

Kateřina SOUČKOVÁ,

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE STAVBY SILNICE ČISTÁ V KRKONOŠÍCH – ČERNÝ DŮL – JANSKÉ LÁZNĚ – MARŠOV JAKO PRAMEN HISTORICKÉHO BĀDÁNÍ.

Bakalářská práce v rámci studijního programu Technická podpora humanitních věd, studijního oboru Počítačová podpora v archivnictví. Katedra pomocných věd historických a archivnictví Filozofické fakulty Univerzity Hradec Králové, Hradec Králové 2022.

9 nečíslovaných stran (titul, zadání prohlášení poděkování, anotace, obsah), vlastní text práce (str. 12-52), seznam použitých zdrojů (str. 53-58), přílohy (str. 58-67).

Posudek vedoucího práce

Vedoucí předkládané práce byl autorkou požádán o spolupráci ve fázi hledání tématu její závěrečné bakalářské práce v oboru počítačová podpora v archivnictví. Po poměrně obsáhlých debatách jsme se rozhodli pro poněkud neobvyklý krok do částečně neznámého a neprozkoumaného prostoru.

Dohodli jsme se, že předkladatelka se pokusí využít původní, dosud nezpracovanou projektovou dokumentaci ke stavbě jisté pozemní komunikace z přelomu 19. a 20. století z velkého souboru obdobného materiálu připravovaného jejím současným zaměstnavatelem k postupnému předání do ukládacího archivu.

Za předmět jejího zájmu byla zvolena projektová dokumentace silnice Čistá v Krkonoších – Černý Důl – Janské Lázně – Maršov v oblasti východních Krkonoš, nikoli však z technických hledisek (ostatně autorka není odbornicí v pozemním stavitelství), ale jako pokus posoudit, zda takto specifická technická dokumentace (vzdálená obvykle humanitním oborům) může být pramenem pro historické poznání vývoje určité oblasti.

Autorka byla nucena hned zpočátku vynaložit veliký objem práce na vyhledání příslušné dokumentace ke zvolenému úseku, její vytřídění z množství dosud nezpracovaného materiálu v rozsahu mnoha desítek metrů, její uspořádání, částečné naskenování, prostudování a následné vyhodnocení.

Studentka přistoupila ke zpracování s logickou posloupností a strukturou. Po nezbytném – byť velice stručném a výběrovém - přehledu literatury a základních pramenů podává úvodní přehled vývoje pozemních komunikací na našem území.

Následuje nezbytná charakteristika sledované oblasti podhůří Krkonoš zejména z hlediska geografických poměrů a jejich vlivu na budování stezek a posléze silnic. Dále sleduje postupné osídlování Krkonoš prakticky od 9. a 10. století až do počátku novověku a poté zařazuje podrobnější exkurz o vývoji cest a silnic právě v oblasti Krkonoš, kde na základě paralel s použitou obdobnou literaturou konstatuje důvody, proč v části sledovaného úseku (údolí Černého Dolu) žádná předchozí stezka v minulosti nevedla. Závěrem této části představuje v hrubých obrysech stav silničních komunikací v této části Krkonoš na konci 19., resp. na přelomu 19. a 20. století.

Práce pokračuje stručným přehledem vývoje jednotlivých obcí ležících na trase budoucí silnice – Čisté, Černého Dolu, Janských Lázní a Maršova, a to od jejich počátků až prakticky do konce 19. století (případně do meziválečného období), a to zejména z hlediska populačního vývoje, počátků a rozvoje průmyslových odvětví – těžby surovin i dřeva, papírenské a textilní výroby apod., případně dalších speciálních odvětví.

Ve 4. a 5. kapitole se pak již autorka plně soustřeďuje na projektovou přípravu a výstavbu sledované silnice, přičemž velice vhodně nejprve připomíná obecně platný legislativní rámec pro stavbu silnic v této době. K tomu následně na základě svého rozboru konstatuje, že studovaná projektová dokumentace v hlavních rysech i dílčích částech dobovým právním normám více méně odpovídá.

Pak stručně (tento popis by mohl být preciznější a podrobnější – vložil ZZ) charakterizuje složení předmětné dokumentace, zachycuje proces přípravy stavby, její průběh i dokumentaci závěrečného kolaudačního řízení jednotlivých úseků, na které byla stavba rozdělena. V důsledku toho je též nucena sledovat rozdílný způsob provádění a dozorování stavby na jednotlivých fázích, odlišné způsoby financování apod.

Dokončení novostavby úseku silnice Černý Důl – Maršov poté dokládá jejím zanesením do mapy III. vojenského mapování z roku 1929, přičemž na předchozí edici z roku 1925 ještě není. I to považuji za zdařilý příklad využití různorodého typu pramenů.

K výstavbě nových úseků silnice poté přiřazuje i rekonstrukci již existující okresní silnice Čistá – Černý Důl, která na počátku 30. let bezprostředně navazovala na dokončení nově budované komunikace. Teprve jejím provedením byla fakticky dokončena výstavba celé silnice, která dle pramenů naplňovala dávné přání obyvatel regionu a propojovala údolí Úpy a údolím labským. Teprve dovršením tohoto díla byly vytvořeny dopravní podmínky pro další rozvoj průmyslové výroby, obchodu, poštovních služeb, ale i turistiky a lázeňství v této oblasti Krkonoš.

Následná část práce je věnována vizualizacím vybraných úseků silnice. Tyto partie neposuzuji, protože nejsem odborník na danou problematiku. Nicméně zběžným nahlédnutím se mi zdá, že tato část není samoučelná, že není pouhým povinným appendixem či úlitbou faktu, že práce je zpracována v rámci studijního oboru „počítačová podpora v archivnictví“ na katedře PVH a archivnictví. Jednou z možností využití těchto výsledků je i skutečnost, že mohly posloužit - pokud by byly bývaly k dispozici - již při rekonstrukci a údržbě silnice v roce 2011... I to je podle mého názoru jeden velmi pozitivní poznatek a důkaz smyslu předložené práce.

Závěrem své práce autorka formuluje některé teze, které odvozuje ze studovaných pramenů projektové dokumentace. Sleduje zde dopady vzájemného působení a vývoje jednotlivých lokalit (ekonomické, výrobní, populační atd.), které vyvolávaly potřebný tlak na vybudování obdobné komunikace, a zpětně nachází dopady, které nově zřízená silnice přináší rozvoji např. lázeňství, poštovníctví, turistického ruchu, těžbě i distribuci zboží. Za přínosné považuji kromě jiného i to, že při tom konfrontuje obsah projektové dokumentace např. s historickými kartografickými prameny, regionální odbornou literaturou, dalšími lokálními archivními prameny (samo)správní povahy i legislativními normami upravujícími výstavbu silnic jako specifické stavební činnosti.

Samozřejmě že těchto oblastí by asi bylo možno uvádět více, nicméně práce je jakýmsi prvním pokusem o vytěžení tohoto specifického materiálu pro „ne-technické“ poznání. Např. by mohla být stavba a její dokumentace posuzována z hlediska státní politiky v oblasti řešení sociálních problémů té doby, bylo by možné sledovat tento investičně náročný projekt z hlediska národnostního, kdy se jednalo o oblast téměř výhradně jazykově německou, a některé další aspekty.

I jako vedoucí práce jsem nucen upozornit na její určité formální nedostatky práce, které spadají především na vrub nezkušenosti autorky se zpracováním obdobného odborného textu.

Jisté problémy vykazuje např. způsob používání pramenných a informačních zdrojů – pouhý odkaz na „Projektovou dokumentaci“ v poznámkách č. 67, 69, 70, 71, 72 a 74 na stranách 31 a následujících by mohl a měl být obsažnější a přesnější. Podobně i v některých dalších pasážích chybí citace zdrojů, odkud autorka čerpá – viz např. údaje o intenzitě dopravního provozu na komunikaci na str. 38.

V textu jsou občasné nezvyklé stylistické a formulační obraty, jako např. že „...cesty.....sjednocovaly lidské příbytky...“ (str. 50), nebo „...opatřilo rukopisným krasopisně uvedeným názvem“ (str. 35 – zde pravděpodobně spíše „kaligraficky vyvedeným“), případně pasáž „...na konci každého dokumentu je razítko s podpisem Ing. Brandejse, který zastával funkci stavebního rody kolaudátora. Tutu funkci ve sledovaném období zastával Ing. Brandejš“ (str. 32).

Někde jsou zjevné poněkud násilné „švy“ a přechody částí výkladu, což přiřítám neustálým opravám a přesouvání částí textu – viz např. na str. 15 mezi prvním a druhým odstavcem. Občas se vyskytují i drobné odchylky od pravidel pravopisu – např. „mapy Stabilního katastru“ (str. 16) se obvykle uvádí s malým počátečním písmenem s-.

Závěr:

Přes výše uvedené dílčí výhrady a připomínky rád doporučuji práci Kateřiny Součkové k obhajobě, přičemž předpokládám, že zde bude předmětem odborného posouzení i „počítačová“ část, což bude vzato v potaz při celkové klasifikaci.

Historické pasáže práce hodnotím známkou:

V Hradci Králové dne 24. května 2022

PhDr. Zdeněk Zahradní, vedoucí práce