

V Praze, jako v prvním městě v českých zemích a na Slovensku v meziválečné éře, ponecháme-li stranou kupř. provoz v Českých Velenicích–Gmündu²⁰³ ještě před 1. světovou válkou, byl zaveden zcela nový dopravní prostředek MHD, kterým byly trolejbusy. V Praze se však jednalo o vůbec první pokus s tímto dopravním prostředkem, který se posléze velmi osvědčil, takže v poválečném Československu se pak trolejbusová síť v Praze nakonec stala vůbec největší mezi českými a slovenskými městy.

Elektrické podniky o tomto typu dopravy začaly reálně uvažovat až ve 30. letech, přesto k realizaci jejího zavedení pak došlo velmi rychle, v horizontu několika mála let. Výstavba první tratě pro trolejbusy byla Správní radou schválena 12. listopadu 1934 a o pár měsíců později tento projekt schválilo i Ústřední zastupitelstvo hl. m. Prahy. Počítalo se s finančními náklady v hodnotě 1 692 000 Kč, které měly být hrazeny z rozpočtu Elektrických podniků. Již 5. června roku 1936 byl zahájen zkušební provoz.²⁰⁴

Slavnostní zahájení se uskutečnilo 28. srpna 1936 v 17 hodin, za přítomnosti vážených osobností pražské obce, mezi nimiž nechyběl ani primátor JUDr. Karel Baxa a ostatní členové městské rady, a představitelů Elektrických podniků, mezi nimiž samozřejmě nechyběl předseda SR EP Ing. Eustach Mólzer. Tato slavnostní akce se uskutečnila na nádraží vozovny ve Sřešovicích.²⁰⁵ Již další den, tedy 29. srpna, vyjela oficiálně první trolejbusová linka K, která nahradila autobusovou linku se stejným označením ve stejné trase, v části Hanspaulky.²⁰⁶ Tato linka byla za doby působení Mólzera jediná, druhá pak vznikla až za okupace. První trolejbusová trať byla 3,628 km dlouhá a díky dodání dalších vozů do provozu se interval na této trati zkrátil na 7,5 minuty.

V roce 1937 se přepravilo na této lince již 1 600 000 osob, což byl na jedinou provozovanou linku ohromující počet. Vzhledem k tomu, že se nový typ městské hromadné

²⁰³ Zdroj: První trolejbusy v Rakousko-Uhersku [cit. 20.12.2014]

Dostupné: <http://www.spvd.cz/index.php/ceske-velenice>

²⁰⁴ Fojtík, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 132

²⁰⁵ Dnes zde sídlí Muzeum pražské MHD.

²⁰⁶ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 132

dopravy osvědčil, začalo se brzy uvažovat o postavení druhé tratě, které se ale uskutečnilo až v roce 1939, tedy již za protektorátní éry (Smíchov – Waltrova továrna, Jinonice).²⁰⁷

Důvodů k zavedení trolejbusové dopravy bylo několik. Její přednosti spočívaly v několika důležitých technických okolnostech, které činily její provoz výhodný. Jednak pro provoz trolejbusů nebylo nutné stavět tratě s velmi nákladným kolejovým svrškem, mohly se pohybovat po úplně běžných silničních komunikacích. Zároveň však trolejbusy nebyly závislé na benzinových či naftových motorech,²⁰⁸ které vypouštěly a i v dnešní době, i přes přísnější ekologické limity, stále vypouštějí do ovzduší velké množství exhalací. Druhou hlavní předností trolejbusů tedy byla jejich vysoká ekologičnost.

Trolejbusové vozy byly Elektrickým podnikům dodávány firmami ČKD, Tatra, Praga a Škoda. Zpočátku byl jejich vozový park malý, v první várce byly totiž do provozu v roce 1936 dodány jen 3 vozy. Postupně však jejich vozový park rostl a na začátku okupace již Elektrické podniky vlastnily 24 trolejbusů.²⁰⁹

Během působení Eustacha Mölzera ve Správní radě Elektrických podniků se toho v hromadné pražské dopravě změnilo hodně, kromě toho, že byly opravené staré tratě tramvajové dopravy, které vznikly ještě před první světovou válkou, vznikly nové úseky, které propojily všechny nové části Velké Prahy. Tam, kam nebylo efektivní a ekonomické budovat tramvajové tratě, zavedly Elektrické podniky nový způsob dopravy, jímž byly autobusy a v závěru Mölzerovy éry nově i trolejbusy. v námi sledovaném období tak hlavně zásluhou autobusů tak EP dokázaly spojit i nejbzdálenější pražskou periferii s centrem města. Kromě systematického rozšiřování dopravní sítě, probíhala i modernizace tratí a vozů a rozšiřování vozového parku o nové typy vozů, jelikož se neustále rok od roku zvyšoval rozsah sítě a intenzita provozu uvnitř pražské hromadné dopravy. Tím, že se zvyšoval počet vozů, se snažily Elektrické podniky dosáhnout jak zrychlení dopravního provozu, tak i zkrácení intervalů na tratích.

²⁰⁷ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 103

²⁰⁸ POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 32

²⁰⁹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 103

Zkrátka Elektrické podniky hl. m. Prahy v čele s předsedou Správní rady Ing. Eustachem Mölzerem a jeho neméně významnými kolegy – Ing. Píblem a Ing. Běšínským se snažily co nejvíce vyhovět potřebám nové metropole Československé republiky a přepravní poptávce jejích obyvatel, a to i těch z jejích nejvzdálenějších předměstí. Hromadná doprava v této době zažila opravdu „zlatou éru“ a ještě v dnešní době je např. v provozované síti pražských tramvají dodnes vidět pozůstatky obrovského díla, které nám Ing. Mölzer zanechal. Rovněž tak jeho snahy o zbudování pražského metra byly, byť o desítky let později, realizovány.

6.2.5. Plány podzemní dráhy

Rozvoj hromadné dopravy a rozšíření její sítě byl ovlivněn vznikem Velké Prahy. Vzhledem k nárůstu počtu obyvatel hlavního města a neustálému technickému pokroku vznikaly nové typy městské dopravy, které byly v některých ohledech i ekonomičtější a ekologičtější. Postupně se začala výrazně rozšiřovat i doprava pro osobní účely, tedy automobily, které ve 20. a 30. letech zažily prudký rozmach, a tak se již pro tu dobu staly typickými zácpami v centru města.²¹⁰ Přeplněné byly nejen silnice, ale i dopravní prostředky.

Dopravní situace se nejvíc zhoršila v centru hlavního města, jak je to i v dnešních dobách, nejvíce byl neprůjezdný úsek mezi náměstím Republiky, Můstkem a Perštýnem, kde celková rychlost dopravních prostředků, tramvají a v té době již rozšířených automobilů, klesla na 4 km/h.²¹¹ „*Správní rada Elektrických podniků hlavního města Prahy v důsledku překotného rozvoje našeho hlavního města uložila ředitelství elektrických drah již v roce 1925, aby zahájilo přípravy k získání nutných podkladů pro zajištění dalšího vývoje veřejné dopravy takovým způsobem, aby nejen v nejbližších letech, ale i v dalekém budoucnu, přihlíželi se ke schválenému regulačnímu plánu a postupnému osídlování Velké Prahy, městské dopravní prostředky stále větším dopravním potřebám obyvatelstva v jednotlivých vývojových obdobích v plné míře vyhověly.*“²¹² Právě s tímto souvisí i myšlenka na vznik pražské podzemní dráhy, která měla vyřešit tento naléhavý úkol.

²¹⁰ BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy*. Díl 2. *Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998, s. 331

²¹¹ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*: Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 33

²¹² ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 7, II.8./ 1-10: *Dopravní soutěž a podzemní dráha v Praze, O přípravách k vyřešení pražského dopravního problému pro nejbližší budoucnost*.

Sice jako úplně první s tímto návrhem přišel již v roce 1898 Ladislav Rott, ale tento návrh byl zamítnut a znovu se začalo uvažovat o podzemní dráze až ve dvacátých letech, teprve na konci třicátých let se ale stala tato myšlenka reálnou, bohužel s příchodem 2. světové války byly veškeré plány zastaveny a k realizaci došlo až o mnoho let později.²¹³

Tento požadavek na vytvoření lepšího a rychlejšího systému dopravy ve městě řešila samozřejmě nejen Československá republika, ale i ostatní evropské země. První reálné úvahy začaly v polovině 20. let, kdy v roce 1925 vypsal *Americká jednota československých inženýrů* v Chicagu soutěž na návrh výstavby podzemní dráhy v Praze.²¹⁴ Úkolem soutěže bylo zvýšit schopnost odborníků reagovat svými projekty na aktuální požadavky veřejnosti, na zlepšování komunikace s veřejností a na řešení praktických úkolů za účelem zlepšování dopravní obslužnosti ve velkých městech v Československu. Do této soutěže se mohli přihlásit všichni posluchači českých vysokých škol a mezi čtyřiceti zaslanými návrhy byl do nejlepší šestice vybrán projekt Ing. C. Jiřího Hrušky.²¹⁵ Jeho plán navrhoval výstavbu třech tratí metra v centru města, které měly pod povrchem Prahy vést následujícími směry: Dejvice – Vršovice, Libeň – Smíchov a Holešovice – Vyšehrad. Vedle těchto třech tratí měla vzniknout ještě jedna trať v samém centru města Prahy, která měla propojit Wilsonovo nádraží a Masarykovo nádraží.

Tato dráha měla být propojená s pozemní hromadnou dopravou, jak Ing. C. Jiří Hruška uvádí na přednášce z roku 1926 : „*Dlužno si však uvědomit, že by podzemní dráhy v Praze neměly za účel potlačiti veškeré pouliční dráhy, nýbrž odlehčiti jim, tj. vzít na sebe dálkovou dopravu, která již dnes při pouličních drahách znamená velkou ztrátu času denně. Pouličním drahám by zůstalo spojovati různá místa, kudy nepůjde podzemní dráha se stanicemi této dráhy. Tím by se oba dopravní prostředky doplňovaly.*“²¹⁶

V roce 1926 vznikl další návrh. Ten byl svým provedením mnohem praktičtější a realističtější. Obsahoval již řadu návrhů v oblasti budování systému metra v Praze, které se staly inspirativním zdrojem pro úvahy v tomto směru v následujících desetiletích.

²¹³VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 105-106

²¹⁴FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 134

²¹⁵VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 106

²¹⁶FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 134

Nový projekt vypracovali prof. Ing. Vladimír List²¹⁷ a Ing. Bohumil Beleda²¹⁸ a pojmenovali jej „*STUDIE rychlé městské dráhy „ Metro“ v Praze. 1926*“ Tato studie byla poslána přímo primátorovi JUDr. Karlu Baxovi, který tento významný nápad poslal dne 4. prosince 1926 Správní radě Elektrických podniků hl. m. Prahy, kde působil právě Ing. Eustach Mölzer. V plánu byla výstavba čtyř tras: Anděl - Palmovka, Vítězné náměstí – Flora, Těšnov – Vyšehrad a poslední trasa Výstaviště – Žižkov, všechny tyto trasy samozřejmě procházely centrem a zahrnovaly i spojení obou hlavních pražských nádraží. Celková délka měla dosahovat 20,4 km a vozy se měly pohybovat po těchto trasách rychlostí 27,8 km/h.²¹⁹

Tento návrh, stejně jako předchozí Hruškův, byl ale postaven na propojení podzemní dopravy s dopravou pozemní, což se ale nelíbilo Elektrickým podnikům, protože provázanost obou systémů mohla při kolapsu jednoho z nich paralyzovat oba současně. Důležité však bylo, že šlo již o realistický návrh na vyřešení budoucích dopravních problémů Prahy podzemní dráhou, a na tomto řešení a dalším vylepšování projektu do budoucna pak pracovali oba inženýři usilovně nadále.²²⁰

Elektrické podniky v roce 1927 iniciovaly průzkum, na jehož základě chtěly zjistit, jaké jsou potřeby hromadné dopravy dané doby, jejich frekvenční zatížení apod. Podle výstupů z tohoto šetření pak chtěly promyslet další rozvoj dopravy do budoucna. A právě tento průzkum byl podnětem pro vypsání soutěže „*Vyřešení všeobecného dopravního Programu Velké Prahy*“, která probíhala v letech 1929 – 1931. Výsledky poté posuzovala odborná veřejnost. Z 19-ti projektů, které většinou navrhovaly vybudovat síť podzemní dráhy, byly vybrány nakonec tři práce.²²¹

První a nejspíše nejlepší byl návrh Škodových závodů, který navrhoval tři tratě ve směru: Smíchovské nádraží – Horní libeňské nádraží, Dejvice – Flora, Výstaviště – Vršovické nádraží, a tato plánovaná trať měla mít délku 23 km. Tyto tři linky měly vytvořit přestupní

²¹⁷ Ing. V. List byl profesorem České techniky v Brně a úředně autorizovaným civilním inženýrem pro elektrotechniku.

²¹⁸ Ing. B. Beleda byl úředně autorizovaným civilním stavebním inženýrem v Praze.

²¹⁹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 106-107

²²⁰ FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, s. 135

²²¹ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 7, II.8./ 1-10: *Dopravní soutěž a podzemní dráha v Praze, O přípravách k vyřešení pražského dopravního problému pro nejbližší budoucnost, s. 1-2*

místa ve stanicích Museum – Můstek - Masarykovo nádraží, tím pádem se začal tento projekt označovat jako MMM.²²²

Dalším vítězem byl návrh továrny Českomoravská – Kolben – Daněk (ČKD), jejich práce byla pojmenovaná „*Střední cestou*“ a měli v plánu vytvořit dvě linky a jednu odbočnou. Trasy měly procházet ve směru Palmovka – Smíchovské nádraží, Břevnov – Hostivař a Chotkovy sady – Podbaba.²²³

Třetí z vybraných projektů pocházel přímo od Elektrických podniků a jeho zástupcem byl Dr. Ing. Alexandr Voigts²²⁴. Projekt nesl název „*Studie 1930*“ a do svého plánu zahrnoval zavedení tří tras, které se potom v centru města spojovaly v jednu, a jejich přestupní stanicí mělo být Wilsonovo nádraží. Trasy měly vypadat takto: Wilsonovo nádraží – Břevnov, Wilsonovo nádraží – Prosek/Hrdlořezy, Wilsonovo nádraží – Smíchovské nádraží.²²⁵

Tyto tři návrhy byly porotou ohodnoceny rovnocenně, nebylo určené pořadí a všichni dostali stejné ceny. „*I když výsledky soutěže byly pozoruhodné, nemohla porota žádný z projektů v soutěži doporučit k provedení, neboť ani jeden z nich neobsahoval přesvědčivé důkazy o správnosti a nezbytnosti úprav, které navrhoval.*“²²⁶ Takže 20. května 1932 nakonec porota ukončila svojí práci, jejíž závěry potom odsouhlasila i Správní rada Elektrických podniků v čele s Eustachem Mölzerem.²²⁷

Další návrhy na podzemní dráhu se objevily až po skončení hospodářské krize ve 30. letech a přišly s nimi samy Elektrické podniky, které s postupným nástupem individuální automobilové dopravy a dalším zhoršováním průjezdnosti města začaly ještě hlouběji doceňovat nesporná pozitiva podzemní dráhy, a tak v roce 1938 vytvořilo studijní oddělení Elektrických podniků nový podklad k budování podzemní dráhy pod názvem „*Dopravní projekt Velké Prahy*“. Vypracováním generálního projektu se zabývalo za tím účelem

²²² VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s.108-109

²²³ Tamtéž, s. 109

²²⁴ Byl náměstkem ředitele Elektrických drah a zároveň přednostou jejich studijního oddělení.

²²⁵ VONDRA, Roman.:*Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s.109-110

²²⁶ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 7, II.8./ 1-10: *Dopravní soutěž a podzemní dráha v Praze, O přípravách k vyřešení pražského dopravního problému pro nejbližší budoucnost, s. 2*

²²⁷ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 110

speciálně zřízené Konkorsium pro projekt podzemní dráhy. To svou práci skončilo až v průběhu 2. světové války, konkrétně v roce 1941.²²⁸ Práce na projektu podzemní dráhy v Praze byla zastavena 2. světovou válkou, kdy se, v souvislosti se všeobecnou ekonomickou nouzí, stalo hlavním úkolem doby vůbec zajistit fungování stávajícího dopravního systému. Jakékoli nové projekty se v té době vymykaly ekonomické realitě, takže další projekční a přípravné práce k výstavbě pražského metra zcela ztratily smysl.

Popis této poslední fáze projekčních prací na plánech pražského metra z 30. a 40. let již nespadá do časového vymezení této práce. Do našeho zorného úhlu se zmínka o ní dostala jen v souvislosti s přímou návazností na vývoj v této oblasti ve 30. letech. Každopádně při líčení vývoje systému městské hromadné dopravy v éře Ing. Eustacha Mölzera nesmíme zapomínat na to, že úvahy o zřízení metra v Praze jsou již s onou dobou neodmyslitelně spjaty a že sám Ing. Eustach Mölzer patřil k aktivním podporovatelům tohoto typu dopravy. Bohužel s příchodem okupace českých zemí hitlerovským Německem, která si vyžádala i jeho odchod z Elektrických podniků, již mu neumožnila na tomto odvážném projektu dále pracovat. I když byl v oblasti veřejné dopravy nejen skvělým manažerem, ale i vizionářem, který viděl hodně dopředu, nám jen potvrzuje, že dokázal předjímat budoucí problémy.

Metro nakonec začalo být v Praze provozováno až v roce 1974, tedy o čtyři desítky let později. Zajištění dopravní obslužnosti Prahy bez metra je již v dnešní době jen těžko představitelné, což jsme mohli zažít po ničivých povodních ze srpna 2002, kdy byly z velké části tratě a desítky stanic úplně zničeny. Po řadu měsíců tak metro musely nahrazovat speciální linky povrchové dopravy. Cestování po Praze se tehdy značně prodloužilo, tramvaje a autobusy byly přetížené. Mnohem hrozivější dopady by se staly, kdyby se v 70. a 80. letech prosadilo úplné zrušení tramvajové sítě v centru Prahy, což se naštěstí neuskutečnilo. I v tomto se Ing. Mölzer ukázal jako moudrý vizionář, neboť vždy prosazoval, že podpovrchová a povrchová doprava se musejí vzájemně doplňovat, že musejí být schopny fungovat i nezávisle na sobě, aby v případě mimořádného kolapsu jednoho z těchto systémů nepřestala veřejná doprava v Praze fungovat úplně.

²²⁸ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 7, II.8./ 1-10: *Dopravní soutěž a podzemní dráha v Praze, Podzemní dráha v Praze, s. 1*

6.3. Mölzerův podíl na sociálním zaopatření zaměstnanců

Aby byl náš obraz Elektrických podniků za Mölzerovy éry úplný, nesmíme opomenout ani jeho roli při zajišťování sociálního a zdravotního zabezpečení jejich zaměstnanců. Právě toto jeho nezměrné úsilí nám pomůže lépe dokreslit altruistický rozměr jeho osobnosti. Ing. Mölzer totiž vždy razil zásadu, že je nutné, aby zaměstnanci, kteří svou poctivou prací zajišťují chod pražské obce, její energetickou soběstačnost a dopravní obslužnost, nutně potřebují zajistit, aby mohli pracovat v důstojných podmínkách, aby jim jejich zaměstnavatel zajišťoval dostatečnou sociální a zdravotní péči, aby jim poskytoval dostatečné zázemí pro to, aby mohli užít a zabezpečit své rodiny.

Protože naše údaje o zaměstnancích ve 20. letech nejsou úplné, v tomto směru máme k dispozici údaje jen z některých let, lze těžko určit jejich přesný počet v jednotlivých letech, ale dochovaly se aspoň kompletní každoroční záznamy od roku 1930, z kterých lze odvodit, že s hospodářským růstem Elektrických podniku, rostl i počet zaměstnanců. Vzestupný trend byl přerušen jen v několika málo letech během velké hospodářské krize, ale i tento mírný propad byl brzy překonán, takže již na konci 30. let početní stavy byly opět vyšší než na začátku příslušné dekády.²²⁹

Za působení Ing. Eustacha Mölzera byly upřesněny podmínky k přijetí zaměstnanců do podniku. A tak v roce 1923 vznikla v Libni psychotechnická laboratoř. Výsledky jejich šetření zpočátku nebyly závazné, ale po získání větších zkušeností se absolvování jí organizovaných školení stalo povinnou součástí pro přijetí do zaměstnaneckého poměru, stejně jako lékařská prohlídka.²³⁰ „*Zřízení jsou vybírání ke službě na podkladě přísné lékařské prohlídky a psychotechnické zkoušky, ku kterémuž cíli byla zřízena psychotechnická laboratoř, ve které se zjišťují duševní i tělesné schopnosti, jichž jest ku vykonání tohoto zodpovědného povolání nezbytně třeba. Výsledky, které byly docíleny psychotechnickou laboratoří, jsou nadmíru uspokojivé a laboratoř stala se nezbytnou pomůckou účelné organisace.*“²³¹ Při laboratorní zkoušce byly hlavně zkoumány smyslové funkce, hlavně

²²⁹ Blíže: VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 50

²³⁰ FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 52

²³¹ ANTM, fond: E. Mölzer, karton č. 5, II. 4./1-19.: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“-Elektrické podniky v rozpočtové debatě 13.XII.1926*. s.11

kompletní zrakové a sluchové vyšetření. Elektrické podniky dokonce založily vlastní školicí středisko, ve kterém vyučovaly dopravní personál.²³²

Z dobových dokumentů lze doložit, že se Elektrické podniky staraly nejen o rozvoj technický, ale i o sociální, zdravotní a pensijní zabezpečení svých zaměstnanců.

Dne 10. ledna 1927 byl k 25. výročí existence Elektrických podniků hl. m. Prahy založen Mölzerův jubilejní fond, který umožňoval rychlou pomoc jejich zaměstnancům i jejich rodinám.²³³ Jeho hlavním úkolem bylo pečovat o zdraví zaměstnanců a jejich rodin, zdokonalovat jejich vzdělání a poskytovat jim pomoc v případech mimořádné finanční tísně. Základní a první částka fondu byla 2 000 000 Kč, postupně se jeho finanční prostředky rozrůstaly z dobrovolných příspěvků zaměstnanců.²³⁴ Další příliv peněz byl z úroků hospodaření Elektrických podniků. Fond také poskytoval zaměstnancům mimořádné půjčky s 5 % úrokem. Na základě této své činnosti dokázaly Elektrické podniky tudíž i vydělat.²³⁵

Je třeba se rovněž zmínit i o penzijním fondu Elektrických podniků, který měl za úkol zajistit důstojné dožití nejen pro zaměstnance podniků, ale i pro jejich rodiny. Finance z tohoto fondu měly být užívány k poskytování levných hypotečních úvěrů, a tím usnadnit stavbu obytných domů pro zaměstnance.²³⁶ *“S určitým úsilím řeší se i bytová krise zaměstnanectva, neboť bylo postaveno dosud 7 obytných domů. K nimž v nejbližší době přibudou další domy. Ústřední budova úřední, s jejíž stavbou bude započato letošního roku, bude mít i dokonale vybavené ambulatorium a lázně pro zaměstnance. Podobná zařízení sociální, jako jídelny a lázně, zřizují se i v nové remise pankrácké... . Musí býti snahou správy, aby co nejvíce přihlížela k sociálním potřebám zaměstnanectva... .”*²³⁷

²³² FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997, s. 52

²³³ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 51

²³⁴ ADP, fond: Zaměstnanci, karton č. 49 – „Mölzerův fond a Podpůrný fond

²³⁵ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 51-52

²³⁶ 30 let pensijního fondu zaměstnanců elektrických podniků hlavního města Prahy 1900 – 1930, Praha: Elektrické podniky hl. m. Prahy, 1930, s. 3

²³⁷ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 6, II.5./1-42: *Práce na téma: „Elektrické dráhy, doprava“ - Vývoj elektrických drah pražských za prvé desetiletí 1918-1928, s. 6-7*

Již v prvorepublikové éře měl každý řadový zaměstnanec podniků nárok na dovolenou, která závisela na postavení zaměstnanců a odpracovaných let v Elektrických podnicích.²³⁸

Mölzer prosazoval rovněž styl zdravého života mezi svými zaměstnanci, a tak rozšiřoval a podporoval činnost Sportovního klubu Elektrických podniků „SKEP“, jehož členem byl. Snažil se o vybudování všesportovního stadionu Elektrických podniků. Tento klub nesloužil jen sportovním aktivitám, ale i divadelním a hudebním účelům. Mölzer se také snažil podpořit znalosti o pražských památkách, a tak podporoval i založení turistického spolku.²³⁹

Jak Mölzer uvádí v debatě Správní rady Elektrických podniků : „*Uvedl-li jsem tento sociální rys činnosti správní rady na prvním místě, chci tím jenom dokumentovati správné nazírání na význam zaměstnanectva v podniku, poněvadž jsem přesvědčen, že při nejlepším technickém vybavení podniku bez náležitého přihlížení k životním potřebám zaměstnanectva, nebyla by řádná činnost podniku zajištěna.*“²⁴⁰

V souvislosti s vnitřním fungováním EP za Mölzerovy éry nemůžeme opomenout zmínit se o vnitropodnikovém časopise Elektrických podniků, kterým byl tzv. ZEPOP (zkratka skrývala následující slova: Zprávy Elektrických podniků obce pražské). Jeho vydávání začalo právě za Mölzerovy éry, první číslo se objevilo již v roce 1926. Sloužil hlavně k propagaci služeb podniku pro veřejnost, a dokonce míval v dobách své největší slávy až 30 000 výtisků. V časopise jsme se mohli setkat s články s různou tematikou a řadou informací, např. o závodní jídelně, zdravotnickém středisku, o plánech Elektrických podniků, o cenách jízdného v dopravních prostředcích, občas byl text doplňován texty o dějinách Prahy a jejích památkách. Prostřednictvím časopisu se také snažili veřejnost odebírající od Elektrických podniků elektrický proud odborně školit v oblasti bezpečného zacházení

²³⁸ Blíže: VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s.60-64

²³⁹ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 5, II.4./1-19: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ - co schází ještě Skepu*, s.3

²⁴⁰ ANTM, fond: E. Mölzer, karton. č. 5, II.4./1-19: *Práce na téma: „Elektrické podniky pražské“ - Elektrické podniky v rozpočtové debatě 13.XII.1926*, s.3

s elektrospotřebiči a elektrickými zařízeními a důrazně varovat před nebezpečí úrazu elektrickým proudem.²⁴¹

Na základě všech výše zmíněných skutečností tedy můžeme na tomto místě konstatovat, že Ing. Mölzer byl velkorysým a štedrým představitelem podniku, který se dokázal za své zaměstnance postavit, veškerou vahou své autority a s nasazením veškerých svých pravomocí usiloval o zlepšování jejich sociálního a zdravotního zabezpečení, o péči o ně i jejich rodiny ve volném čase. Ing. Mölzer byl tak vzorem příkladného prvorepublikového manažera, který v duchu baťovské tradice razil myšlenku, že spokojený a dobře zajištěný zaměstnanec je hlavním předpokladem dobrého fungování podniku. Tento altruistický rozměr jeho osobnosti může být pro nás zářným příkladem moudré správy podniků veřejné služby i v dnešní době.

²⁴¹ VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945*. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011, s. 113-114

7. Závěr

Cílem mé práce bylo seznámit čtenáře s již skoro zapomenutou, ale pro historii českých zemí důležitou osobností, kterou je Ing. Eustach Mólzer. Během své práce s materiály, které jsem získala z archivních fondů Národního technického muzea, se mi podařilo utvrdit se v přesvědčení, že Eustach Mólzer byl velice aktivním člověkem, kterého zajímalo mnoho různých oborů vědy a techniky. Šíře těchto zájmů je v práci sice ve stručnosti zmíněna, nebylo však možné všechny detailně rozebrat. Je velká škoda, že o tom to muži je napsáno minimum odborných pojednání, a tak jsem se snažila svým textem o něm doplnit alespoň část nových a zajímavých informací.

Předmětem mého zájmu proto bylo soustředit se, jak je již z názvu mé bakalářské práce zřejmé, na Ing. Mólzera jako na člověka, který se sice již v začátcích své kariéry dokázal prosadit jako mimořádně nadaný technik a své projekty dokázal postupně uskutečňovat ještě v éře Rakouska – Uherska, ale meziválečném období se věnoval hlavně problematice elektrifikace a zajištění dopravní obslužnosti Velké Prahy.

Do klíčové funkce v Elektrických podnicích hl. m. Prahy mu bezesporu pomohla jak získaná pověst skvělého technika, respektovaného odborníka a organizátora, tak i jeho politická strana (ČSNS, resp. ČSS). Jeho působení ve službách pražské obce v meziválečném období pak bezesporu patří k vrcholu jeho životního díla. Bohužel náročnost těchto úkolů vedla k výraznému omezení jeho aktivit v dalších oblastech vědy a techniky.

S jeho jménem se pojí i celá řada možných dalších úvah. Bezesporu patřil k našim nejlepším vodohospodářům a odborníkům na regulaci řek a organizaci říční plavby. Kdyby třeba po válce dostal na starosti budování vltavské kaskády, tak by byla zřejmě úplně jinak strukturována a úplně jinak situována v krajině. Zřejmě by mohla mít ještě mnohem větší retenční schopnosti při zvládnutí povodňových stavů, než ta dnešní. Možná by pak Praha zvládla povodně v roce 2002 s mnohem menšími nepříznivými důsledky.

Ve své práci jsem se však z důvodu omezených možností co do rozsahu a hloubky výzkumu soustředila především na otázku, jaký vliv měl Eustach Mólzer při budování Velké Prahy, její elektrifikaci, a především při budování a modernizaci jejího dopravního systému.

Díky svým technickým znalostem a dovednostem, jež získal při studiu a poté ve své dlouholeté praxi, se mohl Eustach Mólzer aktivně podílet na rozvoji Velké Prahy. Svým mimořádným odhodláním a ochotou dokázal prosadit řadu svých projektů a plánů i v době velké hospodářské krize.

Za dob působení Ing. Eustacha Mólzera v Elektrických podnicích zažila hromadná doprava v Praze svou „zlatou éru“. Zmodernizovat dopravu v Praze byl velký úkol, který Elektrické podniky v čele s Ing. Eustachem Mólzerem a jeho kolegy úspěšně zvládly. Bylo nutné obnovit a rozšířit tramvajové sítě a zavést nové druhy dopravních prostředků, jako autobusů, později i trolejbusů, a vzájemně propojit všechny tyto dopravní prostředky a vytvořit tak organizovanou a rozšířenou síť pražské hromadné dopravy. I když to trvalo přes 15 let, díky tomu se dostala Velká Praha na přední příčky mezi tehdejší evropská velkoměsta.

Je zřejmé, že Ing. Eustach Mólzer byl technik s velkým T, jelikož takových schopných a republice oddaných lidí nebylo v té době příliš mnoho. Dokázal zorganizovat spolupráci s řadou dalších odborníků, a z jejich společného úsilí bylo pro tu dobu vytěženo maximum pro rozvoj pražské obce, její veřejnou dopravu i celkovou elektrifikaci města.

Na otázku, zda měl Ing. Mólzer plány do budoucna, zda měl konkrétní nápady, jak dále pracovat na zlepšování systému městské hromadné dopravy v Praze, je tedy bezesporu nutné odpovědět, že ano. Příchod okupace naneštěstí zastavil všechny jeho plány s dalším rozvojem hromadné dopravy, a tak jeho velkolepé návrhy např. o přemostění nuselského údolí a snahy o výstavbu pražské podzemní dráhy byly realizovány až o mnoho let později. Jeho vize do budoucna již v tu dobu předznamenala vývoj dopředu. Ještě dnes můžeme vidět pozůstatky Mólzerova díla např. v provozované tramvajové síti.

V závěru je nutné vyzdvihnout i Mólzerovy příkladné zásluhy v péči o zaměstnance Elektrických podniků. Jeho cílem bylo, aby byli zaměstnanci spokojeni a dobře zajištěni, a díky tomu by lépe a s větší chutí pracovali pro podniky a pražskou obec. Ing. Mólzer byl vzorem velkorysého správce komunálního podniku, kterému nechybělo silné sociální cítění a rozumná reflexe potřeb a práv zaměstnanců. Právě v moderní době se nám takto moudrých manažerů citelně nedostává.

8. Seznam použitých zkratk

ADP – Archív Dopravního podniku hl. m. Prahy

ANTM – Archív Národního technického muzea

ČSNS - Česká strana národně socialistická (do roku 1919)

ČSSNS- Československá strana národně socialistická (od roku 1926)

ČSS - Československá strana socialistická (v letech 1919 - 1926 a po roce 1948)

EP – Elektrické podniky hl. m. Prahy,(do roku 1918 Elektrické podniky královského hl. m. Prahy)

NTM - Národní technické muzeum

Skep - Sportovní klub Elektrických podniků

SR EP - Správní rada Elektrických podniků hl. m. Prahy

ZEPOP - Zprávy Elektrických podniků obce pražské

9. Přílohy

Příloha č. 1

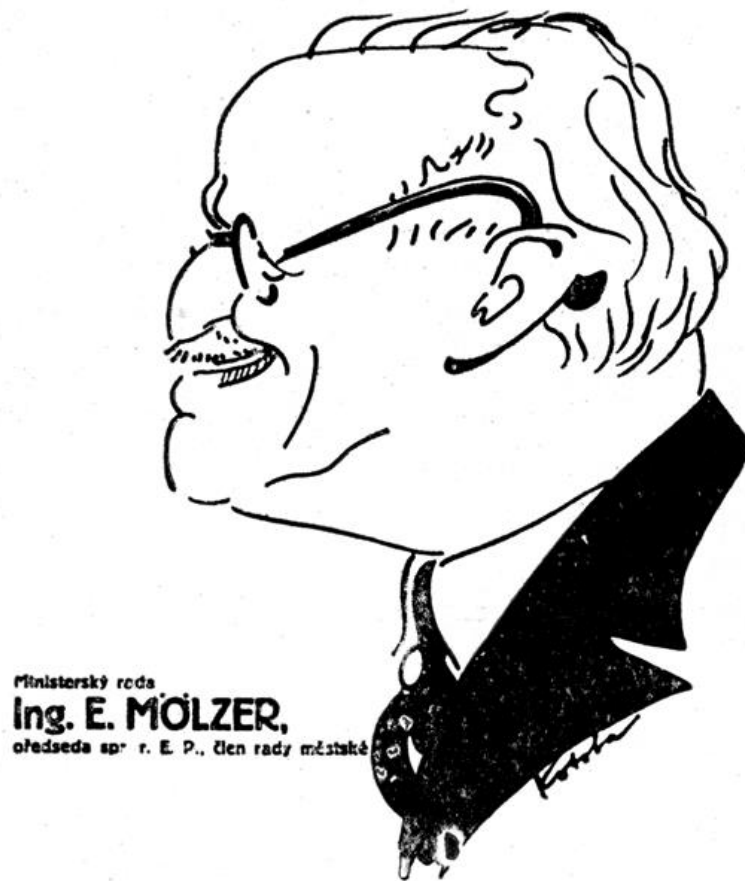
Ing. Eustach Mölzer



Zdroj: Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

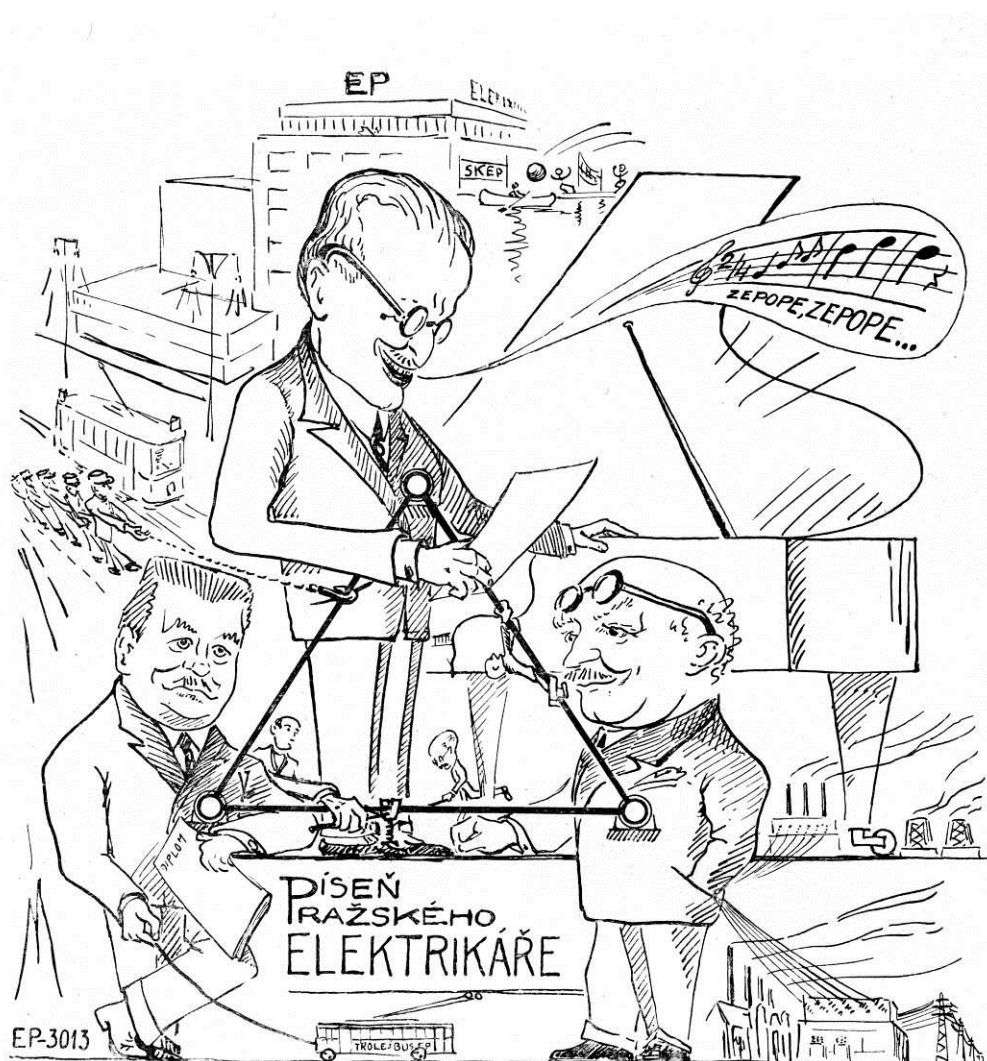
Příloha č. 2

Karikatura Ing. Eustacha Mölzera



Zdroj: Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Kariktatura: Mólzer – Běšínský – Píbl (Píseň pražského elektrikáře)



ZEPOPE, ZEPOPE,
dnes se to vše rozhoupe.
Jsou tu s námi naše „špičky“,
nebývá to u nás vždycky.
Ať se něco neskope!

V „Klubu“ a v tom „Sdružení“,
tam je naše potěšení,
tam Mildner s Perglerem
tahaj „úpravy“ s heverem
při tom strašném šetření.

Od ledna do vánoc
slíbuj se výpomoc,
Nemějme už žádné strachy,
snad se najdou nějaké prachy...
nebude jich ale moc!

Na SKEPU, na SKEPU,
tam já rád o ÚB. klepu,
O Píblvi, o Běšínském,
o systému tom tyranském
nedočtu se v ZEPOPU.

Resystemisace,
jaká je s ní štrapáce.
Pohřbívá ji Referát,
říká sice, že nerad,
že mu to dá moc práce.

Příloha č. 4

Vedení Elektrických podniků hl. m. Prahy



Zdroj: Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Úmrtní oznámení Ing. Eustacha Mölzera



„Já jsem vzkříšení i život.
Kdo věří ve mne, byť pak i umřel,
žít bude.“
Ev. sv. Jana 11, 25.

V hlubokém zármutku oznamujeme všem přátelům a známým, že odešel navždy náš drahý manžel, otec, bratr, tchán, dědeček, pan

Dr techn. Ing. Eustach Mölzer,

zakládající člen a čestný předseda rodáckého spolku »Kutná Hora v Praze«.

Jeho předobré srdce dotlouklo dne 27. ledna 1953 ve věku 74 let.

Rozloučíme se s naším drahým zesnulým v pondělí dne 2. února 1953 v 15 hod. v kostele sv. Matěje v Praze XIX - Na Sárce.

Zádušní mše sv. bude sloužena ve středu 4. února 1953 o 8. hod. ranní v témže chrámu Páně.

Praha XIX-Dejvice, Na Kodýmce 14.

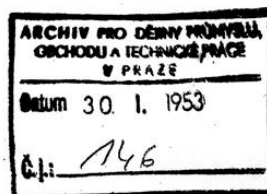
JUDr Jaroslav Oberthor,
zeť.

Máša Mölzerová,
manželka.

Věra Oberthorová,
dcera.

Josef Mölzer,
Zdenka Podubecká,
sourozenci.

Jana a Jaroslava,
vnučky.



10. Seznam pramenů a literatury:

- BĚLINA, Pavel, et al.: *Dějiny Prahy. Díl 2. Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti. Praha, Litomyšl: Paseka, 1998*
- FOJTÍK, Pavel; JÍLKOVÁ, Marie; PROŠEK František: *Sto let ve službách města. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 1997*
- FOJTÍK, Pavel; LINERT, Stanislav; PROŠEK, František: *Historie městské hromadné dopravy v Praze. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005*
- FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František: *Pražské autobusy 1925–2005. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005*
- HENDL, Jan :*Kvalitativní výzkum. Praha: Portál, 2005*
- HROCH, Miroslav a kolektiv: *Úvod do studia dějepisu. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985*
- KÁRNÍK, Zdeněk: *České země v éře První republiky (1918–1938). Díl 1. Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918–1929). Praha: Libri, 2003*
- KOUTNÍK, Bohuslav ; RAMBOUSEK, Jan. *Československo : biografie. 2. Praha : Státní tiskárna v Praze, 1936*
- OLIVOVÁ, Věra. *Dějiny První republiky. Praha: Společnost EB, 2013*
- PEŠEK, Jiří: *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850–1920. Praha: Scriptorium, 1999*
- POŠUSTA, Stanislav, et al.: *Od koňky k metru. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975*
- Souhrn smlouvy s Německem*, ed. *Miscellanea Československé republiky*, Praha: Politika, 1919
- URBAN, Otto: *Kapitalismus a česká společnost: k otázkám formování české společnosti v 19. století. Praha 2003*
- VÁCHA, Zdeněk. *Žádám Vás jako vynikajícího odborníka ...Organizace odborných prací pro československou delegaci na mírové konferenci v Paříži v letech 1918 – 1919. Praha: Masarykův ústav a Archiv AV ČR, v. v. i.,2012*
- VONDRA, Roman: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy: systém městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy v letech 1918-1945. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2011*
- 30 let pensijního fondu zaměstnanců elektrických podniků hlavního města Prahy 1900 – 1930, Praha: Elektrické podniky hl. m. Prahy, 1930*

Internetové zdroje:

Článek: Historie Ervěnické elektrárny [cit. 18.12.2014]

Dostupné: <http://litvinov.sator.eu/kategorie/zanikle-obce/ervenice/historie-ervenicke-elektrarny>

Článek: První trolejbusy v Rakousko- Uhersku [cit. 20.12.2014]

Dostupné: <http://www.spvd.cz/index.php/ceske-velenice>

Článek: Vývoj pražské samosprávy [cit.5.12.2014]

Dostupné: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>

Odkaz na film: <http://www.csfd.cz/film/212196-parizska-mirova-konference-1919/zajimavosti/?type=bugs> [cit. 27.11.2014]

11. Archivní materiály:

Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy

Fondy:

Propagace

Správní rada EP

Zaměstnanci

Archív Národního technického muzea – fond Eustacha Mölzera